

تاب آوری

۱۶۸

۲۵۰۰۰ تومان

مرداد ماه ۱۳۹۸ / ۱۲۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد تریب

- « جایگاه نسبی تاب‌آوری ایران کجاست؟
- « بالا آمدن از طبقه منهای ۱۰!
- « تاب و توان
- « مرگ تدریجی یک رویا
- « افسانه قطار بومی
- « رو به قبله!
- « عملیات رسوب‌زدایی
- « باز هم در مکتب سیل
- « نسل دیجیتال مدیریت ناوگان

تاب‌آوری

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



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 42867

 /ariantrans

www.ariantrans.com





Not Delivered

 بیمه
day insurance

www.dayins.com

برسپیم





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





- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در تمام مرزهای ایران
- ◀ دفتر نمایندگی در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هند
- ◀ مشاوره و انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص
- ◀ حمل به شیوه‌های مختلف (ترانشیپ و مرکب)
- ◀ حمل جاده‌ای، ریلی، هوایی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی بهار ترابری کیان

فورواردر - کریر

- ◀ با بیش از دو دهه سابقه مدیریت حمل و نقل بین‌المللی
- ◀ کارشناس رسمی دادگستری (امور حمل و نقل و ترابری)

مدیر عامل: اکرم رضانی

رئیس هیئت مدیره: مجتبی بهاروند

مشهد، میدان تلویزیون (جمهوری اسلامی)، بلوار شهید کاوه، شهید کاوه ۱، پلاک ۲

نمابر: ۰۶۴ ۷۰۷۰ ۸۷۰ ۵۱۳ - ۹۸+

تلفن: ۰۳-۶۰ ۷۰ ۸۷۰ ۵۱۳ - ۹۸+

btktransco@gmail.com

www.btktransco.com



بنادر دریانوردی غرب هرمزگان

افزایش ۵۰ درصدی ترانزیت غیرنفتی در بندر لنگه ترابری ایمن ۹۰۰۰ مسافر دریایی در مسیرهای بین‌المللی

مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه از افزایش ۵۰ درصدی ترانزیت غیرنفتی و ثبت رشد ۶ درصدی سفرهای دریایی در مسیرهای بین‌المللی و همچنین کسب جایگاه نخست ترابری خودرو در پایتخت ترانزیت خودروی کشور خبر داد.

ترانزیتی طی سه ماه سال جاری، از رشد ۵۰ درصدی این بخش از فعالیت‌های بندری خبر داد.

واردات غیرنفتی ۳۲ درصد کاهش یافت

مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه حجم واردات غیرنفتی در بنادر غرب استان هرمزگان را ۱۳ هزار و ۷۷۲ تن اعلام کرد و افزود: این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش ۳۲ درصدی داشته است.

کابوتاژ نفتی در فصل بهار رونق گرفت

وی در بخش دیگری از اظهاراتش حجم صادرات فرآورده‌های نفتی را ۷۰۱ هزار و ۷۶۱ تن اعلام کرد و گفت: طی این مدت، ۸۹۹ هزار و ۳۴۲ تن از این‌گونه محموله‌های تجاری، به صورت رویه کابوتاژ (حمل‌ونقل ساحلی) جابه‌جا شد که رشد ۳۷ درصدی داشته است.

تردد بیش از ۱۳۰۰۰ فروند شناور

این مقام مسؤول گفت: از مجموع ۱۳ هزار و ۳۶۶ فروند شناوری که طی فصل بهار امسال به بنادر غرب هرمزگان تردد داشته است، ۳۴۳ فروند، بالای هزار تن و ۸ هزار و ۳۱۳ فروند نیز زیر هزار تن وزن داشته است.

عسکری‌نسب در پایان خاطر نشان کرد: طی سه ماه نخست امسال ۹ هزار و ۳۷۲ مسافر با رشد ۶ درصدی در مسیرهای دریایی بین‌المللی بین بندر لنگه و امارات متحده عربی ترابری شدند.

به گزارش روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه، "قاسم عسکری‌نسب" با ارائه گزارشی از عملکرد سه ماهه بنادر غرب هرمزگان در سال ۹۸ اظهار داشت: از آغاز امسال تا ابتدای تیر ماه جاری، در مجموع ۲ میلیون و ۵۴ هزار و ۹۰۹ تن کالای نفتی و غیرنفتی در این بنادر تخلیه و بارگیری شده است. وی افزود: از این میزان، ۴۵۳ هزار و ۷۹۹ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی با رشد ۲ درصدی و یک میلیون و ۶۰۱ هزار و ۱۱۰ تن به فرآورده‌های نفتی اختصاص دارد.

صادرات غیرنفتی به ۲۰۰ هزار تن رسید

مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به صادرات ۱۹۸ هزار و ۲۰۰ تن کالای غیرنفتی در بنادر غرب هرمزگان گفت: از این میزان، حجم صادرات محصولات کشاورزی، دامی و احشام در بندر لنگه به رقم ۵۳ هزار و ۹۸۷ تن رسید که رشد ۱۳ درصدی داشته است.

افزایش ۵۰ درصدی ترانزیت غیرنفتی

عسکری‌نسب اظهار کرد: طی دوره زمانی یاد شده، حجم ترانزیت کالاهای غیرنفتی (که عمده آن خودرو بوده است) به ۹۹ هزار و ۷۳۹ تن رسید که نشانگر رشد ۵۰ درصدی در همسنجی با مدت مشابه سال پیش از آن است.

رشد ۵۰ درصدی ترانزیت خودرو

وی ضمن اشاره به جایابی ۴۹ هزار و ۶۴ دستگاه خودروی

The Experience of Carriage Without Worries



CENTURION
SHIPPING LLC.

www.centurionline.com

گزارش اصلی

۱۶

رتبه جهانی یک مدعی!



در سال‌های اخیر شاخص تاب‌آوری که در ادبیات اقتصادی جهان بسیار مطرح شده، می‌تواند در جهت تصمیم‌گیری شرکت‌ها به لحاظ ارزیابی محیط کسب‌وکار کشورها کمک کند. شرکت Global FM هرساله گزارش‌هایی را در این ارتباط منتشر می‌کند. در آخرین گزارش، ایران با رتبه ۱۲۰، جزو کشورهایی با میزان تاب‌آوری پایین قرار دارد.

۲۱

تاب و توان

هنگام گفت‌وگو درباره توانایی اقتصاد ایران برای برآمدن از پس فشارهای موجود، معمولاً اختلاف نظر پیدا می‌کنیم؛ کمتر به تمرکز روی پارامترهایی که تاب‌آوری براساس آنها تعریف شده، مشغول می‌شویم و بیشتر به مسائل عاجلی می‌پردازیم که در حال تبدیل شدن به بحران هستند و یا بحرانی شده‌اند. در این باره دیدگاه‌های چند اقتصاددان را که طرف گفت‌وگو بوده‌اند، خواهید خواند.



۲۸

بالا آمدن از طبقه منهای ۱۱۰!

اقتصاد ایران در حالی به پایان دهه ۹۰ نزدیک می‌شود که گمان می‌رود اتفاق بی‌سابقه رشد صفر درصدی یک دهه‌ای را تجربه کند. از هم‌اکنون مشخص است که حداقل چهار سال از این دهه، زیر سایه سنگین رشدهای منفی اقتصادی سپری خواهد شد و رشدهای مثبت این دهه در خوش‌بینانه‌ترین حالت خود، تنها به کار جبران سال‌های منفی رشد اقتصادی خواهد آمد. این حکایت پرغصه اقتصادی است که این روزها در حسرت عقب ماندن از غافله رشد کشورهای درحال توسعه مانده است.



۳۴

زیرساخت‌ها

باز هم در مکتب سیل!



یک سال از راه‌اندازی دفتر نگهداری ابنیه فنی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای بدون اختصاص منابع مالی لازم می‌گذرد. مدیرکل این دفتر، در خلال صحبت‌هایش به این نکته اشاره کرد که ای کاش دچار نسیان نشویم و با همین حرارتی که پس از وقوع سیل وعده جبران خسارات و اشتباهات را می‌دادیم، از تکرار اشتباه‌های گذشته پیشگیری کنیم.

۳۸

عبور از میراث سیلاب

معاون برنامه‌ریزی سازمان راه‌داری درباره میزان تخریب راه‌ها و ابنیه فنی پس از وقوع سیل می‌گوید: «من انکار نمی‌کنم که شاید بخشی از تخریب‌ها هم ناشی از سهل‌انگاری در حوزه ساخت باشد، اما توقع نداشته باشید با وجود هزاران پروژه‌ای که انجام می‌شود، چهار مورد هم از چشم دور نیفتند.» با او درباره اقدامات این سازمان درباره خسارات وارد شده به زیرساخت‌های جاده‌ای گفت‌وگو داشتیم.



چشم‌اندازها و دغدغه‌های آزادراهی

معاونت ساخت و توسعه آزادراه‌های کشور، سال جاری را دوران طلایی توسعه آزادراه‌های کشور نامیده است. برای پیگیری جزئیات اقدامات این معاونت، گفت‌وگویی با او داشتیم. در عین حال، فرصت مغتنمی بود که برخی از دغدغه‌های اصلی سرمایه‌گذاران این بخش را به گوش مسئولان ذی‌ربط برسانیم.



◀ لجستیک

نسل دیجیتال مدیریت ناوگان

۱۷ تیرماه، همایش فعالان صنعت حمل‌ونقل به میزبانی ایرانسل و همکاری فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، با محوریت معرفی «سامانه مدیریت هوشمند ناوگان» و ارائه راهکارهای یکپارچه برای نظارت و بهینه‌سازی عملکرد ناوگان حمل‌ونقل برگزار شد. گزارشی داریم از این همایش و توضیحات ایرانسل درباره این سامانه.



◀ ترابری ریلی

افسانه قطار بومی!

شهردار تهران اوایل تیرماه از بومی‌سازی یک رام قطار سخن گفته است. در خبر دیگری، مدیرعامل شرکت راه‌آهن، اعلام کرد با وزارت صمت به منظور حمایت از تولید داخل در حوزه ریلی و صنایع وابسته به توافق رسیده‌اند. حال که همه از بومی‌سازی دم می‌زنند، باید پرسید منظور از بومی‌سازی چیست؟



◀ ترابری هوایی

مرگ تدریجی یک رویا؟!

حدود ۵ سال از سقوط ایران ۱۴۰ می‌گذرد، در حالی که داستان اما و اگرها درباره این هواپیما پایانی ندارد. یک روز نماینده مجلسی به دفاع از این پروژه می‌پردازد و روز دیگر، از لزوم تغییر کاربری و اکتفا کردن به حمل بار با این هواپیما سخن گفته می‌شود. در این میان برخی نیز اصل هواپیماسازی در داخل را زیر سوال می‌برند ...



◀ تحولات گمرکی

عملیات رسوب‌زدایی

باز هم همان حکایت رسوب کالاها در بنادر و گمرکات کشور؛ حکایتی که از دستور رئیس‌جمهور برای تعیین تکلیف کالاهای متروکه آغاز شد، با نامه وزارت صمت به رئیس‌گمرک ادامه یافت و در گام آخر به توافق وزارت صمت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی برای کاهش کالاهای انباشت شده در گمرکات و بنادر در قالب یک تکلیف ۱۲گانه ختم شد؛ البته فعلاً! ترابران نگاهی دارد به این تکلیف و قابلیت‌های عملیاتی آن برای کاهش کالاهای رسوبی.

رسوبات چهل ساله یک توافق

در سفر اسفند ماه رئیس‌جمهور به عراق، دولت موفق شد پس از ۴۰ سال اختلاف بر سر اروندرود، بالاخره مهر تایید طرف عراقی را اخذ کند. با این وجود، پس از چند روز، اما و اگرها آغاز شد و اجراء لایروبی را به بررسی کمیته مشترک لایروبی منوط کرد. حال این پرسش وجود دارد که آیا این توافق شاه‌کلید قفل لایروبی اروندرود خواهد بود؟



در بستر کارون چه خبر است؟

همه کارشناسان متفق‌القول هستند که حیات خوزستان در دست کارون است. سیل فروردین ۹۸ هم این ادعا را ثابت کرد که نه تنها حیات بلکه ممات خوزستان هم به جریان کارون وابسته است، اما پرسش اصلی این است که زندگی کارون در گرو چیست؟ چندین سال است که قابلیت کشتیرانی در رودخانه کارون از بین رفته و به برکه‌ای مملو از فاضلاب تبدیل شده است. آیا لایروبی کلید حل معمای کارون است؟

◀ صنعت خودرو

یک بیمار رو به قبله!

وزیر صمت اوایل تیرماه از واگذاری سهام دولت در ایران‌خودرو و سایپا خبر داد و اعلام کرد نهایتاً این واگذاری‌ها تا سال ۹۹ انجام می‌شود، اما رئیس سازمان خصوصی‌سازی اعلام کرده این سهام فعلاً امکان واگذاری ندارد و نمی‌داند که در وثیقه چه کسی است. در این آشفته بازار، آیا بخش خصوصی کشور می‌تواند راهکاری برای نجات این صنعت داشته باشد؟



دبه سایپایی

طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده که در سال ۱۳۹۵ آغاز شد، ماه‌ها است به بن‌بست رسیده است و سایپادیزل ادعا می‌کند با وجود نوسانات ارزی و اعمال تحریم‌ها نتوانسته به تعهداتش عمل کند؛ چند نفر از شاکیان و رانندگان کامیون در تماس با دفتر ترابران، مشکلات خود در این خصوص را با ما در میان گذاشتند. آنها می‌گویند دو سال است به بهانه تحریم کامیون خود را دریافت نکرده‌ام اما همان ماشین در بازار آزاد با قیمت روز فروخته می‌شود!

◀ تحولات فن‌آوری

فناوری و آینده خودروهای تجاری

صنعت حمل‌ونقل و دنیای خودروهای تجاری هر چند نه با سرعت خودروهای سواری، اما در سال‌های اخیر شاهد پیشرفت‌های مهمی بوده است، پیشرفت‌هایی که آینده را نشانه گرفته‌اند. در این مطلب، مروری بر جدیدترین اقدامات در دست اقدام شرکت‌های مطرح جهانی در این زمینه داریم.





شرکت حمل و نقل داخلی ایران تیر

شرکت حمل و نقل داخلی
ایران تیر



شرکت حمل و نقل بین المللی
زنجیره طلایی سرعت

شرکت حمل و نقل بین المللی
زنجیره طلایی سرعت

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

◀ عملیات لجستیک و انبارداری

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

◀ عملیات حمل و نقل چند وجهی بین المللی

دریایی، هوایی، زمینی، ترانزیت

◀ امور حمل و نقل چند وجهی داخل کشور

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



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

info@zanjirets.ir

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

خمش!

اصطلاحی داریم در مهندسی مکانیک که به آن خمش می‌گویند. مساله مکانیکی ساده، اما مهمی است: «چگونگی رفتار یک عضو سازه بر اثر یک نیروی خارجی وارد شده به صورت عمود بر محور طولی...» تعریف ساده‌اش می‌شود اینکه وقتی روی یک تیر آهن جوش خورده از دو طرف در یک اسکلت ساختمان بار می‌گذارند و به آن فشار وارد می‌شود، کم یا زیاد خم می‌شود و خمش شکل می‌گیرد. یک اصطلاح دیگر هم هست: هنگام خمش، تنش ایجاد می‌شود؛ مثلاً اجزای تیر آهن تحت فشار از یک طرف خود به یکدیگر فشرده می‌شوند و از طرف دیگر تمایل به گسست و برش پیدا می‌کنند. بسته به میزان فشار و از نقطه‌ای به بعد، نیروهای مقاوم درونی تیر آهن تحت خمش، حریف نیروی وارده نمی‌شوند، تاب نمی‌آورند... و تیر آهن خم می‌شود، یا اگر فولاد خشک باشد می‌شکند.

دیگر از مکانیک حرف نزنیم. حداقل دو چیز دیگر هست که می‌شود همین حرف‌ها را درباره آنها زد: اقتصاد و البته سیاست خارجی که این روزها ترکیبشان مساله اول و اصلی کشور است: تحریم‌های اقتصادی یک قدرت خارجی علیه ایران که فشار آن، در حال خم کردن کمر اقتصاد کشور و رساندن آن به نقطه گسست است. اقتصادی شکننده مانند یک تیر آهن نازک که کیفیت و جنس خوبی هم ندارد؛ اقتصادی که وابستگی‌اش به فروش نفت و واردات نهاده و فناوری، برجسته‌ترین کیفیت آن و سبب آسیب‌پذیری است. دولت‌های خارجی متخاصم، بی‌هراس و شرم، از اینکه نقاط خوبی برای وارد کردن فشار پیدا کرده‌اند حرف می‌زنند و بر گرده اقتصاد بار می‌گذارند. ساییده شدن توان اقتصاد، تاب برداشتن ستون‌های آن، باب شدن سیاست‌های انقباضی در دولت و عذرخواهی مداوم کشورهای طرف معامله برای پایین کشیدن کرکره مرادوه اقتصادی با ایران، حاصل افزایش همین فشارهای شکننده و البته شعارهای مقاومت است. باز شدن باب گفت‌وگو درباره تاب‌آوری اقتصاد کشور در برابر هم لابد از همین روست: تاب‌آوری این اقتصاد تا به کجاست؟

تجربه می‌گوید پاسخ‌دهنده به این پرسش، معمولاً اقتصاددانان نیستند. در عمل و به عنوان نقطه شروع واکنش، این اهل سیاست هستند که مشخص می‌کنند در کدام نقطه، حال اقتصاد کشورشان خوب نیست، دارند به دوره رکود و فروپاشیدگی می‌رسند، باید فکری به حال بارهای اضافی کنند، روند وقایع را به نفع کاهش بار مدیریت کنند، متعادل‌سازی را مفید ببینند و از شکستگی جلوگیری کنند.

با این حساب، تاب‌آوری اقتصاد در اساس یک مساله سیاسی و در کشورهای دارای حکومت‌های توتالیتر و بسته، یک موضوع کاملاً حکومتی است. تکلیف تحرک سرمایه، ریسک، جهت نرخ رشد و تخصیص منابع، در پستوی قدرت، محضر حکومت و دنیای سیاستمداران است که روشن می‌شود. طرح معماری و محاسبه اشتباه نیروهای وارده بر شاه‌ستون یک ساختمان با تدوین خطای استراتژی سیاسی و اقتصادی یک کشور تفاوتی ندارد. بار اضافی را نه در کارگاه ساختمانی و یا بازارها و خیابان‌ها، بلکه در دفاتر معماری و پستوهای سیاسی روی ستون‌ها و اقتصادها می‌گذارند و وقتی خمش را در عمل می‌بینند، به صرافت می‌افتند و برمی‌دارند. البته این قاعده عقلایی است که بر اساس اصل جایز الخطا بودن بشر و البته پذیرش اصل «کنترل و متعادل‌سازی» تا آخر خط نرفته‌اند و منتظر فرو ریختن ستون‌ها نشده‌اند.

اما همه‌جا هم این طور نیست! به گمان عقلای ما، از اقتصاد تعیین‌کننده‌تر، اعتقاد است و از برنامه دارای مبنا و محاسبه و سنجش‌های اجتماعی موثرتر، ایمان! بنابراین انشاءالله اتفاقی نمی‌افتد و دشمن شکست می‌خورد نه اقتصاد ما. علما، بی‌خبر از پیچیدگی‌های پنهان شده در دیوارها و سقف‌ها، از رابطه ستون‌های فولادی و مقدار بار روی آنها اطلاعی ندارند، درباره اقتصاد و میزان تاب‌آوری آن هم همین‌طور. مقاوم بودن یک اقتصاد برای آنها، یک مساله مربوط به اراده بشر است و در حد بستن لنگ و خوردن نان خشک.

شکستنی!

ترکی ناپیدا بر پوسته یک تخم‌مرغ، نازک‌شدگی غیرعادی پوسته در طرف دیگرش. بالا رفتن ریسک تاب‌نیابردن آن پیش از رسیدن به بازار و حاصل آمدن زیان به جای سود... با این حال، امیدهایی هم به سلامت و عافیت هست؛ می‌توان به تاب‌آوری سطوح کروی در مقابل فشار خارجی (چه در تخم یک مرغ باشد و چه در گنبدی وسیع و بی‌ستون) و البته احتیاط روستاییان باتجربه‌ای که سبد تخم‌مرغ‌ها را با ریختن کاه در آن ضربه‌گیر می‌کنند، امیدوار بود. تاب آوردن، حاصل کیفیات داخلی و احتیاط‌های مدیریتی است.

البته قبول داریم که کارکرد اقتصاد با رفتار تخم‌مرغ تفاوت دارد و تاب‌آوری اقتصاد با مقاومت پوسته تخم‌مرغ در مقابل فشار خارجی دو مساله مختلف مکانیکی و تکنیکی است، اما اگر در مثل مناقشه نیست اجازه بدهید اضافه کنیم که مشابهت دیگری هم در این زمینه دارند:



اقتصاد امروز ایران آن تخم‌مرغی است که کسانی، جاهل یا سارق، محتوای آن را با سرنگ تخلیه کرده‌اند. پوسته‌ای چون کاغذ با ترک‌های فراوان که در برابر فشار ناخنی تاب نخواهد آورد و له خواهد شد.

اینکه این اقتصاد ظرفیت‌های نامکشوف و نادیده زیاد دارد، اگر هم درست باشد مال بعد از خردشدگی محتوم در اثر چند دهه تخلیه تاب و توان است و به امروز نامربوط. امروز، قدرت تاب‌آوری اقتصاد ایران با وجود خطرهای بیخ‌گوش و بیماری‌های رخنه کرده در عمق آن در برابر آزمون‌های جدی و سخت قرار گرفته و به‌زودی نظرها و ارزیابی‌ها را به هم نزدیک خواهد کرد. تا پایان آزمون، آنچه شواهد و تجربه به ما می‌گوید امیدآفرین نیست؛ موقعیت یک اقتصاد را با تاثیرات اجتماعی آن می‌سنجند نه با ظرفیت‌های بالقوه‌اش، تاثیر ریسک‌های در کمین آن را با هشجاری کنترل‌کنندگانش اندازه می‌زنند، نه تهدیدهای بیرونی؛ و مفید بودن ظرفیت‌هایش را با شعور هدایت‌کنندگانش متر می‌کنند، نه با عمق منابعش.

سرجمع، نتیجه همه اینها را با تاب‌آوری یک اقتصاد اندازه می‌گیرند، وقتی به برهوت قلت منابع در دسترس پا می‌گذارد و چراغ قرمز حساب جاری‌اش روشن می‌شود. فعلاً، بسته به اینکه کجا ایستاده‌ایم، رنگ آن چراغ را خودمان تعیین می‌کنیم. اکثر حکومتی‌ها سبز می‌بینند و اکثر اقتصاددانان قرمز. خب البته طیف بین آنها هم وسیع است و چراغ زرد هشدار را در مقابل اقتصاد ایران نمایان می‌کند.

گزارش اصلی این شماره را به ارزیابی توان تاب‌آوری اقتصاد ایران اختصاص داده‌ایم: واریسی پیچ و مهره و سوخت و ترمز و... ماشین فرسوده و محور شکسته اقتصاد ایران توسط چند تن از خبرگان، در میان گردنه‌ای که عبور از آن تاب و توان می‌خواهد. آیا به سلامت رد خواهیم شد؟



جایگاه نسبی تاب‌آوری ایران کجاست؟

رتبه جهانی یک مدعی!

هنگامی که برای یافتن مکان مناسب به منظور انجام کسب‌وکار، برنامه‌ریزی می‌شود، میزان تاب‌آوری اقتصاد یک کشور اهمیت می‌یابد.

تاب‌آوری موضوعی بین‌رشته‌ای محسوب می‌شود و در علوم مختلف تعاریف متفاوتی از آن ارائه شده است. در لغت‌نامه وبستر (Webster) از تاب‌آوری به «توانایی بازیابی بعد از وقوع فاجعه یا تغییر» یاد شده است. تاب‌آوری در مهندسی سازه‌ها به معنای «بازگشت سریع پس از تنش» است و در روانشناسی به «میزان توان افراد برای حل و فصل مشکلات» گفته می‌شود، اما در جامعه‌شناسی، تاب‌آوری می‌تواند «کارکرد سیستم در هنگامه آشفتگی» تلقی شود و یک سیستم اجتماعی هنگامی تاب‌آور خواهد بود که بتواند خود را به سرعت با شرایط در حال تغییر وفق دهد. در سال‌های اخیر شاخص تاب‌آوری در ادبیات اقتصادی نیز بسیار مطرح شده است و یکی از شاخص‌های سنجش انعطاف‌پذیری محسوب می‌شود که می‌تواند در جهت تصمیم‌گیری شرکت‌ها به لحاظ ارزیابی تاب‌آوری محیط کسب و کار، میزان ریسک کشورها و مخاطرات آنها کمک کند.

شرکت **Global Facility Management Association** که حدود دو قرن پیش تاسیس شده و همه سرمایه، توانایی تحقیق و تخصص مهندسی آن، به موضوع مدیریت ریسک دارایی‌ها و تاب‌آوری مشتریان آن اختصاص یافته است، هر ساله گزارش‌هایی را در ارتباط با شاخص تاب‌آوری جهانی کشورها، منتشر می‌کند. آخرین گزارش شاخص تاب‌آوری جهانی مربوط به سال ۲۰۱۹ بوده که جایگاه ریسک کشورها در ۱۳۰ کشور را مورد بررسی قرار می‌دهد. در آخرین گزارش **Global FM**، ایران با رتبه ۱۲۰، جزو یکی از کشورهای با میزان تاب‌آوری پایین قرار دارد.

بناگاه‌ها و کسب‌وکارها در جهان مخاطراتی را نیز با خود به همراه دارند.

آسیب‌های مزبور ممکن است در قالب بروز ریسک‌های سایبری و یا افزایش ریسک‌های مرتبط با ماشین‌آلات و تجهیزات کارخانه‌ای متصل شده به اینترنت، اتفاق بیفتد.

این تهدیدات برای مدیرانی که به دنبال پیشرفت در محیط‌های کسب‌وکاری همراه با این نااطمینانی‌ها هستند، حائز اهمیت بسیار بوده و تصمیم‌گیری‌های آنها را درباره نحوه عملکرد تحت تاثیر قرار می‌دهد.

شرکت **Global FM** هر ساله گزارش‌هایی در همین زمینه منتشر می‌کند و جایگاه ریسک‌پذیری کشورها را در ۱۳۰ کشور مورد بررسی قرار می‌دهد.

کشورهایی از جمله مالزی، تایلند، ویتنام و فیلیپین ایجاد کرده است.

سال گذشته دوره فعالی در زمینه بروز بلایای طبیعی در سراسر جهان بوده که از جمله آنها می‌توان به طوفان و زلزله در ژاپن، سیل‌های شدید در بخش‌هایی از هند، ایتالیا و استرالیا، خشکی در کشورهایی مانند چین و آرژانتین، آتش‌سوزی در استرالیا و کالیفرنیا و طوفان‌های شدید در ایالات متحده اشاره کرد. این اتفاقات و بسیاری دیگر از این قبیل، برای دومین سال متوالی، سال ۲۰۱۸ را به پرهزینه‌ترین سال به علت خسارت‌های اقتصادی مربوط به این خطرات فاجعه‌بار تبدیل کرده است.

علاوه بر این، نقص اطلاعات و هک‌های مخرب، این امر را یادآوری کرده که توسعه

در سال ۲۰۱۹، بسیاری از رهبران کسب‌وکارها با نااطمینانی‌هایی در ارتباط با چشم‌انداز کاهش سرعت رشد اقتصادی جهان و عواملی که برای سازمان‌هایشان حائز اهمیت است، مواجه شده‌اند. این عدم اطمینان با توجه به نگرانی‌های مربوط به قوانین تجارت جهانی و ضعیف‌تر شدن اقتصادها، شدیدتر نیز شده است.

به دنبال نااطمینانی‌های سیاسی در اروپا، نگرانی‌های مربوط به برگزیت و تنش‌های تجاری فیما بین آمریکا و چین، تولیدکنندگان بزرگ در اقتصادها در حال تغییر پیش‌بینی سود بناگاه‌ها، سود سهام، در نتیجه چشم‌انداز رشد ضعیف‌تر هستند.

در عین حال، تهدیدات تعرفه‌ای و ضدتعرفه‌ای نگرانی‌هایی را در روند زنجیره‌های تامین و در

جزو ۱۰ کشور نخست بوده است. همچنین این کشور در معرض بلایای طبیعی کمی قرار داشته و وابستگی اقتصادی خود را به نفت نیز کاهش داده است.

حاکمیت شرکتی محرک جدیدی در شاخص تاب‌آوری است. این شاخص، توانمندسازی محیط برای تاب‌آوری کسب و کارها را دقیق‌تر و بهتر هدف‌گذاری می‌کند و بر چارچوب‌های موثر برای شیوه‌های کسب و کار محلی تمرکز دارد. سه کشور نخست در زمینه شاخص حاکمیت شرکتی، سنگاپور (رتبه ۲۱)، نیوزیلند (رتبه ۱۲) و کانادا (رتبه ۱۳) هستند.

سنگاپور از نظر قدرت بالای اقتصادی، ریسک سیاسی پایین، زیرساخت‌های عالی، فساد پایین

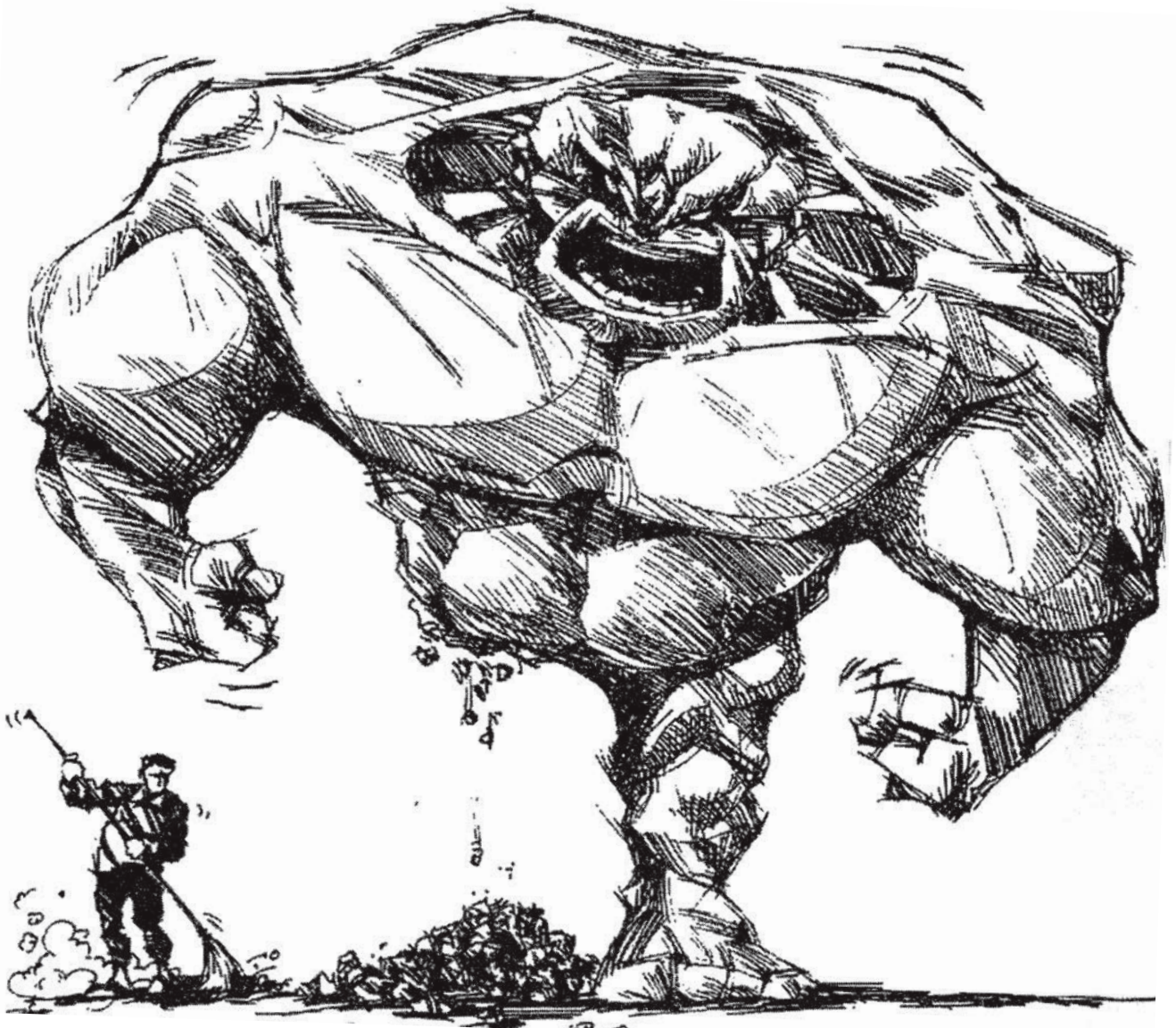
۵ سال اخیر موجود است. امتیازهای مربوط به ۱۲ محرک با وزن مساوی با هم ترکیب شده و امتیاز (بین صفر تا ۱۰۰) مربوط به شاخص کل تاب‌آوری را تشکیل می‌دهند.

ساختار این شاخص، مدیران کسب و کارها را قادر به شناسایی منبع مقاومت و آسیب‌پذیری در میزان تاب‌آوری یک کشور، هم در میان عوامل (اقتصاد، کیفیت ریسک و زنجیره تامین) و هم در بین ۱۲ محرک می‌کند و به آنها فرصت بهبود تاب‌آوری شرکت‌هایشان در مقابل حوادث ناگوار را می‌دهد.

نروژ در شاخص تاب‌آوری ۲۰۱۹ پیشرو بوده است. این کشور در محرک بهره‌وری اقتصادی، ثبات سیاسی، کنترل فساد و حاکمیت شرکتی،

شاخص تاب‌آوری جهانی FM در سه سطح (اقتصاد، کیفیت ریسک و زنجیره تامین) در نظر گرفته می‌شود. این شاخص از ۱۲ محرک هسته‌ای تاب‌آوری تشکیل شده است که براساس آن امتیاز و رتبه ۱۳۰ کشور و برخی قلمروها در جهان تعیین می‌شود. به عنوان نمونه، چین و آمریکا هر کدام به سه بخش منطقه‌ای تقسیم شده‌اند، زیرا گستره جغرافیایی آنها شامل رویارویی‌های متنوع با بلایای طبیعی مانند طوفان، سیل و زلزله بوده است.

کشورها و مناطقی انتخاب شده شامل بزرگ‌ترین اقتصادها (به لحاظ تولید ناخالص داخلی) است که مجموعه کاملی از اطلاعات آنها برای



ایران در شاخص جهانی تاب‌آوری رتبه ۱۲۰ را در میان ۱۳۰ کشور کسب کرده است، در حالی که کشورهای عربی مانند قطر، امارات و عمان به ترتیب رتبه‌های ۲۶، ۳۳ و ۵۱ را کسب کرده‌اند

در میان سه سطح شاخص تاب‌آوری، امتیاز ایران در زمینه اقتصاد، کیفیت ریسک و عوامل موثر در بهبود عملکرد زنجیره تامین به ترتیب ۲۱/۸، ۶/۷ و ۳۲ بوده است که کمترین امتیاز به میزان ریسک مربوط می‌شود

و ریسک بلایای طبیعی پایین در بین ۱۰ کشور نخست قرار دارد که این امر باعث شده است این کشور یکی از جذاب‌ترین انتخاب‌ها برای شرکت‌هایی باشد که تمایل به فعالیت در آسیا را دارند.

دانمارک دومین جایگاه در شاخص تاب‌آوری جهانی ۲۰۱۹ را به خود اختصاص داده است. این کشور در سال ۲۰۱۸ در جایگاه هفتم در میان کشورها قرار داشته که توسط پیشرفت‌های چشمگیری در زمینه زنجیره تامین، توانسته رتبه خود را بهبود دهد. دانمارک با یک دولت قوی و فساد پایین، به لحاظ کمتر قرار گرفتن در معرض بلایای طبیعی، در ۱۰ جایگاه نخست قرار گرفته است.

هائیتی (رتبه ۱۳۰) پایین‌ترین جایگاه را در این شاخص کسب کرده است. پیش از این کشور نیز، کشورهای ونزوئلا (۱۲۹) و اتیوپی (۱۲۸) قرار دارند. هائیتی که هنوز خسارات وارد شده در اثر توفان متیو (Matthew) را به طور کامل

جبران نکرده، با کمبود عرضه سوخت مواجه شده و جزو فقیرترین کشورهای جهان قرار دارد. ونزوئلا نیز از قرار گرفتن در معرض بلایای طبیعی، سطح بالای فساد و وابستگی اقتصادی به نفت رنج می‌برد و تورم بسیار بالا نیز به عنوان یکی از چالش‌های بزرگ در این کشور است. اتیوپی نیز با اینکه دولت این کشور تاکید بسیار بر آزادسازی سیاسی داشته و توافقنامه صلح با کشور همسایه، یعنی اریتره امضا کرده، اما همچنان در میان سه کشور آخر رده‌بندی این شاخص در سال ۲۰۱۹ قرار گرفته است.

بزرگ‌ترین بهبود رتبه در شاخص تاب‌آوری جهانی ۲۰۱۹ مربوط به کشور رواندا (رتبه ۷۷) بوده که ۳۵ رتبه تغییر جایگاه داشته است. این کشور به علت کاهش نرخ شهرنشینی و بهبود موثر در حاکمیت شرکتی، افزایش تاب‌آوری را تجربه کرده که این امر نیز با رشد اقتصادی پایدار و کاهش فقر همراه بوده است.

ساختار شاخص تاب‌آوری

شاخص تاب‌آوری FM			شاخص
عوامل	اقتصاد	کیفیت ریسک	زنجیره تامین
محرك‌ها	بهره‌وری	قرار گرفتن در معرض خطرهای طبیعی	کنترل فساد
	ریسک سیاسی	ریسک طبیعی	کیفیت زیرساخت‌ها
	شدت انرژی	خطر آتش‌سوزی	حکمرانی شرکت‌ها
	نرخ شهرنشینی	ریسک سایبری	میدان دید زنجیره تامین

جزئیات وضعیت ایران در شاخص تاب‌آوری جهانی FM سال ۲۰۱۹

شاخص تاب‌آوری جهانی FM						شاخص		
رتبه	امتیاز	عوامل	رتبه	امتیاز	محرك‌ها	رتبه	امتیاز	عوامل
۱۰۹	۳۲	زنجیره تامین	۱۲۴	۶/۷	کیفیت ریسک	۱۱۰	۲۱/۸	اقتصاد
۱۰۹	۱۶/۹	کنترل فساد	۱۰۹	۰	قرار گرفتن در معرض خطرهای طبیعی	۶۲	۱۴/۸	بهره‌وری
۷۹	۵۴/۸	کیفیت زیرساخت‌ها	۶۸	۲۳/۲	کیفیت ریسک طبیعی	۱۱۱	۳۶/۸	ریسک سیاسی
۱۲۵	۲۲/۵	حاکمیت شرکتی	۷۲	۲۶/۵	کیفیت خطر آتش‌سوزی	۱۰۹	۵۷	شدت انرژی
۸۶	۳۳/۵	زنجیره تامین	۱۱۹	۲۴/۸	ریسک سایبری ذاتی	۸۹	۶۹/۳	نرخ شهرنشینی

تایلند نیز با رتبه ۷۳ در سال ۲۰۱۹، ۱۶ جایگاه بهبود داشته است. این کشور، به عنوان هاب زنجیره تامین آسیا، پیشرفت قابل توجهی در میدان دید زنجیره تامین و حاکمیت شرکتی داشته است، ولی همچنان به طور قابل توجهی در معرض شرایط آب و هوایی سخت قرار دارد و تنها در صورت بهبود کیفیت مدیریت ریسک بلایای طبیعی خود، می تواند شاهد بهبود بیشتر در رتبه خود باشد.

مقدونیه شمالی (رتبه ۱۰۰) با افت ۲۲ جایگاه، بیشترین افت را در این شاخص داشته است. بدتر شدن شرایط تاب آوری این کشور، در وهله نخست ناشی از بهره‌وری پایین، افزایش وابستگی به نفت و افزایش نرخ شهرنشینی بوده است. با توجه به حل مناقشات طولانی که این کشور با یونان داشته، جمهوری مقدونیه به دنبال عضویت در اتحادیه اروپا و ناتو است.

قدرت تاب آوری ایران

ایران در شاخص تاب آوری رتبه ۱۲۰ از میان ۱۳۰ کشور را کسب کرده و امتیاز آن نیز ۱۷/۴ بوده است. جایگاه پاکستان در این شاخص (۱۱۸) نیز تقریباً به ایران نزدیک بوده است. این در حالی است که کشورهای عربی از جمله قطر، امارات و عمان به ترتیب رتبه‌های ۲۶، ۳۳ و ۵۱ را کسب کرده‌اند. در میان سه سطح تشکیل دهنده شاخص تاب آوری جهانی، ایران در زنجیره تامین امتیاز بالاتری را نسبت به سایر سطوح کسب کرده است.

امتیاز ایران در سه سطح اقتصاد، کیفیت ریسک و زنجیره تامین به ترتیب امتیازهای ۲۱/۸، ۶/۷ و ۳۲ بوده که کمترین امتیاز مربوط به کیفیت ریسک است.

قطر در زمینه اقتصاد امتیاز کامل (۱۰۰) را کسب کرده و امارات و عمان نیز به لحاظ وضعیت اقتصاد، امتیاز بالاتری نسبت به سایر سطوح به دست آورده‌اند.

طی ۵ سال اخیر، روند امتیازی ایران تا سال ۲۰۱۸ افزایشی و رو به بهبود بوده، ولی در سال ۲۰۱۹ این امتیاز به کمترین رقم طی ۵ سال گذشته تنزل کرده است.

در میان ۱۲ محرک هسته این شاخص، ایران در «بهره‌وری» و «کیفیت ریسک طبیعی» به ترتیب با رتبه‌های ۶۲ و ۶۸ بهترین عملکرد را داشته

اقتصاد		
شاخص	شرح	منبع داده
بهره‌وری	تولید ناخالص داخلی براساس برابری قدرت خرید (PPP) تقسیم بر جمعیت کل	صندوق بین‌المللی پول
ریسک سیاسی	احتمال اینکه دولت توسط ابزارهای غیرقانونی با خشونت آمیز، از جمله خشونت با انگیزه‌های سیاسی و تروریسم، بی‌ثبات با سرنگون شود	بانک جهانی
شدت نفت	آسیب‌پذیری نسبت به شوک‌های نفتی (کمبود، افزایش قیمت)؛ میزان مصرف نفت تقسیم بر تولید ناخالص داخلی؛	اداره اطلاعات انرژی آمریکا
نرخ شهرنشینی	متوسط نرخ سالانه تغییر در اندازه جمعیت یک کشور که در شهر زندگی می‌کنند	سازمان ملل

کیفیت ریسک		
شاخص	شرح	منبع داده
قرار گرفتن در معرض بلایای طبیعی	درصد مساحت یک کشور که به فعالیت‌های اقتصادی اختصاص دارد و حداقل در معرض یکی از بلایای طبیعی (طوفان، سیل و زمین لرزه) قرار دارد	FM Global
بلایای طبیعی	کیفیت و اجرای کد ساختمان یک کشور از منظر طراحی برای مقاومت در برابر بلایای طبیعی (۸۰٪)، همچنین بهبود سطح فایق آمدن بر ریسک بلایای طبیعی، با فرض وجود ریسک‌های بالقوه در یک کشور (۲۰٪)	FM Global
ریسک آتش‌سوزی	کیفیت و اجرای کد ساختمانی یک کشور از منظر طراحی برای مقاومت در برابر آتش‌سوزی (۸۰٪)، همچنین بهبود سطح فایق آمدن بر ریسک آتش‌سوزی، با فرض وجود ریسک‌های بالقوه آتش‌سوزی در یک کشور (۲۰٪)	FM Global
ریسک سایبری	آسیب‌پذیری در مقابل حمله سایبری (۵۰٪) و میزان توانایی کشور برای نجات از حمله (۵۰٪) از طریق اندازه‌گیری میزان نفوذ اینترنت (درصد افراد در یک کشور که به اینترنت دسترسی دارند) و حقوق و آزادی مدنی	سازمان ملل متحد و خانه آزادی

زنجیره تامین		
شاخص	شرح	منبع داده
کنترل فساد	میزان استفاده از قدرت دولتی برای تأثیر بر عواید بخش خصوصی، شامل فسادهای بزرگ و کوچک، اداره دولت توسط افراد خاص و برپایه کسب منافع شخصی	بانک جهانی
کیفیت زیرساخت	کیفیت و وسعت زیرساخت حمل‌ونقلی (جاده‌ای، ریلی، آبی و هوایی) و زیرساخت خدمات عمومی	مجمع جهانی اقتصاد
حکمرانی فساد	قدرت استانداردهای حساسی و حسابداری، مقررات تضاد منافع و مدیریت سهامداران	مجمع جهانی اقتصاد
زنجیره تامین	توانایی پیگیری و ردیابی محموله‌ها در سراسر زنجیره تامین کشور	بانک جهانی

براساس گزارش
 ۱۲ شاخص نمایانگر
 تاب‌آوری اقتصادی،
 ایران در بهره‌وری و
 کیفیت ریسک طبیعی
 به ترتیب با رتبه‌های
 ۶۲ و ۶۸ عملکرد
 بهتری نسبت به بقیه
 شاخص‌ها داشته، اما
 بدترین رتبه مربوط
 به «حاکمیت شرکتی»
 با رتبه ۱۲۵ است

است. بدترین رتبه ایران نیز مربوط به محرک «حکمرانی شرکت‌ها» با رتبه ۱۲۵ بوده است. در سال ۲۰۱۹، بدترین امتیازهای ایران مربوط به قرار گرفتن در معرض بلایای طبیعی (۰)، بهره‌وری (۱۴/۸) و حکمرانی شرکتی (۲۲/۵) و بهترین امتیازها مربوط به نرخ شهرنشینی (۶۹/۳)، شدت انرژی (۵۷) و کیفیت زیرساخت‌ها (۵۴/۸) بوده است. قطر- هرچند رتبه تاب‌آوری قطر بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ افزایش یافته است، اما از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ در رتبه ۲۶ ثابت مانده است. به لحاظ امتیاز نیز قطر در طی ۵ سال اخیر با افت نمره مواجه بوده است و نمره تاب‌آوری این کشور از ۸۵/۲ در سال ۲۰۱۵ به ۷۹/۱ در سال ۲۰۱۹ کاهش یافته

است، اما با این حال باز هم این نمره این کشور، بالاترین نمره در بین کشورهای منطقه در سال ۲۰۱۹ بوده است. عربستان- این کشور در شاخص تاب‌آوری در ۵ سال اخیر تقریباً دارای رتبه و امتیاز یکسانی بوده است و رتبه این کشور از رتبه ۵۷ در سال ۲۰۱۵ به رتبه ۵۵ در سال ۲۰۱۹ رسیده است، اما امتیاز این کشور علیرغم پیشرفت رتبه‌ای، کاهش یافته و از ۵۲/۱ به ۵۱/۲ رسیده است. به عبارت دیگر، تاب‌آوری اقتصاد عربستان در سال ۲۰۱۹ در مقایسه با سال قبل کمتر شده است، اما رتبه این کشور به دلیل عملکرد بد سایر کشورها بهتر شده است. امارات- نمره تاب‌آوری این شیخ‌نشین در پنج سال اخیر همواره بالاتر از ۷۰ بوده است. رتبه این کشور نیز از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ ثابت و ۲۳ بوده، ولی در سال ۲۰۱۸ با جهشی دو پله‌ای به ۳۴ رسیده است.

رتبه شاخص تاب‌آوری امارات در سال ۲۰۱۹ با یک پله نزول در مقایسه با سال قبل تر به رتبه ۳۳ رسیده است. کویت- این کشور در شاخص تاب‌آوری هم به لحاظ نمره و هم به لحاظ رتبه سقوط کرده است. امتیاز شاخص تاب‌آوری این کشور در سال ۲۰۱۵ در ۴۸/۷ بوده که این نمره کویت را در رتبه ۶۲ قرار داده است. روند سقوط نمره و صعود رتبه از سال ۲۰۱۶ آغاز شده و در نهایت در سال ۲۰۱۹ نمره این کشور به ۴۱/۵ و رتبه آن به ۶۹ رسیده است.

ترکیه- تاب‌آوری اقتصاد ترکیه در ۵ سال اخیر به شدت کاهش یافته است و این را می‌توان از کاهش ۱۱/۵ نمره‌ای شاخص تاب‌آوری بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ ملاحظه کرد. نمره شاخص تاب‌آوری ترکیه در سال‌های مذکور از ۵۷/۵ به ۴۶ کاهش یافته است و همین عامل باعث شده است تا رتبه این کشور در شاخص تاب‌آوری از ۵۲ به ۶۲ تنزل پیدا کند. پاکستان- در بین کشورهای منطقه، شاخص تاب‌آوری پاکستان تقریباً همپای ایران است. نمره این کشور از ۲۲/۹ در سال ۲۰۱۵ به ۲۰/۱ در سال ۲۰۱۹ کاهش یافته است، اما رتبه آن نیز در کنار عملکرد نامناسب سایر کشورها در این شاخص، در این مدت از ۱۲۲ به ۱۱۸ کاهش یافته است.

شاخص تاب‌آوری در ایران در سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۱۹



امتیاز و رتبه ایران و برخی کشورهای همسایه در شاخص تاب‌آوری FM در سال ۲۰۱۹

کشور	رتبه کشور	امتیاز کشور	امتیاز اقتصادی	کیفیت ریسک	زنجیره تامین
قطر	۲۶	۷۹/۱	۱۰۰	۵۷/۴	۵۸/۸
امارات	۳۳	۷۰/۶	۶۰/۶	۲۸/۵	۸۳/۸
عمان	۵۱	۵۶/۱	۶۳/۴	۳۰/۹	۵۶/۶
عربستان	۵۵	۵۱/۲	۲۸/۱	۳۹/۷	۶۷/۱
ترکیه	۶۲	۴۶	۳۰/۷	۳۵/۱	۵۸/۹
کویت	۶۹	۴۱/۵	۵۷/۶	۱۱	۴۵/۳
آذربایجان	۸۶	۳۶/۶	۳۶/۵	۲۲/۹	۴۵/۲
پاکستان	۱۱۸	۲۰/۱	۱۴/۷	۸/۲	۳۸/۶
ایران	۱۲۰	۱۸/۴	۲۱/۸	۶/۷	۳۲



در جست‌وجوی متغیرهای تاب‌آوری اقتصاد ایران

تاب و توان

Global FM در گزارش تاب‌آوری جهانی، در بخش اقتصاد، متغیرهای بهره‌وری، ریسک سیاسی، شدت انرژی و نرخ شهرنشینی را وارد محاسبات خود می‌کند. متغیرهایی که هر یک تابع عوامل بسیار دیگری هستند. آیا این گزارش از یک شاخص جهان‌شمول استفاده می‌کند و تمام مولفه‌های اقتصادی موثر بر تاب‌آوری را برای کشوری مثل ایران پوشش می‌دهد؟

دکتر سجاد برخورداری، عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، در این زمینه می‌گوید: «شاخص مورد استفاده توسط این موسسه، یک شاخص جهانی است و جامعیت کافی برای انعکاس تاب‌آوری اقتصادی ایران را دارد. از آنجا که سیستم اقتصادی ما کاملاً مشابه سیستم‌های غربی است و این شاخص نیز بر همین اساس طراحی شده، همپوشانی خوبی با ساختار اقتصاد ما دارد و می‌تواند معیار درستی برای تاب‌آوری اقتصاد ایران باشد.»

هنگام گفت‌وگو درباره توانایی اقتصاد ایران برای برآمدن از پس فشارهای موجود و احیای ظرفیت‌های زاینده آن برای بازگشت به یک وضعیت نسبتاً نرمال که می‌توانیم مفهوم تاب‌آوری را بر آن منطبق بدانیم، معمولاً اختلاف نظر پیدا می‌کنیم: کمتر به تمرکز روی پارامترهایی که تاب‌آوری براساس آنها تعریف شده، مشغول می‌شویم و بیشتر به مسائل عاجلی می‌پردازیم که در حال تبدیل شدن به بحران هستند و یا بحرانی شده‌اند. حق داریم. علت آن از سویی هنوز تخلیه نشدن تأثیرات کامل فشارها از جمله تحریم‌های خارجی بر اقتصاد و نرسیدن آن به نقطه کف (که البته ممکن است این کف، طبقه منهای ۱۰ باشد!) است و از سوی دیگر وجود نقاط خاص آسیب‌پذیر در اقتصاد ایران، مانند مساله نفت که تاب‌آوری آنها تعیین‌کننده میزان مقاومت در سایر زمینه‌هاست. در این باره دیدگاه‌های چند اقتصاددان را که به‌صورت جداگانه طرف گفت‌وگو بوده‌اند، خواهید خواند.

سرزعیم: تصمیم‌گیری در مورد سرمایه‌گذاری، همیشه تابعی از این است که چقدر آینده قابل پیش‌بینی باشد. تعدد قوانین، بسته‌های سیاستی و ... سیگنالی از آشفتگی به فعالان بازار خواهد داد و تاب‌آوری اقتصادی را به‌طور جدی تحت تأثیر قرار می‌دهد

اقتصاد ما همواره اقتصادی درونگرا بوده و این درونگرایی کمک کرده است تا شوک‌های اقتصادی با شدت و سرعت کمتری بر ما اثر بگذارد. اما اوضاع درباره اقتصاد کشوری مثل ترکیه متفاوت است و به دلیل وابستگی زیاد این کشور به صادرات با کوچک‌ترین تکانه‌ای همه ارکان اقتصادی به‌شدت آسیب می‌بیند

اما دکتر علی سرزعیم، استادیار دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی و معاون امور اقتصادی و برنامه‌ریزی وزارت رفاه، معتقد است: «تحریم‌های اخیر و واکنش اقتصاد ایران به آن نشان می‌دهد که اقتصاد ما از آنچه به نظر می‌رسد ظرفیت تاب‌آوری بیشتری دارد و رتبه ۱۲۰ ایران در این شاخص براساس مولفه‌هایی به دست آمده که چندان منعکس‌کننده واقعیات اقتصاد ما نیست.» او تأکید دارد که اقتصاد ما نسبت به ترکیه، عربستان، قطر و بسیاری از کشورهای دیگر مقاوم‌تر است.

دخالت دولت و

قوانین آشفته و متورم

به عقیده دکتر میثم هاشم‌خانی، اقتصاددان و مدیر موسسه مطالعاتی «حامیان فردا» یکی از عوامل اثرگذار بر شاخص تاب‌آوری، قوانین و مقررات یک کشور است «قوانین مادر بسیاری از موارد تفسیرپذیر است؛ به نحوی که کارمند یک سازمان دولتی می‌تواند صدور یک مجوز را ۵ سال به تعویق بیندازد؛ ضمن اینکه قوانین سلیقه‌ای و غیرشفاف در مورد صلاحیت‌های مورد نیاز برای موسسان محیط کسب‌وکار را نامن کرده است.»

این کارشناس اقتصادی، تعدد مجوزها در کشور را دیگر مشکل تولید کالا و خدمات می‌داند و معتقد است: «انبوهی از مجوزها و سازمان‌های متولی وجود دارند که باید یک فعالیت اقتصادی را تایید کنند؛ نتیجه چنین ساختاری، انبوهی از فساد و سوءاستفاده در بخش‌های مختلف حوزه تولید خواهد بود؛ چراکه تمامی مراحل و موانع ذکر شده می‌تواند با پرداخت مبالغی یا داشتن ارتباطاتی مرتفع شوند.»

هاشم‌خانی در ادامه، از عاملی که همزمان کاهش بهره‌وری و افزایش فساد را به دنبال دارد، نام می‌برد؛ یعنی پیچیده بودن فرآیند کسب مجوزهای یک فعالیت اقتصادی و تعدد قوانین در این مسیر.

او به ترابری می‌گوید: «مواقعی که به اقتصاد شوک وارد می‌شود، این ساختار معمولاً پرفسادتر، لخت‌تر و کندتر هم می‌شود. انبوهی از قوانین از سمت نهاد قانون‌گذار

پرتاب می‌شود که از سوی به‌شدت روی بهره‌وری تولید اثرگذار است و از سوی دیگر فساد گسترده را به دنبال دارد. به این شکل که یک تولیدکننده باید پس از اخذ مجوزها و تمدید دوره‌ای آنها، منتظر قیمت‌گذاری محصول خود از سوی دولت باشد. با توجه به فسادی که نظارت روی تولید (به شکل حاضر) ایجاد می‌کند، تولیدکننده درمی‌یابد که سود در افزایش بهره‌وری و بهبود تکنولوژی و کاهش هزینه‌ها نیست؛ بلکه در پرداخت وجوهی به ناظر و دور زدن قوانین نظارتی است.»

هاشم‌خانی در ادامه، با اشاره به نقش مخرب دولت در ایجاد فساد، به انتقاد از تخصیص بودجه‌هایی در راستای حمایت از تولیدکننده می‌پردازد و خاطرنشان می‌کند: «تخصیص ارز ارزان‌قیمت به صنایع خاص و به فعالان خاص درون یک صنعت و توزیع نامتوازن و سلیقه‌ای و غیرشفاف ارز دولتی و مواد اولیه ارزان‌قیمت بین تولیدکنندگان نمونه‌هایی از سیاست غلط تخصیص بودجه در حمایت از تولید است.»

به عقیده او، نفس چنین سیاستی به منزله فساد است. نه اینکه باعث فساد شود، بلکه ماهیتا این سیاست یک فساد اقتصادی محسوب می‌شود. وی در این رابطه خاطرنشان می‌کند: «اینکه با مصرف‌کنندگان مختلف رفتار متفاوتی در پیش می‌گیریم و توزیع رانت می‌کنیم، به معنی فساد است. این توزیع رانت، اولویت تولیدکنندگان را از افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه و افزایش کیفیت، به ایجاد ارتباط با نهادهای متولی برای برخورداری از رانت و افزایش سود غیرمعارف، تغییر می‌دهد.»

دکتر میثم رادپور، استاد مرکز مطالعات تکنولوژیک دانشگاه صنعتی شریف و عضو هیات مدیره شرکت کارگزاری ملل نیز عامل اصلی کاهش تاب‌آوری اقتصاد ایران را دخالت دولت می‌داند.

به گفته او، به‌طور کلی کشورهایی که زیاد یارانه پرداخت می‌کنند و از سوی منابع درآمد پایدار و متنوع ندارند و در سمت درآمدهای خود با ریسک تمرکز بالایی مواجه‌اند، تاب‌آوری پایینی دارند. به این صورت که با تغییر در شرایط معمول

قرار گرفتن در معرض شوک به جای اجتناب از آن



علی سرزعی: تحریم‌ها و واکنش اقتصاد ایران به آنها نشان می‌دهد که اقتصاد ما از آنچه تصور می‌شود ظرفیت‌های تاب‌آوری بیشتری دارد و رتبه ۱۲۰ ایران در این شاخص براساس مولفه‌هایی است که چندان منعکس‌کننده واقعیات اقتصادی کشور ما نیست

اجتناب از شوک یکی از شاخص‌های مطرح در ترمینولوژی تاب‌آوری به حساب می‌آید. بر این اساس اقتصادی که به‌طور ساختاری و بر اساس سیاست‌هایی بتواند خود را از شوک‌های احتمالی دور و در امان نگه دارد، اقتصادی تاب‌آور قلمداد می‌شود.

دکتر سجاد برخورداری، اما معتقد است اقتصاد ما نه تنها به گونه‌ای نیست که از شوک اجتناب کند، بلکه خودش عامل ایجاد بحران است. او در این رابطه می‌گوید: «اینکه ما پس از وقوع یک بحران به فکر حل آن می‌افتیم، درجه آسیب‌پذیری را بسیار افزایش داده است. در حالی که باید با شناسایی نقاط بحران‌زا، به بهبود و اصلاح آنها مبادرت کنیم، منتظر وقوع بحران می‌شویم و پس از آن متوسل به روش‌ها و اقداماتی برای کنترل اوضاع می‌شویم.»

دیگر اقتصاددانان نیز دیدگاهی کمابیش مشابه دارند. رادپور در این باره تصریح می‌کند: «ما به دلیل ساختار اقتصادی و سیاسی و ایدئولوژیک حکومت، نه تنها توانایی اجتناب از شوک را نداریم که خود را دائما در معرض شوک قرار می‌دهیم. سیاست‌هایی که اتخاذ می‌شود، چه از نظر اقتصادی (که اقتصاد کلان را با عدم تعادل مواجه می‌کند)، چه از نظر سیاسی (که موجب تهدید دائمی کشور از جانب متغیرهای سیاسی خارجی می‌شود) و چه حتی در حوزه سیاست داخلی و مسائل اجتماعی (که گسستگی‌های اجتماعی را به دنبال داشته و سرمایه اجتماعی را کاهش می‌دهد)، باعث می‌شود سیاست‌های جبرانی دولت در برابر شوک‌های وارد شده، کمترین اثر را داشته باشد.»

او می‌افزاید: «کشوری با درآمدهای غیرمتنوع و هزینه‌های ثابت زیاد که بخش عمده آن را یارانه‌های پیدا و پنهان تشکیل می‌دهد، ناگزیر در معرض ریسک خواهد بود و با کوچک‌ترین اختلالی در مسیر تحقق درآمدها که فروش نفت بخش اصلی آن است، کل اقتصاد تحت تاثیر قرار می‌گیرد. وقتی درآمدهای یک کشور دچار ریسک تمرکز بالا باشد، طبیعی است که با سیاست خارجی تنش‌آفرین هر لحظه در معرض شوک خواهد بود. کما اینکه در مقاطع

اقتصادی و سیاسی، درآمد به‌شدت آسیب‌پذیر می‌بیند و هزینه‌ها در بهترین حالت، ثابت باقی می‌ماند. در این حالت بودجه دچار کسری شدید می‌شود که عمدتاً با استقراض از بانک مرکزی پوشش داده می‌شود. به این ترتیب با افزایش پایه پولی، در آینده نزدیک تورم‌های بزرگ به اقتصاد تحمیل و دولت ناچار می‌شود یارانه‌های بیشتری روی کالاها پرداخت کند؛ هزینه‌ها افزایش یافته و این چرخه کسری بودجه و ایجاد تورم همچنان ادامه یابد.»

او می‌افزاید: «این موضوع و دخالت دولت در این سطح باعث می‌شود که با وارد شدن شوک به بخشی از اقتصاد، دفع شوک و بازگشت اقتصاد به ریل که به‌طور طبیعی به کمک رفتار متغیرهای اقتصادی صورت می‌گیرد، به درازا بکشد و تبدیل به بحران شود. بحرانی که اگر فکری به حال آن نشود، اقتصاد کشور را به سمت ونزوئلایی شدن پیش خواهد برد.»

او معتقد است: «به‌طور کلی هر نوع دخالت دولت باعث عدم تعادل می‌شود و هرچه دخالت بیشتر شود، عدم تعادل‌ها عمیق‌تر خواهد شد. اقتصادی که دچار چنین عدم تعادلی است، نمی‌تواند یک اقتصاد تاب‌آور تلقی شود؛ چرا که وقتی در حالت عادی در تعادل به سر نمی‌برد؛ طبیعتاً در صورت وارد شدن یک شوک به اقتصاد، کاملاً پتانسیل تولید بحران را دارد و در مقابل تکانه‌های شدیدتر، بسیار شکننده خواهد بود.»

دکتر سرزعی نیز تغییر و تورم قوانین را از منظر برهم زدن ثبات مخرب می‌داند. او در این رابطه به تراسران می‌گوید: «تصمیم‌گیری در مورد سرمایه‌گذاری، همیشه تابعی از این است که چقدر آینده پیش‌بینی‌پذیر باشد. هرچه آینده باثبات‌تر باشد، پیش‌بینی و در نتیجه، سرمایه‌گذاری و تصمیم‌گیری درباره آینده آسان‌تر خواهد شد. تعدد قوانین و مقررات، بسته‌های سیاستی و ... سیگنالی از آشفتگی به فعالان بازار می‌دهد. سیگنالی که با افزایش عدم قطعیت، ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش داده و در نهایت مانع سرمایه‌گذاری می‌شود؛ بنابراین چنین وضعیتی تاب‌آوری اقتصادی کشور را به‌طور جدی تحت تاثیر قرار خواهد داد.»

بزرگی اقتصاد یک کشور، خصیصه‌ای مثبت برای تاب‌آوری محسوب می‌شود و یکی از دلایلی هم که باعث شده آستانه فروپاشی اقتصاد ایران نسبت به بسیاری از کشورهای دیگر بیشتر باشد، اندازه اقتصاد ماست

رادپور: هر نوع دخالت دولت باعث عدم تعادل می‌شود و هر چه دخالت بیشتر، عدم تعادل‌ها عمیق‌تر. اقتصادی که دچار چنین عدم تعادلی شده، نمی‌تواند یک اقتصاد تاب‌آور تلقی شود و در صورت وارد شدن یک شوک کاملاً پتانسیل تولید بحران را دارد

شاید گفته می‌شود که ما در شرایط ویژه اقتصادی هستیم، پس به سیاست‌های ویژه این دوران نیاز داریم، اما من به چنین چیزی معتقد نیستم. اتفاقاً باید در همین شرایط ویژه پایبندی بیشتری به علم اقتصاد داشت تا بتوان از این مرحله عبور کرد

مختلف، ایجاد مانع بر سر راه فروش نفت ما، اولین هدف تحریم‌کنندگان بوده و هست.»

گیجی بعد از شوک

ممانعت از تسری شوک به بخش‌های دیگر اقتصاد و دفع سریع آن، ویژگی دیگری است که گویای میزان تاب‌آوری یک اقتصاد است. دکتر سرزعی ممانعت از تسری شوک را هنر سیاست‌گذار می‌داند و معتقد است با اتخاذ سیاست‌های درست پس از وقوع شوک نیز می‌توان آثار آن را محدود به دوره زمانی کوتاه‌تری کرد. او در عین حال معتقد است که اخیراً و به‌خصوص در حوزه ارز، عملکرد بانک مرکزی بهتر بوده و در مسیر درستی قرار گرفته است.

برخورداری اما در این رابطه می‌گوید: «اینکه شوک در اقتصاد ما محدود به یک بخش نمی‌شود و به سرعت به همه بخش‌ها سرایت می‌کند، به خاطر کندی ساختاری اقتصاد ماست.» به عقیده او، اقتصاد ما چابکی لازم برای واکنش به شوک‌ها را ندارد.

این استاد دانشگاه، علت دیگر عملکرد ضعیف ما در ممانعت از تسری شوک را فقدان نگاه سیستمی به اقتصاد می‌داند: «سیاست‌گذاران ما تقریباً در همه موارد بسیار جزء‌نگر هستند و این موضوع سبب می‌شود اقداماتی که برای مقابله با شوک در پیش می‌گیرند، از انسجام و جامع‌نگری برخوردار نباشد. به این ترتیب سیاستی که باعث فروکش آثار شوک در یک بخش شده، ممکن است بخش‌های دیگر را دچار آسیب کند و سرعت و مقیاس شوک را گاهی افزایش هم بدهد.»

رادپور نیز عملکرد اقتصاد ما را در این زمینه غیرکافی و ضعیف توصیف می‌کند و معتقد است که اصرار بر حفظ عدم تعادل‌ها عامل اصلی این وضعیت است. به گفته او «در یک اقتصاد متعارف وقتی اقتصاد دچار شوک می‌شود، مجموعه متغیرها طی یک فرآیند طبیعی طوری عمل می‌کنند که اقتصاد به تعادل پیشین خود بازگردد؛ اما در ایران بدبختانه بعد از ایجاد شوک متوجه می‌شویم که عدم تعادل‌های جدیدی ایجاد شده است؛ چرا که دولت با عملکرد نامناسب خود و برهم زدن کارایی باعث می‌شود که

عدم تعادل‌ها دیرتر رفع شده و به بخش‌های دیگر هم سرایت کنند.»

رادپور یارانه‌های دولت در فروش بنزین و دیگر حامل‌های انرژی را مصداقی از این وضعیت می‌داند و می‌افزاید: «وقتی دولت اجازه نمی‌دهد که قیمت‌ها در سطوح جدید خود را تعدیل کنند، به این معنی است که عدم تعادل‌ها بزرگ‌تر شده و این امر بدان معناست که اقتصاد خود را دیرتر بازیابی خواهد کرد. در چنین شرایطی یک شوک باعث ایجاد اثر شبح (ghost effect) خواهد شد. به این معنی که متغیری که دچار تکانه شده تا مدت‌های مدیدی کل اقتصاد را متأثر می‌کند و زمان زیادی لازم است تا اقتصاد به سطح پیش از اصابت شوک برسد.»

تحریم‌ها را تاب می‌آوریم؟

اقتصاد کلان دچار عدم تعادل‌های جدی است، بازارهای خرد عملکردی ناکار را از خود نشان داده‌اند و هر روز بخشی از اقتصاد به ورطه بحران فرو می‌غلطد. در چنین شرایطی تحریم‌ها نه فقط کاسته نشده که رفته رفته تشدید هم می‌شود. چشم‌اندازی هم از رفع تحریم‌ها، حداقل در آینده نزدیک دیده نمی‌شود. آیا با این وضعیت، اقتصاد ایران می‌تواند فشار حداکثری ایالات متحده را تاب آورد؟

می‌توان اقتصاددانان را در این زمینه به دو دسته خوش‌بین و بدبین تقسیم کرد.

دکتر برخورداری، می‌گوید: «به‌طور کلی از آنجا که ما قبل از وقوع شوک، آن را پیش‌بینی نمی‌کنیم و یا برای اجتناب از آن راه‌حل‌های پیش‌گیرانه ارائه نمی‌دهیم، اقتصاد ما همواره از محل بروز شوک‌ها آسیب‌پذیر است و دائماً مورد تهدید قرار می‌گیرد؛ اما وقتی بحرانی واقع شد، با تمام قوا و به هر قیمتی سعی در حفظ سیستم داریم و هرطور شده آن را سرپا نگه می‌داریم.»

او می‌افزاید: «بخشی از این موضوع به سیستم اداره حکومت مربوط می‌شود و بخشی به ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، مذهبی و اعتقادی. ایرانی‌ها به‌طور کلی روحیه مقاومت بالایی دارند و وقتی پای یک دشمن خارجی به میان می‌آید، اولویت آنها



میثم رادپور: به طور کلی کشورهای که زیاد یارانه پرداخت می کنند و از سویی منابع درآمد پایدار و متنوع ندارند و در سمت درآمدهای خود با ریسک تمرکز بالایی مواجه هستند تاب آوری پایینی دارند

ما به خاطر ساختار اقتصادی و سیاسی و ایدئولوژیک حکومت، نه تنها توانایی اجتناب از شوک را نداریم که خود را دائما در معرض شوک قرار می دهیم. سیاست‌هایی که اتخاذ می شود، چه از نظر اقتصادی، چه سیاسی و چه حتی اجتماعی باعث می شود در برابر شوک‌های وارد شده، سیاست‌های جبرانی دولت کمترین اثر را داشته باشد

کوتاه مدت‌تر و مشهودتر خواهد شد.

اقتصاد بزرگ‌تر، تاب آوری بیشتر؟

همواره وقتی سخن از کشورهای موفق در اقتصاد می‌شود، کشورهایی با بزرگ‌ترین تولید ناخالص ملی به‌عنوان برترین اقتصادهای دنیا معرفی می‌شوند؛ اما آیا این رابطه یک به یک درباره تاب‌آوری نیز صادق است؟ یعنی هر اقتصادی که بزرگ‌تر باشد، تاب‌آوری بیشتری نیز در برابر شوک‌ها خواهد داشت؟ به عقیده برخوردار، اندازه اقتصاد ارتباطی با تاب‌آوری ندارد؛ کما اینکه کشور سنگاپور به‌عنوان یک اقتصاد کوچک، وضعیت خوبی در شاخص تاب‌آوری دارد یا نروژ که در صدر تاب‌آورترین اقتصادهای دنیا قرار دارد، جزو بیست اقتصاد برتر دنیا نیز به‌شمار نمی‌رود.

رادپور هم معتقد است چنین رابطه‌ای به‌طور مطلق وجود ندارد، اما «یکی» از مولفه‌های تاب‌آوری می‌تواند اندازه اقتصاد باشد. آن هم به این دلیل که کشورهای با اقتصاد بزرگ عمدتاً به این خاطر بزرگ شده‌اند که اصول اولیه اقتصاد را رعایت کرده‌اند. در واقع بزرگی اقتصاد خود معلول پیاده کردن اصول علم اقتصاد است و مستقلاً اثری بر تاب‌آوری ندارد. بلکه این عملکرد کشورها در حوزه اقتصاد است که یک کشور را تاب‌آور یا غیرتاب‌آور می‌کند.

سرزعیم اما معتقد است که اقتصاد ما به دلیل بزرگی می‌تواند به‌خصوص در شرایط تحریمی دوام بیاورد. او بزرگی اقتصاد را یک خصیصه مثبت برای تاب‌آوری می‌داند و معتقد است یکی از دلایلی که باعث می‌شود آستانه فروپاشی اقتصاد ایران نسبت به بسیاری از کشورهای دیگر خیلی بیشتر باشد، اندازه اقتصاد ماست.

نفت، رفیق نیمه‌راه

به عقیده بسیاری از اقتصاددانان، کشورهای نفتی به‌نفرین منابع طبیعی دچار هستند و وابستگی به نفت، در طول سالیان باعث بروز انواع اختلال و عدم تعادل در اقتصادهای مختلف شده است. در ایران هم این سناریو همواره تکرار شده و درآمدهای نفتی بخش

از کسب حداکثر منفعت به مقاومت در برابر عامل بیگانه تغییر می‌یابد، بنابراین پس از بحران، بهتر می‌توانیم با آن مواجه شویم.» این استاد دانشگاه، تنوع تولیدات داخل کشور را عامل دیگری برای مقاومت اقتصاد ایران در برابر تحریم می‌داند و می‌گوید: «امروز ما در ایران تقریباً همه‌چیز تولید می‌کنیم. ممکن است تولیدات ما رقابت‌پذیر و قابل صادرات نباشند، اما در شرایط تحریم، چنین تنوعی در تولید محصول و خدمت، کمک می‌کند آسیب کمتری از ناحیه تحریم به ما وارد شود.»

سرزعیم هم معتقد است با وجود اینکه اقتصاد ما مدام در حال ضعیف شدن است، اما تجربه یک سال اخیر نشان داده است، اقتصاد ایران قوی‌تر از چیزی است که تصور می‌شده است. او در ادامه می‌افزاید: «اقتصاد ما اقتصاد بزرگی است، به‌طوری که تقریباً نیمی از حجم آن را بخش خدمات تشکیل می‌دهد و قابلیت‌های فروخورده زیادی نیز دارد که در شرایط جدید فرصت ظهور و بروز یافته است.»

این استادیار اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی درونگرایی را یکی دیگر از عوامل مقاومت اقتصاد ایران می‌داند و می‌گوید: «اقتصاد ما اقتصادی درونگرا بوده است. این درونگرایی کمک کرده شوک با شدت و سرعت کمتری بر ما اثر بگذارد. اما اوضاع درباره اقتصاد کشوری مثل ترکیه اینطور نیست و به دلیل وابستگی خیلی زیاد ترکیه به صادرات، با کوچک‌ترین تکانه‌ای همه ارکان اقتصادی ترکیه به‌شدت آسیب می‌بیند. این در حالی است که اقتصاد ایران به شوک‌های بیرونی عادت کرده، درونگرا بوده و پتانسیل‌های زیادی مثل موقعیت جغرافیایی، منابع طبیعی، زیرساخت‌ها و ... داشته که باعث بهبود مقاومت اقتصاد ایران شده است.»

میثم رادپور اما معتقد است که به دلیل عدم پایداری سیاست‌گذاران ما به علم اقتصاد، ادامه این روند به‌شدت نگران‌کننده است. حجم عظیمی از نقدینگی به خاطر اصرار بر پرداخت یارانه (حتی در شرایط تحریم که درآمدهای دولت را با اختلالات جدی مواجه کرده است) باعث بروز تورم‌های بزرگ و گرفتاری در یک چرخه قهقریایی شده است. چرخه‌ای که آثار آن به‌طور مداوم بزرگ‌تر،

**رادپور: اگر چه طرح
گفتمان اقتصاد مقاومتی
ممکن است به دلیل
احساس نیاز در حوزه
تاب‌آوری باشد، اما
بیشتر تبدیل به یک
شعار سیاسی شده و
کاربرد اقتصادی چندانی
ندارد. اسلوب و شیوه
روشنی برای ارتقای
سطح تاب‌آوری وجود
دارد، اما درباره اقتصاد
مقاومتی هیچ شاخص
روشن و علمی نداریم**

**... تحت هیچ شرایطی
اصول اقتصادی نباید
پایمال شوند و اگر در
شرایط ویژه هستیم،
سیاست‌هایی که
می‌توانند ما را از این
شرایط خارج کنند،
سیاست‌های غیرمتعارف
و غیراصولی نیستند و
با اجرای چند بسته
سیاستی محدود مانند
عملیات بازار باز و ...
اقتصاد نمی‌تواند به
شرایط عادی بازگردد**

عمده درآمد دولت را تشکیل داده است و نقشه صادرات کشور نیز نشان می‌دهد بیش از ۸۰ درصد صادرات ایران محدود به نفت، مشتقات و فرآورده‌های آن می‌شود.

این مورد به‌طور ویژه مورد توجه دکتر رادپور قرار دارد. به عقیده او، اینکه بخش اصلی درآمد یک کشور را یک محصول تشکیل دهد، ریسک تمرکز بالای درآمدی را برای آن کشور به دنبال خواهد داشت. به این ترتیب، چنین اقتصادی همواره در معرض خطر عدم تحقق درآمد، ایجاد کسری بودجه، افزایش پایه پولی و در نهایت شوک‌های تورمی خواهد بود.

به گفته این کارشناس اقتصادی، اینکه یک اقتصاد مخارج یارانه‌ای زیادی داشته باشد و به مکانیزم قیمت‌ها اجازه عملکرد طبیعی ندهد باعث خواهد شد که اثرات کسری‌های بودجه تخلیه نشود و با ایجاد شوک به‌طور یکجا و خارج از کنترل و بعضاً بزرگنمایی شده خود را نشان بدهد.

برخورداری اما معتقد است که ما تنها در صادرات وابسته به نفت هستیم و نفت نقش اصلی را در تولید ناخالص داخلی ما ندارد. به عقیده او، به دلیل تنوع تولیدات ما در همه زمینه‌ها، می‌شود گفت کشور تا حدودی متکی به داخل است و به همین دلیل است که تکانه‌های بیرونی، اثری که روی سایر کشورها دارد، روی ما نخواهد داشت.

رابطه اقتصاد مقاومتی

با تاب‌آوری اقتصادی کشور

چند سالی است که گفتمانی با عنوان اقتصاد مقاومتی در کشور مطرح شده؛ اصطلاحی که نخستین بار در سال ۲۰۰۷ پس از محاصره غزه توسط ارتش اسرائیل، استفاده و ضوابط و معیارهای حاکم بر آن شناسایی شد.

در ایران اما اولین بار این اصطلاح در سال ۱۳۸۹ و در جریان دیدار کارآفرینان با مقام معظم رهبری به‌کار گرفته شد.

دکتر سرزعیم، رواج این گفتمان را بی‌ارتباط با مباحث مربوط به تاب‌آوری نمی‌داند و می‌گوید: «ایده اقتصاد مقاومتی به دلیل وجود چشم‌اندازی مبنی بر تحمیل شوک به اقتصاد بود. در واقع با تجربه‌ای که از

تحریم‌های قبلی به دست آوردیم و دیدیم که از چند نقطه آسیب‌پذیر هستیم، گفتمانی آغاز شد تا نقاط آسیب خود را شناسایی کنیم و آنها را بهبود ببخشیم.»

به عقیده او اگر اقدامات پیشگیرانه و اصلاح ساختاری انجام می‌شد، وضعیت تاب‌آوری اقتصادی ما بسیار بهتر از آنچه امروز می‌بینیم می‌بود. او برای نمونه به نظام بانکی کشور اشاره می‌کند و می‌گوید: «در صورتی که اصلاحات اساسی، در سال‌های گذشته انجام می‌شد می‌توانستیم خیلی سریع شوک‌های وارده را جذب کنیم و اجازه تسری آن به همه اقتصاد را ندهیم، اما در شرایط حاضر، نظام بانکی نه تنها کمکی به حل بحران نمی‌کند، بلکه به یکی از کانون‌های اصلی بحران تبدیل شده است.»

رادپور اما معتقد است که اگر چه طرح چنین گفتمانی ممکن است به دلیل احساس نیاز در حوزه تاب‌آوری بوده باشد، اما بیشتر تبدیل به یک نماد و یک شعار سیاسی شده و کاربرد اقتصادی چندانی ندارد.

به گفته او، در خصوص تاب‌آوری، متغیرهای مختلفی مطرح است و اسلوب و شیوه روشنی برای ارتقای سطح آن وجود دارد، اما درباره اقتصاد مقاومتی هیچ شاخص و روش روشن و علمی وجود ندارد.

دکتر رادپور با تاکید مجدد بر اینکه بی‌توجهی به علم اقتصاد، باعث ایجاد شوک در اقتصاد کشور شده است، تاکید می‌کند: «اگر نقدینگی به این شکل رشد نمی‌کرد، هرگز چنین جهشی در قیمت ارز نمی‌داشتیم.» به عقیده او، دو پایه اصلی این افزایش نقدینگی، نظام بانکی و یارانه‌های پرداختی است.

رادپور مولد نبودن اقتصاد را عامل این وضعیت می‌داند و می‌گوید: «اساساً اقتصادی که مولد نباشد، نمی‌تواند ارزشی ایجاد کند و در بهترین حالت انتقال‌دهنده ارزش‌ها خواهد بود. چنین اقتصادی همواره در معرض افزایش غیرعادی نقدینگی خواهد بود و به‌طور دائم از این محل تهدید خواهد شد.»

راه و چاه

حالا که براساس گزارش Global FM و برآیند سخنان اقتصاددانان، اقتصاد ما در دسته



هاشم‌خانی: راه برون‌رفت از وضعیت فعلی، بهبود محیط کسب‌وکار از طریق تورم‌زدایی از قوانین، تدقیق و غیرسلیقه‌ای کردن مقررات در حوزه‌هایی مانند ارائه مجوز فعالیت اقتصادی و عدم توزیع رانت در پوشش قوانین حمایت از تولید است

برخورداری: امروز ما در ایران تقریباً همه چیز تولید می‌کنیم. ممکن است که این تولیدات رقابت‌پذیر نبوده و یا قابلیت صادرات نداشته باشند، اما در شرایط تحریم، چنین تنوعی در تولید محصول و خدمات کمک می‌کند تا آسیب کمتری از ناحیه تحریم به کشور وارد شود

چند بسته سیاستی محدود مانند عملیات بازار باز و ... اقتصاد کشور ما نمی‌تواند به شرایط نرمال بازگردد.»

دکتر هاشم‌خانی راه برون‌رفت از وضعیت فعلی را بهبود محیط کسب‌وکار از طریق تورم‌زدایی از قوانین، تدقیق و غیرسلیقه‌ای کردن مقررات در حوزه‌هایی مانند ارائه مجوز فعالیت‌های اقتصادی و عدم توزیع رانت در پوشش قوانین حمایت از تولید می‌داند.

او همچنین پایبندی به تجارت آزاد و انعقاد پیمان‌های تجارت دوجانبه با کشورهای دیگر را در راستای ایجاد بهره‌وری در تولید و نیز کنترل تورم به منظور ثبات بخشی به اقتصاد و ایجاد فرصت رقابت برای تولیدکننده داخلی با رقبای خارجی، از جمله اقدامات حیاتی برای بهبود شرایط می‌داند.

برخورداری نیز، شناسایی نقاط بحران‌زا در اقتصاد کشور و اصلاح ساختاری در آن نقاط را به منظور اجتناب از وارد شدن شوک به اقتصاد ایران ضروری می‌داند.

او بر اجتناب از جزء‌نگری و ضرورت نگاه سیستمی تاکید می‌کند و معتقد است کندی اقتصاد کشور در واکنش به شوک‌های وارده، محصول نگاه غیرسیستمی است و برای داشتن یک اقتصاد چابک باید به اقتصاد به صورت یک کل نگریسته شود و سیاست‌های متناسب با یک سیستم به‌هم‌پیوسته و درهم‌تنیده را به اجرا بگذاریم.

اقتصادهای غیرتاب‌آور دسته‌بندی شده است و هر تکانه‌ای موجب بهم ریختگی متغیرهای خرد و کلان اقتصادی می‌شود، چه چاره‌ای باید اندیشید؟

سرزعیم معتقد است که به یک معنا اگر هیچ کاری نکنیم اقتصاد خودش را اصلاح خواهد کرد. به گفته او: «مشکل این است که اقداماتی که ما برای تسریع روند بهبود وضعیت اقتصادی انجام می‌دهیم، مسیر اصلاح را منحرف و در نهایت هم نتیجه این اقدامات غرض خود را نقض می‌کند؛ اما اگر سیاست‌گذار بخواهد اقدامی انجام دهد، اولویت با اصلاح ساختار اقتصادی و کاهش وابستگی است؛ کاری که زمان‌بر و دشوار خواهد بود.»

رادپور به ترابرن می‌گوید: «گفته می‌شود ما در شرایط ویژه اقتصادی هستیم، پس به سیاست‌های ویژه این دوران نیاز داریم، اما من به چنین چیزی معتقد نیستم و به نظر من از قضا باید در همین شرایط ویژه پایبندی بیشتری به علم اقتصاد داشته باشیم تا بتوانیم از این مرحله عبور کنیم.»

این استاد دانشگاه تاکید می‌کند: «دولت باید این درس را گرفته باشد که تحت هیچ شرایطی، اصول اقتصادی نباید پایمال شوند و اگر در شرایط ویژه هستیم، سیاست‌هایی که می‌تواند ما را از این شرایط خارج کند، سیاست‌های غیرمتعارف و غیراصولی نیست، بلکه همان اصول اقتصادی است و با اجرای

حداقل وابستگی به نفت در بودجه سنواتی



منبع: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

برخی پیش‌بینی‌ها درباره اقتصاد ایران در سال ۲۰۲۰

بالا آمدن از طبقه منهای ۱۰!

آیا شرایط شکننده اقتصاد ایران رو به ترمیم است؟

روزبه ساکت

اقتصاد ایران در حالی به پایان دهه نود نزدیک می‌شود که گمان می‌رود اتفاق بی‌سابقه رشد صفر درصدی یک دهه‌ای را تجربه کند. دهه نودی که زیر سایه سنگین تحریم‌ها و بروز آثار بلندمدت روندهای نامطلوب اقتصادی سپری شد. از هم‌اکنون مشخص است که حداقل چهار سال از این دهه زیر سایه سنگین رشدهای منفی اقتصادی سپری خواهد شد و رشدهای مثبت این دهه در خوش‌بینانه‌ترین حالت، تنها به کار جبران سال‌های منفی خواهد آمد. این حکایت پرغصه اقتصادی است که این روزها در حسرت عقب ماندن از غافله رشد کشورهای در حال توسعه مانده است.

سال ۱۳۹۷ با رشد اقتصادی منفی ۴/۹ درصدی به پایان رسید و عموم کارشناسان رشد منفی اقتصاد را در سال ۹۸ نیز محتوم می‌دانند، در صورت وقوع این رویداد همچون دو سال پیاپی ۹۱ و ۹۲ اقتصاد طی دو سال متوالی کوچک‌تر شده است

صندوق بین‌المللی پول در حالی که در گزارش ابتدای سال ۲۰۱۹، عدد رشد اقتصادی ایران را منفی ۳/۶ درصد پیش‌بینی کرده بود، در آغاز سه ماهه دوم سال، این برآورد را به منفی ۶ درصد تغییر داد که در صورت تحقق، اقتصاد ایران بدترین عملکرد را از سال ۲۰۱۲ تاکنون شاهد خواهد بود

اقتصادی ایران برای هر دو سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ برابر با ۱/۱ درصد پیش‌بینی شده بود؛ این در حالی است که صندوق بین‌المللی پول، تصویر تاریک‌تری از اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۹ ارائه داده است.

در حالی که در گزارش ابتدای سال ۲۰۱۹، عدد رشد اقتصادی سال میلادی جاری، منفی ۳/۶ درصد پیش‌بینی شده بود، در آغاز سه ماهه دوم سال، این برآورد به منفی ۶ درصد تغییر یافت. در صورت تحقق این پیش‌بینی، اقتصاد ایران بدترین عملکرد را از سال ۲۰۱۲ تاکنون شاهد خواهد بود. اقتصاد ایران در آن سال با رشد منفی ۷/۷ درصد دست‌وپنجه نرم کرد.

در عین حال، صندوق بین‌المللی پول همگام با پیش‌بینی رکود عمیق‌تر اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۹، پیش‌بینی رشد مثبت سال آینده میلادی را نیز تقلیل داده و به مثبت ۰/۲ درصد رسانده است. این در حالی است که رشد اقتصادی ۲۰۲۰ در گزارش پیشین، یک درصد برآورد شده بود.

در صورتی که بخواهیم به گزارش‌های دیگر نیز رجوع کنیم، همه مراجع روند سال جاری اقتصاد ایران را با رکود پیش‌بینی کرده‌اند. «کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل» (آنکتاد) رشد اقتصادی سال ۲۰۱۹ ایران را منفی ۲/۴ درصد برآورد کرده، اما مرکز پژوهش‌های مجلس در پیش‌بینی اقتصاد سال ۹۸ ایران، نرخ رشد اقتصادی را میان ۴/۵ تا ۵/۵ درصد منفی پیش‌بینی کرده است.

معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیز با استناد به گزارشی که صندوق بین‌المللی پول در آوریل سال ۲۰۱۹ منتشر کرده، تولید ناخالص داخلی کشور را به ترتیب ۱۸۹۵، ۲۴۲۹ و ۳۱۸۹ هزار میلیارد تومان برای سه سال ۹۷ تا ۹۹ عنوان کرده است. معادل دلاری این ارقام، ۴۵۲، ۴۸۵ و ۴۹۶ میلیارد دلار اعلام شده است.

گزارش اتاق بازرگانی تهران اما نرخ مفروض برابری دلار به ریال را در گزارش صندوق مورد توجه قرار داده که برای سال‌های ۹۷ تا ۹۹ به ترتیب ۴۱۹۲، ۵۰۰۸ و ۶۴۲۹ تومان

سال ۱۳۹۷ با رشد منفی اقتصادی ۴/۹ درصدی به پایان رسید. عموم کارشناسان رشد منفی اقتصاد را در سال ۱۳۹۸ نیز محتوم می‌دانند، اما در صورت وقوع این رویداد همچون دو سال پیاپی ۹۱ و ۹۲، اقتصاد دو سال متوالی کوچک‌تر خواهد شد.

برخی ارزیابی‌ها از بازگشت اقتصاد به مدار رشد از سال ۱۳۹۹ خبر می‌دهند. رویدادی که در صورت تداوم تحریم‌ها و مشکلات طاقت‌فرسا در بخش فروش نفت، شاید کمی عجیب به نظر برسد. به هر روی یک دهه از عمر اقتصاد یک کشور و عمر مردمان این سرزمین زیر سایه تنش‌های بین‌المللی و ناکارآمدی‌های اقتصادی سپری شده و همچنان چشم‌اندازی از تغییر جدی اوضاع قابل رویت نیست. تغییری که شاید در بخش دیپلماسی تا اندازه‌ای قابل پیش‌بینی باشد اما در تغییر ریل حرکت نیم‌قرنی اقتصاد ایران چندان محتمل به نظر نمی‌رسد.

رشد مثبت ۲۰۲۰؟

با نزدیکی به پایان نیمه نخست سال ۲۰۱۹ میلادی، بانک جهانی برآورد خود را از اقتصاد جهان به‌روز کرد. به‌روزآوری زیر سایه تنش‌های جهانی دو عرصه سیاست و تجارت بود و به پیش‌بینی کندتر شدن شتاب رشد اقتصادی منجر شد.

این نهاد بین‌المللی نرخ متوسط رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۱۹ را ۲/۶ درصد تخمین زد در حالی که در آغاز سال، این نرخ ۲/۹ درصد برآورد شده بود.

اما قسمت مهم گزارش بانک جهانی که مورد توجه رسانه‌ها و محافل داخلی قرار گرفت، پیش‌بینی تخلیه اثر تحریم‌ها و بازگشت اقتصاد ایران به رشد از سال ۲۰۲۰ میلادی بود.

گزارش اخیر این نهاد بین‌المللی در حالی رشد منفی ۴/۵ درصد اقتصاد ایران را در سال ۲۰۱۹ پیش‌بینی کرده که این رقم را برای سال ۲۰۲۰ معادل مثبت ۰/۹ درصد و برای سال ۲۰۲۱ برابر با یک درصد تخمین زده است.

برآورد کاهش رشد اقتصادی جهان بر پیش‌بینی شاخص‌های ایران نیز تأثیر گذاشته چه اینکه در گزارش ابتدایی سال ۲۰۱۹، رشد

مطابق گزارش معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی تهران در صورتی که نرخ ارز را ۸ هزار تومان در نظر بگیریم، معادل ریالی تولید ناخالص داخلی سال ۹۸ به ۳۰۴ میلیارد دلار تقلیل می‌یابد که افت ۳۳ درصدی نسبت به سال ۹۷ را نشان می‌دهد

برآورد شده است، در حالی که نرخ جاری ارز چه در بازار آزاد و چه در سامانه نیما با اعداد برآوردی فاصله عمیق دارد. براساس گزارش اتاق بازرگانی تهران، در صورتی که نرخ ارز را ۸ هزار تومان نیز در نظر بگیریم، معادل ریالی تولید ناخالص داخلی سال ۹۸ به ۳۰۴ میلیارد دلار تقلیل می‌یابد که این عدد افت ۳۳ درصدی نسبت به سال ۹۷ را نشان می‌دهد. اقتصاددانان کشور نیز برآوردهایی از رشد منفی اقتصاد در سال ۹۸ ارائه کرده‌اند که در اوج خود، عدد منفی ۱۰ درصد نیز پیش‌بینی شده است! اما کار هنوز به برآورد اقتصاد سال ۹۹ و یا سال ۲۰۲۰ میلادی نرسیده است. با این حال از لابه‌لای گفته‌های برخی اهالی اقتصاد، بهبود وضعیت در سال آینده قابل رصد است.

چرا مثبت خواهیم شد؟

با وجود قطعی و حتمی بودن رشد منفی اقتصاد در سال جاری اما همگرایی دو نهاد معتبر بین‌المللی در پیش‌بینی خروج اقتصاد ایران از رکود در سال ۲۰۲۰ رویدادی قابل تامل است. این پیش‌بینی‌ها بر لغو یا کاهش تحریم‌های بین‌المللی استوار نیست و فرض را بر تخلیه اثر تحریم‌ها گذاشته است. این خوش‌بینی اما در تحلیل‌های داخلی نیز قابل رویت است؛ چه اینکه برخی اقتصاددانان این روند را «طبیعی» می‌دانند و معتقدند اقتصاد هر کشور بر مبنای عوامل گوناگون، حداقل و حداکثری دارد که اقتصاد ایران در سال ۹۸ به حداقل خود می‌رسد و سپس تغییر روند روی خواهد داد.

«وحید شقاقی» اقتصاددان در گفت‌وگو با پایگاه اینترنتی «اقتصاد برتر» با اشاره به این نکته، پیش‌بینی رشد مثبت اقتصاد ایران در سال ۲۰۲۰ از سوی نهادهای بین‌المللی را اتفاقی عجیب نمی‌داند.

او معتقد است اقتصاد ایران در سال ۹۸ بین ۷ تا ۱۰ درصد کوچک‌تر خواهد شد اما این روند، شرایط را به کف می‌رساند و وضعیت بدتری در پیش نخواهد بود. شقاقی این امر را نشان‌دهنده روند طبیعی

اقتصاد می‌داند که حتی اگر دولت برنامه خاصی برای اقتصاد نداشته باشد، این روند رخ خواهد داد. اقتصاد با وجود افت شدید سال جاری با ظرفیت‌های خالی روبه‌رو خواهد شد و کوچک‌ترین حرکتی نیز می‌تواند به رشد منجر شود که از دید این اقتصاددان، این رشد نباید با رونق یکسان فرض شود.

او خاطر نشان می‌کند اقتصاد ایران در صورتی که با برنامه‌ریزی مناسب دولت همراه شود، قدرت رشد بیش از عدد ۰/۹ درصدی بانک جهانی را نیز دارد. فارغ از روند طبیعی اقتصاد و نیروهایی که می‌توانند اقتصاد ایران را در آینده با توقف رشد منفی همراه کنند، دیدگاه‌های دیگر نیز با دلایل دیگری توقف افت اقتصادی را محتمل می‌دانند.

برخی بر این باورند که مجموعه دولت و حاکمیت پس از سردرگمی اولیه که ناشی از تلفیق شوک‌های بیرونی با نارسایی‌های داخلی بوده و خود را در رویدادهایی چون جهش نرخ ارز نشان داده، اندک‌اندک بر اوضاع مسلط شده‌اند و توان ایجاد ثبات نسبی را پیدا کرده‌اند؛ در حالی که تخلیه آثار شوک و اتمام انرژی رشد قیمت‌ها نیز در این روند اثری انکارناپذیر دارد.

عده‌ای دیگر نیز نسبت به روند اوضاع سیاست خارجی خوشبین هستند و تنش‌های کم‌سابقه موجود در منطقه را منتهی به ایجاد زمینه‌های تفاهم و مذاکره می‌دانند. با توجه به اینکه شوک خروج آمریکا از برجام، جرقه‌ای در انبار باروت اقتصاد ایران تلقی می‌شد، ایجاد روند معکوس در سطح دیپلماسی به تغییر اوضاع منجر خواهد شد و این تغییر خود را در ثبات نرخ ارز، سیر نزولی تورم و بازگشت اقتصاد به مدار رشد نشان خواهد داد.

به این ترتیب چه اتمام انرژی افت را طبیعی بدانیم، چه توانایی دولت در به کنترل درآوردن اوضاع را باور داشته باشیم و چه رویدادی مثبت را برای اتمام دوران تنش پیش‌بینی کنیم، روند منفی رشد اقتصادی در آینده تمام خواهد شد؛ بنابراین پیش‌بینی‌های

صندوق بین‌المللی پول در حالی که در گزارش ابتدای سال ۲۰۱۹، عدد رشد اقتصادی ایران را منفی ۳/۶ درصد پیش‌بینی کرده بود، در آغاز سه ماهه دوم سال، این برآورد را به منفی ۶ درصد تغییر داد که در صورت تحقق، اقتصاد ایران بدترین عملکرد را از سال ۲۰۱۲ تاکنون شاهد خواهد بود

با وجود قطعی بودن رشد منفی اقتصاد در سال جاری، همکاری دو نهاد معتبر بین‌المللی در پیش‌بینی خروج اقتصاد ایران از رکود در سال ۲۰۲۰ اتفاقی قابل‌تامل است. این پیش‌بینی‌ها مبتنی بر لغو یا کاهش تحریم‌ها نیست و فرض را بر تخلیه آثار تحریم‌ها گذاشته است

دکتر وحید شقاقی: اقتصاد ایران در سال ۹۸ بین ۷ تا ۱۰ درصد کوچک‌تر می‌شود، اما این روند شرایط را به کف می‌رساند. به عبارت بهتر، اقتصاد ایران با وجود افت شدید در سال جاری، ظرفیت‌های خالی بسیاری خواهد داشت و هر حرکتی می‌تواند به رشد منجر شود، اما این رشد نباید با رونق یکسان فرض شود

و برخی تدابیر مقطعی از بند تورم سنگین و رشد اقتصادی منفی رهایی یابد اما دهه‌ها تن ندادن به اصلاحات اقتصادی لازم و عمیق، به آثار مثبت قابل‌توجه اقتصادی حتی در صورت گشایش‌های خارجی اجازه بروز نمی‌دهد.

گرچه رفع تحریم‌ها و معکوس کردن روند تنش‌ها در سطح بین‌الملل، ضروری‌ترین اقدام تصمیم‌گیران کشور به نظر می‌رسد اما نباید این نکته را از نظر پنهان داشت که پنجره فرصت‌های اقتصاد جهان همواره به روی کشور باز نیست و کالای نفت نیز آینده درخشانی در سبد انرژی جهان ندارد. وابستگی اقتصاد ایران به نفت گرچه شاید سیر نزولی در سال‌های اخیر داشته، اما همچنان توقف یا کاهش صادرات نفت و افت قیمت جهانی این ماده خام است که چشم‌انداز تاریک کسب درآمدهای ارزی، افزایش کسری بودجه دولت و رشد اقتصادی منفی را به وجود می‌آورد. اقتصاد کشور باید اصلاحاتی عمیق به منظور درمان قطعی بیماری تورم، رشدهای پایین و عدم حضور در عرصه‌های جهانی داشته باشد تا هراس «رشدهای صفر بلندمدت» را به شکلی موثر پشت سر بگذارد.

با این وجود اما خبر اتمام رشد منفی مقطعی می‌تواند اتفاقی خوشایند برای مردم و فعالان اقتصادی باشد که نوید اتمام این دوران سخت را در آینده نزدیک می‌دهد ...

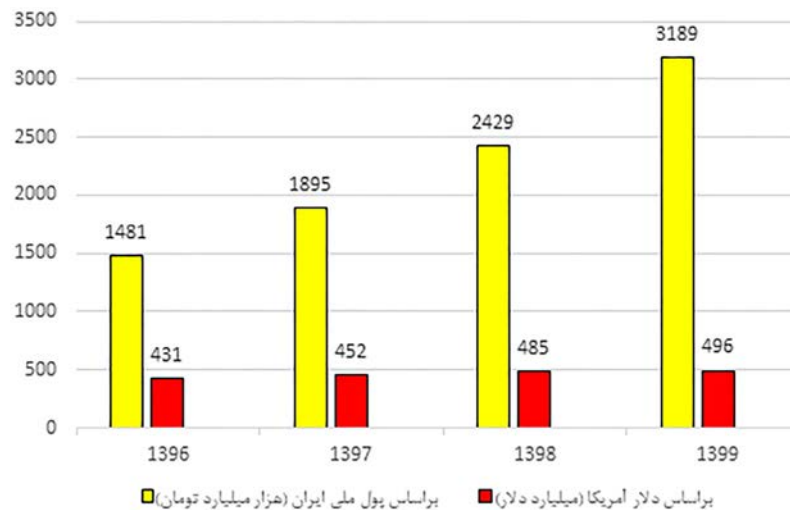
نهادهای بین‌المللی از فضای ۲۰۲۰ اقتصاد ایران چندان جای تعجب نخواهد داشت.

تردید برای بلندمدت

رونند سینوسی و بدون ثبات پیشرفت اقتصاد ایران، حکایتی به وسعت چندین دهه دارد. در پس سال‌های رشد، رکود و در پس رکود، رونق بروز کرده است که این روند فارغ از روندهایی بوده که در اقتصادهای اکثر کشورهای جهان قابل‌رویت است. اقتصاد جهان به طور معمول بحران‌هایی را در دل خود پرورش داده و بروز می‌دهد اما روند کلی اقتصاد همواره صعودی بوده و نزول تنها امواج کوچک و کوتاه‌مدت را شامل می‌شود. اقتصاد ایران اما روندهایی را شاهد است که جدال رونق و رکود گاه توقف حرکت کلی در برخی مقاطع را موجب شده است.

نگاهی به روند اقتصاد ایران، این چشم‌انداز خوش‌بینانه را پیش رو ترسیم می‌کند که نه تنها حرکت به سوی یک فروپاشی بسیار نامحتمل است که می‌توان بازگشت به دوران رونق را نیز انتظار کشید؛ اما آیا روند بلندمدت که رشدهای ضعیف اقتصادی، تورم‌های مزمن دورقمی، نرخ بیکاری بالا و اثر ناچیز در اقتصاد جهانی را موجب شده، متوقف خواهد شد؟ خوش‌بینی‌ها به این پایان بسیار اندک است. اقتصاد ایران می‌تواند با اصلاحی در روند تنش‌آلود فعلی سیاسی

تولید ناخالص داخلی اسمی ایران طی سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۹





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

تحریم ظریف تاب آوری

مهرداد خواجه‌نوری

مجموعه‌ای که در گزارش اصلی این شماره آمده، هم شرح می‌دهد که معنای «تاب‌آوری» چیست و هم در حوزه‌های مهندسی سازه‌ها، روانشناسی، جامعه‌شناسی و اقتصاد، تعریفی به دست می‌دهد. سپس جایگاه نسبی تاب‌آوری اقتصادی ایران را (بر اساس شاخص‌های مختلف) نشان می‌دهد و این که بدترین رتبه ایران مربوط به محرکی تحت عنوان «حکمرانی شرکت‌ها» بوده است.

در جست‌وجوی تاب و توان اقتصاد ایران، اقتصاددانان مورد سوال، نظرات جالب توجهی ارائه می‌دهند. از «وارد شدن شوک» و قرار گرفتن در معرض آن به جای اجتناب از آن تا «گیجی بعد از شوک»، از تاثیر اندازه اقتصاد ایران تا «دخالت دولت و قوانین آشفته و متورم» و «حکایت پرغصه اقتصادی است که این روزها در حسرت عقب ماندن از غافله رشد کشورهای در حال توسعه مانده است.»

البته گزارش اصلی ترابران، بر این نکته هم تاکید می‌کند که قدرت پایین تاب‌آوری اقتصادی کشور و میزان شکنندگی آن تماما هم ناشی از تحریم‌هایی که «ترامپ» علیه ایران وضع کرده، نیست.

اما این هم یک سوال است که وقتی ترامپ با خروج از «برجام»، قطعنامه مصوب شورای امنیت سازمان ملل را هم نفی می‌کند، آیا تمام دستاوردهای بشری (به‌ویژه، پس از جنگ دوم جهانی) را مسورد هجمه قرار نمی‌دهد، آن هم وقتی که خانم مرکل مراسم سپاس از افسری را برگزار می‌کند که قصد ترور هیتلر را داشته است؟

مرداد ماه ۱۳۹۸



کندوکاو درباره رفتار پل‌ها و جاده‌ها در روز واقعه

باز هم در مکتب سیل!

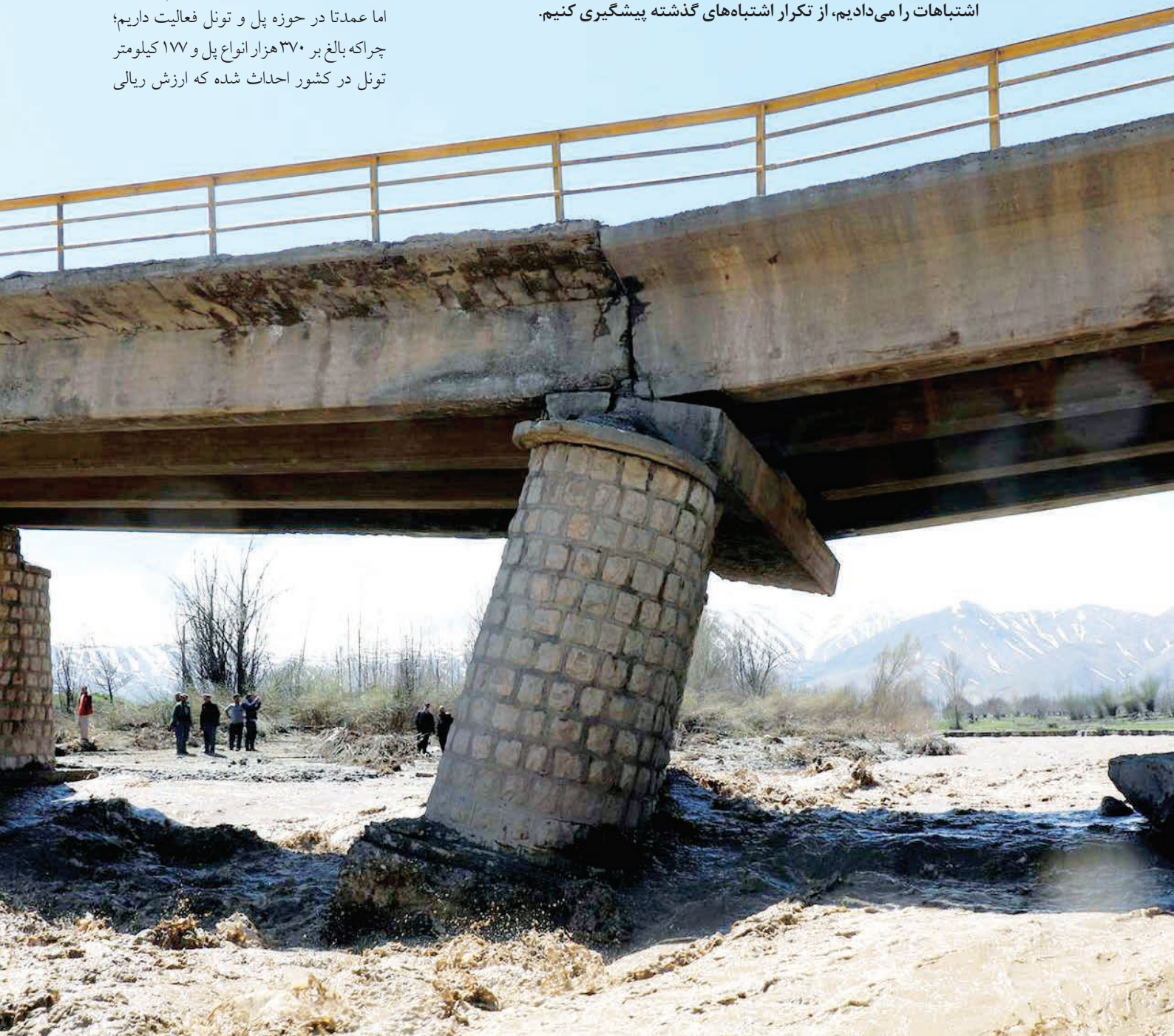
یک سال از راه‌اندازی دفتر نگهداری ابنیه فنی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بدون اختصاص منابع مالی لازم می‌گذرد. مدیرکل این دفتر که خود از اهالی خطه گیلان است، دغدغه‌های محیط زیستی بسیار دارد و تاکید می‌کند کوچک‌ترین خطر قطع درختان، رعایت نکردن حریم رودخانه و لایروبی نکردن آن، آسیب جدی به ابنیه فنی در مواقع بحران است.

شعبانعلی خاوری، در خلال صحبت‌هایش به این نکته اشاره کرد که ای کاش دچار نسیان نشویم و با همین حرارتی که پس از وقوع سیل وعده جبران خسارات و اشتباهات را می‌دادیم، از تکرار اشتباه‌های گذشته پیشگیری کنیم.

ترابران: ظاهراً یک سالی است که دفتر ابنیه فنی سازمان راهداری از دفتر نگهداری راه منفک شده است. لطفاً کمی درباره این تغییر ساختار توضیح دهید.

■ بله؛ این دفتر تقریباً از تیرماه سال ۹۷ از دفتر نگهداری راه منفک شد. قبلاً شاید ادغام این دو دفتر باعث شده بود توجهات بیشتر به سمت راه به مفهوم عام آن معطوف باشد و به حفظ و نگهداری ابنیه به‌خصوص پل‌ها آنچنان که باید و شاید توجه نشود؛ در حالی که ما حدود ۳۷۰ هزار دهنه انواع پل در کشور داریم که نیازمند نگهداری هستند.

البته دفتر ما تنها در رابطه با پل‌ها مسئولیت ندارد و ابنیه شامل تونل‌ها و گالری هم می‌شود، اما عمدتاً در حوزه پل و تونل فعالیت داریم؛ چراکه بالغ بر ۳۷۰ هزار انواع پل و ۱۷۷ کیلومتر تونل در کشور احداث شده که ارزش ریالی





اگر پیرسید که ضریب تاثیر ضعف در ساخت ابنیه فنی، در شدت تخریب‌ها چقدر است؟ می‌گوییم کمتر از ۱۰ درصد. تمام ابنیه‌ای که قبل از سال ۶۹ احداث شده‌اند، مطالعات کافی زلزله‌شناسی ندارند. عمده پل‌هایی هم که تخریب شده‌اند، مربوط به دهه ۶۰ هستند که ما وارث آنها هستیم و اغلب توسط ادارات دیگر ساخته شده‌اند

ما فقط به پایین دست و پل‌ها توجه داریم و به اتفاقات بالادست و اینکه از بین رفتن جنگل‌ها مساوی است با وقوع سیلاب، اعتنا نمی‌کنیم. هنگامی که مراتع از دست می‌رود، نفوذ آب نخواهیم داشت و با یک نم باران، گل و شل از بالا به پایین دست می‌آید

معطوف به بارش‌ها در فروردین ماه است، اما ما در بعضی استان‌ها (به‌خصوص در گیلان و مازندران) در مهر و اسفند سال گذشته نیز شاهد بارش‌های شدیدی بودیم که در آماري که عنوان خواهیم کرد، لحاظ نشده است، در حالی که در آن مقطع زمانی هم نزدیک به ۲۵۰ میلیارد تومان به ابنیه‌ها خسارت وارد شد.

به هر حال، خسارت سیل در اثر بارش‌های فروردین در بیست و چند استان شامل تخریب ۷۴۴ دستگاه از انواع پل‌هاست، ضمن اینکه ۴۱۶۴ آبرو نیز به تعمیرات سطحی و ۶۲۷۲ آبرو نیز به تعمیرات اساسی پیدا کردند و مجموع خسارت وارد شده نزدیک به هزار میلیارد تومان تخمین زده شده است.

در حال حاضر، تقریباً محورهای دسترسی را به وضع پایداری رسانده‌ایم، اما همچنان نیاز به بازنگری و طراحی‌های مجدد برای پایدارسازی دارد که در دست انجام است. در این مدت هم تقریباً ۱۱ دستگاه پل بزرگ در لرستان و ایلام به وضعیت پایداری رسیده است. ۱۷۰ دستگاه آبرو و ۶۰۰ متر دیوار احداث شده است.

۱۱۰ دستگاه پل بزرگ تعمیر و ۱۸۸ پل تنقیه شدند و ۱۰ دستگاه پل اضطراری هم نصب شده‌اند. اکنون ما تقریباً مسیری که در اثر نبود ابنیه یا تخریب آنها مسدود شده باشد، نداریم. راه‌های جایگزین در نظر گرفته شدند، اما در مورد اینکه آیا این شرایط وضعیت پایدار دارد یا خیر، باید بگوییم که به زمان بیشتری نیاز داریم و شاید برطرف کردن آثار سیل حداقل مستلزم بازه‌ای ۳ ساله باشد.

ترابران: برخی کارشناسان معتقدند ضعف در ساخت ابنیه فنی در شدت خسارات ناشی از سیل بسیار مؤثر بوده، چقدر این نظر را تایید می‌کنید و اکنون چه برنامه‌ای برای مقاوم‌سازی بیشتر ابنیه فنی وجود دارد؟

■ اگر از من پیرسید که ضریب تاثیر ضعف در ساخت ابنیه فنی چقدر است؟ می‌گوییم کمتر از ۱۰ درصد. ببینید! سال ۶۹ زلزله‌ای در منجیل و رودبار رخ داد که ۴۰ هزار نفر در آن کشته شدند. تازه بعد از این زلزله، اولین ورژن آیین‌نامه ۲۸۰۰ تدوین شد (تا الان ۴ بار این آیین‌نامه تغییر کرده است). این یعنی تمام ابنیه‌ای که تا قبل از سال ۶۹ احداث شده‌اند، مطالعات کافی زلزله‌شناسی ندارند.

این سرمایه - به پول امروز - شاید بیش از ۳۵ هزار میلیارد تومان باشد. این جداسازی هم بیشتر از این بابت بوده است که توجه بیشتری صورت بگیرد. در ادارات کل نیز دفاتر اداره نگهداری ابنیه ایجاد شده و به نظر می‌رسد با رویکرد تخصصی که در سازمان و استان‌ها به وجود آمده، اگر تزریق منابع به‌موقع صورت بگیرد، شاهد شرایط بهتری خواهیم بود.

من باید توضیح بدهم که طبق استانداردهای بین‌المللی، هزینه‌های نگهداری ما باید حداقل سالیانه، ۲ تا ۶ درصد ارزش سرمایه‌هایی باشد که در اختیارمان قرار دارد. یعنی اگر بخواهیم همین ۳۵ هزار میلیارد تومان را به‌عنوان ارزش سرمایه در نظر بگیریم - که به نظر من بیشتر از اینهاست - این دفتر باید سالانه ۷۰۰ میلیارد تومان منابع داشته باشد تا داشته‌های فعلی را حفظ کند، این مسئله جدا از این است که احیاناً سیلی بیاید و تخریبی ایجاد کند، با این حال، اعتبار سنوالتی که مجموع سازمان راهداری و دولت اختصاص می‌دهند، چیزی کمتر از ۱۵ درصد عددی است که به شما گفتم.

این مشکل جدی است که با آن مواجه هستیم، اما امیدوارم با ایجاد دفاتر تخصصی توجه دولت به این حوزه بیشتر شود. البته سازمان توجهات خود را دارد و در حد منابع محدودی که در اختیار دارد، سعی کرده است که این حوزه را بالاترکلیف نگذارد.

ترابران: آیا از زمان جداسازی دفتر، تخصیص بیشتری برای بخش ابنیه فنی در نظر گرفته‌اند؟

■ اعتباری که امسال تخصیص پیدا کرده است، حدود ۵۰ درصد بیشتر از اعتبار سال گذشته است، هرچند اعتبار سال گذشته هم بسیار کم بود، اما این رویکرد نشان می‌دهد که سازمان چنین نگاهی دارد و امیدواریم که بتوانیم حداقل منابعی را که لازمه نگهداری سیستم در وضع مطلوب است، تامین کنیم.

ترابران: در حال حاضر رسیدگی و نگهداری چه اماکنی در اولویت این دفتر قرار دارند؟

■ بعد از وقوع سیل امسال، اولویت‌ها تغییر کرده و تمام انرژی صرف بازسازی خرابی‌های ناشی از سیل شده که ابنیه هم از آن متاثر بودند، اما به‌طور معمول تکالیف دفتر بیشتر مربوط به نگهداری وضعیت موجود است.

باید خاطر نشان کنم که هر چند فعلاً همه نگاه‌ها

نزدیک به ۱۴۰ هزار کیلومتر انواع رودخانه در کشور ما وجود دارد تا الان چه میزان از آنها لایروبی شده‌اند؟ آمارها می‌گوید حدود ۱۰ هزار کیلومتر یعنی زیر ۱۰ درصد! وقتی رودخانه لایروبی نشود معلوم است که آب سرریز خواهد کرد.

در سیل مهرماه سال گذشته در مازندران یک پل تخریب شد که ۱۵ سال قبل ساخته شده بود، وقتی بررسی کردیم، متوجه شدیم در بالادست تمام مسیر رودخانه تغییر داده شده و در پایین دست به قدری برداشت مصالح صورت گرفته که اختلاف ارتفاع ۱۲ متر است! طبیعی است که چنین سازه و ابنیه‌ای ماندگار نخواهد بود

عمده پل‌هایی هم که تخریب شده‌اند مربوط به پل‌های دهه ۶۰ است که ما وارث آنها هستیم. این پل‌ها که اغلب توسط ادارات دیگر مانند جهادسازندگی ساخته شده‌اند، براساس شرایط آن زمان، پل‌های خوبی بودند، اما خب در آن سال‌ها معمولاً از حفاری استفاده نمی‌کردند و پی‌ها سطحی بودند.

البته مشکلاتی هم در بالادست داریم؛ مانند مشکل قطع اشجار. نکته اینجاست که ما فقط به پایین دست و پل توجه می‌کنیم و به اتفاقات بالادست - و اینکه تخریب جنگل‌ها مساوی است با سیلاب - اعتنایی نداریم. وقتی مراتع از دست می‌رود، نفوذ آب نداریم و با یک نم باران، گل و شل از بالا به پایین دست می‌آید. وقتی در بالادست رود، آب بند اجرا نمی‌شود، نمی‌توانیم در حوزه آبخیزداری عملکرد مناسبی داشته باشیم، در حالی که این فاکتور بسیار موثری در زمینه مهار سیل است.

تصرفات قابل توجهی هم در بستر رودخانه‌ها صورت گرفته و مسیر رودخانه‌ها در دهه‌های گذشته مسدود شده‌اند. همانطور که می‌دانید نزدیک به ۱۴۰ هزار کیلومتر انواع رودخانه در کشور ما وجود دارد؛ من از شما سوال می‌کنم: تا به الان چه میزان از آنها لایروبی شده‌اند؟ آمارها می‌گوید حدود ۱۰ هزار کیلومتر یعنی زیر ۱۰ درصد! وقتی رودخانه لایروبی نشود، معلوم است که آب سرریز خواهد کرد.

پس موضوع فقط مربوط به وضعیت پل نیست. نباید خساراتی را که در سنوات گذشته به این سازه‌ها وارد شده، فراموش کرد و اینکه ما منابع کافی در اختیار نداشتیم تا آنها را اصلاح کنیم. فکر می‌کنم باید نظامی هماهنگ ایجاد شود تا بتوانیم این سرمایه‌ها را حفظ کنیم.

برای همین می‌گویم که شاید نقش خود پل ۱۰ درصد است.

ترابران: گفته می‌شود برخی پل‌های تخریب شده از پل‌هایی بوده‌اند که سال‌های اخیر ساخته شده‌اند.

■ در این سیل چنین چیزی نبوده است، در سیل مهرماه سال گذشته در مازندران یک پل به نام ماشالک تخریب شد که سال ساخت آن متعلق به ۱۵ سال قبل برمی‌گشت، وقتی بررسی کردیم که چرا این اتفاق افتاده است، متوجه شدیم که در بالادست تمام مسیر رودخانه تغییر

داده شده و در پایین دست به قدری برداشت مصالح صورت گرفته که اختلاف ارتفاع ۱۲ متر شده است. خب طبیعی است که این پل تخریب شود و چنین سازه‌ای ماندگار نباشد. بله ما هم مقصر بودیم، شاید اگر ما هم از سنوات قبل توجه بیشتری می‌کردیم، از شدت خسارت کاسته می‌شد؛ اما یک‌سویه نگاه کردن در رابطه با این‌که این پل ضعیف بوده، بیچ شلی داشته یا بتن آن خراب بوده است غیرمنصفانه است.

الان یک مقدار توجه‌ها جلب شده است. اگر اخبار سیل را در پل دختر دنبال کرده باشید، در آن جو هیجانی چندین بار در جلسات مختلف گفته شد که دیگر به کسی اجازه نمی‌دهیم در حریم رودخانه‌ها ساخت‌وساز کند، حالا این جو احساسی چقدر پایدار می‌ماند خدامی‌داند. ممکن است بنده الان بگویم که اگر یک پلی در جایی باید ۴۰۰ متر باشد، من اجازه نمی‌دهم که ۳۰۰ متر بسازند؛ اما چند سال بعد، وقتی هزینه ساخت یک پل - که فشار سیاسی هم برای ساخت آن وجود دارد - ۵۰ میلیارد تومان شد و اعتبار تخصیصی فقط ۲ میلیارد تومان بود، بگویم هرچقدر خواستید بسازید؛ بعداً یک فکری به حال آن می‌کنیم!

لازم است مقداری به موضوعات کارشناسی هم توجه کنیم و در موضوعات اجرایی خیلی سیاست‌زده نشویم. یکی از خصوصیات ما این است که دچار نسیان و فراموشی می‌شویم. در همه حوزه‌ها همین‌طور است. اگر با همین حرارتی که الان صحبت می‌کنیم، ادامه دهیم، فکر می‌کنم در سنوات بعد این اتفاقات کمتر رخ دهد، اما یک معادله چندوجهی است و همه در آن دخیل هستند.

همه باید کمک کنند، وقتی می‌گویم نزدیک به ۱۴۰ هزار کیلومتر رودخانه داریم و ۱۰ هزار کیلومتر لایروبی کرده‌ایم! این معنای بسیاری دارد. وقتی آبخیزداری نمی‌کنیم، وقتی سالانه جنگل‌های بسیاری را از بین می‌بریم (ما جزو ۶ کشوری هستیم که جنگل‌هایمان را از بین می‌بریم) خب طبیعی است که دیگر نمی‌توان در بالادست، سیلاب را مهار کرد.

من اهل گیلان هستم، در ماسوله در دهه ۷۰ سیلی آمد که فاصله رسیدن سیلاب از زمانی که در بالادست باران آمد تا به ماسوله برسد، یک

خدا می‌داند این جو احساسی چقدر پایدار می‌ماند. ممکن است بنده الان بگویم که اگر یک پلی در جایی باید ۴۰۰ متر باشد، اجازه نمی‌دهم که ۳۰۰ متر بسازند؛ اما چند سال بعد وقتی هزینه ساخت یک پل - که فشار سیاسی هم برای ساخت آن وجود دارد - ۵۰ میلیارد تومان شد و اعتبار تخصیصی ۲ میلیارد تومان بود، بگویم هر جور خواستید بسازید؛ بعداً فکری به حال آن می‌کنیم!

پروژه‌ای تحت عنوان BMS طراحی شده و قرار است براساس آن بازرسی از وضعیت پل‌ها در زمانی مشخص و به طور هوشمندانه و آنلاین انجام شود

که برایتان بسازد و ۱۰ سال بهره‌برداری کند و بعد از ۱۰ سال به شما برگرداند؛ اما موضوعاتی از این قبیل که حالت عملیاتی و تعمیراتی دارد مورد توجه آنها نیست.

در پروژه‌های آزادراهی، سرمایه‌گذاری که آزادراه را می‌سازد، از عوارض آن بهره‌برداری می‌کند؛ اما پل‌ها چنین شرایطی ندارند.

البته در کشور ما چنین شرایطی وجود دارد، و گرنه در خیلی کشورهای دیگر وقتی پل‌های بزرگ احداث می‌شود، برای تردد روی آن عوارض تعیین می‌کنند، در حالی که اگر ما بخواهیم اینکار را انجام دهیم، مردم آن را به آتش می‌کشند. اینجا نگاه‌ها متفاوت است و فکر می‌کنند که دولت باید همه چیز را رایگان در اختیار بگذارد.

ترابران: اگر بخواهیم از حادثه سیل و عواقب آن درسی بگیریم که نباید فراموش کرد، شما چه نکته‌ای را مطرح می‌کنید؟

■ من فکر می‌کنم بهتر است میثاق‌هایی را که می‌بندیم از خاطر نبریم. اگر هر کسی در حوزه خودش به وعده‌هایی که بعد از سیل داده است، پایبند باشد، مطمئن هستم در سیل‌های بعدی این خسارت کمتر می‌شود.

ما سعی کرده‌ایم این رویکرد را در حوزه کار خودمان ایجاد کنیم و حداقل توجه بیشتری به موضوعات کارشناسی داشته باشیم. آن چیزی که خروجی کارشناسی است، می‌تواند محور تصمیم‌گیری‌ها باشد.

اگر هر کسی به چیزی که می‌گوید عمل کند، درس کافی از سیل گرفته‌ایم، کما این که در زلزله هم همین اتفاق افتاد و بعد از زلزله نظام فنی ساخت‌وساز در کشور پیشرفت کرد و الزام‌آور شد. در حوزه پل به جز طراحی‌های اولیه که بر پایه مسائل استاندارد کشور طراحی می‌شود، در حوزه نگهداشت رودخانه‌ها چیز الزام‌آوری نداریم و همه توصیه است.

شاید وقوع سیل ضرورتی ایجاد کند که کسانی که متولی هر کاری هستند دستورالعمل‌هایی تهیه کنند تا بعضی از موضوعات الزامی شود، هیچ اشکالی ندارد که بگویم در حریم کبیر یا صغیر رودخانه‌ها کسی ساخت‌وساز نکند. البته فکر می‌کنم این کار تا حدودی سخت باشد، زیرا وجوه تصمیم‌گیری در کشور ما زیاد است و عوامل مختلفی در آن دخیل هستند.

ربع بود و مردم حتی نتوانستند اسبابشان را جمع کنند. تا الان هم خیلی از اجساد پیدا نشده است. دلیلش همان قطع درختان در بالادست بود. تازه بعد از این اتفاق بود که جنگل‌های منطقه را احیا کردند، درخت کاشتند و نگهبان گذاشتند که کسی درختان را قطع نکند.

ترابران: آیا در بازسازی‌ها مواردی هست که جانمایی‌های نادرستی اتفاق افتاده باشد و اکنون بخواهید محل این ابنیه را تغییر بدهید؟

■ امکان دارد، ماموریت کنونی ما این است که ارتباط مردم را برقرار کنیم، به همین دلیل تمام سازه‌های بلندی که احداث کردیم، به صورت موقت است، اما سعی شده که این سازه‌های موقت جانمایی مناسبی داشته باشند که تا زمانی که سازه جدید احداث می‌شود، پایداری را در مواقع مشابه حفظ کند.

ترابران: در مورد نظارت و بازرسی ابنیه‌ها چه روش‌های جدیدی را در پیش گرفته‌اید؟

■ یکی از مشکلاتی که از خود ما نشأت می‌گیرد، این است که تاکنون حتی در استان‌ها هم دفاتر تخصصی تشکیل نشده بود؛ سیستم بازرسی‌های ما مقداری ضعیف بود و اطلاعات بهنگام از وضعیت پل‌ها نداشتیم، اما اکنون همکاران ما در مرتفع کردن این موضوع اقدامی هوشمندانه انجام دادند و پروژه‌ای تحت عنوان BMS طراحی کرده‌اند که قرار است تا پایان شهریور اجرا شود و براساس آن بازرسی‌هایمان را در زمانی مشخص و به طور هوشمندانه و آنلاین انجام دهیم. براساس امکاناتی که این سیستم در اختیارمان خواهد گذاشت، ضمن بررسی وضعیت پایداری پل، برای موضوعات مختلف رتبه‌بندی هم داریم که نشان می‌دهد مثلاً کدام پل‌ها در وضعیت بحرانی هستند و باید در اولویت بهسازی قرار گیرند.

ترابران: شما مشکل اصلی بازسازی ابنیه فنی را تخصیص منابع می‌دانید، آیا نمی‌توانید از ظرفیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای فعالیت‌های خود استفاده کنید؟

■ بخش خصوصی در اینجا نمی‌تواند ورود کند، چون حالت انتفاعی ندارد و تماماً هزینه‌ای است. باید یک نفر را موظف کنیم تا این کار را انجام دهد. این خلاف ماهیت فعالیت بخش خصوصی است. امکان دارد شما یک سوله ورزشی داشته باشید و به سرمایه‌گذار بگویید

در جست‌وجوی زمان از دست رفته
و اعتبارات نرسیده

عبور از میراث سیلاب

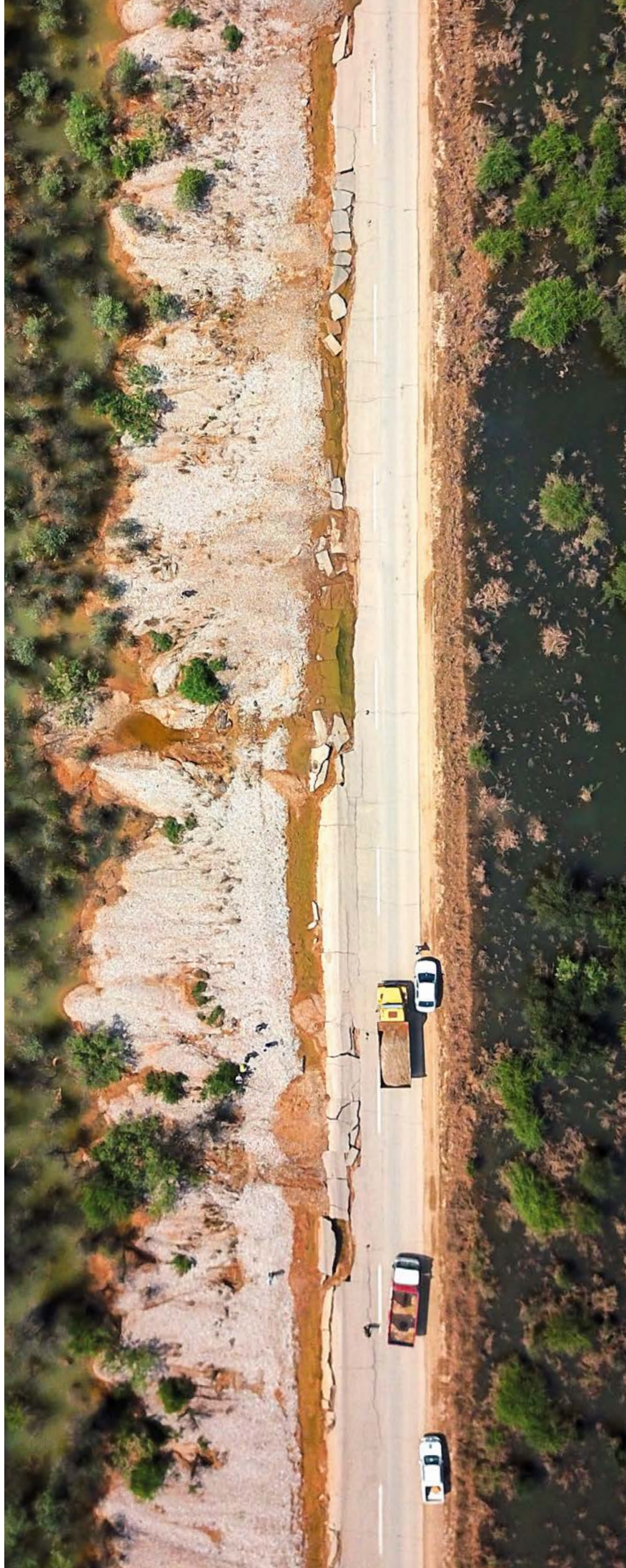
ارزیابی علل ناپایداری سازه‌ها و موقعیت بازسازی

🗨️ معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درباره میزان تخریب راه‌ها و ابنیه فنی پس از وقوع سیل می‌گوید: «من انکار نمی‌کنم که شاید بخشی از تخریب‌ها هم ناشی از سهل‌انگاری در حوزه ساخت باشد، مثلاً پیمانکار ما قصور کرده باشد و یا در حوزه نظارت کوتاهی شده باشد، اما توقع نداشته باشید با وجود هزاران پروژه که در کشور انجام می‌شود، چهار مورد هم از چشم دور نیفتند. ما منکر آن نمی‌شویم.»

با مهندس خداداد مقبلی، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، درباره اقدامات این سازمان در زمینه جبران خسارات وارد شده به زیرساخت‌های جاده‌ای کشور گفت‌وگو داشتیم. مقبلی امیدوار است با تخصیص منابع مالی مورد نیاز، تا اواسط سال آینده حداقل ۷۰ درصد از مشکلاتی که در شبکه ارتباطی به وجود آمده است، مرتفع شود.

مهندس خداداد مقبلی، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درباره برنامه‌ریزی‌های سازمان راهداری، قبل، حین و پس از سیل، چنین توضیح داد: «سیلی که اواخر سال گذشته و ابتدای سال جاری اتفاق افتاد، در ۳۱ استان ما حادث شد و خسارت‌های زیادی در آن مقطع زمانی به زیرساخت‌های کشور از جمله راه‌های ارتباطی ۳۸- راه‌های فرعی و اصلی - وارد کرد و بیش از ۲ هزار روستا مسیر ارتباطی خود را در این سیلاب از دست دادند.»

وی ادامه داد: «قبل از سیل به دلیل این‌که از طریق سازمان هواشناسی اطلاع‌رسانی شده بود، خوشبختانه آمادگی لازم را





اولویت اصلی ما این است که بتوانیم در راه‌هایی که تخریب و ارتباطشان قطع شده ترددی ایمن و دائمی برقرار کنیم. مجموعاً ۴۳۷۷ میلیارد تومان به شبکه راه‌ها آسیب رسیده که خوشبختانه در ماه گذشته ۱۲۰۰ میلیارد تومان برای بهسازی آنها ابلاغ شده است

ما قبل و بعد از سیل از توان عملیاتی ۱۲ هزار نیروی راهدار و ۹۶۰۰ دستگاه ماشین‌آلات راهداری استفاده کردیم و به جهت استفاده از این ماشین‌آلات، متحمل حدود ۶۰ میلیارد تومان خسارت شدیم

طرف سازمان برنامه و بودجه در شرف ابلاغ است. البته نیازمند زمان هستیم تا بتوانیم به‌طور کامل این پروژه‌ها را انجام دهیم، این زمان قاعدتاً تا انتهای سال آینده به طول خواهد انجامید، اما با اعتبارات و امکاناتی که در حال حاضر وجود دارد امیدوار هستیم که بتوانیم تا اواسط سال آینده حداقل ۷۰ درصد از مشکلاتی را که در شبکه ارتباطی وجود دارد مرتفع کنیم. کار نوسازی بسیاری از مسیرها به شرکت ساخت و توسعه زیربنایی حمل‌ونقل کشور ابلاغ شده است.»

او با بیان اینکه در مورد بعضی از مسیرهای حوزه روستایی، به دلیل این‌که موقعیت مکانی روستا تغییر کرده است، امکان تغییر مسیر وجود دارد، یادآور شد: «مثلاً ما قبلاً در کنار پل بابازید روستایی داشتیم که نزدیک به پل دختر بود، اما الان حتی یک خانه هم در آن موقعیت وجود ندارد، قاعدتاً بنیاد مسکن‌جانی جدیدی برای روستاییان در نظر گرفته است، بنابراین براساس جانی جدید، نیاز به راه روستایی جدید هم هست که آن هم با توجه به این‌که اخیراً وظیفه ساخت راه‌های روستایی به سازمان راهداری محول شده است و در چارچوب کار، باید نسبت به احداث آن اقدام شود.»

مقبلی افزود: «ما قبل و بعد از سیل از توان عملیاتی ۱۲ هزار نیروی راهدار و حدود ۹ هزار و ۶۰۰ دستگاه ماشین‌آلات راهداری استفاده کردیم و به جهت استفاده از این ماشین‌آلات، حدود ۶۰ میلیارد تومان خسارت متحمل شدیم که این‌ها هم در برآورد خسارتی ۴۳۷۷ میلیارد تومانی لحاظ شده است.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری درباره انتقاداتی که درباره نحوه ساخت و نگهداری راه‌ها و ابنیه فنی و میزان آسیب‌پذیری آنها در برابر سیل مطرح می‌شود، اذعان داشت: «این که سازمان‌هایی مانند ما یا سازمان‌های دیگر نمی‌توانند از سازه‌های خودشان به‌درستی نگهداری کنند، به دلیل عدم تخصیص اعتبارات کافی است. این اعتبارات که به‌موقع یا حتی به‌اندازه کافی ابلاغ نمی‌شود، در کار اشکال ایجاد می‌کند. من انکار نمی‌کنم که شاید بخشی از تخریب‌ها هم

داشتیم، به همین دلیل خیلی از خسارت‌های جانی کاهش یافت. اقداماتی هم در حین سیل انجام دادیم از جمله گشت‌های مداوم حوزه راهداری که اگر این اقدامات و گشت‌ها را انجام نمی‌دادیم، اطلاع‌رسانی نمی‌کردیم و انسداد راه انجام نمی‌شد، شاید تلفات بیش از این‌ها بود.»

مقبلی درباره اقدامات بعد از سیل گفت: «پس از وقوع سیل، بیش از ۲ هزار مسیر روستایی مسدود شده و بالغ بر ۱۳ هزار کیلومتر از مسیرها و جاده‌های ما آسیب دیده بودند؛ ضمن اینکه نزدیک به ۴۰۰ تا ۵۰۰ کیلومتر از مسیرها به کلی تخریب شده بودند از جمله مسیر پل دختر به خرم‌آباد که حدود ۶۰ تا ۷۰ کیلومتر از جاده به کلی تخریب شد و اثری از جاده باقی نماند. ما در استان‌های گلستان، کرمانشاه، ایلام، خوزستان و دیگر شهرها، ماشین‌آلات راهداری خودمان را برای بازگشایی و تردد خودروها فرستادیم و کمبود ماشین‌آلات سنگین و نیمه‌سنگین را به صورت اجاره برطرف کردیم.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری در پاسخ به این سوال که برنامه‌های اولویت‌دار شما برای جبران خسارات سیل در راه‌ها و ابنیه فنی کشور چیست، خاطر نشان کرد: «اولویت اصلی ما این است که بتوانیم در راه‌هایی که تخریب و ارتباطشان قطع شده، ترددی ایمن و دائمی برقرار کنیم. در مجموع ۴۳۷۷ میلیارد تومان شبکه راه‌های کشور آسیب دیدند که خوشبختانه در ماه گذشته ۱۲۰۰ میلیارد تومان برای بهسازی این مسیرها ابلاغ شده که حدود ۶۰۰ میلیارد تومان، استانی و ۶۰۰ میلیارد تومان، ملی است. از این ۶۰۰ میلیارد تومان استانی، ۱۰۰ میلیارد تومان به ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها ابلاغ شده است و سهم سازمان نیز ۵۰۰ میلیارد تومان است.»

مقبلی با ابراز خرسندی از اینکه ۴۰۰ میلیارد تومان از سهم راهداری به استان‌ها ابلاغ شده، گفت: «بنابراین استان‌ها باید با سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استانی موافقت‌نامه مبادله کنند و مطالعات پروژه‌هایی را که اولویت‌بندی کرده‌اند انجام دهند. ۵۰۰ میلیارد تومان از ۶۰۰ میلیارد تومان ملی هم در این مقطع مصوب شده و تخصیص آن از

این که سازمان‌هایی مانند ما نمی‌توانند از سازه‌های خودشان به درستی نگهداری کنند، به دلیل عدم تخصیص اعتبارات مورد نیاز است که به موقع و به اندازه کافی ابلاغ نمی‌شوند

اگر گاهی ضوابط فنی پروژه‌ای به طور کامل رعایت نشده، احتمال اینکه عوامل اجرایی سهل‌انگاری کرده باشند، وجود دارد، اما نباید این موضوع را به حساب پیمانکار گذاشت. عوامل اجرایی هم شاید به واسطه عدم آگاهی دچار سهل‌انگاری شوند

ناشی از سهل‌انگاری در حوزه ساخت باشد، مثلاً پیمانکاران ما قصور کرده باشند و یا در حوزه نظارت کوتاهی شده باشد، اما توقع نداشته باشید با وجود هزاران پروژه‌ای که در کشور انجام می‌شود، چهار مورد هم از چشم دور نیفتد و ما منکر آن نمی‌شویم.» او تاکید کرد: «لازمه حل این مشکل آن است که تغییراتی در نظام فنی - اجرایی کشور صورت گیرد. من معتقدم نظام فنی - اجرایی کشور باید بتواند از منابع کشور به خوبی محافظت کند و با توجه به تکنولوژی‌ها و نرم‌افزارها و سخت‌افزارهای جدید، باید در حوزه نظام فنی - اجرایی کشور تجدیدنظر و دقت بیشتری شود. در مجموع، من بخشی از معضل را ناشی از عدم دقت در اجرا و نظارت در حوزه فنی می‌دانم و البته بخشی هم ناشی از مشکلات مالی است.»

مقبلی با یادآوری اینکه ما در زمینه رعایت شرایط فنی هر پروژه برابر آیین‌نامه‌های مصوب، هم الزام قانونی و هم الزام وظیفه‌ای داریم و هم به لحاظ شرعی مسئول حفظ حقوق انسان‌ها، اموال بیت‌المال هستیم، گفت: «این که قرار بوده ۱۰۰ درصد اعتبارات تخصیص داده شود، اما ۵۰ درصد تخصیص پیدا کند، نباید برای پیمانکار یا بنده به عنوان ناظر بهانه‌ای باشد که موجب کاستن شرایط فنی اجرای پروژه شود. کار باید مطابق با شرایط فنی که برای پروژه تعریف شده و

ضمیمه و الحاق قرارداد است، اجرا و نظارت بشود. از طرف دیگر، می‌توانیم از امکانات و ماشین‌آلاتی که در مالکیت پیمانکاران است، برای انجام پروژه‌ها به صورت اجاره استفاده و بعداً مطالبات آنها را پرداخت کنیم؛ یعنی اینطور نیست که یک پیمانکار برای انجام پروژه‌ای اقدام کند، اما مطالبات او نادیده گرفته شود یا پرداخت نشود. اتفاقاً تا ریال آخر مطالبات تایید شده پرداخت می‌شود، اما شاید با یک تاخیر زمانی باشد.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری با تاکید بر اینکه پیمانکاران ما هیچ‌کدام راضی نیستند که شرایط فنی پروژه و شان و منزلت اجرایی خود را زیر سوال ببرند، تصریح کرد: «اگر گاهی در اجرای کار، ضوابط فنی پروژه‌ای به طور کامل رعایت نشده است، احتمال اینکه عوامل اجرایی دچار این سهل‌انگاری شده باشند، دور از واقعیت نیست، اما ما نباید این موضوع را به حساب پیمانکار بگذاریم. شاید عوامل اجرایی کار هم به واسطه عدم آگاهی نسبت به شرایط فنی پروژه، دچار سهل‌انگاری شده باشند؛ مثلاً کارگری که در کارگاه کار می‌کند اطلاعات کافی ندارد که برای مثال، اگر مصالح بتن ما شسته نباشد، چه خطراتی برای بتن پیش می‌آورد، این ناشی از عدم آگاهی است، بنابراین، ناظران فنی باید کاملاً بر اجرای درست کار نظارت داشته باشند.»

پذیرش دانشجوی کاردانی حمل‌ونقل در سال جاری

در ادامه مسیر توسعه شغلی هنرجویان رشته حمل‌ونقل، پذیرش دانشجویان در رشته کاردانی حمل‌ونقل بدون آزمون ورودی، در سال جاری آغاز خواهد شد.

مهران قربانی عضو هیئت عامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با بیان این خبر اظهار داشت: «بر اساس مصوبه هفدهمین جلسه شورای سنجش و پذیرش دانشجو در تاریخ ۲۶ اسفند ماه سال ۹۷، برای نخستین بار مقرر شد پذیرش دانشجو در رشته حمل‌ونقل در دوره کاردانی بدون آزمون توسط دانشگاه فنی و حرفه‌ای وزارت علوم، تحقیقات و فناوری در سال جاری، در دو گرایش حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل‌ونقل و ترافیک شهری، صورت پذیرد.»

او خاطر نشان کرد: «پذیرش دانشجو علاوه بر رشته‌های ریاضی - فیزیکی و تجربی از فارغ‌التحصیلان رشته حمل‌ونقل هنرستان‌های فنی و حرفه‌ای وزارت آموزش و پرورش نیز مهیا شده است، با این تفاوت که هنرجویان رشته حمل‌ونقل پس از پایان دوره متوسطه بدون آزمون و صرفاً بر اساس نمرات کسب شده وارد دانشگاه فنی و حرفه‌ای استان محل اقامت خود می‌شوند.»

قربانی افزود: «با تلاش‌های انجام شده از سوی دفتر کتاب‌های درسی فنی و حرفه‌ای سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی وزارت آموزش و پرورش، رشته حمل‌ونقل در هنرستان به تصویب شورای عالی وزارت آموزش و پرورش رسید و برای نخستین بار در سال ۹۶-۹۵ در هنرستان دارالفنون بندرعباس واقع در استان هرمزگان راه‌اندازی شد و سپس در استان‌های دیگر توسعه یافت.»

جواد سمساریلر، در نشست خبری ششم مرداد ماه، خاطر نشان کرد: «رانندگان فقط باید در کشور ترکیه بابت عبور کامیون خود از دریاچه وان ۲۸۰۰ یورو پول کشتی بدهند، گازوئیل با نرخ آزاد دریافت کنند و اگر نقص فنی برای کامیون پیش آمد، ارز پرداخت کنند، اما گوش شنوایی وجود ندارد و لب مرز، بازار مکاره شده است.»

سمساریلر با بیان اینکه در حال حاضر ۵۴۶ شرکت عضو این انجمن هستند و این انجمن جزو قدیمی‌ترین انجمن‌های حمل و نقلی کشور است، گفت: «در همه این سال‌ها بخش خصوصی انجمن را اداره می‌کرده و دولت نقشی در اداره آن نداشتند.»

او با اشاره به اینکه حال حمل و نقل بین‌المللی خوب نیست، گفت: «متأسفانه دولت هیچ همکاری با ما در حوزه حمل و نقل بین‌المللی نداشته و از لحاظ مالی هم حمایت‌هایی در این حوزه صورت نگرفته است. بعد از اعمال تحریم‌های کنونی، حدود هشت ماه پیش بانک مرکزی اعلام کرد که به شما ارز می‌دهیم، اما ما گفتیم ارز نمی‌خواهیم، فقط شما با ما کاری نداشته باشید.»

سمساریلر توضیح داد: «در حمل و نقل بین‌المللی، تعداد سازمان‌های تصمیم‌گیر بسیار زیاد است و حدود ۲۵ سازمان، وزارتخانه و ستاد در این حوزه، مصوبه و قانون وضع می‌کنند.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران با اشاره به اینکه گمرک بزرگ‌ترین مشکل شرکت‌های حمل به شمار می‌رود، افزود: «اگر گمرک قانون سال ۱۳۹۲ را اجرا کند برای ما کافی است، ولی متأسفانه گمرک تمامی قوانین و بخشنامه‌ها را به شیوه خود تفسیر می‌کند و برای هر حوزه قوانین جدیدی ارائه می‌دهد.»

او اظهار کرد: «در شرایط امروز در اروپا نمی‌توانیم به یک فرد خارجی بگوییم برای کالا به مقصد ایران باید ثبت سفارش داشته باشید، در حالی که هیئت دولت دو سال پیش بخشنامه‌ای را صادر کرده که بر مبنای آن کالای ورودی به کشور باید ثبت سفارش شود.

همین امور باعث کاهش میزان واردات و یا صادرات کالا شده است.»

سمساریلر با اشاره به اینکه اکنون هزینه‌های توقف پشت مرزها بسیار زیاد شده است گفت: «ایجاد آزمایشگاه‌ها برای بررسی محموله‌های سیال در گمرک‌ها برای کامیون‌داران بسیار هزینه‌بر است؛ در حالی که به گفته کارشناسان، چنین آزمایش‌هایی برای محموله‌های سیال و مایع معنایی ندارد.»

او خاطر نشان کرد: «۹۹ درصد کامیون‌های وارد شده به کشور در مرزهای ما باز و محموله‌ها بازرسی فیزیکی نامناسبی می‌شوند. همه کامیون‌های وارداتی به کشور باید اسکن شوند که هزینه این اسکن‌ها برای هر کامیون ۱۱۰ هزار تومان است و اگر یک شرکت روزانه ۲۵۰ کامیون را وارد کشور کند، باید هزینه‌های بسیار گزافی پرداخت کند.»

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران می‌گوید:

مرز به بازار مکاره تبدیل شده است

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران با بیان اینکه الزام خروج تنها ۲ هزار یورو از کشور برای راننده ترانزیت منطقی نیست، تصریح کرد: «با وجود مصوبه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، مبنی بر اینکه راننده‌ها می‌توانند به عنوان مثال در مسیر اسپانیا ۴ هزار و ۵۰۰ یورو به همراه خود داشته باشند، اما هنگ مرزی به هیچ عنوان این موارد را قبول ندارد و همان قانون ۲ هزار یورو را که برای مسافر مصوب شده است، برای راننده هم اجرا می‌کند.»

صورت‌های مالی منتهی به پایان سال گذشته شرکت حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس نشان می‌دهد این شرکت با بدهی ۲۷۱ میلیارد و ۳۸۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تومانی و زیان انباشته ۱۲۳ میلیارد و ۳۷۱ میلیون و ۸۰۰ هزار تومانی روبه‌روست.

بدهی‌های این شرکت در پایان سال گذشته، ۶ درصد و زیان انباشته ۲۰ درصد نسبت به سال ماقبل افزایش داشته‌اند. همزمان موجودی نقد و دارایی شرکت در این دوره مالی با رشد ۴۲ درصدی به ۲ میلیارد و ۷۰۵ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان رسیده است؛ اما از سوی دیگر، دو شاخص زیان عملیاتی و زیان خالص شرکت افزایش زیادی نسبت به سال گذشته داشته است.

کمبود سرمایه در گردش منجر به رشد بدهی‌های غیرتجاری شده که ناشی از مالیات، بیمه و حقوق کارکنان و رانندگان شرکتی است. همچنین بخش اعظمی از بدهی‌ها را، بدهی به شرکت بازرگانی دولتی ایران را تشکیل داده است.

بدهی ۲۷۱ میلیارد تومانی

شرکت حمل و نقل

بین‌المللی خلیج فارس



برگشت سرمایه ساخت آزادراه‌ها چه وضعیتی دارد؟

چشم‌اندازها و دغدغه‌های آزادراهی

ترابران: بد نیست در ابتدا خبری بگیریم از میزان پیشرفت کنارگذر جنوبی تهران...

■ آزادراه کنارگذر جنوبی تهران از آبیگ شروع می‌شود و تا چرمشهر ورامین امتداد پیدا می‌کند. این آزادراه عملاً چهار آزادراه کشور یعنی کرج - قزوین، تهران - ساوه، تهران - قم و قم - گرمسار را به هم متصل می‌کند. همچنین از چهار بزرگراه کشور و چهار جاده اصلی حاشیه تهران گذر کرده و چهار نقطه راه‌آهن را قطع می‌کند.

خوشبختانه با وجود معارضین ملکی متعددی که این آزادراه داشته، در کوتاه‌ترین مدت تملک زمین‌ها انجام شده است، یکسری موانع اجرایی با خطوط لوله نفت و گاز داشته که برطرف شده و مجموعاً پیشرفت مناسبی داریم. علی‌رغم اینکه بیش از سه سال و چند ماه از شروع پروژه سپری شده، عمده زیرسازی پروژه انجام شده و حدود ۹۰ کیلومتر هم آسفالت شده است.

اگر تقاطع‌ها تکمیل شود، این پروژه به‌موقع قابل بهره‌برداری خواهد بود، سعی ما این

معاونت ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای کشور در خبری، سال جاری را دوران طلایی توسعه آزادراه‌های کشور نامید: «امسال با بهره‌برداری از منطقه یک آزادراه تهران - شمال، آزادراه همت - کرج، آزادراه کنارگذر جنوبی تهران و قطعات ۲ و ۳ و ۴ آزادراه اراک - خرم‌آباد گام مهمی در ساماندهی ترافیک پایتخت برداشته و گلوگاه‌های مهم ترافیکی دو استان پرجمعیت تهران و البرز رفع خواهد شد.»

برای پیگیری جزئیات بهره‌برداری از این قطعات، گفت‌وگویی با مهندس سیدحسین میرشفیع داشتیم. در عین حال، این گفت‌وگو، فرصت مغتنمی بود که برخی از دغدغه‌های سرمایه‌گذاران این بخش و اعضای انجمن راهسازی را به گوش مسئولان برسانیم؛ هرچند در فاصله انجام این مصاحبه تا انتشار آن، جلال بهرامی جایگزین میرشفیع شد.



براساس قانون، اصل و سود سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها معافیت مالیاتی دارد، اما گاهی به صورت سلیقه‌ای از طرف ممیزها به پیمانکاران بخش راه فشار وارد می‌شود و گاهی هم شرکت‌ها به جای ثبت درآمد به عنوان استهلاک سرمایه‌گذاری آن را به عنوان سود ثبت می‌کنند و ممیزان هم مالیات آن سود را مطالبه می‌کنند

دولت مصوبه‌ای ابلاغ کرده است تا مصادیق قانون سرمایه‌گذاری آزادراه‌ها تعیین و معافیت مالیاتی شامل آن شود. بر این اساس شرکت‌های آزادراهی نباید تا زمانی که اصل و سود سرمایه‌گذاری مستهملک نشده، مالیاتی پرداخت کنند

بهره‌برداری برسانیم.

ترابران: آیا برآورد شده که با اجرای طرح کمربندی جنوبی تهران، تا چه حد از حجم ترافیک عبوری تهران کاسته خواهد شد؟

■ کمربندی جنوبی تهران به طور متوسط با مقایسه مبدا و مقصدهایی که وجود دارد، نزدیک به ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر فاصله تردد افرادی را که از محدوده تهران عبور می‌کنند کوتاه می‌کند، اما از مبدا آبیگ تا مقصد چرمشهر و بالعکس طول مسیر چندان با مسیر فعلی که از آزادراه تهران-کرج، آزادگان و جاده امام‌رضا عبور می‌کنند، متفاوت نیست.

در مجموع از نظر زمانی بیش از یک ساعت صرفه‌جویی در اوقات مختلف شبانه‌روز ایجاد می‌کند و فکر می‌کنیم بتواند حدود ۳۰ درصد از مجموعه ترافیکی را که به جنوب تهران منتقل شده، جذب کند.

ترابران: برخی اعضای انجمن شرکت‌های راهسازی و کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، مدعی هستند دولت به تعهدات خود نسبت به پیمانکاران به‌طور کامل پایبند نبوده و همین مسئله باعث شده هیچ‌یک از ۱۲ آزادراهی که قرار بوده در سال‌های اخیر به اتمام برسد، مورد بهره‌برداری قرار نگیرد؛ به عنوان نمونه این شرکت‌ها باید ۲۵ درصد مالیات بدهند؛ آن هم در شرایطی که اگر پولشان را در بانک بگذارند، نیازی به پرداخت مالیات نیست و ...

■ اصل و سود سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها معافیت مالیاتی دارد، بنابراین اینکه بگوییم باید برای اصل و سود سرمایه‌گذاری‌شان مالیات بدهند، مبنایی ندارد.

البته گاهی اوقات به صورت سلیقه‌ای از طرف ممیزها به سرمایه‌گذاران آزادراهی فشار وارد می‌شود و گاهی هم در نحوه ثبت درآمد شرکت‌های آزادراهی اشکال وجود دارد که به جای اینکه درآمد را به‌عنوان استهلاک سرمایه‌گذاری ثبت کنند، به‌عنوان سود ثبت می‌کردند و مأمور مالیاتی هم مالیات آن سود را مطالبه می‌کند.

برای شفافیت در این موضوع، دولت مجدداً مصوبه‌ای ابلاغ کرد تا مصادیق موضوع قانون سرمایه‌گذاری آزادراه‌ها تعیین و



است که بتوانیم تا پایان سال جاری این پروژه را تکمیل کنیم.

ترابران: این پروژه کلاً چند کیلومتر است؟
■ طول آزادراه ۱۵۸ کیلومتر است که در ۴ قطعه انجام می‌شود؛ قطعه ۱ از آبیگ تا جاده اشتهاارد، قطعه ۲ از جاده اشتهاارد تا اتوبان ساوه، قطعه ۳ از اتوبان ساوه تا اتوبان قم و قطعه ۴ از اتوبان قم تا آزادراه حرم تا حرم یعنی قم-گرمسار.

قطعه ۴ تقریباً تکمیل شده و در حال حاضر تنها در قطعه ۳ و ۱ و تکمیل تبادلات آزادراه با بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها، مقداری از زمان‌بندی عقب هستیم.

ترابران: این عقب‌ماندگی در زمان‌بندی اولیه ناشی از کمبود منابع مالی است؟

■ چندان از زمان‌بندی عقب نیستیم، قرارداد ۴ ساله بوده و ما سعی می‌کنیم طی این زمان پروژه را به بهره‌برداری برسانیم. انجام برخی قطعات به دلیل تامین منابع مالی یا معارضین تاسیساتی دچار مشکل و تاخیر شده بودند، اما فکر می‌کنم به‌موقع بتوانیم پروژه را به

ما با سیستم اخذ عوارض الکترونیک در آزادراه‌ها، ترافیک و درآمد عبوری را کنترل می‌کنیم و به صورت قانونی اهرم‌هایی در اختیار خواهیم داشت تا از محل درآمد سایر آزادراه‌ها، به آنهایی که درآمد کمتری دارند پرداخت و عدم تحقق درآمدهای پیش‌بینی شده را جبران کنیم

تاکنون ۶/۹ میلیون خودرو در سیستم اخذ عوارض الکترونیک ثبت شده و حدود ۳ میلیون خودرو عوارض پرداخت کردند. نزدیک به ۲۸ میلیارد تومان نیز در چهار آزادراه تهران - قم، تهران - ساوه، کرج - قزوین و قزوین - زنجان عوارض پرداخت و به شرکت سرمایه‌گذار مسترد شده است

معافیت مالیاتی شامل آن شود. بنابراین شرکت‌های آزادراهی از نظر قانونی نباید تا زمانی که اصل و سود سرمایه‌گذاری‌شان مستهلک نشده است، مالیات بدهند. اگر هم اشکالی وجود دارد به صورت موردی یا سلیقه‌ای بوده که قابل رسیدگی است و شرکت‌های آزادراهی می‌توانند نسبت به آن اعتراض کنند و طبق قانون به اعتراض آنها رسیدگی خواهد شد.

ترابران: شرکت‌ها باید این اعتراض را از چه طریقی پیگیری کنند؟

■ از طریق سازمان امور مالیاتی مطابق روال عمومی که برای اعتراضات وجود دارد. البته از طریق دیوان عدالت اداری و سازمان بازرسی هم می‌توان پیگیری کرد.

ترابران: نکته دیگر در مورد افزایش قیمت عوارض آزادراهی است که باید به طور سالانه تغییر کند، اما گفته می‌شود که گاه حتی ۱۰ ماه از سال می‌گذرد، اما این افزایش رخ نمی‌دهد و محاسبه ضرر و زیان قبلی هم اتفاق نمی‌افتد.

■ در این رابطه درست می‌گویند. براساس قراردادهایی که داریم و طرح تجاری که ضمیمه قرارداد است، سالانه باید متناسب با افزایش نرخ تورم قیمت‌های جدید ابلاغ شود. نحوه ابلاغ هم به این صورت است که پیشنهاد نرخ توسط شرکت‌های آزادراهی ارائه و در کارگروه وزارتخانه بررسی می‌شود و وزیر آن را ابلاغ می‌کند. به طور معمول باید در خرداد ماه رشد عوارض آزادراهی ابلاغ شود، اما گاهی این ابلاغ، ماه‌ها یا حتی یکسال به تاخیر می‌افتد که خوشبختانه این روند طی چند سال اخیر بهبود پیدا کرده، اما من فکر می‌کنم جزو حقوق این افراد است که بخواهند این عوارض به موقع ابلاغ شود تا بتوانند درآمدی که در طرح تجاری‌شان پیش‌بینی شده، محقق شود.

اگر این اتفاق نیفتد دولت موظف است عدم دریافت درآمدهای پیش‌بینی شده طرح تجاری را جبران کند.

ترابران: آیا در حال حاضر چنین جبرانی اتفاق می‌افتد؟

■ به نوعی در مدت زمان استهلاک سرمایه‌شان جبران می‌شود، اما شرکت‌های آزادراهی بیشتر

علاقه‌مند هستند که درآمدهایشان را به صورت نقدی دریافت کنند.

ترابران: طبق تبصره ۵ قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه از طریق مشارکت، اگر کمتر از ۸۵ درصد درآمد پیش‌بینی شده، در زمینه ساخت آزادراه‌ها محقق شود، دولت می‌بایست مابقی آن را جبران کند و اعضای کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها می‌گویند دولت از این بابت حدود ۳۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکار است.

■ بله، به این موضوع در سوال قبلی شما هم اشاره شد. بحث این است که دولت باید طبق قانون از ۶۰ تا ۸۵ درصد درآمد را تضمین کند، یعنی اگر ریسک سرمایه‌گذاری ۱۵ درصد کمتر از درآمد آن شود، جبران ریسک بر عهده سرمایه‌گذار است.

در واقع پرداخت ۲۵ درصد بعدی توسط دولت تضمین شده، اما زیر ۶۰ درصد تضمینی وجود ندارد. ما باید این مبالغ را از طریق درآمد سایر آزادراه‌ها - به آزادراه‌هایی که درآمدشان مستهلک نشده است - پرداخت کنیم

تاکنون روش دیگری اعمال می‌شده است؛ به این شکل که میزان درآمد مستهلک‌نشده، به‌عنوان آورده سرمایه‌گذار برای سال بعد منظور می‌شد و به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری، مجدداً به آن سود تعلق می‌گرفت، اما تاکنون موردی وجود نداشته که نقداً به شرکت‌های آزادراهی، پرداختی صورت گرفته باشد.

کاری که اکنون در حال انجام است، این است که با سیستم اخذ عوارض الکترونیک در آزادراه‌ها، ترافیک و درآمد عبوری آنها را کنترل می‌کنیم و به صورت قانونی اهرم‌هایی در اختیار خواهیم داشت تا بتوانیم از محل درآمد سایر آزادراه‌ها، به آنهایی که درآمد کمتری دارند، به صورت نقدی پرداخت و جبران کنیم.

ترابران: لطفاً در مورد الکترونیک کردن عوارض و فرآیندی که تاکنون انجام شده است توضیح دهید. چه برنامه‌ای برای ادامه این روند دارید؟

■ سختی کار برای الکترونیک کردن عوارض این بود که بتوانیم خودروهای عبوری را با

هزینه‌ای بابت دریافت الکترونیک عوارض از شرکت‌های آزادراهی دریافت نخواهد شد و این پروژه، سرمایه‌گذاری جداگانه‌ای دارد. شرکت سپیندار و صندوقی که در زیرمجموعه آن پیش‌بینی شده، درآمد آزادراه‌ها را تضمین می‌کند، پس جای هیچ نگرانی بابت اینکه آزادراهی درآمدش را دریافت نکند، نیست

ما فراخوان‌های رقابتی برگزار می‌کنیم، اما با توجه به اینکه حاشیه سود این فراخوان‌ها محدود است، استقبال کمی از آنها می‌شود بنابراین اغلب توافق‌ها به شکل مذاکره‌ای است در چنین مواردی نیز محدودیت‌های قانونی وجود دارد که ملزم به رعایت آنها هستیم

سیستم‌های کنترلی از جمله جریمه راهنمایی و رانندگی پیگیری کنیم تا عوارضشان را پرداخت کنند.

ترابران: راهسازان در همین مورد مشکل دارند، آنها می‌گویند که اولاً بر سر قیمت و نحوه اجرا با آنها توافق نشده و بعد هم اگر پرداخت نکنند و جریمه بشوند این پول برای پلیس‌راه است و به آنها پرداخت نمی‌شود.

■ ما در جلسه‌ای سرمایه‌گذاران و شرکت‌های آزادراهی را دعوت کردیم و برای آنها توضیح دادیم. اولاً هزینه‌ای بابت دریافت الکترونیک عوارض از شرکت‌های آزادراهی دریافت نمی‌شود و این پروژه سرمایه‌گذاری جداگانه و درآمد-هزینه‌ای مجزا دارد.

نکته دوم این که بسترهای قانونی فراهم شده تا ما نیازی به جریمه کردن نداشته باشیم. این عوارض ماندگار خواهد بود و پرداخت خواهد شد. شرکت سپیندار و صندوقی که زیرمجموعه این شرکت در قرارداد مشارکت ما پیش‌بینی شده، کل درآمد آزادراه‌ها را تضمین و پرداخت می‌کند. یعنی هیچ نگرانی از این بابت وجود ندارد که آزادراهی بگوید درآمدش را دریافت نمی‌کند.

ترابران: در اجرایی شدن این پروژه چه اشکالاتی وجود داشت؟

■ یکسری از اشکالات به این صورت بود که مثلاً ما سیستم دریافت عوارض الکترونیک جداگانه‌ای داشتیم که بانک مسکن راه‌اندازی کرده بود، تعدادی از خودروها در آن سیستم ثبت‌نام کرده و در آنجا عوارضشان را پرداخت می‌کردند. بنابراین باید این دو بانک اطلاعاتی با هم تلفیق و بده‌وبستان‌های بین‌بانکی آنها تنظیم شود. علاوه بر این، در خوانش پلاک‌ها و کنترل و چک مجدد آنها اشکالاتی وجود داشت. رسیدگی به اعتراضات مردمی را هم به صورت مناسب‌تری ساماندهی کردیم.

همین‌طور در رابطه با اطلاع‌رسانی راجع به پیاده شدن این سیستم باید کار بیشتری صورت می‌گرفت که خوشبختانه انجام شد

ترابران: یکی از اشکالات دیگری که مطرح می‌شود این است که سرمایه‌گذاران معتقدند وقتی میزان سود، سال‌های بهره‌برداری و... توسط دولت تعیین شود، هیچ سرمایه‌گذاری

دقت بالا شناسایی و اطلاعات آنها را در یک سامانه متمرکز جمع‌بندی و پردازش کنیم تا در ادامه بتوانیم عوارض آزادراهی را با سیستم دریافت - پرداخت الکترونیک از خودرویی که از آزادراه عبور کرده، دریافت و به شرکت آزادراهی پرداخت کنیم. این کار هم از نظر فنی (انفورماتیک و تجهیزات پلاک‌خوان) پیچیدگی‌های زیادی داشت و هم مقررات مربوط به دریافت - پرداخت باید مشخص می‌شد.

مشکل بعدی هم آشنا کردن مردم با پرداخت عوارض الکترونیک بود. خوشبختانه تاکنون حدود ۶/۹ میلیون خودرو در این سیستم ثبت شده‌اند و نزدیک به ۳ میلیون خودرو عوارض خود را از همین طریق پرداخت کرده‌اند. نزدیک به ۲۸ میلیارد تومان در چهار آزادراه تهران - قم، کرج - قزوین، تهران - ساوه و قزوین - زنجان عوارض پرداخت و به ذی‌نفع مسترد شده است.

مرحله بعدی که انجام آن را برنامه‌ریزی کرده‌ایم، این است که ۱۰ آزادراه دیگر را تحت این سیستم قرار دهیم.

در این مرحله کار به مراتب راحت‌تر شده، زیرا اشکالات سیستم در مرحله آزمایشی برطرف شده و به صورت تفاهم‌نامه‌ای سه‌جانبه بین ما، شرکت‌های آزادراهی و شرکت سپیندار انجام خواهد شد. قرار است ۸ آزادراه دیگر تحت پوشش قرار گیرد و دکل‌ها و دروازه‌هایی که به پلاک‌خوان مجهز شده‌اند، نصب و عملیاتی شوند.

ترابران: گفتید که تاکنون ۳ میلیون از خودروها از طریق این سامانه عوارض پرداخت کردند. ۳ میلیون خودروی دیگر چطور پرداخت خود را انجام می‌دهند؟

■ ما فعلاً برای خودروهای سواری و پلاک سفید پیامک فرستاده‌ایم. برای بعضی‌ها هم هنوز پیامک نفرستاده‌ایم، یعنی درخواستی برای پرداخت نداشته‌ایم؛ از جمله پلاک‌های عمومی که باید نوع خودروی آنها را تشخیص می‌دادیم، زیرا نرخ عوارضشان با هم متفاوت است.

تعدادی از پلاک‌ها هم نیاز به پردازش و بازبینی مجدد داشته‌اند. تعدادی هم خودشان پرداخت نکردند که مجبور هستیم از طریق

در یکی دو سال اخیر ۹ قرارداد آذراهی با سرمایه‌گذاران منعقد کردیم. البته ترجیح ما این است که روش‌های رقابتی وجود داشته باشد تا در بعضی از آیت‌ها، سرمایه‌گذاران مختلف بتوانند رقابت داشته باشند؛ اما گاهی بستر از نظر مقررات اداری فراهم نیست

ما علاقه‌مندیم دولت بتواند مشوق‌های بیشتر و بهتری در نظر بگیرد و مثلا از طریق صندوق توسعه ملی بتواند این تسهیلات را در اختیار آذراه‌ها بگذارد اما فعلا شرایط دولت به صورتی نیست که این کار را انجام بدهد

از آن صورت می‌گیرد و عمدتاً مباحث به صورت مذاکره‌ای بسته می‌شود. در چنین مواردی باید شاخص‌هایی که در مذاکره ملاک عمل قرار می‌دهیم، شاخص‌های قابل قبول سیستم اداری باشد.

دولت محدودیت‌هایی را برای ما وضع می‌کند که باید آنها را رعایت کنیم. بعضی از آنها، محدودیت‌های قراردادی است که باید اعمال شود؛ اما اینکه در حال حاضر موفق به جذب سرمایه‌گذاری قابل قبولی نشده‌ایم را قبول ندارم. ما در همین مدت یکی دو سال اخیر حدود ۹ قرارداد جدید آذراهی را با همین روش با سرمایه‌گذاران جدید منعقد کرده‌ایم. البته ترجیح این است که روش‌های رقابتی وجود داشته باشد تا در بعضی از آیت‌ها سرمایه‌گذاران مختلف بتوانند رقابت داشته باشند؛ اما بستر آن از نظر مقررات اداری فراهم نیست.

ترابران: شرکت‌ها معتقدند که دولت سهم ۳۰ درصدی خود را پرداخت می‌کند، اما این آنها هستند که توان تامین مالی ۷۰ درصدی را ندارند، آن هم در شرایطی که بانک‌ها با سود ۲۸ درصد وام می‌دهند و ... بنابراین دولت باید در بخش تامین مالی به پیمانکاران کمک کند.

دولت که سرمایه‌گذار نیست. سرمایه‌گذار اعلام آمادگی می‌کند و می‌گوید که با نرخ سود پیش‌بینی شده، سرمایه‌گذاری می‌کنم.

در بازارهای مالی اهرم‌های زیادی برای توجیه سرمایه‌گذاری وجود دارد. در قراردادهای ما هم روش‌های تامین مالی پیش‌بینی شده که پیمانکاران و سرمایه‌گذاران می‌توانند از طریق آنها مابه‌التفاوتی را که در سرمایه‌گذاری‌شان وجود دارد، جبران کنند.

یکی از دلایل عدم بهره‌وری در پروژه‌های معمولی، ناتوانی دولت در تامین به‌موقع اعتبارات است. در حالی که وقتی سرمایه‌گذار تامین مالی می‌کند پروژه با سرعت بیشتری انجام می‌شود و مقداری هم از کسری سود تامین مالی را می‌توان از طریق افزایش بهره‌وری جبران کرد.

بنابراین تاکنون پیمانکارانی که توانمند بودند و در کار آذراه‌ها سابقه داشتند، استقبال کردند و هنوز هم مشغول فعالیت هستند.

ترابران: به هر حال دولت به همکاری بخش خصوصی برای اتمام پروژه‌های قبلی و شروع پروژه‌های جدید نیاز دارد. برای پیشبرد این روند چه مشوق‌هایی را در نظر دارید؟

ما هم به عنوان مسئول، علاقه‌مندیم که دولت مشوق‌های بهتر و دقیق‌تری اعمال کند و مثلا از طریق صندوق توسعه ملی بتواند این تسهیلات را در اختیار آذراه‌ها بگذارد تا ما بتوانیم بخش وسیع‌تری از سرمایه‌گذاران را جذب کنیم و رقابت سازنده‌تری شکل بگیرد. فعلا شرایط دولت به صورتی نیست که این کمک را انجام بدهد.

این امر بوروکراسی پیچیده و طولانی دارد که در تبصره ۱۹ و قوانین بودجه سنواتی دیده شده، اما عملاً اجرایی نمی‌شود. اگر ضوابط موجود با بوروکراسی محدودتری پیش برود، مسلماً رقابت گسترده‌تری بین سرمایه‌گذاران خواهیم داشت و سرمایه‌گذاران توجیه بهتری خواهند داشت.

ترابران: چه برنامه‌هایی برای بهره‌برداری آذراه‌ها در سال جاری دارید؟

برنامه مشخص این است که امسال بتوانیم کنارگذر جنوبی تهران را به طول ۱۵۸ کیلومتر و قطعه ۴ آذراه تبریز - ارومیه (۴۰ کیلومتر) را به بهره‌برداری برسانیم. ۶۳ کیلومتر قطعات یک و دو کنارگذر اصفهان، ۶۷ کیلومتر قطعات ۲، ۳ و ۴ آذراه اراک - خرم‌آباد، آذراه همت و آذراه منطقه یک تهران - شمال نیز در برنامه بهره‌برداری قرار دارد.

ترابران: جای امیدواری هست که این پروژه‌ها در زمان مقرر به پایان برسند؟

منابع مالی تمام این پروژه‌ها از طرف دولت پیش‌بینی شده و اگر طرف مشارکت بتواند سهم خود را به‌موقع تامین کند، به بهره‌برداری خواهند رسید. آذراه مهم شیراز - اصفهان (از ایزدخواست تا شیراز) ۲۲۲ کیلومتر است و نزدیک به ۱۳۰ کیلومتر راه شیراز را کوتاه می‌کند و شیراز و بوشهر به تهران نزدیک‌تر خواهند شد.

امیدواریم بتوانیم این پروژه را تا پایان سال یا حداکثر در نیمه اول سال ۹۹ به بهره‌برداری برسانیم، زیرا این آذراه نقش بسیار موثری در هدایت حمل‌ونقل کشور خواهد داشت.

تمایل به ورود به بخش آذراهی نخواهد داشت و همین موضوع سبب می‌شود که اکثر پروژه‌ها به شکل ترک تشریفات مناقصه واگذار شود که از نظر نحوه اجرا و احراز صلاحیت پیمانکار محل اشکال است...

ما فراخوان‌های رقابتی را برگزار می‌کنیم، منتها با توجه به اینکه حاشیه سود در این فراخوان‌ها بسیار محدود است، استقبال کمی

خدایار خاشع در مورد علت مشکلات سرمایه‌گذاران در تامین سهم خود چنین توضیح می‌دهد: «در تامین منابع مالی سهم سرمایه‌گذاران دو مشکل وجود دارد، مشکل اول اینکه در زمان عقد قرارداد سرمایه‌گذاری، هزینه احداث با تعدیلی حدود ۱۰ الی ۱۵ درصدی در سال، محاسبه و قرارداد مشارکت منعقد می‌شود، در حالی که اکنون با توجه به اتفاقاتی نظیر جهش قیمت ارز در سال‌های ۹۱ و ۹۷ و تورم به وجود آمده، عملاً هزینه احداث به ۱/۵ تا دو برابر افزایش یافته است و اکنون سرمایه‌گذار باید به همان نسبت منابع مالی بیشتری تامین کند، در حالی که با این مبلغ، دیگر طرح موردنظر توجیه اقتصادی خود را از دست داده است، زیرا به همین نسبت امکان افزایش عوارض عبور وجود ندارد.»

او ادامه می‌دهد: «مشکل دوم این است که علی‌رغم اینکه در ایران منابع مالی فراوان است و حتی در مقاطعی شاهد بودیم، طی مدت کوتاهی، مبالغ بسیار هنگفتی جذب سرمایه‌گذاری در حوزه سکه، خودروهای سواری، مسکن و مانند آن شده، ولی متأسفانه

شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها خواهان نقش مالی بیشتر دولت هستند

شل کردن سر کیسه!

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها درباره علت عقب افتادن زمان‌بندی پروژه‌های آزادراهی معتقد است: «این عقب‌ماندگی به مسائل مختلفی از جمله کمبود منابع مالی، مشکلات استملاک اراضی و ممانعت‌های محلی وابسته است ولی عمده مشکل به منابع مالی برمی‌گردد، البته دولت در پرداخت سهم خود که عمدتاً از محل اوراق مشارکت است، کوتاهی نکرده، بلکه طرف مشارکت در تامین منابع خود مشکل دارد.»

پس از مصاحبه با معاونت ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور موارد مطرح‌شده را با مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها در میان گذاشتیم که در ادامه، پاسخ‌های او را می‌خوانید.



هزینه ساخت اولین پروژه آزادراهی مشارکتی یعنی آزادراه شش خطه و ۲۰۰ کیلومتری قزوین به زنجان در سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۷۵ تقریباً ۱۰۰ میلیون تومن بود و امروز بعد از ۲۵ سال، ساخت همان آزادراه شش خطه با همان شرایط، تقریباً ۲۰ میلیارد تومن هزینه دارد

جدا از مشکل تامین منابع مالی، حتی اگر سرمایه‌گذار بتواند ۱۰۰ درصد هزینه مالی ساخت آزادراه را تامین کند، نرخ عوارض عبور در حدی است که نه جامعه (با این سطح درآمد) توان پذیرش آن را دارد و نه سرمایه‌گذاری توجیه خواهد داشت

در زمینه سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها، هزینه تامین مالی را معادل سودی بسیار کمتر از سپرده‌های بانکی (با توجه به کسر مالیات) مشخص کرده‌اند، در حالی که امکان تامین مالی با این نرخ وجود ندارد.»

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در بخش آزادراه‌ها، درباره راهکارهای پیشنهادی برای تامین مالی منابع مورد نیاز آزادراه‌ها تصریح می‌کند: «من بارها اعلام کرده‌ام، نیازی به اختراع دوباره چرخ نیست، ببینیم دنیا برای تامین مالی پروژه‌ها چه می‌کند، ما هم آن را انجام دهیم. هزینه تامین مالی پروژه‌های آزادراهی نباید دستوری و ثابت باشد، بلکه باید پروژه‌های آزادراهی به صورت فراخوان عمومی واگذار و هزینه تامین مالی در یک رقابت شفاف توسط سرمایه‌گذار ارائه شود. بدیهی است رقابت بهترین روش برای به دست آوردن نرخ متعادل خواهد بود.»

خاشع می‌افزاید: «فراموش نکنیم که هزینه ساخت اولین پروژه آزادراهی به صورت مشارکتی یعنی آزادراه شش خطه قزوین-زنجان به طول حدود ۲۰۰ کیلومتر در سال‌های ۱۳۷۲ الی ۱۳۷۵ تقریباً ۱۰۰ میلیون تومن بود و امروزه بعد از حدود ۲۵ سال معادل همان آزادراه شش خطه در همان شرایط، هزینه‌ای بالغ بر ۲۰ میلیارد تومن دارد، یعنی حدود ۲۰۰ برابر بیشتر، بنابراین در پرداخت هزینه تامین منابع مالی نباید اینقدر سخت‌گیری شود.»

او با یادآوری این که وزارت راه اعلام کرده است مشکل مالیات سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها حل شده، خاطر نشان می‌کند: «البته جای تشکر فراوان از مسئولان وزارت راه است که بالاخره توانستند با مدیران وزارت اقتصاد به تفاهم برسند که طبق قانون مشارکت، سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها نباید مالیاتی پرداخت کنند و مشکل شرکت‌های احداث و بهره‌برداری آزادراه سال گذشته با مصوبه هیات دولت حل شد، ولی ممیزان مالیاتی از درب بیرون رفته و از پنجره برگشتند و همان مبالغ را از سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها طلب می‌کنند. البته به دنبال یافتن راه‌حلی برای آن هستیم و امیدواریم با مطرح شدن موضوع در شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی

مشکل حل شود.»

مهندس خاشع در پاسخ به این پرسش که آیا مشکل مالی پروژه‌ها فقط مساله تامین منابع مالی توسط سرمایه‌گذاران است یا مشکلات دیگری هم وجود دارد، توضیح می‌دهد: «غیر از مشکل هزینه تامین منابع مالی مشکل دیگری هم وجود دارد و آن این است که اگر سرمایه‌گذار بتواند حتی ۱۰۰ درصد هزینه مالی ساخت آزادراه را تامین نماید، نرخ عوارض عبور در حدی است که جامعه (با این سطح درآمد) توان پذیرش آن را ندارد، بنابراین سرمایه‌گذاری توجیه نخواهد داشت. به همین دلیل باید میزان مشارکت دولت در تامین منابع مالی نیز متغیر و مطابق با سطح پذیرش نرخ عوارض توسط مردم در هر محور آزادراهی باشد.»

او در پاسخ به این پرسش که پیشنهاد شما در این مقطع برای اتمام پروژه‌های در دست اجرا که با تاخیر مواجه شده‌اند، چیست، چنین توضیح می‌دهد: «اکنون ۱۲ محور آزادراهی به طول حدود ۱۱۰۰ کیلومتر در دست ساخت است که بیش از ۴۰۰ کیلومتر مسیر متناظر را که فعلاً در آنها تردد می‌شود کوتاه‌تر می‌کنند و بهره‌برداری از بعضی از آنها نظیر آزادراه مهم اصفهان- شیراز که مسیر متناظر را از طول ۳۳۰ کیلومتر به ۱۳۵ کیلومتر کاهش می‌دهد، سال‌هاست با تاخیر مواجه شده است، در حالی که اگر این ۱۲ محور آزادراهی به بهره‌برداری برسد، فقط از ناحیه صرفه‌جویی سوخت سهم دولت سالانه بیش از ۱۸۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی خواهد شد، بنابراین پیشنهاد مشخص ما این است که دولت با سهم تامین مالی بیشتری در پروژه‌های آزادراهی مشارکت کند، چراکه صرفه‌جویی سالانه در این آزادراه‌ها معادل ۱۵ درصد سهم تامین مالی برای این ۱۲ محور خواهد بود.»

او در مورد روش جدید اخذ عوارض به صورت الکترونیک در آزادراه‌ها، تصریح می‌کند: «پیش از هر چیزی، از زحمات شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کشور و به‌خصوص آقای مهندس میرشفیع سپاسگزارم و در عین حال اعتراف می‌کنم که بدون ایجاد سیستم اخذ الکترونیک عوارض،



بخش خصوصی مشارکت ۷۰ درصدی را نپذیرفت

کار آزادراه کرمانشاه - همدان به فراخوان دوم می‌کشد

شرکتی که متقاضی احداث آزادراه کرمانشاه - همدان بود زیر بار شرط وزارت راه و شهرسازی نرفت تا کار به انتشار فراخوان بکشد؛ اقدامی که به اعتقاد استاندار کرمانشاه موثر نیست و باید منتظر فراخوان دوم با شرایط جدید بود.

استاندار کرمانشاه ۲۶ آذر ۹۷ در نامه‌ای به وزیر راه و شهرسازی شرکت عمرانی و راهسازی «آبادراهان پارس» را برای سرمایه‌گذاری در احداث آزادراه کرمانشاه - همدان معرفی کرد و خواستار مشارکت این وزارتخانه در طرح شد. ۲ روز بعد وزیر راه و شهرسازی در نامه‌ای به معاون خود و مدیرعامل شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور نوشت: سرمایه‌گذار آمادگی آوردن ۵۰ درصد از سرمایه طرح را اعلام کرده و استان کرمانشاه هم در طرح مشارکت می‌کند، بنابراین شما در یک مدل مالی توافق و سریع‌تر قرارداد را امضا و مبادله کنید.

وزارت راه و شهرسازی در نهایت مدل مشارکتی ۷۰-۳۰ را به شرکت آبادراهان پارس ارائه کرد، اما براساس آنچه که استاندار کرمانشاه به ایرنا گفت، این شرکت زیر بار چنین توافقی نرفته است. هوشنگ بازوند گفت: شرکت آبادراهان پارس مشارکت ۷۰ درصدی در احداث آزادراه کرمانشاه - همدان را نپذیرفت و بر مشارکت ۵۰-۵۰ با دولت اصرار داشت. به همین دلیل قرار است که وزارت راه و شهرسازی مجدداً برای جذب سرمایه‌گذار آزادراه کرمانشاه - همدان فراخوان منتشر کند.

بازوند در عین حال پیش‌بینی کرد که فراخوان وزارت راه برای جذب سرمایه‌گذار با شرط مشارکت ۷۰ درصدی، به نتیجه نرسیده، اما در هر صورت این فراخوان باید منتشر شود تا ایراد قانونی به روند کار وارد نباشد.

استاندار کرمانشاه گفت: اگر در این فراخوان هیچ سرمایه‌گذاری حاضر به مشارکت نشد، در گام بعد فراخوانی برای مشارکت بخش خصوصی و دولت به صورت ۵۰-۵۰ منتشر می‌کنیم که ممکن است شرکت آبادراهان پارس یا هر شرکت دیگری در آن فراخوان برنده شود.

هزینه تقریبی ساخت آزادراه کرمانشاه - همدان حدود ۲۸۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است البته از بهمن ۱۳۹۷ ساخت آزادراه بیستون - کرمانشاه که بخشی از طرح آزادراهی کرمانشاه - همدان است، آغاز شده است. محوری به طول ۱۴۱ کیلومتر و با اعتباری معادل یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حال ساخت است.

در بسیاری از محورها، خصوصاً کنارگذر شهرها و بزرگراه‌هایی که به آزادراه تبدیل شده‌اند، به دلیل تعداد زیاد ورودی و خروجی و ترافیک بالا، همچنین تردد فراوان افراد محلی در این مسیرها، قابلیت اخذ عوارض وجود ندارد، از این رو، کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار معتقد است که برای اجرای این امر باید قوانین بالادستی قابل اتکایی وجود داشته باشد.»

خاشع با بیان اینکه اخذ عوارض به صورت الکترونیکی در سال ۱۳۹۱ با پیگیری معاونت وقت وزارت راه آغاز شده است، خاطرنشان می‌کند: «علی‌رغم حکم به آزادراه‌ها که اگر این سیستم راه‌اندازی نشود، از افزایش نرخ سالانه آزادراه جلوگیری می‌کنیم، بعد از هفت سال صرفاً در ۷ باجه از ۴۷۱ باجه و آن هم فقط برای خودرو سواری امکان اخذ عوارض الکترونیکی میسر شده است. اکنون نیز تجربه دیگری داریم، شهرداری تهران با روشی مبادرت به اخذ عوارض ورود به محدوده زوج و فرد تهران کرد که شکایت پلیس از این طرح به دیوان عدالت اداری، هیات تخصصی دیوان عدالت اداری شکایت پلیس را وارد دانسته است.»

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در بخش آزادراه‌ها در پایان تأکید می‌کند: «حرف اصلی ما این است که باید سازوکار قانونی فراهم باشد که خودروها هنگام معامله خودرو، گرفتن معاینه و اخذ کارت هوشمند خودروهای عمومی، نیاز به اخذ مفصاحساب پرداخت نرخ عوارض آزادراهی داشته باشند و رانندگانی که عوارض خود را با تاخیر پرداخت می‌کنند؛ مانند عوارض خودرو، جریمه دیرکرد بپردازند و شرکت مجری اخذ عوارض الکترونیکی، با هر بار عبور، مبلغ عوارض را به سرمایه‌گذار مربوطه پرداخت کند و این اطمینان وجود داشته باشد که استفاده‌کنندگان از آزادراه‌ها دیر یا زود نرخ عوارض را با هزینه دیرکرد پرداخت کنند. بدون این شرایط تصور می‌کنم این طرح هم علی‌رغم زحمات زیادی که صرف آن شده است، سرانجام موفقیت‌آمیزی نداشته باشد و موجب نگرانی سرمایه‌گذاران در این حوزه خواهد بود.»



۱۷ تیرماه، همایش فعالان صنعت حمل و نقل به میزبانی شرکت ایرانسل و همکاری فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، با محوریت معرفی «سامانه مدیریت هوشمند ناوگان» و ارائه راهکارهای یکپارچه برای نظارت و بهینه‌سازی عملکرد ناوگان حمل و نقل برگزار شد.

در این همایش جمعی از مدیران ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل و نقل پیشرفته، مدیران ایرانسل و فعالان حوزه حمل و نقل با هدف ارائه «سامانه مدیریت هوشمند ناوگان» ایرانسل حضور داشتند تا دست‌اندرکاران صنایع مرتبط فرصت بهتری برای آشنایی با راهکارهای پیشنهادی این سامانه پیدا کنند. به گفته مسئولان ایرانسل، سامانه مدیریت هوشمند ناوگان، راهکاری یکپارچه برای نظارت و بهینه‌سازی عملکرد ناوگان حمل و نقل است که با اندازه‌گیری و گردآوری داده‌ها، اطلاعات مفیدی برای تصمیم‌گیری در اختیار مدیران قرار می‌دهد.

معرفی «سامانه مدیریت هوشمند ناوگان»
به میزبانی ایرانسل و همکاری فدراسیون حمل و نقل

نسل دیجیتال مدیریت ناوگان

بهاره بوذری



مدیر پروژه سامانه مدیریت ناوگان: برخی از پروژه‌های ایرانسل در حوزه هوشمندسازی، به ناوگان نهادهایی مانند بنیاد مسکن، آستان قدس رضوی و فرودگاه بین‌المللی امام (ره) مربوط است

در حال حاضر، ایرانسل انواع سنسورها را در اختیار دارد و می‌تواند روی ناوگان مختلف پیاده‌سازی کند. یک اپلیکیشن نیز طراحی شده تا مدیرانی که وقت ندارند، مدام پشت سیستم بنشینند به راحتی این سامانه را کنترل و از اطلاعات آن استفاده کنند

ترافیک مسئولیت اجرایی دارد که خود شامل زیرمجموعه‌های مختلفی مانند کنترل ترافیک، سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی، شرکت واحد اتوبوسرانی و نهادهای مختلف دیگر است.»

او ادامه داد: «سازمان راهداری دو نهاد بسیار مرتبط با حمل‌ونقل هوشمند دارد که یکی از آنها معاونت برنامه‌ریزی است که مرکز مدیریت راه‌های کشور ذیل آن قرار می‌گیرد و برای نصب دوربین ثبت تخلف در جاده‌های کشور مناقصه عمومی اعلام کرده و دیگری معاونت حمل‌ونقل که دفتر حمل‌کالا، دفتر حمل مسافر و دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی، ذیل آن قرار می‌گیرند.»

خدماترادی با بیان اینکه بعد از شهرداری‌ها و سازمان راهداری، مرتبط‌ترین سازمان به ITS پلیس راهنمایی و رانندگی است، افزود: «بازیگران دیگر، خودروسازان (ذیل وزارت صمت) و اپراتورهای مخابراتی مانند ایرانسل هستند که می‌توانند زیرساخت‌های مخابراتی را برای سیستم‌های مرتبط با حمل‌ونقل هوشمند فراهم کنند.»

او تاکید کرد: «به صورت کلی، اولین ذی‌نفعان حمل‌ونقل هوشمند، صاحبان خودرو هستند چون با هوشمندسازی، مصرف سوخت کاهش و ایمنی افزایش پیدا می‌کند. پس از آنها، حمل‌ونقل عمومی، اورژانس، گمرک و شرکت‌های بیمه، جزو سازمان‌های دیگری هستند که می‌توانند از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند منتفع شوند.»

خدماترادی با اظهار تاسف از اینکه در زمینه مراکز تست، آزمون و صدور استاندارد، در کشور ما مرکز یکپارچه‌ای در حوزه ITS وجود ندارد، گفت: «البته مراکزی به صورت پراکنده در سطح کشور فعالیت می‌کنند، مانند مرکز ارتباطات استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران (که استانداری را برای حوزه ارتباطات بخش ITS تدوین کرده است)، سازمان بازرسی و کنترل کیفیت ایران، سازمان پژوهش‌های علمی و صنعتی، آزمایشگاه‌های مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی (مانند آزمایشگاه بتن، قیر و آسفالت)، موسسه آموزشی و تحقیقاتی صنایع دفاعی (که آزمایش‌هایی در حوزه‌های دفاعی و نظامی

سیدجلال موسوی، جانشین دبیر ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته، در همایش معرفی «سامانه مدیریت هوشمند ناوگان» دو زیرساخت اصلی توسعه پایدار کشور را حمل‌ونقل و ارتباطات و فناوری اطلاعات برشمرد و گفت: «این دو زیرساخت عظیم در این همایش گرد هم آمدند و قرار است برای ایجاد ظرفیت‌های بیشتر به هم کمک کنند. توجه ایرانسل به این موضوع نشان می‌دهد در مسیر روندهای جهانی در حال حرکت هستیم، از voice به سمت داده و از داده به سمت سرویس‌هایی با ارزش‌افزوده رفتند و اکنون به سمت مسائل مهمی مانند حمل‌ونقل پیشرفته و اینترنت اشیا به عنوان شالوده نسل چهارم این صنعت حرکت کرده‌اند.»

او با بیان اینکه تعریف ساده از هوشمندسازی استفاده از فناوری ارتباطات و اطلاعات و تکنیک‌های کنترلی در صنعت حمل‌ونقل است، گفت: «در هوشمندسازی، مهم‌ترین هدف، افزایش بهره‌وری ناوگان حمل‌ونقل در تمامی شقوق آن (اعم از ریلی، جاده‌ای هوایی و دریایی)، افزایش ایمنی و کاهش مصرف سوخت است.»

سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل و سازمان‌های بهره‌بردار

شهاب خدماترادی، مدیر بخش حمل‌ونقل هوشمند ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل هوشمند نیز در این همایش توضیح داد: «ساختار حمل‌ونقل هوشمند در کشورهای پیشرو سه مشخصه دارد: وجود ساختار یکپارچه در حمل‌ونقل، وجود رگولاتوری و مراجع صدور استاندارد و وجود سند راهبردی.»

خدماترادی با اشاره به اینکه در مورد ایران، رویکرد ما به دلیل کاربرد بیشتر، عمدتاً به سمت حمل‌ونقل جاده‌ای است، تشریح کرد: «این مدل حمل‌ونقل دو متولی اصلی در کشور دارد که در حوزه درون‌شهری شهرداری‌ها و در حوزه بیرون‌شهری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای متولی است که زیرمجموعه وزارت راه قرار دارد. در شهرداری‌ها سازمانی به نام حمل‌ونقل و

ماهواره‌ها زیر سقف یا در تونل قادر به آنتن‌دهی نیستند، تنها نقاط کور در کشور همین مناطق هستند و در نقاط دیگر کشور، ما مشکلی از نظر پوشش‌دهی نداریم. در نقاطی که GPRS نتواند پوشش‌دهی کند، این دستگاه‌ها حافظه داخلی دارند و زمانی که به شبکه متصل شوند، اطلاعات را منتقل می‌کنند

در سامانه ایرانسِل رفتار راننده براساس یک‌سری پارامترها مانند چرخش شدید، کارکرد درجا، سرعت غیرمجاز، شتاب و ترمز شدید و ... ثبت می‌شود. این گزارش‌ها در نمودارهایی قرار می‌گیرد و در واقع، کارنامه عملکرد راننده خواهد بود

دارد) و ... که به این ترتیب با توجه به زیرساخت‌های موجود، یکی از اقدامات ستاد توسعه فناوری‌های حوزه فضایی و حمل‌ونقل هوشمند، یکپارچه کردن این مراکز و توسعه و گسترش آنهاست.»

نظرات تخصصی بخش خصوصی را بیشتر بشنویم

محمد عیقلو، دبیرکل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، در ادامه، با بیان اینکه مخاطب اصلی سیستم‌های هوشمند در حوزه حمل‌ونقل صاحبان شرکت‌های حمل هستند، خاطر نشان کرد: «امیدوارم این گونه برنامه‌ها با همکاری تشکل‌های کارفرمایی فعال در حوزه حمل‌ونقل تداوم پیدا کند. متأسفانه به بخش خصوصی به‌عنوان سرمایه‌گذار اصلی در حوزه حمل‌ونقل، در بخش هوشمندسازی هیچ توجهی نشده و نظرات کارشناسی آنها مورد توجه قرار نگرفته است، در حالی که تشکل‌هایی مانند فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک با ۱۲ تشکل عضو، یکی از اصلی‌ترین تشکل‌های موجود در این حوزه است که امید داریم نظرات تخصصی ما در ادامه کار مورد توجه قرار بگیرد.»

او ادامه داد: «در برنامه پنجم توسعه که قرار بود ساختار دستگاه‌های دولتی کوچک شود، یکی از آرزوهای ما این بود که وزارت ترابری و ارتباطات به عنوان دو شاخه اصلی اقتصاد کشور شکل بگیرد، ولی متأسفانه وزارت راه و شهرسازی شکل گرفت. ما انتظار داریم که اگر قرار است وزارتخانه‌هایی با هم ادغام شوند و وزارتخانه جدیدی شکل بگیرد، وزارت راه و ارتباطات باشند.»

ویژگی‌های سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسِل

محمد مهدی شیران، مدیر پروژه سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسِل، با اشاره به تاریخچه کوچکی از زمانی که سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند توانستند وارد حوزه حمل‌ونقل شوند، گفت: «تقریباً در دهه ۹۰ میلادی بود که آمریکا اجازه داد سیگنال‌های GPS در دسترس عموم قرار بگیرد و این باعث شد که ما بتوانیم علاوه بر کاربردهای نظامی که خود ایالات متحده در ردیابی اشیاء استفاده می‌کرد، کاربرد عامه هم

داشته باشیم. هم‌زمان با آن، بحث شبکه‌های GPRS هم وارد عرصه تکنولوژی شد، تلاقی این دو مقوله باعث شد که ما بتوانیم به طور مشخص ناوگان‌ها را ردیابی کنیم. در ایران در اواخر دهه ۸۰، با فراگیر شدن GPRS این حوزه در ایران هم فعال شد. بنابراین خوشبختانه فاصله زمانی زیادی بین ورود این تکنولوژی در ایران با خارج از کشور نیست و اپراتورها به عنوان ارائه‌دهندگان بستر، در این حوزه نقش تاثیرگذاری دارند.»

او گفت: «براساس آمار ما، در سال ۲۰۱۷ تعداد ناوگان‌های سنگین مجهز به سامانه هوشمند ۱۱ میلیون دستگاه و ناوگان سبک ۱۹ میلیون خودرو بوده است. پیش‌بینی تمام مجموعه‌های بزرگ در این حوزه این است که این میزان با رشد سریعی به ۱۲۷ میلیون دستگاه ناوگان سبک و ۵۹ میلیون دستگاه ناوگان سنگین مجهز به سامانه هوشمند افزایش خواهد یافت.»

او با بیان اینکه در هر سال ۱۰۰ میلیون خودرو در دنیا تولید می‌شود و در حال حاضر حدود ۹۰۰ میلیون خودرو در دنیا رجیستر شده است، گفت: «در ایران، طبق آمارهای اعلام شده، نزدیک به ۲۰ میلیون خودرو وجود دارد که پیش‌بینی می‌کنیم از سال ۸۷ که استفاده از تکنولوژی در مقوله مدیریت ناوگان در کنار صنعت حمل‌ونقل شکل گرفت، چیزی نزدیک به ۷۰۰ هزار خودرو تجهیز شده باشد، بنابراین با یک حساب سرانگشتی می‌توان فهمید که اختلاف و پتانسیل بازار چقدر است.»

شیران با اشاره به دو نمونه از پروژه‌هایی مورد بحث دنیا، گفت: «ایالت متحده پروژه‌ای دارد به نام ثبت رفتار و عملکرد خودرو. این برنامه از سال ۲۰۱۷ اجباری شد و باید روی تمامی خودروها پیاده شود. در خود آمریکا استفاده‌های مختلفی از این داده‌ها می‌شود که یکی از آنها این است که اگر خودرویی در چند ایالت تردد و سوخت‌گیری می‌کند براساس مسافتی که در هر ایالت طی می‌کند، مالیات متفاوتی نیز را می‌پردازد. لازمه چنین زیرساختی این است که عملکرد خودرو Log یا ذخیره شود. به این پروژه Electronic Logging Device یا ELD می‌گویند.»

او یکی دیگر از پروژه‌های مطرح دنیا در زمینه

توانسته‌ایم توسط همین سامانه چندین مورد قاچاق سوخت را ردیابی کنیم. یکی از گزارش‌هایی که در سامانه ایرانسل استفاده می‌شود، گزارش وزن است که موقعیت، ساعت و میزان تناژ تخلیه و بارگیری و تناژ بار غیرمجاز در آن ثبت می‌شود

مازول تعمیر و نگهداری نیز در سیستم مدیریت ناوگان پیش‌بینی شده و طول عمر قطعات، میزان عملکرد آن به‌ازای هر خودرو و ... مشخص می‌شود. حتی هزینه‌ها به‌ازای هر قطعه ثبت می‌شود و در جدولی اعلام می‌کند که کدام قطعه کدام خودرو باید در چه زمانی تعویض شود

همکاری سه خودروساز، طرح پایلوتی به نام E-Call را اجرا کرد که براساس این سامانه چنانچه تصادفی رخ دهد و سرنشین دکمه E-Call را بزند، مرکز از بروز حادثه مطلع خواهد شد و آخرین اتفاقات خودرو از لحاظ سرعت و موقعیت را به مرکز ارسال می‌کند. او مدعی شد: «با توجه به دانشی که در تیم هوشمندسازی شرکت ایرانسل وجود دارد، بعد از اجرای پروژه قادریم میزان اثربخشی سامانه مدیریت ناوگان را ارزیابی کنیم.»

شیران در ادامه، به برخی از پروژه‌های ایرانسل در حوزه هوشمندسازی ناوگان شرکت‌ها و نهادهایی مانند شرکت دلوار افزار، بنیاد مسکن، شیشه اردکان، آستان قدس، فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، اتوبوسرانی برخواست، شهرداری زرین شهر و شهرداری بهارستان اشاره کرد و به‌طور جداگانه نتایج خدماتی، کنترلی، مدیریتی و اقتصادی هر یک را توضیح داد.

مدیر پروژه سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسل با بیان اینکه در یک نمای کلی، اجزای سبد محصولات مدیریت هوشمند ایرانسل را می‌توان به دو قسمت سخت‌افزار و نرم‌افزار تقسیم کرد، گفت: «در قسمت سخت‌افزار یکی از مزیت‌های شرکت ایرانسل ارائه تجهیزات جانبی است. در حال حاضر، ایرانسل انواع و اقسام سنسورها را در اختیار دارد و می‌تواند روی ناوگان مختلف پیاده‌سازی کند. علاوه بر این، نرم‌افزار تحت وب گسترده‌ای داریم و یک اپلیکیشن نیز طراحی شده تا مدیرانی که وقت ندارند پشت سیستم بنشینند، بتوانند به راحتی سامانه را کنترل کنند و از اطلاعاتش بهره‌مند شوند.»

او افزود: «این سامانه‌ها بر روی خودرو نصب می‌شوند و سیستم موقعیت‌یاب ماهواره‌های جهانی به‌صورت یک‌طرفه اطلاعات و موقعیت را به این دستگاه ارسال می‌کند. این دستگاه یک سیم‌کارت دارد و از طریق بستر شبکه مخابراتی، اطلاعات به سرور ارسال می‌شود و کاربران از طریق سیستم موبایل قادرند به این سامانه‌ها متصل شوند.»

شیران تاکید کرد: «ماهواره‌ها زیر سقف یا در تونل قادر به آنتن‌دهی نیستند، تنها نقاط کور در کشور همین مناطق هستند و در نقاط دیگر کشور، ما مشکلی از نظر پوشش‌دهی نداریم.

ITS Usage Based Insurance را بحث UBI و بیمه برشمرد و چنین توضیح داد: «در کشورهای پیشرفته، سرویس‌گذار می‌تواند بیمه خودرو را براساس عملکرد خودرو یا مسافتی که طی می‌کند، خریداری کند و این‌طور نیست که در طول سال عدد ثابتی پرداخت شود. این ایده هم برای بیمه و هم مصرف‌کننده حائز اهمیت است. راننده با احتیاط از راننده پرخطر جدا می‌شود و سیستم بیمه نسبت به عملکرد این دو راننده، رفتار متفاوتی دارد و حق بیمه متفاوتی پرداخت می‌کند.»

مدیر پروژه سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسل، در خصوص پروژه‌های ملی مدیریت ناوگان گفت: «پروژه سپهتن با رویکرد کنترل ناوگان حمل مسافر و بار از سال ۹۴ شکل گرفت و اجرای آن همچنان ادامه دارد. بعد از آن، اخیراً پروژه جالبی به نام سپید شکل گرفته است که زیرمجموعه شهرداری‌ها محسوب می‌شود و با استفاده از آن، سوختگیری براساس پیمایش خواهد بود. بحث دیگر محاسبه کرایه حمل برحسب تن- کیلومتر است که البته بومی ایران است و در کنارش می‌تواند به عنوان مکمل از ابزار مدیریت ناوگان استفاده شود. قوه قضاییه نیز در سال ۹۶، برای جلوگیری از آمار سرقت، درصدد اجرای طرحی برآمد برای خودروهایی که از سال ۸۸ به قبل تولید شده‌اند، چون نقشه‌های جغرافیایی جرم‌نشان می‌داد سیستم این خودروها ایمنی لازم را ندارند و آمار سرقتشان بسیار بالاست.»

شیران با اشاره به وجود دو دیدگاه اصلی و متفاوت در به‌کارگیری ابزارهای هوشمندسازی ناوگان در بخش کارفرما، گفت: «در یک نگاه هدف مجموعه تنها خرید تجهیزات بوده و ملاک اصلی انتخاب، قیمت پایین محصول در نظر گرفته می‌شود. در این رویکرد برنامه‌ای برای نحوه به‌کارگیری این تجهیزات و بهبود کارایی ناوگان وجود ندارد. نگاه دیگر این است که هدفی را برای پیاده‌سازی این راهکار تعیین کنیم و با سیستم‌های بهره‌وری و خدمات پس از فروش کاری کنیم که صاحب ناوگان برگشت سرمایه داشته باشد یا حداقل به اهدافش برسد. شرکت ایرانسل هدف دوم را دنبال می‌کند.»

او توضیح داد: «سال گذشته شرکت ایرانسل با

اخیرا در مورد خودروی حمل پول بانکها نیز سعی داریم سامانه‌ای را اجرا کنیم که به کمک آن در صورت سرقت خودرو، بتوان از حرکت آن جلوگیری کرد. در این سیستم اگر بدون برنامه قبلی، راننده پیاده شود، برق خودرو به صورت خودکار قطع می‌شود و اجازه حرکت به خودرو نمی‌دهد

در هنگام حمل کالای ترانزیتی، می‌توان از سیم‌کارت‌های محلی استفاده کرد یا قابلیت رومینگ سیم‌کارت‌ها را فعال نمود تا در طول مسیر، امکان ردیابی لحظه‌ای ناوگان وجود داشته باشد

در نقاطی هم که GPRS نتواند پوشش دهی کند، این دستگاه‌ها حافظه داخلی دارند و می‌توانند اطلاعات را به مدت طولانی نگهداری می‌کنند و زمانی که به شبکه دسترسی پیدا کردند، آنها را منتقل می‌کنند.»

شیران در زمینه ویژگی‌های نرم‌افزاری سامانه مدیریت هوشمند ناوگان ایرانسل خاطر نشان کرد: «اطلاعاتی که در شبکه CAN خودرو وجود دارد، گاه اطلاعات بسیار ارزشمندی است و اگر مدیر ناوگان این اطلاعات را در اختیار داشته باشد می‌تواند ناوگان خود را بسیار هوشمندتر و دقیق‌تر مدیریت کند. دور موتور، دمای موتور، مجموع سوخت مصرفی، مجموع مسافت طی شده، وزن خودرو و... از جمله مواردی است که از طریق شبکه CAN خودرو به مرکز ارسال می‌شود.»

او درباره گزارش اختصاصی رفتار راننده چنین توضیح داد: «رفتار راننده بر اساس یکسری پارامترها مانند چرخش شدید، کارکرد درجا، مدت کارکرد دور موتور بالا، سرعت غیرمجاز، شتاب شدید، ترمز شدید، سرعت غیرمجاز و پارامترهایی که برای هر ناوگانی حدی دارد، ثبت می‌شود. این گزارش‌ها در نمودارهایی قرار می‌گیرد و عملکرد هر راننده به صورت درصد ثبت خواهد شد و در واقع، کارنامه عملکرد راننده است.»

مدیر پروژه سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسل اضافه کرد: «ما پنجره مدیریت سفر داریم که می‌تواند اطلاعات کل خودروها را در سطح کشور و خارج از کشور به شما ارائه و مشخص کند که کدام خودرو در کدام منطقه و در چه شرایطی است، در حال حرکت یا توقف است یا یکسپل شده است.»

شیران با بیان اینکه یکی از گزارش‌های جذاب بحث سوخت است که توانسته‌ایم توسط همین سامانه چندین مورد قاچاق سوخت را ردیابی کنیم، ادامه داد: «یکی از گزارش‌هایی که فقط در سامانه ایرانسل استفاده می‌شود، گزارش وزن است که محل تخلیه و بارگیری، موقعیت و ساعت و میزان تناژ بارگیری و تخلیه، تخلیه و بارگیری و تناژ بار غیرمجاز... بر اساس آن ثبت می‌شود.»

او در بحث تعمیر و نگهداری ناوگان تصریح کرد: «ماژول تعمیر و نگهداری نیز در سیستم

مدیریت ناوگان ایرانسل پیش‌بینی شده و طول عمر قطعات، ساعت قطعات، میزان عملکرد آن به ازای هر خودرو و... را مشخص می‌کند. حتی هزینه‌ها به ازای هر قطعه نیز ثبت می‌شود و در جدولی اعلام می‌کند که کدام قطعه کدام خودرو باید در چه زمانی تعویض شود.»

شیران خاطر نشان کرد: «اخیرا در خصوص ماشین‌های حمل پول بانک‌ها نیز تلاش می‌کنیم این سامانه را اجرا کنیم که اگر زمانی حادثه‌ای مانند سرقت رخ داد، بتوان از حرکت خودرو جلوگیری کرد. براساس این سیستم، سنسوری بر پشت صندلی راننده نصب می‌شود که اگر در زمانی بدون برنامه‌ریزی قبلی راننده را پیاده کنند، برق خودرو به صورت اتوماتیک قطع می‌شود و اجازه حرکت به ماشین نمی‌دهد.»

پرسش و پاسخ

آخرین بخش همایش، به پرسش و پاسخ حاضران اختصاص داشت. شیران در پاسخ به پرسش یکی از مهمانان از شرکت صایران، در خصوص GPS و مقوله امنیت و حریم خصوصی افراد، چنین توضیح داد: «در مقوله امنیت ما چندین لایه را در پیش گرفته‌ایم که اولین آنها استفاده از بستر APM است؛ یعنی سیم‌کارت‌هایی که برای ردیابی استفاده می‌شود از این بستر استفاده می‌کنند که مورد استفاده بانک‌های کشور هم هست. اگر مشتریان ما بخواهند از پروتکل اختصاصی خودشان هم استفاده شود، برایشان پیاده می‌شود، چون تجهیزات به صورت کامل بومی است و قابلیت سفرهای سازی را به صورت کامل داریم.»

غلامحسین امیری از فدراسیون حمل و نقل و لجستیک یادآور شد: «یک راننده نباید برای دریافت سوخت، گزارش عملکرد بدهد، این کار اشتباه توسط وزارت راه برنامه‌ریزی شده و شما هم دارید بر اساس پروژه آنها کار می‌کنید. تن-کیلومتر هم مبحث کاملاً اشتباهی است که سال ۱۳۶۰ رد شد، اما متأسفانه دوباره در حال اجراست. شما باید اساس کار را برای شرکت‌ها بگذارید و با این طرح فعلی هیچ زمان به نتیجه نمی‌رسیم. اصلاً نیازی نیست شما بررسی کنید که راننده خوب کار کرده است یا نه. این وظیفه

کمک شما این دانش را کامل کنیم.»
مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی مهر کالا پرسید آیا پوشش این سامانه فقط برای داخل کشور طراحی شده یا در خارج از کشور هم می‌توان از آن استفاده کرد؟ ضمناً در رابطه با مدیریت ناوگان ترانزیت آیا می‌توان این سامانه را روی بدنه یا سیستم خودروها نصب کنیم تا از سرقت و یا سوءاستفاده‌های احتمالی جلوگیری شود؟

شیران پاسخ داد: «بله، این سیستم را می‌توان روی ناوگان نصب کرد. ما شرکت قطعه‌سازی به نام کروز داریم که از سال ۹۲ پیمانکار آنها هستیم و ۱۵۰ دستگاه ماشین‌های حمل قطعات آنها دارای این سامانه است.»

مدیر پروژه سامانه هوشمند مدیریت ناوگان ایرانسل، تأکید کرد: «GPS همه جای دنیا حتی در دریا و ارتفاعی از کوه وجود دارد، اما مقوله ارسال اطلاعات و پوشش دهی متفاوت است؛ در دریا ایرانسل می‌تواند رومینگ را پشتیبانی کند. هزینه GPRS ایران در کشور عراق از سیم‌کارت زین پایین‌تر است. مشتری ما در عراق از ایرانسل استفاده می‌کند.»

شیران در پاسخ به این سوال که مثلاً برای رسیدن به آلمان باید از ۸ کشور گذشت و آیا ایرانسل همه این ۸ کشور را پوشش می‌دهد، گفت: «می‌توانیم از سیم‌کارت‌های محلی استفاده کنیم یا قابلیت رومینگ سیم‌کارت را فعال کنیم تا در طول مسیر امکان ردیابی لحظه‌ای داشته باشیم. ما اول باید مشکلات و راه‌حل‌ها را بشناسیم تا بتوانیم به‌خوبی خدمات ارائه دهیم.»

شیران پاسخ داد: «طرف قرارداد ما در وهله اول سازمان‌ها هستند، اما در مقوله مصرف‌کنندگان خودمالک هم، اپ طراحی شده، نسخه‌ای دارد که با محوریت دیگام ماشین است یعنی خود راننده می‌تواند مثلاً حواسش به زمان تعمیرات یا سرقت خودرو باشد. در خصوص تضمین عملکرد سیستم نیز باید بگویم، برخی موارد تنها به سامانه ما اختصاص پیدا نمی‌کند. باید دست به دست هم بدهیم، پلیس راهور، وزارت راه و شهرسازی و... اگر کمک نکنند، نمی‌توان این سامانه‌ها را پیاده کرد، زیرا خودرو حریم شخصی شما است و ما باید با اجازه شما از این سامانه استفاده کنیم.»

در ادامه، سوال دیگری مطرح شد مبنی بر اینکه اسپانیا استانداردی دارد که بر اساس مسیرهای ترددی که در مناطق مختلف کشور وجود دارد، برنامه‌ریزی‌هایی متفاوتی برای خودروهای صورت می‌گیرد، مثلاً شرکت دلوار افزار در مناطق جنوبی کشور تردد می‌کند و به دلیل بحث گردوغبار مسائل آن با خودروهای متردد در شمال متفاوت است، آیا امکان برنامه‌ریزی‌های مختلف برای محورهای مختلف وجود دارد یا خیر؟

شیران پاسخ داد: «شما می‌گویید آب‌وهوای مناطق را هم باید لحاظ کنید. ما از این موضوع استقبال می‌کنیم. حوزه کاری ما حمل و نقل نیست، بلکه IT است، طبیعتاً به راهنمایی فعالان این حوزه نیاز داریم. اگر نقصی وجود دارد، به این دلیل است که دانش ما تا این حد است و تمایل داریم با

شرکت حمل و نقل است. شما باید به سمت شرکت محوری بروید و شرکت خودش باید به فکر راننده باشد.»

شیران پاسخ داد: «درباره بحث کارفرمایان و صاحبان ناوگان همه این ابزارها در جهت کمک به صاحبان ناوگان است. اگر این ابزارها را نداشته باشند، چگونه می‌توانند هر لحظه ناوگان خود را کنترل کنند. ما به آنها ابزاری داده‌ایم تا وضعیت خودرو، میزان سوخت و بار و رفتار راننده را ارزیابی کنند.»

در ادامه شهریار کیوانی، از شرکت سندباد بحری خاطر نشان کرد: «در کشورهای اروپایی حتی ترکیه ناوگان تحت کنترل شرکت حمل و نقل بین‌المللی هستند در حالی که در ایران فقط ۱۵ درصد شرکت‌ها مالک ناوگان هستند؛ بنابراین اگر راننده‌ها مخاطبان شما بودند بهتر می‌پذیرفتند. مساله بعدی به فرهنگ‌سازی در این صنعت برمی‌گردد و اینکه اغلب رانندگان نمی‌خواهند کسی بداند که کجا هستند، کجا تند یا آرام رفته‌اند و یا درباره اضافه تناژ و سوخت اطلاعاتی به کسی بدهند.»

او افزود: «سوال من این است که محصولات شما از چه تضمین‌هایی برخوردارند. سال گذشته، در همایش بین‌المللی ابرو در عمان یکی از موارد مطرح شده، این بود که برای استفاده از چنین زیرساخت‌هایی تضمین‌های اجرایی زیادی وجود دارد؛ حتی شرکت‌های فورواردر بین‌المللی که این پوشش را ارائه می‌دهند، تمهیدنامه‌هایی دارند که سرویسشان نباید در طول ۲۰۰ کیلومتر خدشه‌دار شود.»



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



میرناصر بوذری
۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴
@Bimezendegypasargad

ورود معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری
به حوزه حمل و نقل هوشمند

حلقه وصل!

وظایف ستاد توسعه فناوری فضایی
و حمل و نقل پیشرفته چیست؟

معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در سودای دستیابی به حمل و نقل هوشمند، از سال گذشته، ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل و نقل پیشرفته را با ادغام بخش‌های مرتبط با فناوری مرکز ملی فضایی و ستادهای توسعه فناوری صنایع دانش‌بنیان هوایی و دریایی تشکیل داده است. شهاب خدامرادی، مسئول حمل و نقل هوشمند این ستاد از چرایی و چگونگی تشکیل این ستاد تا اقدامات و اهداف آن سخن می‌گوید، اما تعیین وضعیت دقیق از موقعیت و اقدامات موثر در حوزه حمل و نقل هوشمند را به تدوین نقشه راه حمل و نقل پیشرفته در کشور منوط می‌داند.

ستاد توسعه فناوری فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته وظیفه دارد ظرفیت شرکت‌ها را به مناسب‌ترین روش به بهره‌برداران معرفی کند، همچنین اعطای تسهیلات به خریداران، اخذ مجوزهای صادراتی و ارتقای سطح کیفی محصولات، از دیگر حمایت‌های ستاد از موسسات دانش‌بنیان محسوب می‌شود

یکی دیگر از اقدامات ستاد، توسعه بازار برای فعالان این صنعت در بخش خصوصی است که برای دستیابی به این منظور باید نیازهایی را که در سطح ملی وجود دارد شناسایی کرده و به استفاده از ظرفیت‌های داخل کشور متمایل کنیم

بیایند؛ مثلاً در حوزه مترو، بومی‌سازی فناوری مترو یکی از وظایفی پیش‌بینی شده در برنامه ششم توسعه است زیرا ما واگن‌ها را از خارج وارد می‌کنیم، در حالی که برای توسعه مترو به شهرهای دیگر بهتر آن است که خودمان به این فناوری دست یابیم و به‌صورت بومی واگن تولید کنیم.

برای تحقق این مهم، پروژه‌ای با تفاهم معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، صندوق نوآوری و شکوفایی، شهرداری تهران (مترو) و واگن‌سازی‌های اصلی کشور کلید خورد.

در دیگر زمینه‌ها مانند برقی‌سازی ناوگان و فناوری‌های کوچک‌تر نیز پروژه‌هایی در دست بررسی و اقدام است.

یکی دیگر از اقدامات ستاد، توسعه بازار برای فعالان این صنعت در بخش خصوصی است که برای دستیابی به این منظور باید نیازهایی را که در سطح ملی وجود دارد شناسایی کرده و به استفاده از ظرفیت‌های داخل کشور متمایل کنیم. علاوه بر آن باید ظرفیت صادراتی برای محصولات آنها ایجاد و با اخذ استانداردهای بین‌المللی، راه رسیدن به بازارهای بین‌المللی را برای شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی باز کرد.

در این راستا، ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته با بهره‌برداران مختلف این حوزه اعم از وزارت راه و شهرسازی، سازمان راه‌آهن، شرکت راه‌آهن، شرکت فرودگاه‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت حمل‌ونقل و وزارت راه، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و... تفاهم‌نامه منعقد کرده و جلسات متعدد و مداوم برگزار می‌کند تا بتواند به نیازسنجی برسد.

یکی از اقدامات ما در همین زمینه، تفاهم‌نامه با شهرداری در راستای راه‌اندازی مرکز تحقیقات حوزه هوشمندسازی است. در ذیل مجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز با سازمان گسترش و نوسازی صنایع و سازمان مدیریت صنعتی همکاری داریم تا بتوانیم نیازهای شرکت‌های خودروسازی را به بازاری برای شرکت‌های دانش‌بنیان تبدیل کنیم.

از طرف دیگر باید حمایت مالی و تشویقی وجود داشته باشد؛ بنابراین یک سری تسهیلات و وام به خریداران این حوزه در معاونت وجود دارد که ما سعی داریم به آنها جهت‌دهی کنیم.

ترابران: ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته چه زمانی و با چه هدفی شکل گرفت؟

■ با توجه به اهمیت بحث هوشمندسازی در مقوله حمل‌ونقل، ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته ذیل معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در قالب شش گروه فضایی، هوایی، دریایی، ریلی، خودرویی و مکان‌محور تشکیل شده است که به شناسایی و رفع گلوگاه‌های فناوری، سیاست‌گذاری و رصد جایگاه کشور در گروه‌های نامبرده می‌پردازد.

در عین حال، اگرچه این ستاد یکی از متولیان حمل‌ونقل محسوب می‌شود که همه مدهای حمل‌ونقلی را با هدف یکپارچه‌سازی و ایجاد هماهنگی بین آنها پوشش می‌دهد، اما به دلیل آنکه همه کشورهای پیشرفته و در حال پیشرفت به سمت توسعه حمل‌ونقل ریل‌پایه (Shift2Rail) پیش می‌روند، ما نیز توسعه حمل‌ریلی را در اولویت قرار داده‌ایم. علاوه بر آن در حوزه خودرو نیز به بحث هوشمندسازی و برقی‌سازی در راستای فعالیت‌های فناورانه توجه کرده‌ایم.

ترابران: از زمانی که این ستاد تشکیل شد چه اقداماتی در خصوص یکپارچه‌سازی شقوق حمل‌ونقلی و همچنین هوشمندسازی انجام داده است؟

■ اقداماتی که در ستاد انجام می‌شود در شش دسته مختلف قرار می‌گیرد. نخستین گام ستاد توسعه فناوری‌های راهبردی بوده است که در هرکدام از ستادهای دیگر معاونت علمی و فناوری نیز انجام شده است. برای این کار باید نقشه راه حوزه حمل‌ونقل پیشرفته و هوشمند را داشته باشیم تا بر اساس آن نقشه گام برداریم و اسناد راهبردی را تکمیل کنیم. اکنون در جریان تهیه و تدوین نقشه راه و اسناد راهبردی و به موازات آن استخراج پروژه‌های اولویت‌دار هستیم

همچنین باید فناوری‌های ضروری این حوزه را شناسایی و برای توسعه آن هماهنگی ملی ایجاد کنیم که قسمتی از آن با حمایت معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری انجام شده، اما برای بخش‌های دیگر باید سازمان‌های همکار، بهره‌بردار و متولی حمل‌ونقل و ... نیز پای کار

بر اساس تحقیقاتی که انجام شده، نیاز مبرمی به ساختار یکپارچه در حوزه حمل و نقل کشور وجود دارد. همچنین به زیرساخت‌هایی نیاز داریم که ارائه‌دهندگان سیستم‌های هوشمند را به تجاری‌سازی ترغیب کند. البته ما کار را آغاز کرده‌ایم، اما تنها پس از تهیه و تدوین نقشه راه می‌توانیم آن را منسجم‌تر و سریع‌تر پیش ببریم

یکی از مشکلاتی که در حوزه هوشمندسازی حمل و نقل وجود دارد این است که محصولات این حوزه، از پروتکل و استاندارد خاصی تبعیت نمی‌کنند؛ گاهی کیفی هستند و گاهی سطح کیفی مناسبی ندارند. ما در نظر داریم به کمک دیگر ارگان‌های ذی‌نفع چنین استانداردی را در کشور تعریف کنیم

علاوه بر این، به دنبال آن هستیم تا از ظرفیت دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی نیز استفاده کنیم. مثلاً در دانشگاه علامه، دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه تهران شتاب‌دهنده‌ها را فعال کرده‌ایم. با دانشگاه علم و صنعت نیز پروژه‌ای در دست انجام داریم.

علاوه بر حمایت ستاد از ایجاد آزمایشگاه‌های پایه در دانشگاه‌ها، برنامه راه‌اندازی «شبکه آزمایشگاهی» معاونت را در دست اجرا داریم. در این شبکه ظرفیت آزمایشگاهی در سطح دانشگاه و صنعت شناسایی و هم‌راستا می‌شوند. یکی دیگر از اقدامات ستاد به حوزه ارتباطات و همکاری‌های بین‌المللی مربوط می‌شود که با توجه به ظرفیتی که معاونت علمی و فناوری به‌عنوان متولی این حوزه دارد، سعی می‌کنیم از ظرفیت‌های بین‌المللی در حوزه‌هایی مانند تامین مالی، تامین بازار، انتقال فناوری و همکاری‌های فناورانه استفاده کنیم.

در نهایت، به دنبال فرهنگ‌سازی و ترویج استفاده از محصولات دانش‌بنیان هستیم. تاکنون رویدادهای ترویجی از جمله مسابقات دانشجویی و دانش‌آموزی را در چند حوزه برگزار کرده‌ایم که خروجی آنها تیم‌هایی هستند که وارد مباحث فناورانه می‌شوند، مثلاً در مسابقات «کن‌ست» یک تیم ماهر تشکیل شد که اکنون ادعای ماهواره‌سازی می‌کنند

ترابران: بیشترین فعالیتی که در کشور برای هوشمندسازی حمل و نقل شده است، مربوط به کدامیک از مدهای حمل و نقل بوده است؟
 ■ در تمام شقوق حمل و نقل، فعالیت‌های قابل توجهی در راستای هوشمندسازی صورت گرفته، اما مانند سایر نقاط جهان، در کشور ما نیز اغلب فعالیت‌هایی که انجام شده است، به حوزه جاده‌ای و خودرویی مربوط می‌شود که در حمل و نقل درون‌شهری با نصب دوربین‌های هوشمند ثبت تخلف، چهارراه هوشمند، معابر و پارکینگ‌های هوشمند و در حوزه برون‌شهری هم با نصب دوربین‌های هوشمند برای ثبت تخلفات و سرعت و همچنین اخذ عوارض هوشمند نمود یافته است.

یکی از دلایلی که باعث شده تا گام‌هایی که برای هوشمندی برداشته می‌شود در حوزه

جاده‌ای و خودرویی بیشتر از دیگر حوزه‌ها باشد، تعداد بیشتر ناوگان، رانندگان و کاربران این حوزه نسبت به سایر مدهای حمل و نقلی است. علاوه بر این، با توجه به ضوابط قوی و محکمی که در سایر مدها (به‌دلیل حجم بالای بار و مسافری که در هر سفر جابه‌جا می‌کند و حساسیت بالا در برقراری امنیت آنها) وجود دارد، قوانین و استانداردها به راحتی اجازه تغییر در این مدها را نمی‌دهد.

با این وجود، هوشمندسازی زیرساخت‌ها، خدمات هوشمند در بخش بار و مسافر، تعمیر و نگهداری هوشمند و موقعیت‌یابی هوشمند، از جمله سرفصل‌های مشترک در میان تمامی مدهای حمل و نقلی است.

ترابران: آیا ارزیابی از سطح هوشمندسازی حمل و نقل در ایران دارید؟

■ برای این‌که بتوانیم وضعیت دقیقی از موقعیت و اقدامات موثر در حوزه حمل و نقل هوشمند ارائه دهیم به همان نقشه راه که در ابتدا به آن اشاره کردم، نیاز داریم تا بتوانیم طبق برنامه و گام‌هایی که در آن نقشه مشخص شده، اقدامات انجام شده را بسنجیم و ترسیم کنیم که در کدام نقطه قرار داریم و به کجا می‌خواهیم برسیم. همانطور که گفتیم، ستاد در حال تهیه و تدوین این نقشه راه است، اما به هر حال در زمینه حمل و نقل هوشمند در نقطه صفر نیستیم.

بر اساس مطالعات و تحقیقاتی که انجام شده است نیاز مبرمی به ساختار یکپارچه در حوزه حمل و نقل و پیاده‌سازی آن داریم. همچنین به زیرساخت‌هایی نیاز داریم که ارائه‌دهندگان سیستم‌های هوشمند را به تجاری‌سازی ترغیب کند. البته ما کار را آغاز کرده‌ایم، اما پس از تهیه و تدوین نقشه راه می‌توانیم این کار را به صورت منسجم‌تر و سریع‌تر پیش ببریم.

ترابران: ستاد شما چه نوع حمایت‌هایی را از شرکت‌های دانش‌بنیان دارد؟

■ ستاد، بازار و نیازهای داخل کشور را احصا می‌کند و بهره‌برداران محصولات دانش‌بنیان را با توجه به نیازشان به سمت محصولات شرکت‌های دانش‌بنیان سوق می‌دهد. به بیان دیگر، ما برای شرکت‌های دانش‌بنیان بازارسازی می‌کنیم. وظیفه ستاد به‌عنوان معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری این است که ظرفیت شرکت‌ها را به بهترین

بازار عرضه می‌شوند، گاهی اوقات سطح کیفی مناسبی دارند و گاه از کیفیت خوبی برخوردار نیستند و چون فعلا استاندارد خاصی در این زمینه وجود ندارد، بعضی اوقات نسبت به محصولات داخلی، ذهنیت منفی ایجاد می‌شود و بهره‌بردار رغبتی به استفاده از آنها از خود نشان نمی‌دهد. اگر مرجعی وجود داشته باشد که مطابق با استاندارد خاصی برای محصولات گواهی انطباق صادر کند هم بهره‌بردار با خاطری آسوده از آن محصول استفاده می‌کند و هم امکان سوءاستفاده از بین می‌رود؛ بنابراین ما در نظر داریم به کمک دیگر ارگان‌ها چنین استانداردی را تعریف کنیم تا محصولات دانش‌بنیان مطابق با آن استاندارد تولید و با اخذ آن استاندارد به‌راحتی وارد بازار شوند. **ترابران: آیا بودجه‌ای که به معاونت فناوری ریاست جمهوری و ستادها اختصاص می‌یابد کافی است؟ برای رفع مشکلات بودجه‌ای چه راهکارهایی در نظر دارید؟**

■ حوزه حمل‌ونقل حوزه خاصی است و ما با فناوری‌های سیستمی زمانبر و بودجه‌بر مواجه هستیم. به همین دلیل با توجه به مشکلات بودجه‌ای، نمی‌توانیم همه اهداف را در راس امور دنبال کنیم، بنابراین مجبوریم ظرفیت نهادهای دیگر را هم هماهنگ و همراه کنیم. در واقع، به معنای دقیق کلمه، کار ستادی انجام می‌دهیم.

ترابران: همکاری وزارت راه و سازمان‌های تابعه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

■ تاکنون همکاری‌ها در قالب تفاهم‌نامه، بازدید و برگزاری جلسات و نشست‌ها بوده که امیدواریم با همکاری سایر ارگان‌ها به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم.

و مناسب‌ترین روش به بهره‌بردار معرفی کند، زیرا زمانی که بهره‌بردار دریابد نه تنها محصول داخلی از حیث کیفیت چیزی از محصولات وارداتی کم ندارد، بلکه گاهی کیفی‌تر و ارزان‌تر هم هست.

همچنین اختصاص تسهیلات به خریداران، اخذ مجوزهای صادراتی، ارتقای سطح کیفی محصولات و رقابت‌پذیر شدن آنها از دیگر حمایت‌های ستاد از شرکت‌های دانش‌بنیان است.

ترابران: چه مشکلاتی در زمینه هوشمندسازی حمل‌ونقل وجود دارد؟

■ یکی از مشکلات اصلی این است که محصولات حوزه حمل‌ونقل هوشمند از پروتکل استاندارد خاصی تبعیت نمی‌کند و زیرساخت استانداردسازی این محصولات خلا دارد. محصولاتی که در این حوزه به

مراسم اختتامیه دومین دوره جشنواره فرهنگی امین‌الضرب با حضور اعضای هیات‌ریسه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران و معاونت مطبوعاتی و اطلاع‌رسانی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی برگزار و طی آن خبرنگاران برتر معرفی شدند.

مسعود خوانساری رییس اتاق بازرگانی تهران در مراسم اختتامیه دومین جشنواره فرهنگی امین‌الضرب گفت: «قصد ما از برگزاری جشنواره فرهنگی امین‌الضرب نیز آن است تا از همه کسانی که در عرصه‌های خبری آثار برتری دارند قدردانی کنیم، زیرا قلم آنها در روشننگری جامعه بسیار موثر است.» در ادامه نفرات برگزیده در حوزه‌های مختلف خبری از جمله گزارش، تحلیل، مصاحبه، خبر، عکس و ... معرفی شدند. در این جشنواره، **بهاره بوذری** خبرنگار ماهنامه ترابران، برای تیتراژ «راه؛ بی راهبرد» رتبه برتر این جشنواره را در بخش تیتراژ کسب کرد.

در بخش گزارش توصیفی، مریم خباز از روزنامه جام‌جم، رتبه اول؛ الناز محمدی از ماهنامه اندیشه پویا، رتبه دوم؛ یزدان مرادی، از روزنامه سازندگی، رتبه سوم را کسب کردند. در بخش گزارش خبری-تحلیلی، مریم شکرانی از روزنامه شهروند، متین‌دخت والی‌نژاد از روزنامه سازندگی و سمیه سایش از سایت تجارت نیوز، حائز رتبه‌های اول تا سوم شدند.

پیام عابدی از خبرنگاری ایلنا، فرشته فریادرس از روزنامه اعتماد و الهام زرقانی از ماهنامه صنعت حمل‌ونقل، نفرات برتر در بخش مصاحبه بودند.

در بخش یادداشت، ابراهیم علیزاده از سایت تجارت نیوز، رتبه اول و سروش صاحب‌فصول از روزنامه جمهوری اسلامی، رتبه دوم را کسب کردند.

همچنین در این جشنواره از غلامرضا بهرامی، خبرنگار خبرگزاری صدا و سیما و میلاد حاتمی و علیرضا جعفری از تجارت نیوز نیز تقدیر شد.

خبرنگار ترابران برگزیده دومین جشنواره فرهنگی امین‌الضرب



در منطقه آزاد ماکو انجام شد

برگزاری نخستین میز ملی لجستیک ایران

تیرماه امسال نخستین میز ملی لجستیک ایران با هدف معرفی ظرفیت‌های لجستیکی میزبان به فعالان و دست‌اندرکاران لجستیکی کشور و فراهم ساختن محیطی تخصصی برای بحث و تبادل نظر فعالان و مسئولان محلی و ملی در راستای تمرکززدایی از صنعت لجستیک کشور در منطقه آزاد ماکو با حضور جمعی از مسئولان دولتی و فعالان بخش خصوصی برگزار و وعده داده شد از این پس، میز لجستیک هر ماه در یکی از مراکز لجستیکی کشور برگزار شود.

در نخستین میز ملی لجستیک ایران، شهرام آدم‌نژاد، معاون حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی از اهمیت کم لجستیک در ایران یاد و اظهار کرد: «لجستیک و زنجیره تامین همچنان به روش سنتی و حتی به روش‌های نادرستی مدیریت می‌شود.»

او اظهار داشت: «آنچه امروزه امنیت اقتصادی و اجتماعی کشورها را بیش از هر عامل دیگری تضمین می‌کند، داشتن نقش و سهم در تجارت بین‌الملل و زنجیره‌های تامین جهانی است و لجستیک، مهم‌ترین مرکب این استراتژی است و توجه به این اصل مهم، موجب به وجود آمدن ستاد لجستیک مراکز کشور در سال ۹۷ و تصویب سند آمایش مراکز لجستیک محلی برای توجه بیشتر به همگرایی بازیگران اصلی لجستیک کشور؛ چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی شد.»

وی با بیان اینکه مؤسسه PWC در مطالعه‌ای که به پیش‌بینی وضعیت لجستیک جهان در سال ۲۰۳۰ پرداخته، به مسیر توسعه کشورهای در حال توسعه و اقتصادهای نوظهور اشاره کرده است، افزود: «در این راستا، صدها خبره و فعال لجستیک در جهان الزاماتی را برای این کشورها عنوان کرده‌اند تا بتوانند تا سال ۲۰۳۰ در این صنعت به شکوفایی دست یابند.»

او با بیان اینکه براساس گزارش ITF، کشورهای OECD به طور متوسط یک تا دو درصد از تولید ناخالص داخلی خود را صرف توسعه زیرساخت‌های داخلی مرتبط با لجستیک می‌کنند، گفت: «طبق آمار OECD، کشورهای نظیر گرجستان، آذربایجان و ترکیه که رقبای منطقه‌ای ما در کریدورهای بین‌المللی هستند به ترتیب ۲/۶، ۱/۵ و ۱/۱ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را به صورت سالیانه در



جای خدمت دادن به بخش خصوصی ایران، در حال دریافت خدمت است.»

به گفته شیخ کبیر، یکی از آفت‌های حوزه لجستیک، تدوین نقشه راه لجستیک کشور به دست افراد غیرمتخصص است.

محمدرضا عبدالرحیمی، معاون برنامه‌ریزی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد با بیان اینکه سهم ۱۲ درصدی صنعت لجستیک در تولید ناخالص جهانی از اهمیت این صنعت حکایت می‌کند، افزود: «۲۵ درصد قیمت کالا به صنعت لجستیک مربوط می‌شود که همین عدد به تنهایی نمایانگر اهمیت مدیریت زنجیره تامین است؛ تا جایی که از لجستیک به‌عنوان یکی از مولفه‌های مهم و ارکان توسعه اقتصادی کشور یاد می‌شود.»

عبدالرحیمی با اشاره به اینکه ما در ایران به این موضوع توجه کافی نداشته و صرفاً به درآمد ترانزیت دلخوش کرده‌ایم، خاطر نشان کرد: «تعامل بخش خصوصی و دولتی در استفاده از شیوه‌های مختلف حمل و نقل و توجه به نقاط تلاقی جریان بار، ظرفیت‌های فراوانی را در برابر مدیریت زنجیره تامین قرار می‌دهد.»

پتانسیل ۳۰ درصدی صرفه‌جویی در هزینه‌های لجستیک

مهندس صفری‌مقدم، مدیرکل دفتر طرح‌های جامع وزارت راه و شهرسازی نیز به افزایش کارایی و بهره‌وری بخش لجستیک و همچنین ایجاد مراکز لجستیک به‌عنوان زنجیره‌های حمل و نقل ترکیبی تاکید کرد: «بر طبق سند آمایش لجستیک کشور که مطالعات آن در سال ۹۷ انجام شده، پتانسیل صرفه‌جویی در هزینه‌های لجستیک کشور ۳۰ درصد است که شامل هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم این صنعت می‌شود.»

او با اشاره به اینکه استفاده از روش‌ها و ابزارهای به‌روز در حمل و نقل ترکیبی در کنار وجود زیرساخت‌های لجستیک می‌تواند باعث تسهیل و تسریع در لجستیک کشور شود، گفت: «علاوه بر این، دولت باید از پیچیدگی‌های ثبت شرکت لجستیک بکاهد تا زیرساخت‌های اداری برای ثبت شرکت آسان‌تر شود.»

کرد و افزود: «ضعف مدیریت منسجم در جریان اطلاعات، جریان کالا و جریان مالی مرتبط با کالا موجب افزایش قیمت و ایجاد نارضایتی در مشتریان می‌شود.»

او بیان کرد: «در صورت وجود مدیریت صحیح در جریانات نامبرده می‌توان بر کمبود کالا و یا افزایش قیمت غلبه کرد.»

به عقیده دودانگه؛ توجه به زیرساخت‌های لجستیکی کشور امری مهم در راستای کاهش ضایعات محصولات است که مسئله ملی تلقی می‌شود و باید در راستای آن اهتمام ورزید.

فقدان تجهیزات در ۱۴۰ گمرک

مصطفی آیتی، معاون مدیرکل دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک و نماینده ایران در ایرو (IRO) و (TIR) سخنران دیگر این رویداد بود و با بیان اینکه مشکلات لجستیکی در ایران شناسایی شده‌اند، اظهار کرد: «با این وجود متأسفانه طراحی و برنامه‌ریزی‌های انجام شده در راستای حل مشکلات به ثمر نمی‌رسد و در نهایت منجر به نتایج مثبت در اقتصاد نمی‌شود.»

او خاطر نشان کرد: «گمرک زنجیره جدانشدنی در صنعت لجستیک و زنجیره تامین است بنابراین دیگر نباید از گمرک صرفاً انتظار جمع‌آوری درآمد و حمایت از اقتصاد ملی را داشت، بلکه باید بر بخش امنیت و تسهیل در زنجیره تامین تاکید کرد.»

آیتی با بیان اینکه قوانین پیچیده و متناقض نبود تجهیزات در ۱۴۰ گمرک فعال در کشور مانع آن می‌شود که گمرک نقش تسهیل‌کننده خود را در لجستیک و زنجیره تامین ایفا کند، تصریح کرد: «همکاری و هماهنگی میان ارگان‌های دولتی و توجه به حسابرسی‌های پس از ترخیص جزو عوامل موثر بر تغییرات مثبت در اقتصاد کشور هستند.»

ردپای غیرمتخصصان در تدوین نقشه راه لجستیک

مهندس محمدرضا شیخ کبیر، دبیر انجمن لجستیک نیز نبود آمار و یا در دسترس نبودن آن را از مشکلات اساسی ایران اعلام کرد و افزود: «جای خدمات‌دهنده و خدمات‌گیرنده در کشور ما تغییر کرده و بخش دولتی به

بخش زیرساخت لجستیک، سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ در حالی که طبق گزارش کمیسیون اروپا، سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک یک کشور، بین ۳ تا ۸ برابر هزینه سرمایه‌گذاری، روی تولید ناخالص داخلی تاثیر دارد.»

معاون حمل و نقل وزیر راه تصریح کرد: «با توجه به تغییر الگوی تجارت در سال‌های اخیر و اقتصادهای نوظهور در جهان مانند؛ اندونزی و هند ضرورت تعیین نقش مناطق آزاد ایران در زنجیره تامین جهانی و همچنین نقش آفرینی آنها در کریدورهای ترانزیتی و تجارتی بیش از پیش احساس می‌شود.»

این مقام مسئول در وزارت راه، با تاکید بر سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و با نگاه کاربر محور، به عنوان کلید موفقیت هریک از مراکز لجستیکی بیان داشت: «در این راستا شناخت نیازهای کاربران و مشتریان بالقوه هر منطقه و استفاده از تجارب شرکت‌های بین‌المللی به منظور رفع مشکلات، ضرورتی انکارناشدنی است.»

وی افزود: «براساس گزارش سازمان ملل، تجربه کشورهای آسیایی نشان می‌دهد بیش از ۵۰ درصد شرکت‌های لجستیک بین‌المللی که وارد مجموعه‌های لجستیکی کشورها می‌شوند در طول زمان بسیاری از خدمات ارزش افزوده مربوط به تولید را نیز به آن کشورها انتقال می‌دهند و موجب رشد اشتغال و همچنین سرمایه‌گذاری‌های جدید در کشورهای مقصد می‌شوند.»

آدم نژاد تصریح کرد: اما این شرکت‌ها برای ارائه خدمات لجستیکی خود علاوه بر مقررات تسهیل‌کننده، نیازمند زیرساخت‌های لجستیکی نیز هستند که در سند آمایش مراکز لجستیک کشور، مناطق آزاد ماکو، ارس، اروند و شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) به طور خاص و پهنه‌های دارای منطقه آزاد مانند چابهار به عنوان نقاط دارای پتانسیل قابل توجه برای ایجاد مرکز لجستیک شناخته شده‌اند.»

محمود دودانگه، رئیس کمیته بازرگانی و تجارت مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز در ادامه نبود قیمت‌گذاری مناسب و منسجم را یکی از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار بر کمبود سرمایه‌گذاری‌ها در این حوزه اعلام

واقعیت‌گریزی در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل ریلی

افسانه قطار بومی!

سعید قصابیان

شهردار تهران اوایل تیرماه از بومی‌سازی یک رام قطار سخن گفته که این روزها قرارداد ساخت آن بین شهرداری و معاونت علمی ریاست جمهوری منعقد شده است. از او نقل شده که گرچه در حال حاضر ۷۰ درصد واگن‌های مترو توسط شرکت واگن‌سازی تامین می‌شود، اما ۳۴ درصد واگن‌های مترو در کشور بومی‌سازی شده است. در خبر دیگری، مدیرعامل راه‌آهن، اعلام کرده که با وزارت صمت به منظور حمایت از تولید داخل در بخش ریلی و صنایع وابسته آن به توافق رسیده‌اند. به گفته او هدف این است که از استفاده نمونه‌های خارجی که توان تولید داخل در مورد آنها وجود دارد ممانعت شود. ایشان این خبر را هم داده که تفاهم‌نامه‌ای دو هزار میلیارد تومانی بین وزارت راه و سازمان برنامه و بودجه در اواخر سال ۹۷ منعقد شده و بخش اول اعتبار نیز تخصیص یافته است. هم‌زمان با هفتمین نمایشگاه ریلی (خرداد ۹۸) مدیرعامل مترو تهران نیز با اشاره به حضور وزرای صمت و کشور در بازدید از واگن‌سازی تهران به همراه معاون اول رئیس‌جمهور اعلام کرد: «اقدامات جامعی در حمایت از ساخت قطار ملی در داخل کشور در حال شکل‌گیری است؛ قطاری که کاملاً ساخت داخل باشد.»

حال که همه مسئولین از شرایط خاص اقتصادی کشور سخن می‌گویند (که منظورشان تحریم است) و بلافاصله از بومی‌سازی و داخلی‌سازی دم می‌زنند باید پرسید منظور از بومی‌سازی چیست؟

منظور از قطاری که کاملاً ساخت داخل باشد، چیست؟ آیا این کار لزومی دارد؟ اگر امکان ساخت برخی قطعات در داخل وجود داشته، اما اقتصادی نباشد، چه باید کرد؟ آیا علت توفیق اغلب شرکت‌های معظم ناوگان ریلی آن است که همه قطعات را خود تولید می‌کنند؟

زیمنس تقریباً جز شاسی لکوموتیو و شاسی بوژی و تجهیزات برق و کنترل (که تخصص اصلی این شرکت است) چیزی را خود تولید نمی‌کند و زیرمجموعه‌های دیگر مثل موتور دیزل، ژنراتور، تراکشن موتور، چرخ، محور، گیربکس و قلاب، تامپون و ترمز، ساخت خود زیمنس نیستند

برخلاف تولید ناوگان، تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی:

- یک فعالیت اجتناب‌ناپذیر است.
- باید در همه طول عمر ناوگان تداوم یابد و لذا سهم بزرگ‌تری از هزینه چرخه عمر ناوگان را به خود اختصاص می‌دهد.
- دانش فنی آن الزاماً در اختیار تولیدکننده ناوگان نیست و می‌تواند توسط شرکتی که به آن اقدام می‌کند، تولید و پتنت شود.
بنابراین ترجیح دارد که فرآیند داخلی‌سازی از نیازهای خط تعمیر و دپو شروع شود. این رویکردی است که به اقتصادی کردن بهره‌برداری از ناوگان منجر می‌شود.

از سوی دیگر باید توجه کرد که بین ساخت ناوگان و قطعه‌سازی تفاوت ماهوی وجود دارد. این‌ها دو حرفه و مهارت مستقل از هم هستند. توان ساخت ناوگان (لکوموتیو، واگن، ترنست و...) جمع جبری توان ساخت تک‌تک قطعات آن نیست. ناوگان‌سازی چیزی فراتر از تولید قطعات آن است. دانش فنی طراحی ناوگان یک چیز است و دانش فنی تولید هر قطعه / مجموعه چیز دیگر.

اگر همه سازندگان قطعات ناوگان دور هم جمع شوند، هیچ کدامشان توان تولید ناوگان ندارند و البته هرگز مدعی چنین چیزی هم نیستند. در حال حاضر قطعه‌سازان بسیاری در کشور فعالیت می‌کنند که مهارت بسیار زیادی در روش‌های مختلف تولید دارند، اما دانش طراحی ناوگان مقوله دیگری است که عموماً در دسترس شرکت‌های ایرانی قرار ندارد و به همین دلیل است که تولید ناوگان اغلب تحت لیسانس انجام می‌شود؛ لکوموتیو ایران سفیر و ترنست پردیس تحت لیسانس زیمنس تولید شده‌اند؛ ریل‌باس‌ها تحت لیسانس روت‌م کره در شرکت ایریکو تولید شده‌اند؛ شرکت واگن‌سازی تهران تحت لیسانس یک شرکت چینی و پلور سبز تحت لیسانس یک شرکت رومانیایی و واگن پارس تحت لیسانس یک شرکت اتریشی (قبل از انقلاب) و واگن کوثر تحت لیسانس یک شرکت روسی اقدام به تولید واگن مترو و واگن مسافری و باری کرده‌اند.

حتی اگر همه قطعات ناوگان ساخت داخل بشود با دانش فنی ساخت ناوگان چه

منظور از قطاری که کاملاً ساخت داخل باشد، چیست؟ آیا اصلاً لزومی دارد که این قطار کاملاً ساخت داخل باشد؟ آیا منظور این است که هر چه قابل ساخت در داخل است از بیرون تأمین نشود؟ اگر ساخت داخل برخی قطعات و مجموعه‌ها در داخل قابل ساخت، اما اقتصادی نبود، تکلیف چیست؟

آیا علت سردمداری و توفیق شرکت‌های آلستوم و زیمنس و بمباردیه و CRRC و GE و GM و دیگر شرکت‌های معظم در ناوگان ریلی آن است که همه قطعات و زیرمجموعه‌ها را خود تولید می‌کنند؟ چیزی که به عینه می‌توان عکس آن را مشاهده کرد؛ لکوموتیو «ایران سفیر» دم‌دست‌ترین نمونه آن است. زیمنس تقریباً جز شاسی لکوموتیو و شاسی بوژی و تجهیزات برق و کنترل (که تخصص اصلی این شرکت است) چیز دیگری را خود تولید نمی‌کند و موتور دیزل، ژنراتور، تراکشن موتور، چرخ، محور، گیربکس و قلاب، تامپون، ترمز و اکثر بقیه زیرمجموعه‌ها هیچکدام ساخت مجموعه زیمنس نیستند.

اتفاقاً علت سردمداری و توفیق شرکت‌های بزرگ ناوگان ریلی آن است که همه قطعات و زیرمجموعه‌ها را خود تولید نمی‌کنند. آیا بنا داریم خلاف این رویه بین‌المللی شنا کنیم؟ چطور می‌شود توجیه کرد که در دنیایی که تعداد تولیدکنندگان موتور دیزل، یاتاقان و مجموعه چرخ ناوگان ریلی از انگلستان دست‌نچاوز نمی‌کند، این موتور در داخل تولید شود؟ با کدام تیراژ؟ آیا می‌توانیم آن را ارزان‌تر از مشابه خارجی تمام کنیم؟ توان صدورش را داریم؟ همین سوال را می‌توان در مورد بسیاری دیگر از قطعات و زیرمجموعه‌های ناوگان تکرار کرد.

تبصره ۱: گرچه داخلی‌سازی قطعات خط تولید ممکن است به دلیل تیراژ پایین غیراقتصادی تمام شود، اما داخلی‌سازی قطعات و مواد موردنیاز خط تعمیر و دپو (مانند کفشک ترمز، لنت ترمز، سر قلاب، صفحات سایشی، فتر، اتصالات، واشرها، رینگ، روانکارها، خنک‌کننده‌ها و...) به دلیل تیراژ بالا عمده‌تأ اقتصادی است؛ چراکه

چطور می‌شود توجیه کرد در دنیایی که تعداد تولیدکنندگان موتورهای دیزل، یاتاقان، مجموعه چرخ ناوگان ریلی و ... از انگلستان دست تجاوز نمی‌کند، این موتور در داخل تولید شود؟ با کدام تیراژ تولید؟ آیا می‌توانیم آن را ارزان‌تر از مشابه خارجی تمام کنیم؟ آیا توان صادرات این محصول را داریم؟

مسئولان باید افکار عمومی را روشن کنند که هنر ناوگان‌سازی در طراحی و نمونه‌سازی و تست و فراهم آوردن سازوکار تدارک و تولید با قیمت قابل‌رقابت و تداوم تولید، بازاریابی و فروش آن است، حتی اگر یک قطعه آن هم داخلی نباشد

می‌کنیم؟ سهم بزرگی از قیمت ناوگان مربوط به دانش فنی آن است که شرکت خارجی آن را در اختیار دیگران نمی‌گذارد. هیچ کوزه‌گری فوت کوزه‌گری خودش را در معرض رقیب قرار نمی‌دهد. این دانش فروشی نیست، بلکه «اکتسابی» است.

آنچه تاکنون تحت عنوان انتقال تکنولوژی به کشور وارد شده است، دانش فنی تولید بوده است نه دانش فنی طراحی. (ظاهراً کارخانه تولید لکوموتیو زیمنس در مونیخ هیچ تفاوتی با کارخانه لکوموتیو‌سازی داخلی ندارد. هر دو در حداقل فضا تنها خط مونتاژ نهایی ناوگان هستند و هر دو، عمده مجموعه‌ها را از بیرون تأمین می‌کنند. تفاوت این دو شرکت در دانش فنی طراحی ناوگان است. زیمنس بر روی یک پلتفرم انواع لکوموتیو را طراحی و تولید و عرضه می‌کند، اما شرکت ایرانی بدون مجوز شرکت صاحب تکنولوژی نمی‌تواند تغییری در پروسه تولید بدهد چه رسد به تغییر طراحی؛ مگر آنکه نخواهد تحت لیسانس تولید کند.)

تولید تحت لیسانس یک شرکت خارجی - تا وقتی که ناوگان‌ساز توان فروش آن محصول را در بازار داشته باشد - هیچ اشکالی ندارد، اما شرط اول ساخت ناوگان (مثل هر حرفه دیگر) این است که یک فعالیت سودده باشد و سرمایه‌گذاری انجام شده با نرخ جذاب برگردد و این اتفاقی است که امروز در ناوگان‌سازی کشور رخ نمی‌دهد.

ناوگان‌سازان کشور با کمتر از نصف ظرفیت در حال کار هستند، بدهی انباشته دارند و خطر تعطیلی برخی از آنها را تهدید می‌کند (بگذریم از اینکه معلوم نیست وزارت صمت براساس کدام محاسبه به این همه ناوگان‌ساز مجوز فعالیت داده، بدون آنکه به بازار این حرفه و میزان تقاضا توجه کرده باشد).

رفتن به دنبال تولید ۱۰۰ درصد قطعات در داخل گم کردن راه است. تابع هدف باید سودده کردن حرفه ناوگان‌سازی باشد.

شرکت حمل ریلی و شرکت ناوگان‌ساز باید بتواند خدماتش / محصولش را با سود بفروشد و از نظر اقتصادی روی پای خودش بایستد؛ نه اینکه ملتمس ارز ۴ هزار تومانی باشد و برای گرفتن سوبسیدهای معوق از

دولت قطارها را بخواباند (رجوع کنید به خبری تحت عنوان «حذف فروش بلیت قطارهای حومه‌ای در گام بعدی» به تاریخ ۱۳۹۷/۱۰/۱۶).

مسئولان محترم به جای آنکه در محضر افکار عمومی تأکید کنند که همه قطعات قطار بومی الزاماً باید ساخت داخل باشد، باید افکار عمومی را روشن کنند که اتفاقاً برعکس، هیچ لزومی ندارد که ۱۰۰ درصد قطعات یک ناوگان ساخت داخل باشد.

هنر ناوگان‌سازی در طراحی و نمونه‌سازی و تست و فراهم آوردن سازوکار تدارک و تولید با قیمت قابل‌رقابت و تداوم تولید (بازاریابی) و فروش آن است، حتی اگر یک قطعه آن هم داخلی نباشد.

اینکه چند درصد قطعات یک ماشین داخلی باشد بستگی به شرایط و آمادگی قطعه‌سازان داخلی دارد. بدیهی است هر قطعه‌سازی که بتواند قطعه مورد نیاز ناوگان‌ساز را با شرایط مناسب تأمین کند در وندور ناوگان‌ساز قرار می‌گیرد. قطعه‌ساز و ناوگان‌ساز برای اینکه به هم برسند نیازی به دخالت دولتمردان ندارند. ناوگان‌ساز بهتر از هر دولتمردی می‌داند که اگر قطعه‌ساز داخلی نیازش را تأمین کند، نباید به سمت واردات برود. حمایت از قطعه‌سازان این نیست که ناوگان‌ساز را مجبور کنیم قطعه‌گران‌تر را به بهانه داخلی بودن خریداری کند. حمایت این نیست که واحدهای مصرف‌کننده را موظف کنیم که از محصولات داخلی استفاده کنند (گفت‌وگوی وزیر صمت با هفته‌نامه حمل‌ونقل به تاریخ ۱۰ تیر ماه).

اگر دولت می‌خواهد حمایت کند باید فکری به حال اقتصاد حمل‌ونقل ریلی بکند. امروز کاسبی در حمل‌ونقل ریلی و به تبع آن تولید ناوگان ریلی ضرر می‌دهد. حتی اگر آقای جهانگیری به قول خودش مبنی بر تأمین منابع برای ساخت واگن (مترو) عمل کند؛ حتی اگر ۲۰۰۰ میلیارد تومان را به شرکت‌های حمل‌ونقل دادیم که با ضمانت وزارت راه بروند و از بانک عامل تسهیلات بگیرند؛ حتی اگر ناوگان‌ساز بدهکار به این پول ناخنک نزند و خرج دیگر بدهی‌های خود نکند و آن را صرفاً به پروژه کارفرمایش اختصاص دهد و واگن به‌موقع تحویل و در

رفتن به دنبال تولید ۱۰۰ درصد قطعات در داخل گم کردن راه است. هدف اصلی باید سودآوری حرفه ناوگان سازی باشد. شرکت حمل ریلی و شرکت ناوگان ساز باید از نظر اقتصادی روی پای خودش بایستد نه اینکه ملتمس ارز ۴۰۰۰ تومانی باشد

گرچه داخلی سازی قطعات خط تولید ممکن است به دلیل تیراژ پایین آنها غیراقتصادی تمام شود، اما داخلی سازی قطعات و مواد لازم مربوط به خطوط تعمیر و دپو به دلیل تیراژ بالا عمداً اقتصادی خواهد بود

ریلی ۹۸ عرضه شد. هنر «مپنا لکوموتیو» داخلی سازی همه قطعات لکوموتیو نیست. هنر مپنا تغییر و بهینه سازی یک لکوموتیو پایه برای برآورد نیازهای امروز مشتری ایرانی است (از جمله این بهینه سازی ها آن است که بوژی این لکوموتیو را از نوع ریختگی به ورقکاری تغییر دهد).

تداوم این راه ما را به کسب «دانش فنی طراحی لکوموتیو» خواهد رساند. این چیزی است که شرکت صاحب تکنولوژی خارجی هرگز به ما نخواهد فروخت.

در اینجا البته می توان این سوال را از مسئولان محترم پرسید که توان تولید در داخل که یک شبه اتفاق نمی افتد، چرا تاکنون سراغ تولیدکنندگان توانمند نرفته ایم؟ آنها که بعد از اردیبهشت ۹۷ و ۱۳ آبان ۹۷ توانمند نشده اند. چرا تا حالا به آنها بی توجهی کرده ایم؟ آیا غیر از این است که پتانسیل های زیادی در کشور به تدریج و با پشتیبانی سرمایه ملی شکل گرفته، اما به آنها میدان داده نشده است؟

نمی شود وقتی درب واردات باز است، به تولیدکنندگان بی مهتری کرد و به بهانه پایین آوردن قیمت، با صدور مجوز واردات، آنها را به خاک سیاه نشاند ولی در فردای تحریم ها ناگهان به یاد آنها افتاد و پشت میکروفن ها از آنها تقدیر کرد. چه تضمینی هست که اگر فردا تحریم ها برداشته شد، باز هم اینها به فراموشی سپرده نشوند و دوباره به مناسبات قبل از تحریم برنگردیم؟

خلاصه اینکه می بایست مفهوم «بومی سازی» را درست، عملی و واقع بینانه برای افکار عمومی معنی کنیم.

سرویس قرار بگیرد، وقتی قیمت بلیت مترو یکدهم قیمت تمام شده به مسافر فروخته می شود و قیمت بلیت قطارهای بین شهری در حداقل خود نگه داشته شده است چطور انتظار داریم اقتصاد مسافرکشی ریلی بچرخد و درآمد کسب کند و قسط وام را بپردازد؟ تعجبی ندارد که سیستم بانکی به فعالان بخش ریلی روی خوش نشان نمی دهد. نقش دولت این است که فضای کسب و کار مسافرکشی و بارکشی ریلی را سودده و تسهیل کند.

تبصره ۲: وزیر صمت البته بازسازی واگن را هم در برنامه ۹۸ خود جای داده است (تولید و بازسازی ۱۳۱۰۰ واگن در افق یکساله و ۴۰ هزار دستگاه واگن در افق سه ساله). یکی از فعالیت های واجب برای ناوگان سازان راه اندازی خط بازسازی ناوگان در کنار خط تولید ناوگان جدید است. این فعالیت:

- به جبران ظرفیت خالی این کارخانجات کمک می کند.

- فعالیتی است که برای شرکت ها آورده دانش فنی دارد.
- فعالیتی است در جهت صیانت از سرمایه های ملی و از نیاز به ناوگان نو کم می کند.

مپنا لکوموتیو در این راستا پیشتاز است و در تیرماه ۹۸، اولین از پنجاه دستگاه لکوموتیو آلستوم بازسازی شده را به راه آهن تحویل داد. این عدد تا پایان سال ۹۸ به ده خواهد رسید. بومی سازی این نیست که همه قطعات را در داخل بسازیم. بومی سازی این است که شرکت ناوگان ساز ایرانی به دانش طراحی و تولید ناوگان دست پیدا کنند. تلاشی که در مپنا لکوموتیو شروع شده و اولین محصول آن لکوموتیو MAP24 است که در نمایشگاه

مدیرعامل شرکت توسعه زیربنای حمل و نقل کشور از مشارکت ایران در ساخت خط آهن شلمچه به بصره به طول ۳۲ کیلومتر خبر داد.

خیرالله خادمی افزود: «مسئولیت های مدیران راه آهن ایران و عراق برای اجرای این پروژه مشخص است و بعد از این توافق سرمایه گذار و پیمانکار پروژه نیز مشخص شده اند که بنیاد مستضعفان انجام آن را بر عهده دارد. توافق با شرکت سرمایه گذار و پیمانکار پروژه به امضا رسیده و مشاور طراحی پروژه نیز انتخاب شده است.»

خادمی در ادامه با بیان اینکه برای اجرای پروژه، دو فاز طراحی شده است، گفت: «در سه ماه آینده آماده شروع عملیات هستیم و با توجه به اینکه هزینه ساخت را ایران تقبل کرده است طرف عراقی باید زمین محل را برای تجهیز کارگاه پیمانکار در اختیار ما قرار دهد.»

ایران خط آهن شلمچه - بصره را احداث می کند

ترابران به بهانه سالگرد سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰ و اخبار مربوط به تغییر کاربری آن، از امکان عملی این پروژه گزارش می‌دهد

مرگ تدریجی یک رویا؟!

اکرم امینی

حدود ۵ سال از صبحی که با سقوط ایران ۱۴۰ آغاز شد می‌گذرد، در حالی که داستان اما و اگرها درباره این هواپیما پایانی ندارد. یک روز نماینده مجلسی به دفاع از این پروژه می‌پردازد و می‌گوید «تا هواپیمایی سقوط نکند علتش را نمی‌توانند بررسی کنند... افتاد که افتاد» و روز دیگر، بعضی از اهل فن از لزوم تغییر کاربری و اکتفا کردن به حمل بار با این هواپیما سخن می‌گویند و دبیر ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته از مطالعه در خصوص تغییر کاربری هواپیما به ترابری و یا هواپیمای مسافری با ظرفیت بالاتر خبر می‌دهد. صد البته که گزاره دوم، طرفداران بیشتری دارد و تکلیف گزاره اول هم معلوم است. در این میان برخی نیز اصل هواپیماسازی در داخل را زیر سوال می‌برند که در جای خود قابل بررسی است و شاید در تعیین سرنوشت نهایی ایران ۱۴۰ و باز ماندن یا مختمه اعلام شدن پرونده آن، اثرگذار باشد.

هواپیمای ایران ۱۴۰ محصول قرارداد شرکت هواپیماسازی هسای ایران با شرکت آنتونوف اوکراین در سال ۱۹۹۶ میلادی (۱۳۷۵) است؛ قراردادی که براساس آن، تولید هواپیمای ایرانی با الگوبرداری از آنتونوف آغاز شد. در واقع ایران ۱۴۰ مدل تولید داخل هواپیمای آنتونوف ۱۴۰ است که ۲۳ سال پیش مونتاژ آن در هسای ایران و تحت لیسانس شرکت آنتونوف اوکراین، کلید خورد. گفته شده است که این هواپیمای کوتاه‌برد که دو موتور توربوپراپ دارد، قادر به حمل ۵۲ مسافر و فرود در فرودگاه‌های با باند آسفالت و خاکی و قادر به پرواز بدون سوخت‌گیری در مسافتی ۳۰۰۰ کیلومتری است.

سوانح آنتونوف ۱۴۰؛

از اوکراین تا ایران

۱۹ مرداد ۹۳ نخستین باری نبود که آنتونوف ۱۴۰ - یا مدل ایرانی آن یعنی ایران ۱۴۰ - ساخته می‌آفرید. تا قبل از این روز نیز این هواپیما ۳ بار در ایران، یک بار در اوکراین و یک بار در جمهوری آذربایجان دچار سانحه شده و تلفات انسانی بر جای گذاشته بود.

نخستین سانحه این هواپیما در سال ۱۳۸۱ (ژوئیه ۲۰۰۲) و هنگام افتتاح آزمایشی خط تولید این هواپیما رخ داد؛ البته عامل این سانحه خطای انسانی بود که موجب شد هواپیمای حامل بیش از ۴۰ نفر از مقامات روسیه و اوکراین، با کوه برخورد کند و همه سرنشینان را به کام مرگ بفرستد.

نخستین سانحه این هواپیما در ایران در سال ۱۳۸۴ رخ داد. در این سانحه که علت آن نیز خطای انسانی و داشتن سرعت غیرمجاز اعلام شد، هواپیما از باند فرودگاه اراک خارج شد که البته تلفات انسانی در پی نداشت و هواپیما دوباره به چرخه فعالیت بازگشت. در همین سال (دسامبر ۲۰۰۵) این هواپیما در جمهوری آذربایجان ۱۸ نفر را به کام مرگ فرستاد. ۳ سال بعد یعنی در سال ۲۰۰۸ نیز این هواپیما در کیف اوکراین دچار سانحه‌ای بدون تلفات انسانی شد.

اما سانحه منجر به مرگ این هواپیما در ایران اولین بار در سال ۸۷ اتفاق افتاد؛ وقتی که در یک پرواز آزمایشی، در اطراف شاهین‌شهر



رئیس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی: اگر مسئولان بخواهند ایران ۱۴۰ را به کارگو تبدیل کنند، ما از این اقدام حمایت می‌کنیم زیرا به هر حال این هواپیما جزو سرمایه‌های کشور است که بدون استفاده مانده است اما استفاده دوباره از آن در حوزه مسافری را به صلاح نمی‌دانیم، چون بعید است بتوانند تغییراتی را که این هواپیما برای کاربری مسافری لازم دارد، اعمال کنند

دبیر کانون متخصصان مهندسی و تعمیر هواپیما: ایران می‌تواند برای تولید هواپیما، شرکای خارجی موفق تری انتخاب کند مانند امبرائر برزیل که در تولید هواپیماهای کوتاه‌برد ۱۰۰ نفره عملکرد مناسبی داشته یا میتسوبیشی ژاپن که فناوری به‌روز تری در تولید هواپیماهای کوچک نسبت به شرکت‌های روس و اوکراینی دارد

برای بهره‌برداری دوباره از هواپیمای ایران ۱۴۰ تغییر کاربری و تبدیل آن به هواپیمای کارگو است. در دوره‌ای که این هواپیما مورد استفاده قرار می‌گرفت و زمانی که سانحه مهرآباد پیش آمد نیز ما اعلام کرده بودیم که یا باید کاربری این هواپیما تغییر کند یا از رده خارج و استفاده از آن متوقف شود.

رئیس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران با بیان اینکه هواپیمای ایران ۱۴۰ با شرایط فعلی، به درد استفاده در آب و هوای ایران نمی‌خورد، افزود: «اگر مسئولان بخواهند در این هواپیما تغییراتی ایجاد کرده و آن را به کارگو تبدیل کنند، ما از این اقدام حمایت می‌کنیم، زیرا به هر حال این هواپیما جزو سرمایه‌های کشور است که بدون استفاده مانده است، اما استفاده دوباره از آن در حوزه مسافری را صلاح نمی‌دانیم، چراکه بعید است بتوانند به سادگی، تغییراتی که این هواپیما برای کاربری مسافری لازم دارد، اعمال کنند و دوباره مسائل و مشکلات گذشته تکرار خواهد شد.»

قاسمی معتقد است اگر تغییر در طراحی ایران ۱۴۰ و تبدیل کاربری این هواپیما به باری، به شیوه‌ای درست و با در نظر گرفتن شرایط کشور و نوع عملیات مورد نظر انجام شود، بخشی از نیاز کشور به هواپیماهای کارگو که در حال حاضر بلااستفاده مانده، برطرف خواهد شد. او یادآوری کرد: «بسیاری از شرکت‌های بخش خصوصی در پروژه تولید ایران ۱۴۰ مشارکت و همکاری داشتند و با توقف تولید این هواپیما آنها نیز با مشکل و رکود فعالیت روبه‌رو شده‌اند. به همین دلیل از تغییر کاربری این هواپیما و تولید دوباره آن بعد از رفع مشکلات، استقبال می‌کنیم و در این زمینه آمادگی همکاری با دولت هستیم.»

ایران ۱۴۰ مسافری، موفق نمی‌شود
دبیر کانون متخصصان مهندسی و تعمیرات هواپیمایی نیز از تغییر کاربری ایران ۱۴۰ بعد از رفع مشکلات فنی، استقبال کرده و یادآوری می‌کند در صورت تصمیم ایران به ادامه پروژه تولید هواپیمای مسافری، بهتر است الگوهایی بهتر و موفق‌تر از آنتونوف در نظر گرفته شود. محمد شالفروش به ترابران گفت: «براساس

اصفهان سقوط کرد و همه ۵ سرنشین آن کشته شدند.

آخرین سانحه این هواپیما که بیشترین تلفات انسانی و زمین‌گیر شدن این هواپیما را در پی داشت، سقوط آن در شهرک آزادی تهران، لحظاتی پس از برخاستن از باند مهرآباد بود؛ سانحه‌ای که ۱۹ مرداد ماه ۱۳۹۳ در پروازی ناتمام به مقصد طبرس رخ داد و موجب کشته شدن همه ۴۸ سرنشین این هواپیما شد. این سانحه، نه تنها منجر به ممنوعیت استفاده از ایران ۱۴۰ شد، بلکه پروژه ساخت هواپیما در داخل ایران را نیز متوقف کرد؛ با این حال بعد از حدود ۵ سال از توقف تولید و فعالیت این هواپیما، همچنان هر از گاهی، خبری درباره تولید دوباره یا توقف آن منتشر می‌شود و بر ابهام‌ها درباره سرنوشت این هواپیما می‌افزاید.

احتمال تغییر کاربری

احتمال تغییر کاربری ایران ۱۴۰ از مسافری به باری، جدیدترین خبر درباره سرنوشت این هواپیما از زبان مسئولان است. این خبری است که دبیر ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته به تازگی به رسانه‌ها داده است. منوچهر منطقی در حاشیه انعقاد تفاهم‌نامه اقدامات اجرایی برای تسهیل و توسعه هوانوردی در جمع خبرنگاران گفت: «دو برنامه برای هواپیمای ایران ۱۴۰ مدنظر است؛ نخستین اینکه از این هواپیما در بخش‌های ترابری استفاده شود.»

وی افزود: «وقتی محصولی را داریم، می‌توانیم محصولات متعددی روی آن تعریف کنیم که یکی از این موارد، تعریف هواپیمای ترابری روی ایران ۱۴۰ است. پیش‌بینی ظرفیت برای آن ۴ تا ۶ تن بوده و هواپیمایی بسیار چالاک خواهد بود.» منطقی افزود: «طرح دیگر درباره ایران ۱۴۰ این است که به هواپیماهای مسافری با ظرفیت بالاتر تبدیل شود.»

نظر رئیس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران را درباره احتمال تغییر کاربری ایران ۱۴۰ جویا شدیم؛ او پیشنهاد تغییر کاربری را مثبت ارزیابی کرده و آن را بهترین گزینه برای این هواپیمای دانست.

مسعود قاسمی به ترابران گفت: «بهترین کار

دبیر کانون متخصصان مهندسی و تعمیر هواپیما: تکنولوژی هواپیماهای روسی، پیچیدگی‌های خاصی دارد، اما روس‌ها همکاری‌های لازم را در زمینه ارائه آموزش‌ها به ما ندارند تا بتوانیم به تنهایی از پس مشکلات برآییم و به طور مستقل کار را پیش ببریم. این تجربه تلخ را در همکاری با آنها در پروژه‌های هواپیماسازی داشته‌ایم البته شاید اکنون شرایط تغییر کرده باشد

شاهرخ ظهراب‌زاده: اگر فرض کنیم هدف پروژه ایران ۱۴۰۱ فروند از این نوع هواپیما تولید شود، می‌توان گفت این پروژه موفق نبوده است، اما اگر در ذهن متولیان این بوده که فرصت کسب تجربه در فرآیند مونتاژ و عملیاتی کردن یک هواپیمای توربوپراپ فراهم شود، دیگر نمی‌توان این پروژه را شکست خورده دانست

بررسی‌های کارشناسی، مهم‌ترین مشکلات ایران ۱۴۰۱ که منجر به بروز سانحه سال ۹۳ شد، ضعف موتورهای این هواپیما از نظر طراحی بود. از سوی دیگر این هواپیما در آن پرواز مشکل وزنی داشت و در حالی که در گرما، نباید وزن آن از میزان خاصی بیشتر می‌شد، این خط قرمز رعایت نشده بود.

او با یادآوری این مسئله که هواپیمای ایران ۱۴۰۱ مونتاژ بود، افزود: «شاید برخی قطعات این هواپیما در ایران تولید شده باشد اما بدنه، اربابه فرود و برخی قطعات اساسی دیگر، وارداتی و مونتاژ بود.»

شالفروش با بیان این نکته که پروژه ایران ۱۴۰۱ تجربه مهمی برای کشورمان در حوزه ساخت و مونتاژ هواپیما محسوب می‌شود، افزود: «البته به خاطر شرایط تحریم و محدودیت‌هایی که این مسئله برای صنعت هوانوردی کشورمان به وجود آورده، این زمینه فراهم نشد که بتوانیم فناوری شایسته‌ای در این زمینه به‌دست آورده و وارد کشور کنیم. از سوی دیگر، اوکراین به عنوان تولیدکننده آنتونوف ۱۴۰ شریک مناسبی برای ما در زمینه تولید هواپیما نبود و نیست و در این زمینه حرفی برای گفتن ندارد.»

دبیر کانون متخصصان مهندسی و تعمیرات هواپیمایی معتقد است ایران می‌تواند برای تولید هواپیما، الگوها و شریک‌های خارجی موفق‌تری انتخاب کند؛ مانند شرکت امبرائر برزیل که در زمینه تولید هواپیماهای کوتاه‌برد ۱۰۰ نفره عملکرد قابل تاملی داشته است؛ یا می‌توان سراغ شرکت میتسوبیسی ژاپن رفت که فناوری به‌روزتری در تولید هواپیماهای کوچک نسبت به شرکت‌های روس و یا اوکراینی دارد.

مهندس شالفروش افزود: «تا زمانی که ایران با شرکت‌های مطرح و پیشرفته‌ای مانند ایرباس، بوئینگ، امبرائر، بمباردیر و حتی میتسوبیسی ژاپن در تماس و تعامل نباشد، نمی‌تواند پروژه هواپیماسازی را با شرایط مطلوب و مناسبی پیش ببرد و به سرانجام برساند.»

او یادآوری کرد: «فناوری هواپیماهای روسی، پیچیدگی‌های خاصی دارد اما روس‌ها همکاری لازم را در زمینه ارائه آموزش‌ها به ما ندارند تا بتوانیم به تنهایی از پس مشکلات برآییم و به طور مستقل کار را پیش ببریم.»

این تجربه تلخ را در همکاری با آنها در پروژه‌های هواپیماسازی داشته‌ایم؛ البته چند سالی از این همکاری می‌گذرد و ممکن است اکنون شرایط تغییر کرده و فضا از سوی آنها بازتر شده باشد.»

شالفروش با اشاره به سخن دبیر ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته درباره احتمال تغییر کاربری هواپیمای ایران ۱۴۰۱ از مسافری به باری گفت: «با توجه به سقوط این هواپیما در سال ۹۳ و تلفات انسانی که به جا گذاشت، مردم ذهنیت بدی نسبت به این هواپیما دارند و قطعاً حتی در صورت رفع مشکلات فنی آن نیز در بخش مسافری با استقبال مردم روبه‌رو نخواهد شد، اما تغییر کاربری گزینه خوبی است و این هواپیما بعد از اصلاح و ارتقا، می‌تواند در حوزه باری، اورژانس هوایی و کاربری‌هایی از این نوع مورد استفاده قرار گیرد.»

او اضافه کرد: «ایران فرودگاه‌های متعددی دارد و در صورت اصلاح و تقویت موتور و برطرف کردن سایر مشکلات ایران ۱۴۰۱ از جمله محدودیت وزنی این هواپیما در زمان برخاستن، می‌توان از آن در زمینه کارگو در بسیاری از فرودگاه‌های کشور استفاده کرد که این مسئله به رونق اقتصاد فرودگاه‌ها نیز کمک می‌کند.»

دبیر کانون متخصصان مهندسی و تعمیرات هواپیمایی با بیان اینکه در صنعت هوانوردی باید فضا برای حضور بخش خصوصی واقعی باز شود و این فضا از انحصار بخش دولتی و نیمه‌دولتی خارج شود، ادامه داد: «اگر فضا باز و شرایطی فراهم شود تا سرمایه‌گذاران خصوصی وارد عرصه شوند و موانع اداری و بروکراسی نیز از پیش پای آنها برداشته شود، قطعاً مشکلات ما در زمینه فناوری حوزه ساخت و مونتاژ هواپیما حل خواهد شد. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد برای ارتقای بخش تولید در صنعت هوانوردی، باید روند فعلی صدور مجوزها تغییر کند تا بتوان فناوری روزآمد و مناسبی را وارد کشور کرد.»

شالفروش با اشاره به لزوم راه‌اندازی مرکز تعمیراتی بزرگ MRO هواپیما با مراکز معتبر بین‌المللی برای ورود به چرخه تولید هواپیما در کشور و ارتقای این بخش، افزود: «ایجاد

معیار شکست و موفقیت لزوماً آن چیزی نیست که افکار عمومی گمان می‌کند. در تاریخ هوانوردی جهان، پروژه‌های زیادی به دلایل مختلف کنار گذاشته شدند، اما دستاوردهای حاصل از آنها در دیگر پروژه‌ها مورد استفاده قرار گرفته است. در مورد هواپیمای ایران ۱۴۰ نیز فارغ از عملیاتی شدن یا نشدن، اینکه این پروژه تا چه حد در ارتقای دانش فنی متخصصان موثر بوده، می‌تواند به مثابه یک موفقیت تلقی شود

۱۰ فروند از این هواپیما تولید و عملیاتی شود، در این صورت می‌توان گفت این پروژه به موفقیت نرسیده است، اما اگر در ذهن برنامه‌ریزان و متولیان این پروژه این بوده که برای متخصصان ایرانی، فرصت کسب تجربه در فرآیند مونتاژ و عملیاتی کردن یک هواپیمای توربوپراپ در رده وزنی ۲۰ تا ۲۵ تن فراهم شود، در این صورت دیگر نمی‌توان این پروژه را شکست‌خورده دانست. بنابراین اطلاق واژه شکست یا موفقیت به یک پروژه، بستگی به زاویه نگاه ما به آن پروژه دارد.»

او افزود: «به طور مثال هواپیمای ایرباس ۳۸۰ از منظر تجاری هواپیمای موفق نبود، اما از منظر فنی، قطعاً یکی از دستاوردهای عظیم صنعت هوافضای جهان است. نمونه بارزتر، هواپیمای کنکورد است. البته طبیعتاً قصد ندارم قیاس مع‌الفارق داشته باشم، اما منظور من این است که معیار شکست و موفقیت لزوماً آن چیزی نیست که افکار عمومی گمان می‌کند. در تاریخ هوانوردی پروژه‌های زیادی بوده‌اند که عملیاتی نشده یا به دلایلی کنار گذاشته شده‌اند، اما دستاوردهای حاصل از آنها در دیگر پروژه‌ها مورد استفاده قرار گرفته است. در زمینه پروژه ایران ۱۴۰ نیز فارغ از عملیاتی شدن یا نشدن آن، اینکه این پروژه چه میزان در ارتقای دانش فنی متخصصان ذی‌ربط موثر بوده، می‌تواند به مثابه موفقیت تلقی شود و چه‌بسا این تجربه در سال‌های آینده، در دیگر پروژه‌ها به خدمت کشور آید.»

از نظر این کارشناس، بهتر است این پرسش مطرح شود که «چرا از منظر تعداد قابل توجهی از منتقدان، پروژه ایران ۱۴۰ شکست‌خورده به شمار می‌رود؟»

ظهراب‌زاده با بیان اینکه به طور کلی مخالفان این پروژه را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد، ادامه داد: «دسته نخست کسانی هستند که به طور کلی با هر پروژه هوافضایی که در کشور تعریف شود مخالفت می‌کنند و تفاوتی نمی‌کنند که این پروژه مربوط به مونتاژ ایران ۱۴۰ باشد یا مهندسی معکوس اف ۵ یا ساخت ماهواره و ماهواره‌بیر ایرانی. این گروه اعتقاد دارند ایران نباید وارد عرصه ساخت انواع هواپیما، بالگرد، ماهواره و...

زمینه قطعه‌سازی مشارکتی با طرف‌های خارجی نیز در این زمینه ضروری است. این اقدام‌ها موجب می‌شود ایران بتواند گام‌های مطمئن‌تری در مسیر هواپیماسازی بردارد چراکه با توجه به شرایط و روابط بین‌المللی فعلی، ورود به عرصه هواپیماسازی به گونه‌ای که تجربه مشابه گذشته تکرار نشود، امری بسیار سخت و چه‌بسا غیرممکن خواهد بود.»

آیا ایران ۱۴۰ شکست خورده است؟

بعد از آنکه نظر برخی از دست‌اندرکاران صنعت هوانوردی کشور را جویا شدیم، به سراغ یکی از کارشناسان و تحلیلگران این حوزه رفتیم تا نظر او را درباره تغییر کاربری ایران ۱۴۰ و مهم‌تر از آن، دلایل ناموفق بودن پروژه تولید هواپیمای مسافری در ایران جویا شویم. او علاوه بر این که اصل پرسش ما مبنی بر «شکست خورده بودن پروژه تولید هواپیماسازی» را به چالش می‌کشد، معتقد است اظهارنظرهای غیردقیق، بر مشکلات این پروژه افزوده است.

شاهرخ ظهراب‌زاده در گفت‌وگو با تراباران در پاسخ به پرسشی مبنی بر دلیل ناموفق بودن پروژه مسافری ایران ۱۴۰ گفت: «پاسخ دقیق به پرسش‌های شما درباره ایران ۱۴۰ باید از سوی دست‌اندرکاران و مسئولانی که به طور مستقیم در این پروژه مشارکت داشته‌اند، داده شود و افراد خارج از این پروژه نمی‌توانند و نباید به اظهارنظرهای قطعی درباره این پروژه خاص بپردازند؛ چراکه یکی از مشکلات این پروژه، همین نظرات ارائه شده از سوی افراد غیرمتخصص یا نامطلع درباره آن است. من مشارکتی در این پروژه نداشته‌ام و تنها به عنوان عضوی کوچک از جامعه هوافضای ایران تلاش می‌کنم نگاهی کلی به آن داشته باشم و از ورود به مواردی که از آن اطلاع دقیقی ندارم، پرهیز می‌کنم.»

این تحلیلگر هوانوردی افزود: «برای پاسخ به این پرسش که چرا پروژه ایران ۱۴۰ شکست خورد؟ باید مفهوم شکست در یک پروژه هوافضایی تعریف شود. اگر فرض کنیم هدف از پروژه ایران ۱۴۰ این بوده که سالی

**هوایمایی در کلاس
 ایران ۱۴۰ می تواند
 برای حمل مسافر و بار
 توسط نهادهای نظامی
 و غیرنظامی استفاده
 شود. حتی می تواند
 کاربری نظیر گشت
 دریایی، آواکس و ...
 داشته باشد یا در
 ماموریت‌هایی مانند
 اطفای حریق استفاده
 شود. فراموش نکنیم
 که این هوایما در
 عملیات امدادرسانی
 به شهر بیم پس از
 زلزله سال ۱۳۸۲
 مشارکت داشته است**

شود و باید نیاز کشور به این گونه وسایل
 پرنده را با خرید از تولیدکنندگان خارجی
 برطرف کرد. از منظر این منتقدان، تمامی
 پروژه‌های هوافضای کشور، پیش از شروع،
 شکست خورده به شمار می‌رود.

این تحلیلگر صنعت هوانوردی افزود: «دسته
 دیگری از منتقدان، موضع ملایم‌تری داشته و
 معتقدند ایران باید به حوزه ساخت قطعه برای
 تولیدکنندگان هوایماهای خارجی بپردازد و از
 ورود به پروژه‌های مستقل هوایماسازی یا
 مونتاژ یک هوایما خودداری کند. در نتیجه از
 نظر این دسته، پروژه‌هایی مانند ایران ۱۴۰ برای
 ما موفقیتی به ارمغان نمی‌آورد.»

او یادآوری کرد: «گروه دیگر منتقدان، مخالف
 تعریف و اجرای پروژه‌های ساخت و مونتاژ
 نیستند، بلکه معتقدند انتخاب هوایمای
 آنتونوف ۱۴۰ برای مونتاژ در ایران مناسب
 نبوده و هوایماهای دیگری مانند ATR یا
 «کاسا ۲۳۵» می‌توانست انتخاب بهتری باشد.
 همچنین برخی دیگر عنوان می‌کنند که نیاز
 کشور به هوایما به آن اندازه‌ای نیست که
 ورود ما به عرصه مونتاژ آن را از لحاظ
 اقتصادی، توجیه‌پذیر کند.»

ظهرابزاده با بیان اینکه همه این انتقادات
 قابل پاسخ است، گفت: «برخی از این
 انتقادات جنبه فنی دارد و برخی دیگر نیازمند
 در نظر گرفتن مواردی مانند طرح‌های
 بالادستی توسعه کشور، وضعیت ژئوپلتیکی و
 مناسبات بین‌المللی، بینه اقتصادی کشور و
 موارد کلان دیگری است که فرصت پرداختن
 بیشتر به آنها در این مجال نیست و پیشنهاد
 می‌کنم برای پاسخ به این موارد، نشست و
 گفت‌وگویی با حضور مسئولان اصلی پروژه
 ترتیب داده شود.»

وی با بیان اینکه بیشترین انتقادهایی که به
 هوایمای ایران ۱۴۰ می‌شود، مربوط به
 سوانح آن است، ادامه داد: «متأسفانه پس از
 بروز سوانح، فضای رسانه‌ای و افکار عمومی
 به سمتی می‌رود که قضاوت‌ها رنگ و بوی
 احساسی می‌گیرند و از منطق دور می‌شوند.»

این کارشناس اضافه کرد: «در گزارش منتشر
 شده از سوی سازمان هوایمایی کشوری درباره
 آخرین سانحه ایران ۱۴۰ که پس از برخاستن
 از فرودگاه مهرآباد در مرداد ۹۳ رخ داد، سنگین

بودن هوایما برای شرایط برخاست از باند و
 متناسب نبودن وزن موقع برخاستن با دما و
 فشار هوا، مورد اشاره قرار گرفته است.»

ظهرابزاده در این زمینه توضیح داد: «همه
 هوایماهایی که بیش از یک موتور دارند به
 گونه‌ای طراحی و ساخته می‌شوند که اگر در
 هنگام برخاست از باند و پس از عبور از
 سرعتی مشخص، یک موتور خود را از
 دست دادند، فرآیند برخاست لغو نشده و
 هوایما بتواند اوج‌گیری کرده و سپس فرودی
 ایمن داشته باشد، اما این قابلیت وابسته به
 رعایت شرایط وزنی بر اساس دما و فشار
 هواست و هرچه دمای هوا افزایش یا فشار
 هوا (که متأثر از ارتفاع فرودگاه از سطح دریا
 است) کاهش یابد، این توانایی کم شده و
 هوایما باید برخاست خود را با وزن کمتری
 انجام دهد و این امر شامل ایران ۱۴۰ نیز
 می‌شود اما گزارش سازمان هوایمایی نشان
 می‌دهد این تمهیدات از سوی خدمه پرواز
 در آن روز برای ایران ۱۴۰ رعایت نشده و در
 نتیجه، با از دست رفتن یک موتور این
 هوایما، اضافه وزن منجر به سانحه شده
 است. در حالی که اگر وزن مجاز برخاست
 براساس رویه ارائه‌شده از سوی سازنده
 رعایت می‌شد، شاید سرنوشت متفاوتی
 برای آن پرواز رقم می‌خورد.»

او تأکید کرد: «اگر چنین اتفاقی برای هر
 هوایمای دیگر غربی و شرقی بیفتد، نتیجه
 یکسان خواهد بود و در جهان هوانوردی نیز
 سابقه دارد. اما در هیاهوی رسانه‌ای و جو
 متشنج افکار عمومی، پرداختن به چنین
 مواردی در عمل ناممکن می‌شود و متأسفانه
 شاهد بودیم که در نهادهای رسمی کشور،
 افرادی که حتی قادر به تمیز دادن ظاهری این
 هوایما از دیگر هوایماها نیستند، در مقام
 کارشناس اظهار نظر کردند؛ بنابراین همه این
 عوامل در ایجاد وضعیتی که شما از آن تعبیر
 به شکست کردید، مؤثر بوده است.»

همه کاربری‌های ممکن

ظهرابزاده در واکنش به گمانه‌زنی‌ها درباره
 تغییر کاربری ایران ۱۴۰ گفت: «هوایمایی در
 کلاس ایران ۱۴۰ می‌تواند برای حمل مسافر و
 بار از سوی نهادهای نظامی و غیرنظامی مورد

هسا توانسته یک هواپیمای توپولف ۱۵۴ را که در کلاس وزنی بسیار بالاتری قرار دارد، تبدیل به نمونه آتش نشان کند، پس تولید گونه‌های دیگر از «ایران ۱۴۰» برای کاربری‌های مختلف هم از نظر فنی امکان دارد و هم در توان شرکت هسا است

هواپیمایی خاص، پاسخ به پرسش شما مثبت است و امکان ارتقا و بهبود برای تمام انواع هواپیما وجود دارد.»

ظهربابزاده ترجیح می‌دهد درباره به‌کارگیری دوباره ایران ۱۴۰ در حوزه حمل مسافر اظهار نظر نکند: «اظهار نظر دقیق در این زمینه تنها در صلاحیت مسئولان پروژه است. اما به طور کلی می‌توان گفت که همواره امکان ارتقا و بهبود عملکرد در بخش‌های مختلف هواپیماها وجود دارد.»

او با بیان اینکه در حوزه هوافضا دچار سردرگمی شده‌ایم، اضافه کرد: «ما نیامند برنامه‌ریزی‌های بلندمدت هستیم و تغییر دولت نباید روند توسعه را مختل کند. انتقادی که به نحوه برخورد با سانحه ایران ۱۴۰ وارد می‌دانم، این است که یکباره دستور لغو پروژه صادر شد و اکنون پس از ۵ سال سخن از تغییر کاربری آن به میان می‌آید. این نشان‌دهنده بی‌برنامگی در صنعت هوافضای کشور است.»

دارد یا این کار با مشکلاتی روبه‌رو است؟» ترجیح می‌دهد در پاسخی کلی درباره همه هواپیماها این گونه توضیح دهد: «همه هواپیماها قابلیت ارتقا دارند. هر هواپیما را می‌شود به سه بخش مجزا تقسیم کرد. یک بخش سازه هواپیما و شامل بدنه، بال‌ها و مجموعه دم‌های افقی و عمودی است. بخش دیگر، پیش‌ران یا موتور هواپیما است که توسط سازندگان غیر از طراحان و سازندگان سازه، طراحی و ساخته می‌شود. بخش سوم نیز مجموعه تجهیزاتی است که روی هواپیما نصب می‌شود که شامل تجهیزات اویونیک، هیدرولیک، مکانیکی (مانند ارباهای فرود)، تجهیزات کابین و... است.»

او ادامه داد: «همه این بخش‌ها، به‌طور دائم در حال تغییر و به‌روزرسانی هستند. به عنوان مثال، روی یک هواپیما می‌تواند موتورهای مختلفی نصب شود و در مدت زمانی که در خط تولید است با موتورهای مختلفی در اختیار کاربران قرار گیرد. بنابراین براساس این توضیح، به‌طور کلی و بدون اشاره به

استفاده قرار گیرد. همچنین این هواپیما می‌تواند کاربری‌های نظامی دیگری نظیر گشت دریایی، آواکس و... داشته باشد یا در مأموریت‌های اطفای حریق مورد استفاده قرار گیرد. فراموش نکنیم این هواپیما در امدادسانی به شهر بم پس از زلزله دی ۱۳۸۲ مشارکت داشت و اقدام به حمل کالا و مجروحان کرده است. بنابراین کاربری‌های اینگونه هم برای این هواپیما قابل تصور است.»

به گفته این تحلیلگر صنعت هوانوردی، تغییراتی که به منظور تغییر کاربری باید در ایران ۱۴۰ ایجاد شود، متنوع و وابسته به کاربری مدنظر است. به عنوان مثال تبدیل یک هواپیما از مسافری به باری، نیازمند تعبیه درب بارگیری است که این درب باید یا در سمت جانبی یا در انتهای هواپیما و به صورت رمپ بازشونده قرار گیرد. استفاده از این هواپیما برای گشت دریایی یا هوایی، نیازمند تعبیه سیستم‌های ردیابی است. مأموریت خاموش کردن آتش نیز نیازمند تغییراتی است. برای استفاده به عنوان آمبولانس هوایی هم تجهیزات پزشکی باید در هواپیما پیش‌بینی شود.»

او با بیان اینکه با توجه به سابقه شرکت هواپیماسازی هسا در انجام پروژه‌های تغییر کاربری هواپیماها، تمام موارد ذکر شده، در حد توان این مجموعه صنعتی است، تاکید کرد: «شرکت هسا توانسته است یک فروند هواپیمای توپولف ۱۵۴ که در کلاس وزنی بسیار بالاتری قرار دارد را تبدیل به نمونه آتش نشان کند. بنابراین تولید گونه‌های مختلفی از هواپیمای ایران ۱۴۰ برای استفاده در کاربری‌ها و مأموریت‌های مختلف، هم از منظر فنی امکان‌پذیر بوده و هم در توان مجموعه‌ای مانند شرکت هسا است.»

وقتی از ظهربابزاده می‌پرسیم «آیا زمینه ارتقا ایران ۱۴۰ در بخش مسافری و به‌کارگیری دوباره آن در این حوزه وجود

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

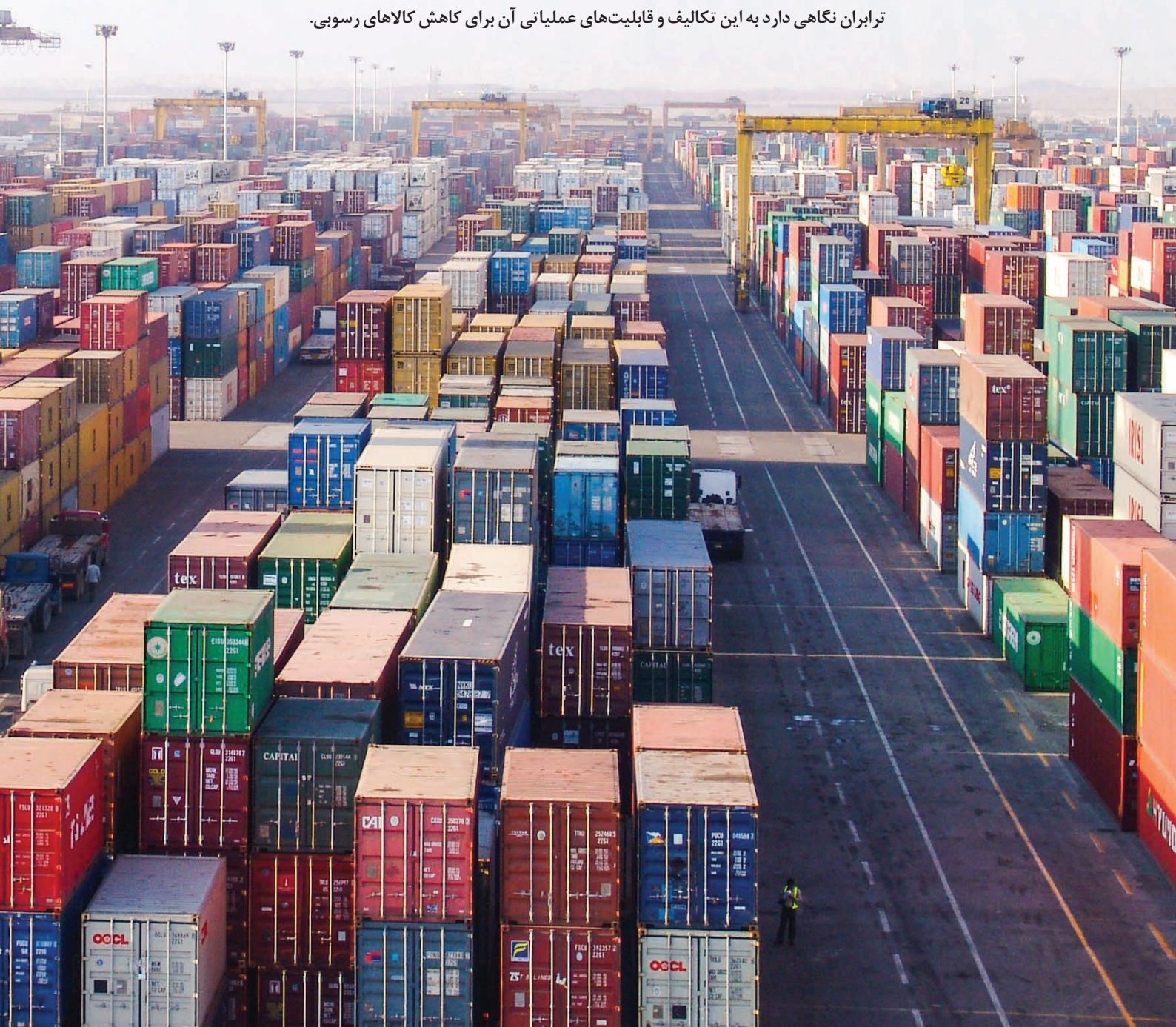
www.rahbanan.com
(+9821) 88825901
tehran@rahbanan.com

مصوباتی جدید برای کاهش ماندگاری کالا در بنادر صادر شده است

عملیات رسوب‌زدایی

باز هم همان حکایت همیشگی رسوب کالاها در بنادر و گمرکات کشور؛ حکایتی که این بار از دستور رئیس‌جمهور برای تعیین تکلیف و آزادسازی کالاهای متروکه و رسوبی در بنادر و گمرکات آغاز شد، با نامه وزارت صمت به رئیس کل گمرک ایران و بازدید وزیر امور اقتصادی و دارایی و هیئتی از نمایندگان سازمان‌های مربوط از بنادر و گمرکات ادامه یافت و در گام آخر به توافق وزارت صنعت معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی برای کاهش کالاهای انباشت شده در گمرکات و بنادر در قالب یک تکلیف ۱۲گانه ختم شد؛ البته فعلاً!

ترابران نگاهی دارد به این تکالیف و قابلیت‌های عملیاتی آن برای کاهش کالاهای رسوبی.



استنباط وزارت صمت از ترکیب کالاهای موجود در گمرک، این است که عمده کالاها شامل کالاهای دارای ممنوعیت، کالاهای صرفاً مصرفی نهایی، کالاهای فاقد اولویت یا دارای اولویت پایین برای ورود هستند

وزارت صمت در نامه خود به گمرک ادعا کرده که در صورت همکاری گمرک، تمام مشکلاتی که ریشه در عدم یکپارچگی و عدم تبادل اطلاعات دارد، حل و فصل شده و علاوه بر جلوگیری از سوءاستفاده و خطاهای ناخواسته، دیگر به تصمیمات خاص برای بلااثر کردن مقررات نیز نیازی نخواهد بود

یکپارچگی و تبادل اطلاعات است، حل و فصل شده و علاوه بر جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی و خطاهای ناخواسته، نیاز به تصمیمات خاص برای بلااثر کردن ضوابط و مقررات نیز نیست.»

این وزارتخانه در یکی از بندهای نامه خود به گمرک آورده است «یکی از پیشنهادهای ارائه شده امکان ترخیص کالاها بدون نیاز به اصلاح ثبت سفارش طبق ردیف تعرفه استنباطی گمرک است. در صورت اجرای این رویه (با توجه به اینکه مجوز ورود بر اساس تعرفه و شرح کالای اعلام شده در ثبت سفارش از سوی دستگاه‌های اجرایی صادر شده)، هرگونه تغییر در تعرفه اظهار شده باعث تغییر مجوزهای ورود شده و عدم اصلاح ثبت سفارش ممکن است تبعات متعددی (به‌ویژه در نیاز بازار، مقدار ارز، ضوابط فنی و...) در پی داشته باشد، ضمن اینکه توجه به عدم ارتباط سیستمی بین سامانه جامع تجارت و سامانه گمرک، اجرای این پیشنهاد می‌تواند به سوءاستفاده از جنبه‌های مختلف منجر شود.»

در این نامه تأکید شده است که اجرای این پیشنهاد باید با همکاری سایر دستگاه‌ها و لحاظ پیش شرط آنها اجرایی شود، در غیر این صورت مسئولیت تبعات آتی بر عهده گمرک خواهد بود.

وزارت صنعت، معدن و تجارت، اقدامات خود در جهت تسهیل فرآیندهای تجاری را چنین بر شمرده است:

- سعی در ایجاد ثبات مقررات تجاری و انجام تغییرات حداقلی (که آن هم حسب ضرورت و در صورت نیاز انجام می‌شود)

- تمرکززدایی در زمینه بررسی درخواست‌های ثبت سفارش کالاهای گروه دوم با ابلاغ دستورالعمل نحوه بررسی درخواست ثبت سفارش توسط سازمان‌های استانی صنعت، معدن و تجارت برای کوتاه شدن صف و کاهش زمان بررسی

- تسهیل شرایط اداری با هدف کاهش ضرورت مراجعه بازرگان برای تمدید یا اصلاح ثبت سفارش

- افزایش مدت‌زمان اعتبار ثبت سفارش از ۳ ماه به ۶ ماهه

- کفایت اعتبار ثبت سفارش هنگام اظهار کالا

آمارها نشان می‌دهد در سه‌ماهه نخست امسال مجموع موجودی کالاهای کانتینری در ۱۱ بندر تجاری کشور (بنادر امام، شهید رجایی، انزلی، امیرآباد، شهید باهنر، بوشهر، چابهار، خرمشهر، لنگه، آبادان و نوشهر) معادل ۹۷ هزار و ۵۳۲ TEU کانتینر و میزان رسوب کالاهای اساسی در این ۱۱ بندر نیز چهار میلیون و ۲۴۹ هزار و ۳۷ تن بوده است.

دستگاه‌های مختلفی از جمله وزارت صمت، وزارت امور اقتصاد، گمرک ایران، سازمان بنادر و چندین دستگاه دیگر (حتی بانک مرکزی) به دلیل صدور بخشنامه‌های ارزی مختلف در شکل‌گیری سناریوی کالاهای رسوب شده در گمرکات و بنادر دخیل هستند، با این وجود در اواسط تیرماه، وزارت صمت پس از برگزاری کمیته سه‌جانبه با موضوع رسوب کالا در بنادر و گمرک در نامه‌ای خطاب به رئیس کل گمرک ایران، دلایل رسوب کالا را اعلام کرد و با این کار توپ را به زمین گمرک انداخت.

در بخشی از متن این نامه آمده است: «علی‌رغم تمام جلسات و مباحث مطرح شده، هنوز آمار مشخصی از ترکیب کالاهای رسوبی ارائه نشده است که عملاً سیاست‌گذاری برای ترخیص آنها را (به‌ویژه در خصوص کالاهای ممنوعه و فاقد اولویت) با چالش مواجه می‌کند، بنابراین نمی‌توان یک حکم کلی برای کالاهای موجود، با توجه به تنوع این اقلام و عدم ضرورت ورود برخی کالاها داد.»

براساس این نامه، استنباط وزارت صمت از ترکیب کالاهای موجود در گمرک، این بوده که عمده آنها شامل کالاهای دارای ممنوعیت ورود، دارای توان و تولید داخلی، کالاهای صرفاً مصرفی نهایی، کالاهای فاقد اولویت و یا دارای اولویت پایین برای ورود (براساس گروه‌بندی‌های کالایی) هستند؛ زیرا ثبت سفارش اقلام اولویت‌دار و مجاز، محدودیت و منعی نداشته و منطقی نیست واردکنندگان مواد اولیه و واسطه‌ای بخش تولید و کالاهای اساسی بعد از ورود کالای خود به بنادر و یا گمرکات فاقد ثبت سفارش بوده و یا اظهار انجام نداده باشند.

وزارت صمت در نامه خود ادعا کرده است «... چنانچه این همکاری از سوی گمرک صورت پذیرد، تقریباً تمام مشکلاتی که ریشه آن عدم

**معاون امور گمرکی
گمرک ایران: میزان
رسوب کالا که از سوی
وزارت راه ۱۰۲ هزار
کانتینر اعلام شده است
به دلیل تعریف متفاوت
این وزارتخانه از رسوب
کالا است. در واقع آنها
تعریفی دارند که اگر
کالایی در حال تخلیه
از کشتی هم باشد
رسوب تلقی می‌شود**

**ارونقی: با توجه به
ظرفیت ۳/۵ میلیون
TEU کانتینر بندر
شهید رجایی، میزان
موجودی فعلی ۶۶
هزار TEU کانتینر
است که در مقایسه
با موجودی این بندر
در سال‌های گذشته،
بیانگر عدم وجود
معنادر کالا به‌عنوان
رسوب است**

به گمرک و عدم نیاز به اعتبار ثبت سفارش هنگام ترخیص کالا

- حذف نیاز به تغییرات، اصلاحات و تمدید ثبت سفارش برای کالاهای اساسی در گمرک - رتبه‌بندی بازرگانان

- حذف سقف و سابقه برای نیازمندی وارداتی واحدهای تولیدی به تشخیص رئیس سازمان استانی، واردات مواد اولیه و واسطه‌ای بخش تولید با منشأ ارز حاصل از صادرات و همچنین واردات کالاهای دارای اولویت مانند قطعات یدکی، موبایل، لاستیک و ...

- تایید ثبت سفارش کالاهای موجود در گمرک که ارز آن تامین شده است، در حداقل زمان و بدون رعایت هیچ‌کدام از شرایط مندرج در دستورالعمل

- تصویب شرایط و تسهیلات ویژه برای بازرگانان دارای قرارداد با واحدهای تولیدی و همچنین دارای قرارداد با دستگاه‌های اجرایی و دخیل در پروژه‌های ملی کشور

رسوب کالا به روایت گمرک

این نامه، واکنش گمرک را در پی داشت و مهرداد ارونقی، معاون امور گمرکی در یک نشست خبری، با اعلام اینکه رئیس‌جمهور دستوری مبنی بر تشکیل کمیته‌ای به ریاست وزیر اقتصاد برای بررسی رسوب کالا در بندر و رفع مشکلات و ترخیص سریع کالا صادر کرده، توضیح داد: «میزان رسوب کالا که از سوی وزارت راه ۱۰۲ هزار کانتینر اعلام شده به دلیل تعریف متفاوت وزارت راه از رسوب کالا است. در واقع وزارت راه تعریفی دارد که اگر کالایی در حال تخلیه از کشتی است نیز رسوب عنوان می‌شود.»

ارونقی اضافه کرد: «با توجه به ظرفیت ۳/۵ میلیون TEU کانتینر بندر شهید رجایی، میزان موجودی فعلی ۶۶ هزار TEU کانتینر است که در مقایسه با موجودی این بندر در سال‌های گذشته، بیانگر عدم وجود معنادر کالا به‌عنوان رسوب می‌باشد و آنچه به عنوان رسوب کالا گزارش شده، در اصل میزان موجودی نرمال کالا است.»

برخی جزئیات مصوبه سه دستگاه برای کاهش رسوب کالا به شرح زیر است:

۱- وزارت صمت به‌محض دریافت اطلاعات

قبض انبار کالا به‌صورت سیستمی، نسبت به جایگزینی تاریخ اعتبار مجوز ثبت سفارش، از مرحله اظهار گمرکی به زمان ورود کالا اقدام نماید. به این منظور، مراجع ذی‌صلاح (سازمان بنادر و یا انبارهای عمومی) نسبت به ارسال سیستمی اطلاعات مورد لزوم در اسرع وقت به وزارت صمت اقدام نمایند.

۲- برای کالاهایی که مشمول تغییر گروه از ۱ به ۲ هستند، وزارت صمت بر اساس مصوبه ستاد تنظیم بازار نسبت به تعیین تکلیف دریافت مابه‌التفاوت از این کالاها (ظرف یک هفته) اقدام و نتیجه را به گمرک و سایر مراجع ذی‌ربط اعلام نماید.

۳- بانک مرکزی از محل منابع در اختیار خود نسبت به صدور گواهی تخصیص کالاهایی که دارای ثبت سفارش بوده، ولی تخصیص آنها صورت نپذیرفته است با اولویت مواد اولیه و واسطه‌ای بخش تولید، کالاهای اساسی و اقلام مربوط به دستگاه‌های دولتی در راستای اهداف این دستگاه‌ها اقدام نماید.

۴- بانک مرکزی در خصوص کالاهایی که از محل بند (۶) مصوبه ستاد مقابله با تحریم شورای عالی امنیت ملی توسط گمرک، به صورت درصدی ترخیص شده‌اند، مساعدت لازم را برای تامین ارز به‌ویژه برای مواد اولیه و واسطه‌ای بخش تولید، اقلام اساسی و کالاهای مربوط به دستگاه‌های دولتی اختصاص داده و در ارتباط با کالاهایی که هنوز ترخیص نشده‌اند، به طور دقیق وفق مفاد مصوبه مذکور اقدام گردد.

۵- گمرک با رعایت مفاد صورتجلسه مورخ ۱۳۹۷/۳/۱ کمیته تنظیم بازار (رصد و پایش گوشت قرمز) نسبت به پذیرش درخواست ترانزیت محموله‌های گوشت منجمد وارداتی موجود در منطقه ویژه بندر شهید رجایی که مشکل مالکیت ندارند، به مقصد مورد نیاز صاحبان کالا (از جمله شرکت پشتیبانی امور دام کشور) اقدام کنند.

۶- نسبت به واگذاری کالاهایی که جزء اقلام ممنوعه دولتی برای واردات بوده و بدون اخذ مجوز ثبت سفارش وارد بندر شده، اما مهلت توقف قانونی این اقلام سپری شده، به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی اقدام شده، مرجع مذکور نسبت به فروش این کالاها با

امیر منصوری: براساس تبصره ماده ۲۴ قانون امور گمرکی «تعیین مهلت توقف کالا در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در اختیار سازمان‌های مسئول این مناطق است» اما تا آنجا که من می‌دانم هیچ کدام از مدیران این مناطق، چنین مهلتی را رسماً تعیین نکرده‌اند و به صورت سلیقه‌ای عمل می‌شود

مسئولانی که تصمیم گرفته‌اند با این سیستم پیچیده به محض ورود کالا به بندر مشخص شود که متعلق به چه ثبت سفارشی است و در سامانه درج شود باید بدانند که این گونه تغییرات زمان‌بر بوده و در مدت زمان کوتاه انجام نمی‌شود

زیر ذره بین

ترابران به منظور بررسی تکلیف ۱۲ گانه برای کاهش رسوب کالا، با امیر منصوری، مدیر عملیات حمل و نقل و ترانزیت گروه خدمات لجستیک ایران به گفت‌وگو نشست.

منصوری درباره بند نخست این تکلیف با بیان اینکه قبلاً براساس بخشنامه دولت، زمان اعتبار ثبت سفارش کالاها به سه ماه تقلیل یافته بود که مشکلات عدیده‌ای را برای بازرگانان ایجاد می‌کرد، افزود: «افزایش مدت ثبت سفارش، تصمیم درستی بود؛ چراکه طبق مفاد ماده ۱۱ آیین‌نامه مقررات صادرات و واردات می‌توان چنین استنباط کرد که ثبت سفارش باید تا زمان صدور بارنامه در مبدا معتبر باشد و اصولاً بعد از شروع عملیات حمل، دیگر نمی‌توان جلوی حرکت کالا به سمت کشور مقصد را مسدود کرد و از آن لحظه، این کالا جزو دارایی‌ها و اموال کشور مقصد محسوب می‌شود و حبس و نگهداری آن به هر علتی به‌جز ضرر و زیان برای کشور، پیامد دیگری نخواهد داشت.»

او در خصوص بند دوم تکالیف ۱۲ گانه، با بیان این پرسش که دولت براساس کدام مصوبه اختیار اولویت‌بندی کالاها و اختصاص ارز به گروه خاصی را دارد، گفت: «من در هیچ‌یک از قوانین ندیده‌ام که دولت چنین مجوزی داشته باشد. البته طبق ماده ۲ قانون مقررات صادرات و واردات، دولت می‌تواند در شرایطی خاص، کالایی را ممنوع‌الورود اعلام کند که آنهم با عرف WTO مغایرت دارد و مانعی بر سر راه پیوستن به آن سازمان است.»

منصوری یادآور شد: «اولویت‌بندی و حتی تغییر اولویت کالاها توسط دولت از اشتباه در تصمیم‌سازی‌ها حکایت دارد و نشان‌دهنده این است که چاله‌ای در سیستم ایجاد شده است که تغییر اولویت را ضروری می‌کند. دولت دهم در مسیر اشتباه اولویت‌بندی کالاها گام گذاشت و دولت دوازدهم هم در حالی که انتظار می‌رفت این اشتباه را اصلاح کند، به بیراهه کشیده شد و فاجعه‌ای بدتر از آن رخ داد و مغایر با ماده ۱۱ آیین‌نامه قانون صادرات و واردات، کالایی که بر اساس قرارداد با ارز دولتی وارد شده بود و در گمرک بود، در زمان ترخیص شامل ارز نیمایی و یا آزاد شد و زندگی تاجر و تولیدکننده را به نابودی کشید.»

رعایت مقررات مربوطه اقدام کند.

۷- تبادل اطلاعات لازم توسط گمرک برای تمامی سازمان‌های ذیربط، با رعایت محرمانگی اطلاعات انجام شود، از جمله در راستای مفاد تبصره (۴) ماده ۲۴ قانون امور گمرکی، برای جلوگیری از رسوب و تعیین تکلیف در این خصوص، مانیفست کالاها به‌طور مستقیم از کشتی و اطلاعات قبض انبارها بدون واسطه از سازمان متولی صدور این اسناد دریافت و در مقابل، گمرک ایران، پس از اظهار کالا، نسبت به ارائه اطلاعات اظهارنامه و تغییرات مربوطه به سازمان ذی‌صلاح اقدام کند.

۸- ضمن تاکید بر ضرورت الکترونیکی شدن فرآیندهای مربوطه به چرخه تجارت، گمرک ایران با همکاری وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ترتیبی اتخاذ کند تا نسبت به توسعه زیرساخت‌ها به‌گونه‌ای که خالهای سیستمی به حداقل برسد، اقدام شود.

۹- دستگاه‌های متولی صدور مجوزهای قانونی برای ترخیص کالا از گمرکات کشور، نسبت به نمونه‌برداری از کالاهای مشمول اخذ مجوزهای قانونی قبل یا حین تخلیه کالا اقدام کنند.

در این راستا:

- سازمان بنادر امکان نمونه‌برداری شبانه‌روزی برای دستگاه‌های مرتبط را فراهم کند.

- این امکان فراهم گردد تا وزارت جهاد کشاورزی از ظرفیت بخش خصوصی برای نمونه‌برداری کالاهای استفاده کند.

- وزارت جهاد کشاورزی (قرنطینه نباتی) ضمن نمونه‌برداری شبانه‌روزی، ترتیبی اتخاذ نماید تا در اسرع وقت و حداکثر طی مدت زمان ۱۲ ساعت نسبت به اعلام نتیجه و صدور مجوز ترخیص مربوطه اقدام نماید.

- گمرک ترتیبی اتخاذ نماید تا نمونه‌برداری واحد از اقلام مشمول اخذ و ارائه مجوزهای قانونی صورت پذیرفته و نتیجه آزمون توسط یک دستگاه ذی‌صلاح برای سایر دستگاه‌های نیز تسری داده شود.

۱۰- گمرک ترتیبی اتخاذ کند تا نسبت به ترخیص شبانه‌روزی و حمل یکسره کالاهای اساسی با اخذ مجوزهای قانونی، به نحوی اقدام نماید تا فاصله زمانی ترخیص کالاها به یک سوم مدت زمان فعلی کاهش یابد.

زمانی که براساس ماده ۵ آیین نامه مقررات صادرات و واردات، یکی از وظایف وزارت صمت، چاپ کتاب تعرفه، قبل از شروع هر سال است تا تاجر و تولیدکننده بتواند با آن کتاب، آینده شغلی خود را برنامه ریزی کند. دیگر نمی تواند در وسط سال تعرفه ای را تغییر دهد یا بخشنامه جدیدی صادر کند

اگر بخواهیم همیشه با چماق دولت، مسیرها را هموار کنیم، بازارهایمان را در حالت عدم تعادل قرار خواهیم داد و به تبع آن، همواره یا با مازاد کالا یا کمبود آن مواجه خواهیم شد

او افزود: «وقتی ماده ۵ آیین نامه قانون صادرات و واردات کشور می گوید "همه وزارتخانه های تولیدی موظفند همه ساله پیشنهادات خود را در خصوص شرایط صدور و ورود کالاهای مشابه تولید داخلی با توجه به نیازهای داخلی و مقتضیات کشور برای سال آینده حداکثر تا پانزدهم بهمن ماه همان سال به وزارت صمت اعلام نمایند" و یکی از وظایف این وزارتخانه چاپ کتاب تعرفه قبل از شروع هر سال است تا تاجر و تولیدکننده بتواند با آن کتاب آینده شغلی خود را برنامه ریزی کند. دولت نمی تواند در نیمه سال تعرفه ای را تغییر دهد و یا بخشنامه جدید صادر کند، این در حالی است که مجاز با روح ماده ۵ قانون امور گمرکی که اجازه تصمیم گیری لحظه ای را نمی دهد، با این قوانین خلق الساعه، یک سیستم تولیدی و یا زندگی یک تاجر نابود می شود.»

او افزود: «علاوه بر آن، براساس تبصره یک ماده ۶ قانون امور گمرکی "افزایش حقوق ورودی شامل کالای موجود در اماکن گمرکی نیست" متأسفانه این اتفاق رخ داد و حقوق افراد زیادی تضییع شد.»

منصوری با اشاره به اینکه بند سوم این تکالیف در حقیقت موجبات رانت را فراهم می کند، خاطر نشان کرد: «در این بند آمده است به هر کدام از ثبت سفارش ها که صلاح دانستید سریع تر ارزش اختصاص دهید. به این ترتیب، کار به جایی می رسد که برخی می توانند با پرداخت هزینه و ایجاد روابط، سریع تر از دیگران ارزش دریافت کنند.»

او یادآور شد: «متأسفانه بند ۴ این دستورالعمل نیز که بر رفع مشکلات و اختلافات سازمان ها و نهادها با هم تکیه دارد، چیزی جز شعار نیست. بند ۵ این تکالیف نیز جزو بدیهیات و از وظایف دایره ترانزیت است. تبصره ۳ ماده ۶۰ قانون امور گمرکی می گوید "گمرک مکلف است برای کالایی که در اسناد حمل آن محل تحویل یکی از شهرهای داخلی ذکر شده است به شرط اینکه در شهر مزبور گمرک مجاز و مناسب وجود داشته باشد به تقاضای شرکت حمل و نقل و با انجام تشریفات مربوطه، پروانه عبور داخلی به صورت حمل یکسره صادر نماید" حال اینکه دوباره این تبصره قانونی را در جزو تکالیف بگنجانیم، نشان از آن دارد که

چون قانون اجرا نمی شده است، مجبور شده اند به عنوان تکلیف آن را اعلام کنند.»

او افزود: «ایراد قانونی بند ششم این است که گمرک در ماده ۲۴ قوانین مدت مجاز نگهداری کالا در انبارهای گمرکی را از تاریخ تحویل کالاها به این اماکن ۳ ماه اعلام کرده است که در صورت تقاضای کتبی صاحبان کالا یا شرکت های حمل و نقلی این مدت می تواند تا ۲ ماه دیگر هم افزایش یابد. تبصره ۴ ماده ۲۴ نیز گفته است "تعیین مهلت توقف کالا در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، براساس ضوابط قانونی مناطق مذکور در اختیار سازمان های مسئول این مناطق است و کالاهایی که در این مناطق پس از انقضای مهلت های اعطایی ترخیص نشوند، مشمول مقررات کالای متروکه هستند." با این وجود، از آنجا که بیشتر بنادر ما در مناطق ویژه قرار دارند، متروکه شدن کالا در آنها مدت زمان مشخصی ندارد و طبق اطلاعات من، هیچکدام از مدیران مناطق آزاد و ویژه چنین تاریخی را به صورت مکتوب و رسمی تعیین نکرده اند، بلکه به صورت سلیقه ای عمل می کنند.»

منصوری گفت: «فروش کالای متروکه توسط سازمان اموال تملیکی هم قواعد خاص خود را دارد و اولویت با صاحب کالا است، اما به کرات دیده می شود که با وجود اینکه کالا چندین ماه در گمرک و یا بندر معطل شده و به عنوان کالای ممنوعه شناخته شده است، باز هم وارد بازار می شود و به دست مصرف کننده می رسد که مشکل اصلی ما با این موضوع ممنوعیت کالا است؛ نه اینکه چرا به دست مصرف کننده رسیده است.»

به گفته منصوری؛ اگر بخواهیم با چماق دولت، مسیرها را هموار کنیم اشتباه خواهیم کرد و بازارهایمان را در حالت عدم تعادل قرار خواهیم داد؛ به تبع آن نیز همواره یا مازاد کالا و یا کمبود کالا داریم.

او خاطر نشان کرد: «در بند ۷ تکلیف شده است که تبادل اطلاعات صورت گیرد، این در حالی است که به استناد ماده ۹ قانون امور گمرکی "گمرک موظف است امکانات به کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات را با رعایت قوانین تجارت الکترونیک و مدیریت خدمات کشوری در اجرای وظایف خود فراهم آورد." همچنین در تبصره ۱ ماده ۹ آمده است "وزارت

کشور مطرح کرده است.

در این نامه تاکید شده است که «در حال حاضر بخش قابل توجهی از کالاهای وارداتی مجاز به ویژه کالاهای اساسی و بعضا فسادپذیر، به دلیل عدم امکان تامین ارز و با عدم امکان انتقال ارز تخصیص یافته ترخیص نشده‌اند، بنابراین ضمن درخواست عاجل برای تامین ارز این قبیل کالاها با اولویت زمان ورود به محوطه گمرکی، پیشنهاد می‌شود که اولاً امکان ترخیص محموله‌های دارای مجوز فروشنده خارجی در قالب خرید نسبه فراهم شود و ثانياً از آنجا که سازمان اموال تملیکی بدون لحاظ شرایط و عوامل ناشی از تحریم که مانع انتقال ارز و ترخیص کالاهای وارداتی شده، اقدام به ارسال اخطار و بعضاً تملک این قبیل محموله‌ها کرده، در اسرع وقت ضمن عودت اصل و کارمزد وجوه کالاهای توقیف شده، از ادامه این روند جلوگیری شود.»

خوانساری تصریح کرده است: «در حال حاضر ارزهای تخصیص یافته در بانک مرکزی با کسر تا ۱۷ درصد کارمزد و تقبل ریسک بسیار بالا قابل انتقال به حساب فروشندگان است. به عنوان نمونه، واردکنندگان در مقابل پرداخت ۱۰۰ یورو به بانک مرکزی، در بهترین شرایط امکان دریافت ۸۵ تا ۸۳ یورو توسط فروشنده خارجی را بعد از چند ماه معطلی خواهند داشت، اما با توجه به اینکه تعهد ارزی به بانک مرکزی معادل ۱۰۰ یورو است، هزینه رفع تعهد علاوه بر هزینه‌های انتقال ارز به تاجر ایرانی تحمیل می‌شود؛ ضمناً منبای تایید ارزش پایه گمرکی در گمرک جمهوری اسلامی براساس شرایط عادی و نرخ‌های مندرج در بورس‌های بین‌المللی کالا است، در حالی که شرایط فعلی هزینه تمام‌شده، تناسبی با نرخ‌های بین‌المللی ندارد و بی‌توجهی به این امر، موجب تشکیل پرونده‌های "بیش بود" ارزش، برخلاف واقعیت شده است.»

مسعود خوانساری تقاضا کرده است به منظور مدیریت صحیح تامین و توزیع کالای اساسی، کارگروهی متشکل از قائم مقام وزیر صمت در امور بازرگانی، نمایندگان گمرک، بانک مرکزی، جهاد کشاورزی، وزارت بهداشت و تشکل‌های ذیربط، با استقرار در دبیرخانه اتاق بازرگانی تهران، پیگیر مشکلات باشند.

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ممنوع است. ب- ترانزیت کالاهای غیر گروه ۴ در صورتی که جزء ردیف تعرفه‌های معاف از ثبت سفارش موضوع تصویب‌نامه مورخ ۱۱ دی ماه ۱۳۹۷ هیات وزیران باشد، به مقصد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نیاز به هیچ نوع ثبت سفارش ندارد.

ج- برای ترانزیت کالاهای غیر گروه ۴ به مقصد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در صورتی که کالای مذکور جزء ردیف تعرفه‌های معاف از ثبت سفارش نباشد، ثبت سفارش از نوع ورود به مناطق آزاد یا ویژه یا سرزمین اصلی کافی است و نیاز به ثبت سفارش از نوع دیگری ندارد.

در بند ۲ این بخشنامه نیز تاکید شده که «ترانزیت داخلی کالا به مقصد سایر گمرکات، نیاز به ثبت سفارش سرزمین اصلی دارد.» در نامه معاون گمرک بار دیگر بر عدم نیاز به تمدید مجوز ثبت سفارش کالاهای اساسی که در گروه یک اولویت ارزی قرار گرفته‌اند، تاکید شده است.

پیشنهاد اتاق تهران

برای کاهش رسوب کالا

مسعود خوانساری، رئیس اتاق بازرگانی تهران نیز در مکاتباتی با رئیس جمهور پیشنهاداتی را برای کاهش رسوب کالا در بندر و گمرکات

رئیس اتاق بازرگانی تهران:
منبای تایید ارزش پایه گمرکی
در گمرک ایران براساس
شرایط عادی و نرخ‌های
رایج در بورس‌های بین‌المللی
است، اما شرایط فعلی
هزینه تمام‌شده، تناسبی
با نرخ‌های بین‌المللی ندارد.
بی‌توجهی به این امر،
به تشکیل پرونده‌هایی
خلاف واقعیت منجر
شده است

امور اقتصاد موظف است ظرف ۶ ماه از تاریخ تصویب این قانون آیین‌نامه گمرک الکترونیکی را با همکاری وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات تهیه کند و به تصویب هیات وزیران برساند که اکنون حدود ۹ سال از تصویب این قانون می‌گذرد، اما هنوز این آیین‌نامه تدوین و تصویب نشده است! به این ترتیب، تکلیف گمرک و سازمان‌های ذی‌مدخل مشخص نشده و هر کسی می‌تواند هر کاری که می‌خواهد انجام دهد. در چنین شرایطی، هر سازمانی خطا را به گردن دیگری می‌اندازد.»

مدیرعامل شرکت بارمان فرابر گفت: «هشتمین تکلیف به جای اینکه بر نوشتن آیین‌نامه گمرک الکترونیک تاکید کند، به توسعه زیرساخت‌ها توجه کرده است. در حالی که ابتدا باید آیین‌نامه به کمک وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات نوشته شود و بعد زیرساخت‌ها (که خالی از خلل نیست) توسعه یابد.»

او درباره دهمین تکلیف گفت: «حمل یکسره وظیفه قانونی گمرک است و چون اجرا نشده دوباره تکلیف شده است. این در حالی است که اکنون نیز انتظار نمی‌رود اجرا شود، زیرا درآمد بندر و شرکت‌های کشتیرانی خارجی از همین خواب کالا و دمو راژ کانتینر است و به همین دلیل آنها در پشت پرده اقداماتی را انجام می‌دهند که این آیین‌نامه‌ها راه به جایی نبرد.» منصور گفت: «باید خودمان را با کشورهای دیگر مقایسه کنیم که تعداد مجوز و استانداردها را کم کرده‌اند و به تاجر اعتماد می‌کنند و او را مسئول استاندارد بودن کالا می‌دانند، اما متأسفانه در اینجا دولت مسئول صدور استاندارد برای هر کالایی است و اگر اعتراضی داشته باشیم، با شعارهایی حق به جانب مانند اینکه مگر می‌شود استاندارد کالا تایید نشود و یا اینکه نمی‌شود به استاندارد نظارت نکنیم اذهان را به تایید خودش وامی‌دارد.»

آخرین ضوابط ترخیص کالا

در تازه‌ترین خیر، معاون گمرک ایران، دو بند از مصوب نشست رفع مشکلات ترخیص کالا را به منظور کاهش کالاهای رسوبی در بندر و گمرکات کشور برای اجرا ابلاغ کرد.

بر اساس بند یک این بخشنامه:

الف- ترانزیت کالاهای گروه چهار به مقصد

لزوم بازنگری در ضوابط انتخاب مسیر اظهارنامه

رئیس کمیته راهبری انتخاب مسیر اظهارنامه گمرک گفت: باید بپذیریم تعاریفی که از مسیر سبز و زرد و قرمز صورت پذیرفته بود در برخی از گمرکات به صورت کامل اجرا نمی‌شود و برخی از واحدهای گمرکات اجرایی نیز سلیقه‌ای در این خصوص رفتار می‌کنند.



تبین و به گمرکات اجرایی کشور ابلاغ شود تا این برخوردهای سلیقه‌ای احتمالی از بین رفته و چارچوب و نحوه اقدام یک متصدی کاملاً مشخص باشد.

ارونقی در پاسخ به اینکه در حال حاضر، مبحث کارشناس مجازی، یکی از چالش‌های موجود در گمرکات است گفت: موضوع «کارشناس مجازی» و «نحوه تعیین ارزش کالا در سامانه» TSC از جمله موارد دیگری است که باید مورد بررسی کارشناسی قرار گرفته و به فوریت تصمیمات لازم درباره اصلاح روند موجود اتخاذ شود.

وی افزود: «قرار است که بعد از به‌روزرسانی ضابطه‌های تعیین مسیر اظهارنامه‌ها، به این دو مورد مهم نیز در همین کمیته راهبری پرداخته شده و فرآیندهای موجود مربوط به این دو مقوله نیز در اسرع وقت مورد بازنگری قرار گرفته و پس از تصویب در کمیته راهبری و تنفیذ در کمیته راهبردی، جهت اجرا، در سامانه جامع گمرکی، انجام و به گمرکات اجرایی نیز ابلاغ و اطلاع‌رسانی شود.»

رئیس کمیته راهبری گمرک ایران در پایان افزود: «از تأکیدات وزیر اقتصاد، ترخیص بی‌وقفه کالاهای اساسی و همچنین اتخاذ تدابیری است که زمان فعلی ترخیص به یکسوم کاهش یابد. بنابراین باید ضابطه‌های انتخاب مسیر مورد بازنگری قرار گیرند تا ایستایی در انجام تشریفات گمرکی وجود نداشته باشد.»

گمرک بوده و وظیفه تعیین اصول کلی و سیاست‌گذاری در خصوص انتخاب مسیر اظهارنامه‌ها، زمان‌سنجی و اطلاعات مدیریت و سایر موارد مرتبط را برعهده دارد.»

معاون امور گمرکی گمرک ایران با اشاره به اینکه ضوابط انتخاب مسیر اظهارنامه نیاز به بازنگری دارد، بیان داشت: «ضوابط انتخاب مسیر اظهارنامه‌ها در گمرک ایران باید پس از طرح در جلسات کارشناسی و کمیته‌ها مورد بازنگری قرار گیرند. این ضوابط مدتهاست که به همین صورت اجرا می‌شوند و با توجه به مقتضیات زمان و به‌روز بودن تجارت، نیاز به بازنگری دارند. هدف نهایی کمیته راهبری نیل به ضابطه‌هایی است که علاوه بر اینکه اقلام وارده توسط واحدهای تولیدی در حداقل زمان ممکن از گمرک ترخیص شوند، مواد اولیه و واسطه‌ای تولید نیز از تسهیلات ویژه‌ای استفاده نمایند.»

رئیس کمیته راهبری گمرک ایران با اشاره به سایر مشکلات در انجام تشریفات گمرکی اشاره کرد: «باید بپذیریم تعاریفی که از مسیر سبز و زرد و قرمز (سطوح ۱ و ۲ و ۳) صورت پذیرفته بود در برخی از گمرکات به صورت کامل اجرا نمی‌شود و برخی از واحدهای گمرکات اجرایی نیز سلیقه‌ای در این خصوص رفتار می‌کنند که نتیجه این امر ممکن است باعث تطویل در زمان تشریفات گمرکی گردد. باید مجدداً تعریف مسیرهای سه‌گانه و سطوح مربوطه به صورت واضح و آشکار

مهرداد جمال ارونقی اظهار داشت: «کمیته‌های انتخاب مسیر اظهارنامه‌ها در گمرک، در سه سطح کمیته راهبردی، کمیته راهبری و کمیته اجرایی تعیین شده است.»

دبیر کمیته راهبردی گمرک افزود: «کمیته راهبری با شرکت مدیرکل دفتر مدیریت اطلاعات و برنامه‌ریزی به عنوان دبیر کمیته، مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات، مدیرکل دفتر صادرات، مدیرکل دفتر واردات، مدیرکل دفتر تعرفه، مدیرکل دفتر ارزش، مدیرکل دفتر بازرسی، مدیرکل دفتر بازرسی و حسابرسی، مدیرکل دفتر نظارت بر ترانزیت، مدیرکل دفتر حراست، مدیرکل مرکز مبارزه با جرائم سازمان یافته، دو مدیرکل گمرک اجرایی و به ریاست معاون امور گمرکی تشکیل خواهد شد.»

او در ادامه اظهار داشت: «با توجه به اهمیت موضوع و لزوم بررسی‌های لازم در خصوص ضوابط انتخاب مسیر اظهارنامه‌ها مقرر گردید جلسات کمیته راهبری حداقل هر دو هفته یکبار و جلسات کمیته راهبردی حداقل هر ماه یکبار تشکیل شود. همچنین جلسات کمیته‌های اجرایی گمرکات، الزاماً باید هر ۱۰ روز یکبار تشکیل و روسای کمیته‌های اجرایی موظف به ارسال صورت‌جلسات مربوطه در حداقل زمان ممکن به گمرک ایران هستند.»

ارونقی خاطر نشان کرد: «کمیته راهبردی بالاترین رکن انتخاب مسیر اظهارنامه‌ها در

گسترده‌تر، عمیق‌تر، به‌روزتر و حرفه‌ای‌تر نگاشته می‌شود.»

او با اشاره به اینکه در آیین‌نامه جدید به جزئیات بیشتر پرداخته شده، درباره ضرورت تدوین آیین‌نامه جدید تاکید کرد: «گاهی شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و گاهی هم تحویل‌گیرندگان کانتینر، به وضوح نمی‌دانند که چه مسئولیتی بر عهده دارند، بنابراین اگر این سوء تفاهمات مرتفع شود و در بدو کار طرفین بدانند که چه مسئولیتی دارند و چه قوانین حاکم بر این نوع تغییر و تحول کاری وجود دارد، قطعاً روند کاری بهتر و مشکلات کمتر خواهد شد.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، به این پرسش که تدوین این آیین‌نامه از لحاظ هزینه‌ای چه مزایایی می‌تواند برای طرفین داشته باشد، با ذکر مثالی پاسخ داد و گفت: «یک تحویل‌گیرنده کانتینر (شرکت ترانزیت‌کننده، تاجر و یا ترخیص‌کار) وقتی یک کانتینر خالی را تحویل می‌گیرد، وظایف و مسئولیت‌هایی برای نگهداری آن کانتینر دارد که یکی از آنها سالم و تمیز تحویل دادن کانتینر است، اما گاهی اوقات راننده‌ای که کانتینری را تحویل گرفته، در مسیر برگشت به بندر، از آن کانتینر استفاده و بار دیگری را حمل می‌کند که باعث کثیف شدن کانتینر می‌شود. فرض کنید بار اصلی کانتینر کاغذ بوده، اما راننده در مسیر برگشت گچ بار زده است و همین موضوع کانتینر را کثیف کرده است. وقتی به مشتری اعلام می‌کنیم که باید کانتینر را تمیز تحویل می‌داد و بنابراین هزینه شست‌وشو بر عهده اوست، مشتری معترض می‌شود که بار ما کاغذ بوده است و کانتینر را کثیف نمی‌کند؛ بنابراین ما همیشه می‌گوییم ترمینال‌ها در رسیدی که به راننده می‌دهند قید می‌کنند که کانتینر کثیف تحویل شده است، مشتری نیز (اگر به این موضوع توجه داشته باشد) به هنگام تسویه حساب با باربری، راننده را مسئول دانسته و بالتبع هزینه نظافت را از دستمزد کرایه کسر خواهد کرد.»

او ادامه داد: «این عدم آگاهی باعث می‌شود مشتری و تحویل‌گیرندگان تقصیر را مستقیماً متوجه عامل اصلی نکنند. در حالی که اگر این رابطه حلقه به حلقه، از اول شفاف و روشن باشد، هزینه اضافه برای مشتری تولید نمی‌شود و مشتری می‌داند که برای آن بار چقدر باید هزینه کند.» مختاری تاکید کرد: «اگر از اول به‌عنوان تاجر روند و حلقه‌های کار را بدانیم، بدون شک از هزینه احتمالی اطلاع خواهیم داشت و با آگاهی بیشتری می‌توانیم از هزینه‌های که ممکن است به وجود آید جلوگیری و همچنین هزینه‌های جانبی را لحاظ کنیم.»

تدوین آیین‌نامه استفاده از کانتینر

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با همراهی انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و خراسان، در حال تهیه و تدوین آیین‌نامه استفاده از کانتینر است تا همه شرایط و گروه‌های ذی‌نفع را شامل شود و با قوانین داخلی و بین‌المللی نیز همپوشانی داشته باشد.

روزبه مختاری در گفت‌وگو با ترابران با بیان اینکه آیین‌نامه و ضوابطی که تاکنون برای استفاده از کانتینر وجود داشته است، ۱۰ سال پیش تهیه شده بود، گفت: «در آن آیین‌نامه چگونگی روابط بین استفاده‌کنندگان از کانتینر و مسئولیت آنها بررسی شده بود، اما با توجه به گذشت ۱۰ سال از زمان تدوین آن ضرورت به‌روزرسانی و رفع نواقص بیش از همیشه احساس می‌شد؛ بنابراین انجمن کشتیرانی برای نخستین بار تلاش کرد تا آیین‌نامه جدید را تهیه کند که همه چیز را با دیدگاهی وسیع‌تر و نگاهی عمیق‌تر بنگرد و بررسی کند، به این ترتیب، آنچه حاصل خواهد شد جامع‌تر، کامل‌تر و فراگیرتر خواهد بود.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی خاطرنشان کرد: «در روند تهیه این آیین‌نامه سعی شده از دیدگاه‌های همه ذی‌نفعان از جمله انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان و حتی صاحب‌نظران اتاق بازرگانی استفاده شود تا متنی که تهیه می‌شود از لحاظ ماهیت جامع باشد و نقطه‌نظرات و اختلافات تحویل‌گیرندگان و مالکان کانتینر را که با آنها دست به‌گریبان بودیم، شفاف‌سازی کند.»

مختاری در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توانیم آیین‌نامه جدید را اصلاحیه آیین‌نامه قدیمی بدانیم، اظهار کرد: «معمولاً زمانی اصلاحیه را به کار می‌بریم که اصل سند یا آیین‌نامه‌ای ثابت بماند و فرع تغییر کند، اما در این خصوص تغییرات به اندازه‌ای زیاد است که ترجیح می‌دهیم از این واژه استفاده نکنیم و بگوییم آیین‌نامه‌ای جدید با رویکردی





ایران همچنان در ارونردود بلا تکلیف است

ته نشست چهل ساله

خبر حصول توافق بین ایران و عراق برای لایروبی ارونردود که یکی از بندهای موافقت نامه طرفین در سفر اسفندماه رئیس جمهور و هیات وزارت امور خارجه ایران به عراق بود، برای چند روز در سرخط خبرهای دریایی و بندری نشست. دولت ایران موفق شده بود پس از ۴۰ سال اختلافات و درگیری های متعدد بر سر این آبراه، بالاخره طرف عراقی را پای میز مذاکره بیاورد و مهر تایید او را اخذ کند. با این وجود، پس از چند روز، اما و اگرها دوباره آغاز شد و اجرای عملیات لایروبی شریان حیاتی تجارت خوزستان را به بررسی های مختلف کمیته مشترک لایروبی منوط کرد. حال این پرسش وجود دارد که آیا این توافق شاه کلید قفل لایروبی ارونردود خواهد بود؟

اروندرد آخرین بار در سال ۱۳۵۶ با توافق ایران و عراق و براساس قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر (که مخالفت عراق با این معاهده و فسخ یکجانبه آن در سپتامبر ۱۹۸۰ پیش‌زمینه‌ای جهت وقوع جنگ شد) توسط شرکت‌های بین‌المللی لایروبی شد

به گفته مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر هزینه لایروبی اروندرد حدود یک میلیارد دلار برآورد شده که علاوه بر خروج لای مانده در بستر رودخانه، ۲۴ فروند شناور مغروق نیز باید از رودخانه خارج‌سازی شود که ۱۰ فروند آن در طرف ایران و ۲۴ فروند در آب‌های عراق است

بین ایران و عراق برای لایروبی اروندرد وجود داشت و هیچ‌کدام به نتیجه نرسیده بود، پس از ۴۲ سال، با توافق رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر عراق در قالب پروتکل ۱۹۷۵ الجزایر قفل لایروبی این رودخانه شکسته و قرار شد تا دفتر همکاری مشترک ایران و عراق بازگشایی شود. ضمن اینکه توافق شده است تمام عملیات لایروبی، ایمنی، راهنمایی کشتی‌ها و... به صورت مشترک و در قالب این دفتر صورت گیرد.

روزهای نخست پس از حصول این توافق، به اظهار شادمانی گذشت، اما اندک‌اندک پرسش‌هایی به وجود آمد که سازمان بنادر و دریانوردی و مدیران بندری مرتبط را وادار به ارائه توضیحات تکمیلی کرد. در همان روزها بود که گفته شد انجام عملیات و تامین هزینه‌های لایروبی، براساس دستورالعملی اجرایی خواهد بود که توسط کمیته مشترک بین دو کشور تبیین و اجرا می‌شود.

مدتی بعد، کمیته مشترک متشکل از نمایندگان وزارتخانه‌های امور خارجه طرفین و سازمان بنادر و دریانوردی ایران و هم‌تایان عراقی آنها هم تشکیل و قرار شد مقدمات لازم را از آغاز فرآیند قانونی گرفته تا لیتوگرافی منطقه، فراهم‌سازی تجهیزات مورد نیاز، انتخاب مشاورها و پیمانکاران تعیین کند، اما مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در روزهای نخستین تیر ماه اعلام کرد که هنوز توافقی درباره عملیات لایروبی اروندرد بین طرفین ایرانی و عراقی حاصل نشده و در نشست‌هایی که طرفین در ایران و عراق با هم داشتند، تنها به این توافق دست یافته‌اند که کمیته فنی مسائل مورد نظر را بررسی کند. این در حالی است که تا زمان تنظیم این گزارش کمیته نامبرده فقط دو جلسه تشکیل داده است.

او تاکید کرده بود که هزینه لایروبی اروندرد حدود یک میلیارد دلار برآورد شده که علاوه بر خروج لای مانده در بستر رودخانه، ۲۴ فروند شناور مغروق نیز باید از رودخانه خارج‌سازی شود که ۱۰ فروند آن در طرف ایران و ۲۴ فروند در آب‌های عراق است.

بر اساس همان دو جلسه برگزار شده، یکی از مدیران سازمان بنادر و دریانوردی به ترابریان اعلام کرد: «این کمیته به دنبال

هیچ‌چیز اروندرد به رودخانه‌های دیگر مانند نیست؛ ظاهری آرام اما باطنی طوفانی دارد و در حالت عادی بیش از آنچه از یک رودخانه انتظار می‌رود، هر چیز را که در بسترش باشد تا مصب خودش در خلیج فارس می‌برد. اروند که یگانه رودخانه مرزی قابل کشتیرانی ایران است، دو بندر آبادان و خرمشهر را در سمت ایران در خود جای داده و شاهراه ارتباطی خوزستان با کشورهای دیگر است. این رودخانه بین‌المللی، از گذشته تاکنون مهم‌ترین راه دسترسی عراق به خلیج فارس نیز بوده است؛ چرا که این کشور فقط ۴۰ کیلومتر ساحل در خلیج فارس دارد که این مقدار ساحل در حال حاضر نیز آنچنان قابل استفاده جهت کشتیرانی نیست.

این شاهراه ارتباطی آخرین بار در سال ۱۳۵۶ با توافق ایران و عراق و براساس قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر (که مخالفت عراق با این معاهده و فسخ یکجانبه آن در سپتامبر ۱۹۸۰ پیش‌زمینه‌ای جهت وقوع جنگ تحمیلی شد) توسط شرکت‌های بین‌المللی لایروبی شد. در سال‌های بعد از آن، با وقوع جنگ میان ایران و عراق و غرق شدن شناورهای بسیاری در این آبراه، غرق شدن مهمات جنگی و مین‌ها و موشک‌های خنثی نشده و همچنین رسوب گل‌ولای فراوان در بستر این رودخانه که در مناطقی تا ۲۰ متر نیز برآورد می‌شود، عمق این آبراهه مهم در برخی مناطق به ۴ متر رسیده و امکان کشتیرانی ایمن سلب شده است. بدین ترتیب، کشتی‌های بزرگ نمی‌توانند در بندر خرمشهر و آبادان پهلو بگیرند؛ کشتی‌های کوچک هم باید با رعایت بسیاری از نکات ایمنی در این آبراهه تردد کنند.

از سال ۱۳۹۵ قرارداد شناورسازی ۳۹ فروند مغروقه در اروند با انتخاب پیمانکار داخلی نهایی و عملیات شناورسازی مغروقه‌ها آغاز شد. تعداد کمی از آنها خارج شدند، اما تعدادی دیگر به دلیل اینکه در مرز ایران و عراق قرار گرفته بودند، همچنان در آب ماندند؛ چراکه سالویج این شناورها در گرو توافق دو کشور برای لایروبی اروندرد است.

بالاخره پس از کش‌وقوس‌های فراوانی که

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در تیر ماه اعلام کرد هنوز توافقی درباره عملیات لایروبی اروند بین طرفین ایرانی و عراقی حاصل نشده و تنها به این توافق دست یافته‌اند که کمیته فنی مسائل مورد نظر را بررسی و اعمال نظر کند

یک مقام مسئول در سازمان بنادر می‌گوید لایروبی اروند موضوعی نیست که بتوانیم درباره زمان اجرای آن، نظر قطعی بدهیم. سال‌ها است که این پروژه با واژگان و ترکیباتی مانند ان‌شاءالله و به‌زودی همراه شده، اما هنوز به نتیجه نرسیده است

حصول نتیجه برای نحوه لایروبی اروندرود و در حال بررسی مسائل فنی است، اما هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است. قرار است اندکی دست نگه داریم. به همین دلیل جلسه‌ای هم که باید آخر تیر ماه برگزار می‌شد دچار وقفه و به تاریخی دیگر موکول شد.»

این مقام مسئول در سازمان بنادر تاکید کرد: لایروبی اروندرود موضوعی نیست که بتوانیم درباره زمان اجرای آن نظر قطعی دهیم زیرا سال‌ها است که این پروژه با واژگان و ترکیباتی مانند «ان‌شاءالله» و «به‌زودی» همراه شده اما هنوز به جایی نرسیده است.

به این ترتیب به نظر می‌رسد توافقی که روز اول برای حصول آن به شادمانی پرداختند و حتی بر اساس سخنان مدیران سازمان بنادر اجرای آن را از دو ماه بعد از توافق و یا حتی بعد از ماه مبارک رمضان عملیاتی دانستند هیچ گره‌ای را از عدم هماهنگی بین ایران و عراق برای لایروبی اروندرود باز نکرده، بلکه فقط روزنه‌ای را گشوده تا توسط کمیته مشترک این روزنه بزرگ‌تر شده و به پنجره‌ای رو به لایروبی اروندرود تبدیل شود.

گفتنی است؛ یکی دیگر از موضوعات دو جلسه برگزار شده، این بوده که خط تالوگ بر اساس قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر اجرا شود. پیش از آن ایران اعتقاد داشت که باید خط تالوگ جدید را مدنظر قرار دهند، ولی طرف عراقی موافقت نکرد و نهایتاً مقرر شد بر اساس قرارداد الجزایر، مبنای لایروبی همان خط تالوگ قدیم باشد. بر همین اساس، به‌طور تقریبی میزان برداشت رسوبات ما ۹۰ میلیون مترمکعب در عمق منهای ۸/۵ متری خواهد بود، در حالی که اگر خط تالوگ جدید ایجاد می‌شد میزان رسوبات به ۱۱ میلیون مترمکعب می‌رسید.

در همین حال، دکتر سعد جواد قنديل، سفیر عراق در تهران نیز در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آخرین اقدامات در زمینه اجرای توافق رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر عراق درباره لایروبی اروندرود و بازگرداندن امکان کشتیرانی به آن چیست، اعلام کرده است: «کمیته‌های مشترک (ایران و عراق)، چندین نشست برگزار کردند که نتیجه آن، وضع نقشه راهی برای بازگرداندن کانال

کشتیرانی اصلی به شط العرب (اروند روند) یا همان «خط تالوگ» بر اساس مختصات جغرافیایی سال ۱۹۷۵ و معاهده الجزایر و پروتکل‌های الحاقی به آن و شامل یک طرح اجرایی کامل برای بیرون کشیدن قایق‌های غرق شده و دیگر موانع کشتیرانی و مین‌روبی و جمع‌آوری پسماندهای جنگی با کمک گرفتن از توانمندی‌های داخلی و نیز در صورت نیاز استفاده از امکانات بین‌المللی برای لایروبی شط‌العرب (اروندرود) است، اما اجرای این نقشه راه پس از آن آغاز می‌شود که رهبران سیاسی دو کشور این طرح را تصویب کنند.»

القصة، پرسش‌های متعددی درباره همین توافق برای ترابران ایجاد شده که مدیران بنادر و دریانوردی خوزستان و خرمشهر و حتی مدیران ستادی سازمان بنادر پاسخگویی به آنها را به زمان حصول نتیجه نهایی موکول کرده‌اند.

با این حال، مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند با بیان اینکه به‌تازگی سازمان بنادر از ما خواسته تا نماینده خود را برای شرکت در جلسات کمیته مشترک لایروبی اروندرود معرفی کنیم، گفت: «لایروبی اروندرود از آرزوهای دیرینه مردم ایران و عراق است که بعد از مذاکرات ایران با دولت‌های مختلف کشور عراق، بالاخره دولت فعلی با موضوع لایروبی موافقت کرد که بدون شک نه تنها رونق دوباره بنادر آبادان و خرمشهر را به همراه دارد، بلکه می‌تواند ایجاد بنادر جدید را رقم بزند و ساختار اقتصادی منطقه را تغییر دهد.»

او درباره همکاری منطقه آزاد اروند با سازمان بنادر به ترابران گفت: «ما هیچگونه وظیفه‌ای در راستای لایروبی اروندرود و یا حتی همکاری با نهادهای مرتبط نداریم، اما به خاطر شرایط اقتصادی منطقه علاقه‌مند هستیم این کار زودتر کلید زده شود تا منطقه آزاد هم به‌واسطه تردد شناورها در آبراه اروند رونق اقتصادی یابد. به همین دلیل از هیچ‌گونه کمک و مساعدت مضایقه نخواهیم کرد.»

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد اروند با توجه به مسئولیتش در بدنه دولت، توافق حاصله را



منابع مالی طرح‌های مرتبط با پیشگیری از وقوع سیل و لایروبی ناکافی است

زخم بستر

طرح‌های عمرانی مندرج در قوانین بودجه سنواتی که به منظور جلوگیری و کنترل سیل و عمدتاً تحت عناوین برنامه‌های «آبخیزداری و حفاظت خاک، مهندس رودخانه‌ها و سواحل، بهبود بهره‌برداری حفاظت از منابع آب» طی سالیان گذشته به اجرا درآمده، نشان می‌دهد میزان اعتبار مصوب و عملکرد اعتبار طرح‌های مذکور دارای وزن قابل توجهی در بودجه نیستند. جدول زیر چگونگی تخصیص اعتبارات سه برنامه مذکور را نشان می‌دهد:

عنوان برنامه	عملکرد تا پایان ۱۳۹۶	ابلاغ سال ۹۷	برآورد سال ۹۸	پیش‌بینی سال‌های بعد
آبخیزداری و حفاظت خاک	۸,۰۵۷	۱,۸۷۲	۲,۰۸۰	۱۷,۶۹۲
مهندسی رودخانه‌ها و سواحل	۵,۶۴۹	۱,۳۲۷	۱,۴۹۴	۹,۱۸۵
بهبود بهره‌برداری و حفاظت از منابع آب	۱۷,۵۹۵	۴,۴۵۱	۵,۰۶۲	۳۷,۸۴۵

اعتبارات مربوط به طرح‌های لایروبی در قوانین بودجه (میلیون ریال)

عنوان طرح	مصوب ۹۴	مصوب ۹۵	مصوب ۹۶	عملکرد ۹۶	مصوب ۹۷
لایروبی کارون در بازه‌های بحرانی	۹۰,۰۰۰	۹۰,۰۰۰	۹۰,۰۰۰	۲۰,۸۳۸	۶۰,۰۰۰
کنترل رسوب سد دز	۱۵,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۱۲,۵۵۰	۱۷,۰۰۰
لایروبی رودخانه سیستان	۱	۱	۱	۰	۱
پاکسازی و لایروبی اروندرود	۴۰,۰۰۰	۵۱,۰۰۰	۵۱,۰۰۰	۳۰,۹۹۰	۵۰,۰۰۰
اجرای عملیاتی آبخیزداری در حوزه‌های آبخیز سدهای کشور	۴۹۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰	۳,۸۵۶,۰۰۰	۵۸۰,۹۳۱	۱,۰۵۰,۰۰۰
مطالعه و اجرای عملیاتی آبخیزداری در حوزه‌های آبخیز فاقد سد	۳۶۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	۱,۲۶۰,۰۰۰	۲۹۰,۰۲۱	۷۰۰,۰۰۰

به‌طور مشخص درباره طرح‌های لایروبی، آمارها نشان می‌دهد که هزینه‌های اجرای این طرح‌ها بالاتر از مبالغ در نظر گرفته شده در بودجه‌های سنواتی است؛ مضافاً اینکه عملکرد این ردیف‌ها نیز عمدتاً کمتر از مبالغ مصوب بوده است. از سوی دیگر مواد استحصالی از فرآیند لایروبی در برخی نقاط، دارای ارزش اقتصادی بوده و می‌تواند بخشی از هزینه‌ها را پوشش دهد.

یک گام مثبت در راستای افزایش تردد افراد بین دو کشور دانست و از همه دستگاه‌های اجرایی درخواست کرد تا مسائل اجتماعی، امنیتی، سیاسی و اقتصادی را برای یک تحول بنیادین جدید آماده کنند.

استاندار خوزستان نیز اجرای طرح لایروبی اروندرود را گام مهمی در بازگشت به دوران طلایی بنادر خرمشهر و آبادان ارزیابی کرده و از آمادگی بالایی فنی طرف ایرانی برای لایروبی اروندرود می‌گوید. او معتقد است تاخیر در اجرای لایروبی اروندرود برای دو کشور خسارت‌بار بوده است.

ظاهراً توافقات مربوط به لایروبی اروندرود پس از ۴۰ سال همچنان مانند بسیاری از توافقات دیگر دولت و سازمان‌های دولتی است که به‌صورت شتابزده و بدون بررسی جوانب و حواشی فقط به‌صورت صوری امضا می‌شوند و بعد از آن زمانی که تب‌وتاب بزرگنمایی واقع‌فروکش می‌کند، همه مسئولان دولتی به خود می‌آیند و می‌بینند که هنوز جوهر امضای توافق حاصل شده خشک نشده، اختلاف‌نظرها بین طرفین آغاز شده که در بررسی نکردن مسائل قبل از توافق ریشه دارد.

اعلام «آمادگی بالایی فنی ایران برای لایروبی» نیز یک نمونه بارز بررسی نکردن شرایط و اظهارنظر شخصی است، زیرا همانطور که گفته شد یکی از مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی که در کمیته مشترک لایروبی حضور داشته است، در گفت‌وگو با ترابران، مبحث اصلی جلسات این کمیته را بررسی مسائل فنی و میزان توانایی طرفین برای این کار اعلام کرده است.

از سوی دیگر، همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، عراق تنها ۴۰ کیلومتر ساحل در خلیج فارس دارد که در حال حاضر نیز آنچنان قابل استفاده جهت کشتیرانی نیست، به همین دلیل چند سالی است که این کشور با مشارکت خارجی، در حال احداث بندری در خور عبدالله است، بنابراین به نظر می‌رسد لایروبی اروندرود، در اولویت آنها قرار ندارد و به ساخت و تجهیز بندر جدید که می‌خواهند آن را به بندر هاب منطقه تبدیل کنند، چشم دوخته‌اند.

کارشناسان، رد سیل را در اعماق جستجو می کنند

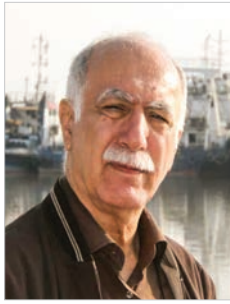
در بستر کارون چه می گذرد؟

مونا روشندل

همه کارشناسان متفق القول هستند که حیات خوزستان در دست کارون است. سیل فروردین ۹۸ هم با زبان خود این ادعا را ثابت کرد که نه تنها حیات بلکه ممت خوزستان هم به جریان کارون وابسته است، اما پرسش اصلی این است که زندگی کارون در گرو چیست؟ چندین سال است که قابلیت کشتیرانی در کارون از بین رفته و بر اثر دخالت‌های انسانی، به برکه‌ای مملو از فاضلاب تبدیل شده است. پس از بارش سیل آسا، طغیان رودخانه و جاری شدن سیل در خوزستان، مقامات دولتی، احیای کارون را به لایروبی منوط دانستند، اما آیا لایروبی می تواند کلید حل مشکلات بزرگ‌ترین رودخانه قابل کشتیرانی در ایران باشد؟

بزرگ‌ترین رودخانه‌های ایران از نظر حجم آب و جریان تمام فصلی به نام‌های کارون، دز، کرخه، جراحی و هندیجان در استان خوزستان قرار دارد. این رودخانه‌ها تا اوایل دهه ۴۰ و ۵۰ شمسی کاملاً پر آب بودند و بر اساس مستندات معتبر قرن ۱۹ و اوایل ۲۰ قابلیت کشتیرانی منطقه‌ای و بین‌المللی داشتند و از طریق آنها محصولات کشاورزی به کارون و سپس از بنادر شوشتر، اهواز، خرمشهر و ... به کشورهای دیگر حتی تا چین و آفریقا حمل می‌شد؛ به بیان دیگر، کارون نه تنها منبع اصلی تامین آب شرب و کشاورزی خوزستان بود، بلکه راه امنی برای صادرات کالاهای ایرانی محسوب می‌شد، اما بعد از اکتشافات نفتی و آمایش غیراصولی سرزمینی، رودخانه‌ها غیرقابل کشتیرانی شدند و پس از آن بنا احداث سدهای بزرگ «برقآبی» و همچنین اجرای پروژه‌های انتقال آب از سرشاخه‌های آن





دکتر باورصاد: در رودخانه‌هایی مانند کارون باید به جای لایروبی غیرعملی و نامعقول، به فکر رفع عوامل رسوب‌گذاری در معبر رودها یعنی حذف سدها یا تضمین دبی تاریخی رودها برای خودپالایی و حمل رسوبات توسط خود رودها بود

مسئولان دولتی درباره اموری صحبت می‌کنند که در آن تخصصی ندارند و چون بعضاً به حفاری نهرها و جوی‌های فاضلاب با بیل‌های مکانیکی هم لایروبی اطلاق می‌شود فکر می‌کنند لایروبی رودخانه‌های بزرگ هم به همین شکل است و دیگر به احجام، شرایط کار، تکنولوژی لازم، هزینه و فرصت مناسب لایروبی توجه نمی‌کنند

مواد رسوبی در طول ۲ یا ۳ فصل سال حمل و تنشین و به‌تدریج از عمق و عرض بستر کاسته می‌شود. حجم این لایروبی با توجه به طول صدها کیلومتری، عرض صدها متری و عمق چندین متری رودها، بسیار عظیم بوده و سر به هزاران تن انواع رسوبات نرم و سخت می‌زند که معمولاً از نظر عملی (تنها در طول تابستان و فصول فاقد باران، امکان لایروبی وجود دارد)، فنی و هزینه‌ای میسر نیست (به هزاران دستگاه انواع لایروب نیاز دارد که تامین منابع مالی آن حتی از عهده کشورهای ثروتمند هم خارج است). بنابراین در این قبیل رودخانه‌ها باید به جای لایروبی غیرعملی و نامعقول، به فکر رفع عوامل رسوب‌گذار در معبر رودها یعنی حذف سدها و یا تضمین دبی تاریخی رودها برای خودپالایی و حمل رسوبات به‌وسیله خود رودها بود.

دکتر باورصاد تاکید کرد: «به دلایل اشاره شده، لایروبی رودخانه کارون بزرگ توجیه اقتصادی و عملیاتی ندارد، چون بیش از ۵۰ سال است که ۷ سد بزرگ کشور روی دو رودخانه آن یعنی کارون و دز ساخته شده و دبی خروجی را در فصل پرآبی ده‌ها برابر کاهش داده و در فصول کم‌آبی یا خشکسالی در حد توقف روزانه و یا بیشتر است. ضمن اینکه پروژه‌های غیراصولی و قانونی انتقال آب بین حوضه‌های بین حوضه آبریز کارون یا خلیج فارس و به‌طرف حوضه آبریز کویر مرکزی به‌شدت وجود داشته و عامل دیگری در کاهش آب این رودخانه و در نتیجه رسوب‌گیری مستمر آن با هر باران فصلی است.»

عضو هیات علمی گروه حمل‌ونقل دریایی دانشکده دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر خاطرنشان کرد: «رودخانه‌ها به‌طور طبیعی دارای شیب مناسب به‌طرف مصب خود هستند، ولی وقتی طی دهه‌های متمادی، دبی آب به‌شدت مورد دستکاری قرار می‌گیرد، بستر آنها تپه‌ماهوری شده و همین مشکل فعلی رودخانه‌های ما ایجاد می‌شود. در عین حال، چون امکان لایروبی آنها وجود ندارد، بستر آنها دارای شیب مناسب در مواقع پرآبی سیلابی نیست و به این ترتیب شاهد

رودخانه‌ها به استان‌های کویری نظیر اصفهان، قم، یزد و کرمان و ... به جریان طبیعی میلیون‌ها ساله رودخانه‌ها دستبرد زده شد و آنها را به برکه‌های آب فصلی تبدیل کرد که از جمله تبعات آن، افزایش ریزگردها، خشک شدن بستر رودخانه‌ها، تالاب‌ها و هورها است.

رودخانه کارون که به قول شاعر «حیات جمله خوزستانیان در دست آن است» اکنون به واسطه دخل و تصرف انسان در طبیعت، نه تنها محل تردد کشتی‌های تجاری یا مسافری نیست، بلکه به مامنی برای فاضلاب شهری تبدیل شده، سرانجام در آغاز امسال، به دنبال بارش‌های شدید طغیان کرد و - انحراف از مسیر اصلی به دلیل رسوبات و گل‌ولای فراوان - سیل خوزستان را رقم زد.

این رویداد زنگ خطری را در ذهن مسئولان به صدا درآورد و بحث پیرامون ضرورت لایروبی کارون از هر سو شنیده شد تا اینکه بالاخره در یکی از روزهای اواسط تیرماه اجرای این طرح کلید خورد، اما آیا لایروبی شاه‌کلید حل معضل کارون است؟

در همین رابطه، از دکتر پرویز باورصاد پرسیدیم نظر به اینکه بستر رودخانه در شرایط عادی لایروبی نمی‌شود و رودخانه‌ها فقط در محل دلتا و جلگه به لایروبی نیاز دارند، آیا لایروبی کارون راهکار درستی برای بهبود وضعیت و ادامه حیات این رودخانه است؟ باورصاد که استادیار گروه حمل‌ونقل دریایی دانشکده علوم و فنون دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر است، گفت: «معمولاً لایروبی در رودخانه‌های جریان آزاد (بدون سد یا برداشت آب غیرمعمول در بالادست) در موقع ساخت تاسیسات بندری و در فضایی محدود، به‌منظور ایجاد عمق مناسب اسکله‌ها و لنگرگاه‌های موردنیاز انجام می‌شود و چون رودها دارای مکانیسم علمی و تجربی حمل مواد رسوبی بین مبدا و مصب هستند، به‌ندرت نیاز به لایروبی مجدد دارند.»

او تصریح کرد: «در رودخانه‌هایی که جریان آب آنها تحت تاثیر سدهای متعدد بوده و هیچ رژیم قانونی، علمی و مناسبی در زمینه مهندسی رودخانه‌ای بر مدیریت آن حاکم نباشد، پیوسته در مسیر صدها کیلومتری آنها،

اتابکی: سال ۸۹ کارشناسان اعلام کردند که لایروبی رودخانه کارون با کشتی هیچ صرفه اقتصادی ندارد، اما می توان از یکسری لایروبها که روی بارج نصب می شود و در تالاب انزلی هم از آنها استفاده شده بود، بهره برد

در سال ۸۹ شرکت تایدواتر قصد داشت لای استخراج شده از کارون را به منظور کشاورزی به قطریها بفروشد تا هم ارزآوری کرده باشد، هم هزینه لایروبی تامین شود و هم لای استخراج شده، بلااستفاده نماند

همان حوادث و خسارتی خواهیم بود که در سیل فروردین ۹۸ به وقوع پیوست.» او درباره اظهارنظر مسئولان برای ضرورت لایروبی از کارون گفت: «متأسفانه مسئولان دولتی در اموری که درباره آنها صحبت می کنند متخصص نیستند و چون بعضا به حفاری نهرها و جوی های فاضلاب با بیل مکانیکی هم لایروبی اطلاق می شود، تصور می کنند لایروبی رودخانه های بزرگ هم به همین شکل است و دیگر به احجام، شرایط کار، هزینه، تکنولوژی های موردنیاز و فرصت مناسب لایروبی و مهم تر از همه علم و دانش رودخانه توجه نمی کنند.»

او درباره امکان صادرات لای استحصال شده از کارون به کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله قطر افزود: «خاک هم چه در کف رودخانه و چه در کوه و دشت نوعی کالا محسوب می شود و می توان آن را استحصال و صادر کرد، ولی لایروبی فعالیتی بسیار گران برای صادرات است، چون هزینه بر و دارای ابعاد مختلف سیاسی و فرهنگی است. علاوه بر اینکه رسوبات رودخانه ای معمولا دارای فلزات گران بها از جمله طلا است که استخراج آن گران و به کشورهای صاحب تکنولوژی نیاز دارد. به خاطر دارم که ژاپن هم چنین ایده ای را در خصوص کارون داشت که با آن موافقت نشد.»

یک راه حل برد- برد برای کارون

نظر بهزاد اتابکی، فعال حوزه بندری و دریایی را هم در این زمینه جویا شدیم. او با بیان اینکه مسیر رودخانه کارون از مصب کوه کوه رنگ تا دشت، هیچ زمانی لایروبی نشده است، گفت: «در سال هایی که کارون پر آب می شد، لای توسط همان آب شسته می شد و فقط در مصب تلاقی کارون با اروندرود و بهمنشیر لایروبی انجام می گرفت. البته طبق قرارداد الجزایر، عراق بخشی از اروندرود را که در آن کشور قرار دارد، لایروبی می کرد و ایران هم به کمک بیل های مکانیکی لای حاشیه رودخانه را برمی داشت، زیرا رودخانه کارون در فصول پر آب سال، لای بستر خود را می شست و می برد.»

او با بیان اینکه سیستم پیچیده ای در اروندرود

وجود داشت، اظهار کرد: «در زمان مد یعنی افزایش ارتفاع آب و حرکت آن از دریا به سمت رودخانه، ارتفاع آب بالغ بر ۳ متر می شد و بالا می آمد. در چنین شرایطی، آبی که وارد رودخانه اروندرود می شد، مانند سدی در مقابل سه رودخانه بزرگ دجله، فرات و کارون عمل می کرد و به صورت طبیعی وارد انهار و نخلستان های خوزستان تا بصره می شد. به بیان دیگر آب پس می زد و تا ۷۰ کیلومتر پیش می رفت.»

اتابکی خاطر نشان کرد: «اما متأسفانه در سال های گذشته ما با پدیده کم آبی مواجه شدیم که باعث شد دبی رودخانه کارون به شدت کاهش یابد؛ بنابراین آب رودخانه پایین آمد و دیگر به اندازه ای نرسید که بتواند لای را در مسیر بشورد و همراه خود ببرد. همین موضوع باعث شد که لای رودخانه زیاد شود و مشکلات زیادی را ایجاد کند.»

او با اشاره به اینکه حجم زیاد لای باعث شده وقتی که باران های تند می بارد، آب کارون بالا بیاید و همسطح شهر شود، گفت: «در سال های جنگ آب رودخانه کارون ۴ متر پایین تر از سطح شهر بود، اما اکنون تقریبا بالا آمده و همسطح شهر شده است.»

اتابکی تاکید کرد: «در سال ۸۹ کارشناسان برای باز کردن مسیر آب های فصلی و جلوگیری از طغیان رودخانه ها اعلام کرده بودند که باید کارون لایروبی شود. با این حال در همان زمان گفته شده بود که لایروبی رودخانه کارون با کشتی هیچ گونه صرفه اقتصادی ندارد و کاملا هزینه بر است، اما می توان از یکسری لایروبها که روی بارج نصب می شود و در تالاب انزلی هم استفاده شده، بهره برد.»

او که در آن سال ها بر کرسی مدیرعاملی شرکت تایدواتر خاورمیانه تکیه زده بود، یادآور شد: «در همان زمان شرکت تایدواتر خاورمیانه در اندیشه ساخت چنین دستگاه لایروب سوار بر بارج بود که قطر به دلیل میزبانی جام جهانی ۲۰۲۲ و تعهداتی که در این زمینه برعهده داشت (مانند تبدیل شدن دوحه به شهری سرسبز مانند سنگاپور) نیاز به خاک بسیار حاصلخیز پیدا کرد.»

اتابکی افزود: «قطر کشوری ثروتمند است و تعهداتی که برای جام جهانی ۲۰۲۲ داده بود،



بهزاد اتابکی: در گذشته در زمان مد، ارتفاع آب کارون به بیش از ۳ متر می‌رسید و به صورت طبیعی وارد انهار و نخلستان‌های منطقه و حتی بصره می‌شد اما در سال‌های اخیر دبی کارون به شدت کاهش یافت و دیگر به اندازه‌ای نرسید که بتواند لای را در مسیر بشورد و همراه ببرد

را به رایگان لایروبی کنیم، دستگاه لایروب را با وجود شرایط تحریمی تهیه و خریداری کنیم و لای استخراج شده را به جای بلااستفاده ماندن و ایجاد مشکلات محیط زیستی دیگر به کشور قطر بفروشیم.»

به گفته اتابکی، اکنون لای استخراج شده از فاز توسعه‌ای بندر شهیدرجایی به صورت چند تل بزرگ و غول‌پیکر درآمده است که نه می‌توان آنها را به جای دیگری منتقل و نه می‌توان از آنها استفاده کرد. او با اشاره به اینکه حتی اکنون بعضی شرکت‌ها هستند که به احیای این موضوع علاقه دارند، گفت: «اگر این موضوع مطرح و مجوز آن صادر شود و از لحاظ سیاسی ابتر نماند، می‌توان از طریق وزارت امور خارجه و حتی سازمان بنادر و دریانوردی با قطری‌ها رایزنی کرد، چون هنوز امیدی وجود دارد که بشود این کار را انجام داد.»

اتابکی تاکید کرد: «در صورتی که اجازه فروش لای استخراج شده از کارون صادر شود، بازی می‌تواند برد-برد باشد، زیرا در آن صورت رودخانه کارون احیا، لای چندین سال مانده در آن خارج و احتمال طغیان رودخانه و وقوع دوباره سیل بسیار کمتر می‌شود و حتی درآمد ارزی هم برای کشور خواهد داشت.»

نشان می‌داد که در خرج کردن ابایی ندارد بنابراین ما به این فکر افتادیم که لای استخراج شده کارون را به منظور کشاورزی به قطری‌ها بفروشیم تا هم برای کشور ارزآوری کنیم، هم هزینه لایروبی تامین شود و هم لای استخراج شده از کارون بلااستفاده نماند.»

این فعال حوزه بندری با اشاره به اینکه این موضوع فقط در حد فاز صفر مطالعاتی پیگیری شد، تصریح کرد: «در آن زمان با وزارت جهاد کشاورزی به توافق رسیدیم که لایروب‌ها را از مشاور قطری خود بگیرند و استفاده کنند. مزیت این شیوه، آن بود که تجهیزات لایروب پس از لایروبی در کشور باقی می‌ماند و همچنان امکان استفاده از آنها در موارد دیگر وجود داشت.»

اتابکی با بیان اینکه قطری‌ها هم به این معامله بسیار مشتاق بودند، گفت: «در آن زمان به دلیل مسائل سیاسی و اندکی هم فضای حاکم بر کشورهای عضو اتحادیه عرب، ما بیش از این در آن کار پیش نرفتیم، اما قطر همچنان در حال خرید خاک مورد نیاز است؛ هرچند از خاک خریداری شده، رضایت ندارد، چون حاصلخیز نیست.»

این کارشناس تاکید کرد: «هنوز هم اگر بتوانیم چنین معامله‌ای را رقم بزنیم، می‌توانیم کارون

۱۴ میلیون مترمکعب رسوبات، رهاورد سیل برای کارون

مدیر حفاظت و مهندسی رودخانه‌ها و سواحل سازمان آب و برق استان خوزستان گفت: با توجه به سیلاب اخیر، ۱۴ میلیون مترمکعب رسوبات در رودخانه کارون در محدوده شهر اهواز وجود دارد و رودخانه در محدوده‌ای در حدود ۴۲۴ هزار مترمکعب نیز به نی‌زداپی نیاز دارد.

سید ابراهیم حسینی در جلسه شورای حفاظت کیفی رودخانه کارون در استانداری خوزستان، اظهار کرد: «اعتبار مورد نیاز برای کار در زمینه این ۱۴ میلیون مترمکعب رسوبات، حدود یک هزار میلیارد تومان و برای نی‌زداپی ۴/۸ میلیارد تومان است.»

مدیر حفاظت و مهندسی رودخانه‌ها و سواحل سازمان آب و برق خوزستان گفت: «در جلسه‌ای که با حضور استاندار برگزار شد، مقرر شد که استارت کار را بر حسب اعتباراتمان بزنیم. مجموع اعتبارات در طرح لایروبی کارون، برای سال جاری حدود ۷ میلیارد تومان است که امیدوارم تخصیص یابد. اگر این اعتبار تخصیص یابد، ۴/۵ میلیارد آن جهت لایروبی کارون در اهواز و ۲/۵ میلیارد جهت لایروبی کارون در خرمشهر هزینه خواهد شد.»

او گفت: «مقرر شد بر اساس همین مبلغ کار لایروبی و نی‌زداپی آغاز شود که اولویت کار محدوده حد فاصل پل راه آهن تا پل سفید، قرار داده شد. در حال حاضر کار با دو دستگاه ماشین‌آلات در حال انجام است و به محض اینکه نی‌زداپی حاشیه ساحل به پایان برسد، کار در محدوده دیگری انجام خواهد شد.»

حسینی عنوان کرد: «با توجه به این اعتبارات نمی‌توانیم کار خاصی انجام دهیم و قطعاً باید برای تامین اعتبار پیگیری شود یا دیگر دستگاه‌های اجرایی به ما کمک کنند. مقرر شده بود که از مجموعه استانداری، کمپرسی برای حمل رسوبات تامین شود اما تاکنون این کار انجام نشده است. اگر کمپرسی تامین شود کار حمل رسوبات را انجام می‌دهیم.»

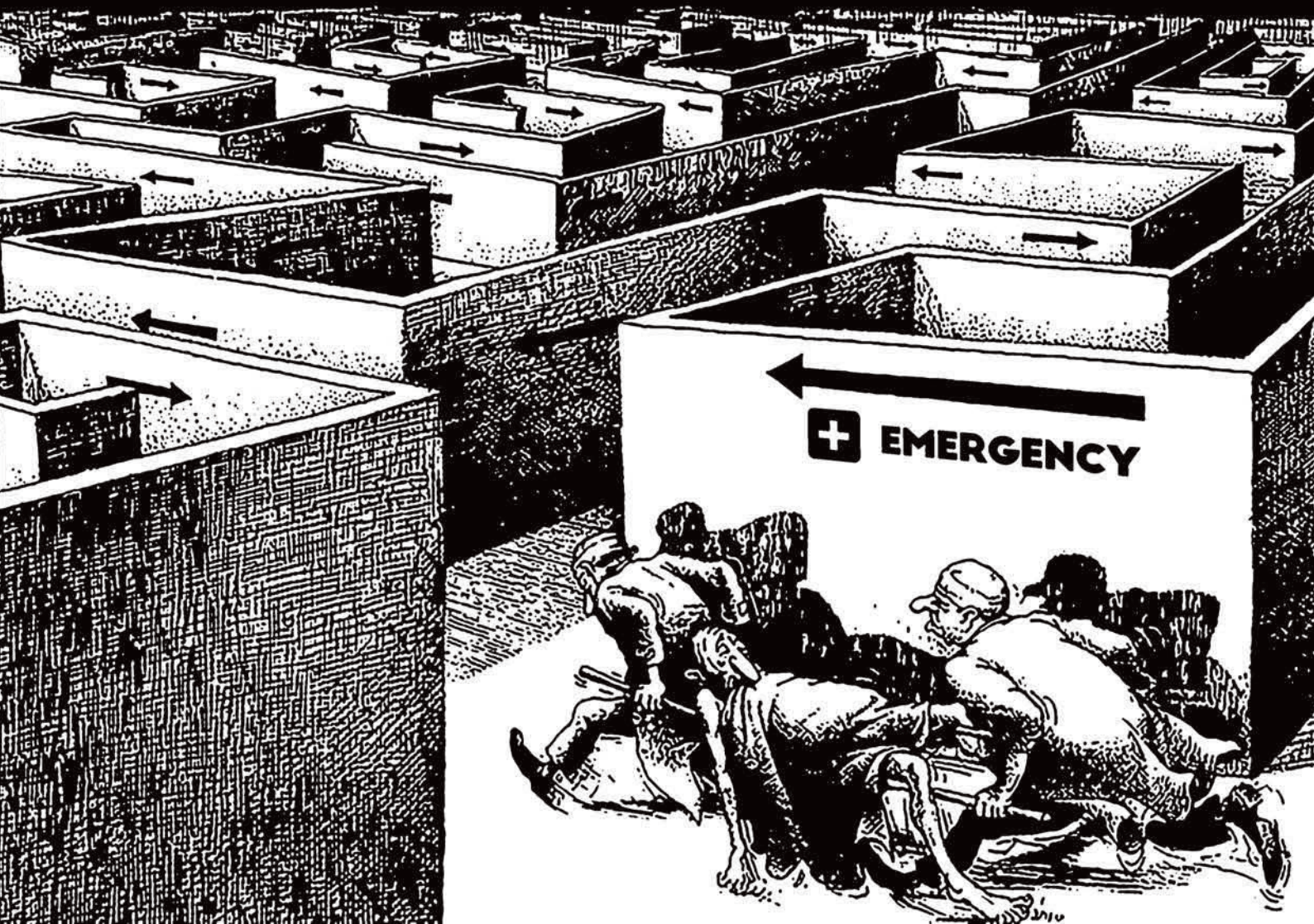
بازبینی بحران ساختاری در صنعت خودرو، نشان‌دهنده اخبار خوبی نیست

رو به قبله!

پویا مهرابی

شرکت‌های خودرویی زیان‌ده شده‌اند و دولت راه چاره‌ای جز واگذاری سهام آن‌ها به بخش خصوصی نمی‌بیند؛ از همین روست که وزیر صمت اوایل تیرماه از واگذاری سهم ۱۴ درصدی دولت در ایران خودرو و سهم ۱۷.۳۱ درصدی در سایپا خبر داد و اعلام کرد که نهایتاً این واگذاری‌ها تا سال ۹۹ انجام می‌شود. این در حالی است که رئیس سازمان خصوصی‌سازی اعلام کرده این سهام دولتی در وثیقه است و فعلاً امکان واگذاری ندارد. پوری حسینی گفته که نمی‌داند این سهم در وثیقه چه کسی است، اما ایدرو مسئول فک وثیقه سهام دو شرکت ایران خودرو و سایپا است.

در این آشفتگی بازار که وزارت صمت، این دو خودروساز را ملزم کرده از محل فروش اموال مازاد خود، دو هزار میلیارد تومان نقدینگی جذب کنند تا بخشی از نیاز مالی‌شان تامین شود؛ رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو، وعده شکسته شدن قیمت خودروها را می‌دهد، رییس قوه قضاییه از اولتیماتوم برخورد جدی با تغییر خودسرانه در قیمت و زمان تحویل خودرو می‌گوید و وزیر دفاع از ورود صنایع دفاعی به بازار قطعه خبر می‌دهد و مجلسی‌ها دولت را موظف کرده‌اند ظرف مدت پنج سال زمینه را برای تولید داخلی خودروهای برقی مهیا کند؛ آیا بخش خصوصی می‌تواند راهکاری برای نجات صنعت خودرو داشته باشد؟





فرید زاوه: تجربه نشان داده در ایران تا زمانی که شرکت‌ها ورشکسته نشوند، واگذار نخواهند شد. دولت آنچنان سیاست‌های اشتباهی در قبال خودروسازها در پیش گرفت که حالا ناچار به واگذاری آنها شده است

باید دید کسی که در این مرحله شرکت‌های خودروساز را خریداری می‌کند، قصد احیا و دوباره سودآور کردن آنها را دارد یا دنبال این است که در یک فاصله زمانی مناسب صرفا دارایی‌ها را به نقدینگی تبدیل کند

می‌کند و نه شرایط را تغییر می‌دهد. دولت می‌تواند مالکیت را منتقل کند، اما باز هم شرایط را تحت کنترل خودش بگیرد. حتی می‌تواند با آیین‌نامه‌ها کاری کند که مدیریت قادر به انجام کاری نباشد. این هم یک دلیل دارد؛ اینکه سعی کنند توجهات را از افزایش قیمت در بازار منحرف کنند.»

زاوه با اشاره به اینکه افزایش کیفیت و بهره‌وری از اهداف واگذاری ذکر شده است، خاطر نشان کرد: «اولین شرط در واگذاری‌ها برای خصوصی‌سازی کم نکردن نیروی انسانی است، با این شرط چگونه می‌توان بهره‌وری را افزایش داد، در حالی که نیروی مازاد زیادی قبل از خصوصی‌سازی جذب شده است.»

او تاکید می‌کند: «زمانی که دولت اعلام می‌کند قصد خروج از سهم خودروسازان را دارد و پس از این خبر، نسخه جدیدی برای این شرکت‌ها تجویز می‌شود و از واگذاری اموال مازاد قبل از خصوصی‌سازی شرکت‌ها سخن به میان می‌آید، این مطلب حاکی از آن است که حتی با فرض واگذاری سهم دولت به بخش خصوصی، قرار نیست مدیریت این شرکت‌ها از ید اختیار دولت خارج شود.»

زاوه معتقد است: «چنانچه واگذاری سهم بخش دولتی به بخش خصوصی به معنای واگذاری شرکت‌ها به بازیگر نخست این روزهای صنعت باشد، همان بهتر که اصلا خصوصی‌سازی انجام نشود. انحصار بخش خصوصی در صنعت خودروسازی بسیار خطرناک‌تر از انحصار دولت در این صنعت است؛ تا آنجا که بخشی از مشکلات فعلی عدم تحویل به‌موقع قطعات به شرکت‌های خودروساز، از انحصار در صنعت قطعه‌سازی نشأت می‌گیرد.»

چگونه خودرو به کالای سرمایه‌ای تبدیل شد

این کارشناس صنعت خودرو می‌گوید: «این روزها همه درباره گرانی خودرو حرف می‌زنند، اما آیا وضعیت قیمت‌ها در کالاهای بسیار حیاتی‌تر مثل مواد غذایی و محصولات کشاورزی بهتر است؟ این قضیه وقتی جالب

فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو، با بیان این‌که تجربه نشان داده است در ایران تا زمانی که شرکت‌ها ورشکسته نشوند، واگذار نمی‌شوند، می‌گوید: «دولت شرکت سودده را هیچ‌وقت واگذار نمی‌کند.»

او با اشاره به این‌که طی سال‌های اخیر دولت‌ها سیاست‌گذاری صحیحی درباره شرکت‌های خودروساز نداشته‌اند، می‌گوید: «دولت آن‌قدر با شرکت‌ها بد رفتار کرد که به مرز واگذاری رسیدند. این بدرفتاری‌ها حتی شامل ازدیاد نیروی انسانی ناکارآمد و هزینه‌های مالی اضافه هم می‌شود. به همین دلیل خودروسازهای داخلی به مرحله ورشکستگی رسیدند.»

زاوه با مطرح کردن این سوال که چه کسانی اکنون نسبت به خریداری شرکت‌های زیان‌ده اعلام آمادگی می‌کنند، ادامه می‌دهد: «باید دید کسی که در این مرحله شرکت را خریداری می‌کند، قصد احیای شرکت و دوباره سودآور کردن آن را دارد یا دنبال این است که در فاصله زمانی مناسب صرفا دارایی‌ها را به نقدینگی تبدیل کند؛ مانند برخی از شرکت‌ها که پس از خصوصی‌سازی تبدیل به مجموعه‌ای بدون دارایی و گرفتار مشکلات کارگری شدند. غیر از این دو نیز فقط گروه‌هایی می‌توانند برای خرید این شرکت‌ها ابراز تمایل کنند که می‌توانند از بازاری، بهره مالی ببرند. در غیر این صورت چرا باید به خرید مجموعه‌ای اقدام کنند که هزاران میلیارد دلار بدهی و ضرر دارد؟»

این کارشناس خودرویی با اشاره به اینکه اگر حتی بخواهیم جنبه خوش‌بینانه ماجرا را ببینیم، باز هم دست دولت از اعمال نظر بر نحوه مدیریت شرکت‌ها کوتاه نخواهد شد، تاکید می‌کند: «به طور کلی موضوعی که از اهمیت کمتری برخوردار است، بحث مالکیت است؛ آنچه اهمیت دارد، اجازه یافتن برای مدیریت خصوصی این صنعت است. همین موضوع را در بخش‌های مختلف دیگر هم شاهد هستیم؛ الان ادعا می‌شود که صنعت اتوبوسرانی دست بخش خصوصی است؛ اما آیا خصوصی اداره می‌شود و شرکت‌ها مجاز به سیاست‌گذاری دلخواه هستند؟»

زاوه تصریح می‌کند: «باید در این زمینه دقت کنیم که انتقال مالکیت نه مشکلی را حل

انتقال مالکیت شرکت نه مشکلی را حل می کند و نه شرایط را تغییر می دهد. دولت می تواند مالکیت را منتقل کند، اما باز هم شرایط را تحت کنترل داشته باشد. حتی می تواند از طریق تصویب برخی آیین نامه ها کاری کند که مدیریت ها نتوانند کاری از پیش ببرند

زمانی که دولت اعلام می کند قصد واگذاری سهام خودروسازان را دارد و سپس نسخه جدیدی برای آنها تجویز می کند و از واگذاری اموال مازاد قبل از خصوصی سازی سخن به میان می آید، حاکی از آن است که قرار نیست مدیریت شرکت ها از ید اختیار دولت خارج شود

می شود که نسبت قیمت این دو بخش را در بازه یک یا دو سال قبل بررسی کرده و مقیاس رشد هر دو را در فضای فعلی بازارها بسنجیم. می توان ادعا کرد وضعیت بازار خودرو علاوه بر اینکه بدتر نیست بهتر از باقی بخش ها است یا حداقل فاصله زیادی با آنها ندارد.»

او می گوید: «این داستان حاصل سیاست های غلط پولی و مالی دولت فعلی است و البته بارها در طول ۵۰ تا ۶۰ سال اخیر تکرار شده است. من آن قدر که نگران وضعیت دیگر بخش ها هستم، بابت سرایت گرانی بیشتر به بازار خودرو نگرانی ندارم، چون این بخش شاید به نسبت بهترین جایی است که می تواند سیل نقدینگی را مهار کند. تصور کنید اگر این هجوم قیمتی به بازار مواد غذایی یا بازار مسکن از نو اتفاق بیفتد، مردم را گرسنه تر و بی خانمان تر کرده و جانشینی هم برای این دو موضوع نیست. در صورتی که جانشین بازار خودرو سیستم حمل و نقل عمومی اعم از تاکسی و اتوبوس است که هزینه کمی را به جامعه تحمیل می کند.»

زاوه در خصوص کاهش قیمت خودرو در بازار می افزاید: «کاهش قیمت خودرو نتیجه اثرات روانی مسائل سیاسی است که این مورد تاثیر خود را بر قیمت ارز نیز گذاشته است، اما پایداری قیمت ها و ادامه روند، به مسائل بسیار زیادی بستگی دارد. در صورت ادامه شرایط، به نظر می رسد روال فعلی تا چند ماه آینده نیز ادامه داشته باشد. البته رکود سنگینی در بازار ایجاد خواهد شد، چون افراد منتظر کاهش قیمت بیشتر هستند، اما فکر نمی کنم این شرایط برای مدت زمان طولانی ادامه پیدا کند؛ چراکه تورم ریشه خارجی ندارد، بلکه ناشی از تولید نقدینگی و سیاست های مختلف در کشور است.»

زاوه تاکید می کند: «اگر از منظر مصرف کننده و قدرت خرید به داستان نگاه کنیم، متوجه می شویم که مدت ها است از سقف مطلوب قیمت ها فاصله گرفتیم. نرخ فعلی ارز آزاد به عقیده من غیر تجاری است و نمی توان نسبت به فروش کالای وارداتی که با این ارز وارد شده است خوش بین بود. در عین حال، سبد

هزینه خانوار از تورم سنگین ملک، خوراک، پوشاک و حتی آموزش که بسیار ضروری تر و حیاتی تر از خودرو است بسیار آسیب دیده است. از این رو برای بازار خودرو باید انتظار کاهش شدید تقاضا حتی با حفظ قیمت ها را داشت. به نظر من، سطح فعلی قیمت ها نمی تواند پایداری داشته باشد و حتی اگر سقوط قیمت محقق نشود، رکود بسیار سنگینی در بازار ایجاد می کند که سبب به تله افتادن حجم بزرگی از سرمایه کشور می شود. در عین حال، در بلندمدت ممکن است این تورم از این بازار خارج شود و به سایر بازارها حمله کند.»

او معتقد است اگر سیاست های انبساطی پولی در کنار فرآیند فعلی مدیریت بازار ارز و نحوه تامین و تولید خودرو برقرار بماند یا تشدید شود، موج افزایش قیمت با تشدید رکود می تواند همچنان ادامه پیدا کند.

زاوه تصریح می کند: «عدم عرضه خودرو توسط خودروسازان در حالت عادی منفعتی برای تولیدکنندگان ندارد. نکته اینجا است که سال گذشته، دولت تصمیماتی اتخاذ کرد و شرایطی به خودروسازان تحمیل شد که خودروسازان را دچار چالش جدی کرد. الزام به تحویل خودروهای پیش فروش شده با قیمت های قبلی و نیز شرط اختصاص ۸۰ درصد از حجم تولید به ایفای تعهدات با قیمت پایین، مطلوب خودروسازان نیست. ایفای تعهدات ضرر و زیان خودروسازان را در پی خواهد داشت و عدم ایفای تعهدات، مردم را دچار مشکل خواهد کرد. ضمن اینکه امکان پیش فروش مجدد قبل از ایفای تعهدات قبلی و تامین مالی از این طریق را هم ندارند.»

این کارشناس با سابقه می افزاید: «با این اوضاع تنها راهکار کمک به صنعت خودروسازی در شرایط فعلی این است که نسبت ۸۰ به ۲۰ تغییر کند و خودروسازان بتوانند بخش بیشتری از تولیدات خود را به قیمت روز عرضه کنند.»

زاوه ریشه مشکلات خودروسازان را در سیاست های کلان نادرست می داند: «این صنعت سال ها است که با مشکل اساسی مداخله دولت و نهاد های مختلف در سازوکار تولید و فروش و مدیریت شرکت ها مواجه

این روزها همه درباره گرانی خودرو حرف می‌زنند، اما آیا وضعیت قیمت‌ها در کالاهای حیاتی‌تر مانند مواد غذایی و محصولات کشاورزی بهتر است؟ اگر نسبت قیمت این دو بخش را در بازه یک یا دو ساله بررسی کنیم، می‌توان ادعا کرد وضعیت بازار خودرو بهتر از باقی بخش‌ها است یا حداقل فاصله زیادی با آنها ندارد

الان ارزان‌ترین خودرو در بازار، یعنی پراید بهایی نزدیک به ۵۰ میلیون تومان دارد که اگر بخواهید پیوسته با آن کار کنید، انگار مدام ضرر می‌دهید، چون اگر اقساط وام خرید این خودرو را حدود دو میلیون تومان فرض کنیم و استهلاک اتاق، لاستیک، موتور، هزینه سوخت، تعویض روغن و... را هم در نظر بگیریم، درآمد شما منفی می‌شود

خارجی که تنها در انتقال پول بیش از ده درصد شده است می‌گذاریم، در نهایت به کسری بودجه بیشتر می‌رسیم. موضوعی که علت اصلی مشکلات امروز و دلیل التهابات در بازار دارایی و ارز و سکه است.»

او با اشاره به اینکه تحلیل کارشناسان از رشد کسری بودجه امسال تا مرز ۵۰ درصد کل بودجه حکایت دارد که به معنی عدم تمایل دولت برای عقب‌نشینی از بی‌انضباطی مالی است، می‌افزاید: «پول موجود باهوشی است؛ شاید اتفاقی به دست بیاید، ولی اتفاقی در دست نمی‌ماند! تمامی صاحبان سرمایه از خردترین آنها با چند میلیون موجودی تا بزرگ‌ترین‌ها با صدها یا چند هزار میلیارد سرمایه، صرفاً نسبت به انتقال سرمایه خود به بازاری که متناسب سرمایه خود بیشترین بازدهی را در کمترین زمان ایجاد کند اقدام می‌کنند. اینکه تصور کنیم سرمایه‌دارها افرادی هستند که به‌راحتی با شعار و سخنان تصنعی ممکن است گمراه شوند و حتی گول بخورند و از ورود به بازارهای پرسود اجتناب کنند، تصور ساده‌لوحانه مدیریت‌های دولتی است.»

زاوه با بیان اینکه سیالیت سرمایه به بازارهای پرسودی مانند ارز، طلا، خودرو و حتی مواد غذایی ناشی از جبر اشتباهات مدیریت‌نهادها، پولی و اقتصادی کشور مانند بانک مرکزی، سازمان برنامه و وزارت اقتصاد است، یادآور می‌شود: «همین موضوع باعث شده خودرو از یک کالای مصرفی بادوام به یکی از اشکال بازار سرمایه تبدیل شود که نقش ذخیره ثروت را پیدا کرده است. در حال حاضر، یک خودرو تجاری مثل اتوبوس یا کشنده بهایی نزدیک به دو میلیارد تومان دارد که واقعا عدد بزرگی است، اما این هزینه‌کرد به معنی اقتصادی بودن پروسه مصرف تجاری خودرو نیست، چون چرخه تجاری مختل شده است و سیاست‌هایی مثل سرکوب بهای کرایه مسافر و بار موجب شده تا ما در بازار حمل و نقل بین شهری با پدیده افزایش سرسام‌آور هزینه نگهداری وسیله نقلیه و افت خالص درآمد این کسب‌وکار مواجه شویم.»

او تأکید می‌کند: «مستقل از سرمایه‌گذاری هنگفتی که برای خرید این وسیله صورت

است. مدیران شرکت‌های خودروسازی نه بابت دستاوردهای مثبت خود، پاداش دریافت می‌کنند و نه به خاطر عملکرد نامناسب، مشمول جریمه و تنبیه می‌گردند. به همین علت هم تلاش زیادی برای بهبود روند تولید و فروش و اصلاح مشکلات صورت نمی‌گیرد.»

او می‌گوید: «سهامداران هم نگرش سطحی به این موضوع دارند. چه بسا اگر قانون پرداخت درصدی از سود به مدیران مورد توجه قرار می‌گرفت، هم مدیران انگیزه بیشتری برای افزایش راندمان تولید داشتند و هم از بسیاری از سوءاستفاده‌ها جلوگیری می‌شد. سرمایه‌داران خصوصی نسبت به اندوخته‌های تصمیم می‌گیرند که خود در تولید و تجمیع آن نقش داشته‌اند، ولی سرمایه‌گذاران دولتی نسبت به تصمیم‌گیری در خصوص سرمایه‌ای اقدام می‌کنند که صاحب آن عام و نامشخص است.»

این کارشناس می‌افزاید: «مادامی که تغییری در سیاست‌های کلان این صنعت صورت نگیرد و هر سازمان و نهادی در امور صنعت مداخله کند و مدیران هم نقش‌های نمایشی ایفا و فقط از دستورات اطاعت کنند؛ وضعیت این صنعت بهبود نخواهد یافت. انحصارطلبی و مداخله در تصمیمات مدیریت، صنعت خودرو را زمین‌گیر خواهد کرد.»

زاوه می‌گوید: «از سال گذشته که روند سیلابی شدن نقدینگی تشدید شد و دولت تلاشی برای مهار آن انجام نداد، بروز شرایط تورمی قابل پیش‌بینی بود. بانک مرکزی به عنوان نهاد ناظر پولی تنها در یک اقدام کوچک، بهره روزشمار سپرده‌های بانکی را حذف کرد، در صورتی که این نهاد باید دست روی اهداف بزرگ‌تری می‌گذاشت و به عنوان مثال برای توقف «افزافه برداشت روزانه و ماهانه بانک‌ها» و «استقراض پیوسته و بی‌ملاحظه دولت از بانک مرکزی» چارچوبی مشخص و شفاف و عملیاتی طراحی می‌کرد.»

زاوه تأکید می‌کند: «وقتی این‌ها را کنار تنگ‌تر شدن حلقه تحریم‌ها، هزینه سنگین بلائای طبیعی نظیر سیل و البته ادامه کاهش فروش نفت به عنوان محل اصلی درآمدهای کشور و افزایش شدید هزینه‌های تجارت

مدیران شرکت‌های خودروسازی نه بابت دستاورد مثبت، پاداش می‌گیرند و نه به خاطر عملکردهای نامناسب جریمه می‌شوند. شاید اگر به قانون پرداخت درصدهای سود به مدیران توجه می‌شد هم انگیزه بیشتری برای افزایش راندمان وجود می‌داشت و هم از سوءاستفاده مالی جلوگیری می‌شد

گرفته، اکنون لاستیک، روغن، سرویس‌های دوره‌ای و استهلاک یک خودرو تجاری سنگین به حدی افزایش پیدا کرده که دیگر نمی‌توان با درآمد معمول و روزمره یک خودرو تجاری آنها را جبران کرد. البته این مسئله فعلاً روی بالاترین بخش خودروهای تجاری تأثیر گذاشته و هنوز در بازار خودروی تجاری سبک رخ نداده است، اما این به معنی سودآوری چرخه نیست. بدیهی است در این شرایط یا کل خدمات تجاری لغو می‌شود یا بازار به سمت غیرشفاف شدن حرکت می‌کند. این پروسه می‌تواند به همه اقتصاد رسوخ کند و سطح اقتصاد سیاه را تا سطح چربش بر بخش سفید و شفاف اقتصاد گسترش دهد.»

زاوه خاطر نشان می‌کند: «هم اکنون ارزان‌ترین خودرو مصرفی در بازار پراید است که بهای نزدیک به ۵۰ میلیون تومان دارد. اگر شما بخواهید با این خودرو ماهانه و پیوسته کار کنید، انگار که مدام در حال ضرر هستید، چون اگر اقساط وام خرید این خودرو را حدود دو میلیون تومان در نظر بگیریم و استهلاک اتاق و لاستیک و موتور یا هزینه

سوخت و تعویض روغن را هم بگذارید روی هزینه قسط، عملاً درآمد شما منفی می‌شود. چه اتفاقی در نتیجه این وضعیت می‌افتد؟ چون نقطه سر به سر هزینه از درآمد فرد بالاتر رفته، خرید کالا ارزش اقتصادی خود را به دلیل زیان عملیاتی این پروسه از دست می‌دهد و خرید ملغی می‌شود.»

او با بیان اینکه وقتی این دومینو راه بیفتد، حجم بالایی از تقاضای کالایی مثل خودرو که از کاهش عرضه فروش خدمات خود آسیب دیده است لغو می‌شود، تصریح می‌کند: «هنوز به مرحله تعطیلی ناوگان حمل‌ونقل تجاری نرسیده‌ایم، اما اگر شرایط فعلی ادامه پیدا کند، ممکن است مالک اتوبوس یا کشنده به جایی از ضرر و زیان برسد که دیگر قادر به روشن کردن دستگاه نباشد و سعی کند با پول خواب خودروی خود و افزایش بهای آن در اثر تورم درآمدزایی کند. این مسئله برای خودروهای سبک تجاری نظیر آنهایی که در سرویس‌های آنلاین تاکسی کار می‌کنند هم ممکن است اتفاق بیفتد و به تعطیلی این بخش در اثر افزایش بهای هر سفر و امتناع مصرف‌کنندگان از مصرف این خدمات منجر شود.»

کدام قطعه‌سازان خودرو بیشترین ارز ۴۲۰۰ تومانی را گرفتند؟

خودروسازان تا تیرماه امسال، نزدیک به ۵ میلیارد دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی دریافت کرده‌اند. در حوزه قطعه‌سازی، شرکت صنایع تولیدی کروز ۹۸ میلیون دلار و دو شرکت متعلق به ایران خودرو روی هم رفته ۱۱۲ میلیون دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی گرفته‌اند.

بانک مرکزی فهرست دریافت‌کنندگان ارز نیمایی و دولتی را تا تیرماه ۹۸ به روز کرد. این فهرست تنها به صورت خام و بدون هیچ دسته‌بندی نام شرکت‌ها و ارزهای دریافتی آنها را بر اساس واحدهای پول مختلف ارائه می‌کند و مشخص نیست که این شرکت‌ها در چه حوزه‌ای فعال هستند و در قبال دریافت ارز، دقیقاً چه کالا و خدماتی وارد کرده‌اند. اما با این وجود، با کنکاش در این فهرست می‌توان به برخی از شرکت‌های واردکننده قطعات خودرو و شرکت‌هایی با بیشترین میزان ارز دریافتی رسید. به گزارش ایرنا، این فهرست نشان می‌دهد که حداقل ۲۰ شرکت بزرگ قطعه‌سازی از فروردین ۹۷ تا تیرماه ۹۸ ارز ۴۲۰۰ تومانی دریافت کرده‌اند. در این میان بیشترین ارز متعلق به شرکت کروز و بعد از آن هم دو شرکت ساپکو و ایساکوی ایران خودرو بوده است. شرکت کروز، بیش از ۹۸ میلیون دلار ارز در قالب ارزهای یوآن، وون و یورو دریافت کرده است. این شرکت تا کنون ۲۶/۹۲ درصد از سهام ایران خودرو را به دست آورده و چند درصد از سهام ساپکو را هم صاحب شده است. بعد از آن، شرکت ساپکو قرار دارد که نزدیک به ۸۰ میلیون دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی در قالب ارزهای یورو، یوآن چین، روپیه هند، وون کره جنوبی، ین ژاپن و ریال عمان دریافت کرده است. ایساکو، با عنوان کامل تهیه و توزیع قطعات و لوازم یدکی ایران خودرو نیز ۳۲ میلیون و ۱۱۸ هزار و ۱۳۶ دلار ارز در قالب یورو، یوآن و روپیه دریافت کرده است. در مرتبه چهارم نیز، سازه گستر ساپکو با ۱۲ میلیون دلار ارز دریافتی در قالب یوآن، وون و یورو قرار دارد. در جایگاه‌های بعدی هم ساپکو آذین نزدیک به ۴.۵ میلیون دلار ارز و تولید و توزیع قطعات فرهنگ بدک اروند، ۳.۶ میلیون دلار ارز دریافت کرده‌اند.

ایران خودرو و سایپا ۵۷ هزار میلیارد تومان بدهی دارند

صورت‌های مالی ارائه شده به بورس نشان می‌دهد دو خودروساز بزرگ شامل ایران خودرو و سایپا در مجموع زیان انباشته‌ای حدود ۱۴ هزار میلیارد تومان در سال ۹۷ از خود به جا گذاشته‌اند.

طبق آنچه ایران خودرو و سایپا به‌عنوان صورت‌های مالی سال ۹۷ به سازمان بورس ارائه کرده‌اند، زیان آنها از ۵۰ درصد سرمایه‌شان بیشتر بوده است، بنابراین مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت می‌شوند.

طبق این ماده، اگر زیان یک شرکت از ۵۰ درصد سرمایه آن بیشتر باشد، هیات‌مدیره باید نسبت به تشکیل مجمع و چگونگی ادامه فعالیت تصمیم‌گیری کند. سال گذشته نیز صورت‌های مالی نیمسال نخست خودروسازان نشان می‌داد آنها مشمول قانون موردنظر شده‌اند، اما چون ملاک این ماجرا صورت‌های مالی یکساله آنها است، بحث‌هایی جدی در این مورد مطرح نشد.

آن طور که دو غول جاده مخصوص به بورس اعلام کرده‌اند، زیان انباشته آنها به عددی معادل ۱۳ هزار و ۷۳۲ میلیارد و ۴۷۹ میلیون تومان رسیده که در مقایسه با سال ۹۶ رشدی تقریباً ۲۰ برابری را نشان می‌دهد. به عبارت بهتر، زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور در سال ۹۷ و نسبت به ۹۶ چیزی حدود هزار و ۹۰۰ درصد رشد کرده است. در حالت تفکیکی اما ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز داخلی زیان انباشته‌ای بالغ بر هفت هزار و ۷۵۲ میلیارد تومان در سال ۹۷ از خود به جا گذاشته و این در حالی است که این شرکت در سال ۹۶ سودی ۴۴۲ میلیارد تومانی به ثبت رسانده بود.

با این حساب، زیان آبی‌های جاده مخصوص در سال ۹۷ نسبت به ۹۶ تقریباً ۱۷/۵ برابر شده است. در واقع زیان بزرگ‌ترین خودروساز ایران نزدیک به هزار و ۶۵۰ درصد رشد را به خود می‌بیند.

از آن سو، زیان انباشته سایپا نیز طی سال ۹۷ به پنج هزار و ۹۸۰ میلیارد تومان رسیده و این یعنی دومین خودروساز بزرگ کشور نسبت به سال ۹۶، رشد ۴۲۴ درصدی را در زیاندهی تجربه کرده است. به عبارت بهتر، زیان انباشته سایپا در سال ۹۷ و نسبت به ۹۶ بیش از ۵/۲ برابر رشد را به خود می‌بیند.

این اعداد و ارقام البته تنها مختص به خود ایران خودرو و سایپا است و ارتباطی با شرکت‌های زیرمجموعه‌شان از جمله ایران خودرو دیزل، پارس خودرو، سازه گستر، ساپکو و... ندارد. به اعتقاد کارشناسان، اگر صورت‌های مالی گروه صنعتی ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا را به‌صورت تلفیقی مورد بررسی قرار دهیم، اعداد و ارقام مرتبط با زیان انباشته آنها بالاتر خواهد رفت. ظاهراً ایران خودرو و سایپا تمایلی به ارائه ریز جزئیات سود و زیان برخی شرکت‌های زیرمجموعه به بورس ندارند، چه آنکه مثلاً مشخص نیست ایران خودرو دیزل و پارس خودرو دقیقاً چه عملکردی را در حوزه صورت‌های مالی طی سال ۹۷ از خود به جا گذاشته‌اند.

در بخش دیگری از صورت‌های مالی خودروسازان، ارقام مربوط به بدهی و دارایی آنها به ثبت رسیده که نشان می‌دهد شرایط ایران خودرو و سایپا به هیچ‌وجه در حوزه مالی مناسب نیست. بر این اساس، مجموع بدهی این دو خودروساز بزرگ طی سال ۹۷ به حدود ۵۷ هزار میلیارد تومان رسیده است. سهم ایران خودرویی‌ها از این ابربدهی، بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد تومان است و ۲۷ هزار میلیارد تومان دیگر نیز به سایپایی‌ها مربوط می‌شود. بر این اساس، بدهی غول‌های جاده مخصوص در سال ۹۷ و نسبت به ۹۶، ۱۸ هزار میلیارد تومان رشد کرده که معادل ۴۶/۲ درصد است.

طبق صورت‌های مالی اظهار شده، ایران خودرو، در سال ۹۷ زبانی نزدیک به هشت هزار میلیارد تومان را به ثبت رسانده، حال آنکه کل سرمایه ثبتی آن، یک هزار و ۵۳۰ میلیارد تومان است و این یعنی زبانی ۵/۳ برابر کل سرمایه ثبت شده ایران خودرو. سایپا نیز طبق آنچه به بورس اظهار کرده، در سال ۹۷ مشمول زیان انباشته‌ای حدوداً شش هزار میلیارد تومانی شده، حال آنکه سرمایه ثبتی این شرکت، حدود ۳ هزار و ۹۳۰ میلیارد تومان است. بنابراین سایپا هم مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت می‌شود.





مهراب کریم‌زاده، یکی از رانندگان است که در طرح نوسازی ناوگان ثبت‌نام کرده است. او به ترابران گفت: «در تاریخ‌های ۱۶ و ۱۷ آذر ماه سال ۱۳۹۵ بود که سایپادیزل، طرح ملی نوسازی ناوگان کامیون‌های فرسوده را اعلام کرد. در نتیجه بسیاری از کامیونداران از جمله من در این طرح ثبت‌نام کردیم. البته شرکت‌های دیگری از جمله ماموت دیزل نیز در این طرح مشارکت داشتند تا با این کار آلودگی هوا و مصرف سوخت کاهش پیدا کند، اما من به دلیل آن که متقاضی خرید ولوو بودم به سراغ سایپادیزل رفتم. آنها اعلام کردند، اگر می‌خواهید در این طرح ثبت‌نام کنید، باید یک ماشین فرسوده خود را از رده خارج و اسقاط کنید، سپس سند و مدارک آن را بیاورید و ماشین را ثبت‌نام کنید تا برای دریافت وام ۹ درصد به بانک معرفی شوید.»

کریم‌زاده افزود: «در نتیجه تصمیم گرفتم برای دریافت کشنده ولوو FH500 ثبت‌نام کنم، البته جمعاً سه محصول با قیمت‌های مشخص برای فروش موجود بود. در زمان ثبت‌نام، ۸۰ میلیون از ما گرفتند و قرار شد موقع ارسال دعوت‌نامه، ۷۲ میلیون دیگر بپردازیم و سپس بعد از اسقاط یک کامیون با ارسال مدارک آن، به بانک معرفی شویم تا وام ۹ درصد بانکی را دریافت کرده و به سایپادیزل بپردازیم و بازپرداخت اقساط وام به عهده ما باشد. در آن زمان قیمت کارخانه از بازار آزاد که حدود ۴۴۰ میلیون تومان بود گران‌تر بود اما با وام ۹ درصد تشویق شدیم که در طرح ثبت‌نام کنیم و به عبارت بهتر؛ فریب خوردیم. به هر حال، دعوت‌نامه‌ها را به بانک

آیا مگاپروژه «کلید به کلید» کلید نخورده، شکست خورده است؟

دبه سایپایی!

طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده که در سال ۱۳۹۵ آغاز شد، ماه‌ها است به بن‌بست رسیده است و یکی از مجریان طرح، یعنی شرکت سایپادیزل ادعا می‌کند با وجود نوسانات ارزی و اعمال تحریم‌ها نمی‌تواند به تعهداتش عمل کند؛ این در حالی است که جمعیت افرادی که در طرح نوسازی کامیون‌ها ثبت‌نام کرده‌اند حدود ۴۰۰۰ نفر اعلام شده است. چند نفر از شاکیان و رانندگان کامیون در تماس با دفتر ترابران، مشکلات خود در این خصوص را با ما در میان گذاشتند. آنها می‌گویند دو سال است به بهانه تحریم کامیون خود را دریافت نکرده‌ایم، اما همان ماشین در بازار آزاد با قیمت روز فروخته می‌شود!

در نامه‌ای که اواخر سال گذشته جمعی از شاکیان طرح «کلید به کلید» شرکت سایپادیزل به مقامات مسئول نوشته‌اند، آمده است: «ما جمعی از رانندگان حمل‌ونقل عمومی سنگین در طرح نوسازی ناوگان فرسوده، کامیون خود را در این طرح که سال ۹۵ فراخوان داده شد اسقاط کردیم و در شرکت سایپادیزل ثبت‌نام و مبلغ واریزی پیشنهادی شرکت را تقدیم کردیم، اما شرکت با وجود ثبت سفارش کامیون‌های ما در همان سال و وارد کردن آنها، پس از گذشت دو سال از ثبت‌نام و گذشت یکسال از تاریخ تحویل، علی‌رغم موجود بودن کامیون‌های وارد شده، به علت بالا بودن قیمت آن در بازار آزاد، آنها را به صورت سبدي و کارتکس به دلالت این بازار عرضه کرده و از تحویل کامیون‌ها به ما خودداری می‌کند و با توجه به تجمع‌ها و اعتراض‌های مکرر، فقط با وعده‌های مسئولان این شرکت مواجه می‌شویم.»

اکنون بعد از ۸ ماه از ارسال این نامه، برپایی تجمعات متعدد و طرح شکایات مختلف در مراجع گوناگون و بلا تکلیف ماندن شاکیان، پای گفت‌وگوی چند نفر از این رانندگان نشستیم و امیدواریم پاسخی نیز از مدیران سایپادیزل دریافت کنیم.



در نامه جمعی از شاکیان سایپادیزل به مسئولان آمده است: ما رانندگان حمل و نقل عمومی سنگین در راستای طرح نوسازی ناوگان فرسوده، کامیون خود را در سال ۹۵ اسقاط و مبلغ پیشنهادی شرکت را واریز کردیم، اما پس از گذشت دو سال از ثبت نام و یکسال از تاریخ تحویل، با وجود موجود بودن کامیون های وارد شده، این شرکت به علت بالا بودن قیمت آن در بازار آزاد از تحویل آنها خودداری می کند

بگیرند و نوبت هایشان را جابه جا کنند، مجبور شدند ابتدا ۵ میلیون، سپس ۱۰ میلیون، حتی ۵۰ یا ۱۰۰ میلیون تومان، به بعضی افراد بانقوذ بپردازند و نوبت های خود را جابه جا کنند. او می گوید: «ما شاکیان پرونده چندین پارکینگ اختفای کامیون ها را پیدا کردیم و همراه با مدرک، عکس های هلی شات و فیلم برداری های انجام شده، به دادستان استان تهران و از سرکلانتر غرب تهران تحویل دادیم. ۱۸ دستگاه کامیون را با حکم تعزیرات تهران توقیف فیزیکی و با تریلی به پارکینگ انبار تملیکی منتقل کردیم. طبق حکم دادگاه باید سند این کامیون ها را به اسم ما بزنند، اما سایپادیزل از انجام این حکم سر باز می زند و متاسفانه با آنها برخورد قاطع نمی شود.»

کریم زاده ادامه داد: «ما توانسته ایم حکم های لازم الاجرا و قطعی بگیریم، اما سایپادیزل جلو فرآیند کار ما و تعزیرات را گرفته است. برخی از حکم هایی که باید ده روزه منجر به توقیف اموال می شد، ۶ ماه است که در دایره اجرای احکام خاک می خورد. در نتیجه از تعزیرات هم شکایت کردیم. الان این قدر پیگیری کرده ایم که دیگر در اداره تعزیرات و اجرای احکام هم بسیاری از ما راه نمی دهند.»

کریم زاده گفت: «همچنین ۴۰۰ دستگاه قطعه کامیون ولوو به صورت CKD در اسکله بندر شهید رجایی قرار دارد که با پیگیری های ما و حکم تعزیرات، گمرک آنها را ترخیص نکرد. البته بخشی از عدم ترخیص مربوط به بدهی سایپادیزل به بانک ها نیز بود؛ هرچند به تازگی گمرک هم شروع به ترخیص آنها کرده است.

نفرستادند و ما را پشت در تحویل خودرو نگه داشتند. کم کم رکود آن دوران خودروسازان تمام و بازار فروش داغ شد و قیمت ها افزایش یافت و در دوره ای حتی تا دو میلیارد و صد میلیون تومان هم افزایش یافت و الان قیمت روی یک میلیارد ۶۵۰ میلیون تومان متوقف شده است.»

این راننده کامیون افزود: «جالب است بعد از سه سال از ثبت نام به ما می گویند ۸۰ میلیون پول داده اید و الان ماشین دو میلیاردی از سایپادیزل می خواهید؟! الان من و امثال من، به وزارت صمت، سازمان حمایت از مصرف کننده، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، وزارت اطلاعات، نهاد ریاست جمهوری و ... رفته ایم تا بتوانیم حقمان را بگیریم. کسانی که شکایت کرده اند حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ نفر هستند؛ البته سایپادیزل می گوید کل ثبت نامی های آن زمان هزار و ۷۱۷ نفر بوده اند.»

این فعال حمل و نقل کشور گفت: «این طرح به اسم راننده و نوسازی ناوگان عمومی انجام شد، اما الان به کام دلان است. ما ثبت نام کنندگان سال ۱۳۹۵ به فراموشی سپرده شدیم، در حالی که کسانی هستند که دو سال بعد از ما ثبت نام کردند و ماشین های خود را تحویل گرفتند و همه آنها را در بازار آزاد فروختند. به عنوان مثال خانمی هست که بعد از ما برای ۹ یا ۱۰ دستگاه کامیون ثبت نام کرد و آنها را تحویل گرفت. تمام مدارکش هم موجود است و در اختیار تان قرار می دهیم. بعد از اینکه کم کم بازار خودرو در کشور داغ شد، در مرحله اول بعضی افراد برای اینکه بتوانند کامیون ها را زودتر تحویل

یکی از شاکیان: بعد از سه سال از ثبت نام به ما می گویند: «۸۰ میلیون پول داده‌اید و الان کامیون دو میلیاردی می خواهید؟!» کسانی که شکایت کرده‌اند حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ نفر هستند البته سایپادیزل می گوید کل ثبت نامی‌های آن زمان ۱۷۱۷ نفر بوده‌اند

... ما شاکیان پرونده چندین پارکینگ اختفای کامیون‌ها را پیدا کردیم و همراه با مدرک و عکس‌های هلی شات، به دادستان تهران تحویل دادیم. ۱۸ دستگاه کامیون با حکم تعزیرات تهران توقیف فیزیکی شد و طبق حکم دادگاه باید سند این کامیون‌ها را به اسم ما بزنند، اما سایپادیزل از انجام حکم سر باز می‌زند

همچنین موفق شده‌ایم برخی از حساب‌های بانکی و برخی خطوط تلفن شرکت سایپادیزل را مسدود کنیم. همچنین پلیس راهور حکم توقیف پلاک زده است. حکم جلب مدیرعامل قبلی سایپادیزل را هم داریم که البته تا ما حکم گرفتیم، تغییر کرد.»

این راننده کامیون خاطر نشان کرد: «برای اینکه بتوانند جلو پیگیری‌های ما را بگیرند در ابتدا گفتند به شما کامیون‌های چینی تحویل می‌دهیم که آن هم سرابی بیش نبود؛ چون هیچ قطعه چینی وارد نکردند، بعد گفتند بیا بید به جای آن به شما پراید بدهیم! این کامیون محل درآمد و امرارمعاش من است. اگر پراید دارند، آن را به شاکی‌های پراید بدهند!»

او گفت: «ما از شرکت سایپادیزل تحت عنوان کلاهبرداری در دادسرای جیحون شعبه ۱۰ شکایت کیفری کردیم. چون در زمانی که شرکت سایپادیزل این فروش و ثبت نام‌ها را انجام می‌داده، هیچ‌گونه قراردادی با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نداشتند، اما به اسم قرارداد با سازمان راهداری ثبت نام را آغاز کردند. حتی با مسئولان سازمان راهداری صحبت کردیم، اما آنها خود را کنار کشیدند و گفتند ما تنها مدیریت اجرایی داشتیم. جالب است که بعد از شکایت کیفری، حکم دادند که ۸۰ میلیون شما را با نرخ سود ۱۵ درصد به شما برمی‌گردانیم!»

کریم‌زاده با اشاره به اسقاط کامیون خود گفت: «آن زمان کامیونم را برای اسقاط به مبلغ ۳۰۰ میلیون تومان فروختم، آیا الان می‌توانند آن را که اکنون ۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت دارد، به من برگردانند؟ مردم فکر می‌کنند چون اسم این طرح، نوسازی ناوگان فرسوده بوده است کامیون‌های ۴۰ و ۵۰ ساله از رده خارج شده است، اما کامیونی که من اسقاط کردم مدل ۱۳۸۵ بود، فقط چون یورو ۳ بود، برای اینکه بتوانم در اروپا کار کنم، آن را فروختم. رانندگانی بودند که کامیون‌های مدل ۹۰ و ۹۱ شمسی را فروختند.»

وحید نافع یکی دیگر از رانندگان شاکی به خبرنگار ترابری گفت: «در تاریخ ۱۳۹۵/۱۲/۹ در طرح جایگزینی ناوگان فرسوده سایپادیزل ثبت نام کردم، اما زمان تحویل را تاریخ اسفند ۱۳۹۶ اعلام کرده بودند. سرانجام گفتند هنوز

قطعات از گمرک ترخیص نشده و ممکن است تحویل با دو ماه تاخیر مواجه شود؛ اما بعد از اینکه چند ماه از موعد تحویلی که سال ۹۷ مشخص شده بود، گذشت؛ متوجه شدم که حسن نیت ندارند، به وزارت صنعت، معدن و تجارت مراجعه کردم و مواقع را توضیح دادم. برای آنها محرز شد که سایپادیزل کوتاهی کرده است، بنابراین نامه‌ای به تعزیرات فرستادند. در نامه وزارت صمت به تعزیرات آمده است، پیرو شکایت آقای نافع در باره خرید حواله کامیون ولوو FH500 و طی بررسی‌های به عمل آمده، تخلف سایپادیزل محرز است.»

نافعی تاکید کرد: «جالب است در این مدتی که شرکت ماشین‌های ما را تحویل نمی‌داد - از جمله در ماه‌های انتهایی سال ۱۳۹۶ - باز هم اطلاعیه فروش جدید منتشر شد و با طرح‌های گوناگون، شروع به ثبت نام کردند و وعده موعد تحویل سه ماهه و پنج ماهه و با قیمت مختلف دادند. سایپادیزل در سال ۱۳۹۷ نیز بار دیگر آگهی فروش داده است! یا در سال ۱۳۹۶ طرح فروش به مناسبت دهه مبارک فجر داشتند و قیمت قطعی کامیون FH500 از یک دستگاه تا ۹ دستگاه ۴۹۶ و ۱۰ دستگاه به بالا ۴۹۱ میلیون تومان با تحویل پنج ماهه بود. منظورم این است که اگر کارخانه نمی‌تواند به تعهدات قبلی عمل کند، چرا این همه پیش فروش می‌گذارد.»

او افزود: «طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده در زمانی شروع شد که وضعیت خودروسازان بحرانی بود و هیچ‌کسی از کارخانه ماشین نمی‌خرید در نتیجه ابتدا به اسم راننده و با عنوان طرح جایگزینی کامیون‌های فرسوده از وزارت صنعت، معدن و تجارت مجوز فروش را گرفتند و قطعات کامیون وارد گمرک شد؛ اما به اسم راننده و به کام دلالتان بود.»

نافعی گفت: «یکی از کارهایی که ما باید انجام می‌دادیم اسقاط یک کامیون کهنه بود که بسیاری از دوستان این کار را کردند، اما من این کار را انجام ندادم. من یک کامیون داشتم که اسقاط نکردم، بلکه آن را ۲۴۰ میلیون تومان فروختم تا بتوانم پول اولیه ثبت نام و تکمیل وجه را تامین کنم. الان همان ماشین را با یک میلیارد تومان هم نمی‌توانم بخرم. ماشین من تولید ۱۳۸۵ بود و چون یورو پایینی داشت و کامیون‌های طرح جایگزین بالاتر بود، در این

یک راننده شاکي: مردم فکر می کنند چون اسم این طرح، نوسازی ناوگان فرسوده بوده است، کامیون های ۴۰ و ۵۰ ساله از رده خارج شده اما کامیونی که من اسقاط کردم، مدل ۱۳۸۵ بود. فقط چون یورو ۳ بود، برای اینکه بتوانم در اروپا کار کنم، آن را فروختم. رانندگانی بودند که کامیون های مدل ۹۰ و ۹۱ را فروختند

برخی از دوستان ما کار وام را انجام داده و مبلغ آن را به صورت کامل به شرکت پرداخت کرده اند و دارند اقساط وامشان را می پردازند اما هنوز کامیون ها را تحویل نگرفته اند!

نزدیک فرودگاه مهرآباد و فرودگاه پیام بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ دستگاه کامیون پنهان کرده بودند. من مدرک دارم که شرکت از فروردین تا آذر ۱۳۹۷ تعداد ۱۲۲۶ دستگاه FH500 تولید کرده، اما ۱۵۰ دستگاه بیشتر تحویل نداده است.»

راننده دیگری که خواست نامش ذکر نشود می گوید: «من در اردیبهشت ۱۳۹۶ ثبت نام کردم. سرانجام دعوت نامه را در روزهای پایانی شهریور ۹۶ دریافت کردم. در دعوت نامه ذکر شده بود باید مدارک ثبت نام و گواهی اسقاط کامیون فرسوده را تحویل دهم. من هم همین کار را کردم. ضامن، مدارک و مبلغ زمان تحویل را به نمایندگی تحویل دادم؛ اما خبری از تحویل کامیون نشد تا اینکه اواخر اسفند از نمایندگی با من تماس گرفتند و گفتند چون می خواهیم کامیون مدل ۹۷ به شما تحویل بدهیم، باید به ما تعهد بدهید. قیمت جدید در تعهدنامه ۴۲۵ میلیون تومان بود؛ یعنی ۴۰ میلیون تومان افزایش قیمت داده بودند. این تعهد را امضا کردم. یک سال بعد، در اردیبهشت ۱۳۹۷ ماشین دوباره افزایش قیمت می خورد و قیمت ماشین به ۵۱۰ میلیون تومان افزایش یافت و به ما هم گفتند این افزایش قیمت شامل شما هم می شود.»

او تاکید کرد: «اما با وجود افزایش قیمت های پی در پی، خبری از تحویل کامیون نبود. ۱۵ خرداد یک اخطار به دریافت کردم که اگر تا آخر خرداد با قیمت ۵۱۰ میلیون تومان تکمیل وجه نکنید، یعنی از طرح نوسازی ناوگان انصراف داده اید. بالاخره در خرداد ما را مجبور به تکمیل وجه کردند و وام بانکی را از ۳۰۸ میلیون به ۴۰۰ میلیون تومان افزایش دادند. بعد از آن قرار بود تا ده روز کاری دیگر پرونده به بانک برود، وام را دریافت کنم و کامیون را تحویل بگیرم. ده روزی که البته هنوز نیامده است. البته دو ماه پیش نامه ای از طرف شرکت دریافت کردم که بیایید انصراف بدهید و پولتان را با سود ۱۲ درصد تحویل بگیرید؛ یا اینکه با همان قیمت ولو یک خودروی چینی تحویل بگیرید.»

او تاکید می کند: «طبق اسناد شرکت، ۳۸۰۰ نفر در طرح نوسازی ثبت نام کردند. از این تعداد، ۶۰۰ نفر کامیون خود را تحویل گرفتند. برای ۶۰۰ نفر دعوت نامه صادر شده است و ۲۴۰۰ نفر

طرح ثبت نام کردم. فرب یورو بالاتر و وام ۹ درصد را خوردم.»

نافعی یادآور شد: «سرانجام برخی شکات جلسه مشترکی با مدیران شرکت سایپادیزل برگزار کردند. در آن جلسه تخلفات را مشخص کردیم و قرار شد به ترتیب ثبت نام کامیون ها را تحویل بدهند. یکی از تخلفات این بود که یکی از نمایندگی ها برای هر کامیون مبلغ پنج میلیون تومان پول داده و کامیون ها را تحویل گرفته بود؛ اما هنوز پول شرکت را به طور کامل تسویه نکرده بود. یا تخلف دیگر این بود که یکی از نمایندگی ها چک گذاشته بود، چک ها برگشت خورد، اما کامیون را تحویل گرفت.»

این راننده تاکید کرد: «جلسه های زیادی نیز با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای داشتیم، اما زورشان به خودروساز نرسید. هنوز ۱۶۶۲ نفر از ثبت نام کنندگان کامیون ها را تحویل نگرفته اند. آن طور که من اطلاع دارم، برای ۸۵ درصد از کسانی که ثبت نام کردند، دعوت نامه ارسال نشده است. حتی برخی از دوستان کار وام را انجام داده اند و مبلغ وام را به حساب شرکت ریختند و کامیون های خود را اسقاط کرده اند و پول دوم را هم ریخته اند و شرکت هم به طور کامل مبلغ وام را گرفته است. الان آن ثبت نام کننده بیچاره، دارد اقساط وام خود را می پردازد و برخی ۳ یا ۴ ماه پرداخت اقساط وامشان به تاخیر افتاده است، اما هنوز کامیون ها را تحویل نگرفته اند! ۹۰ درصد ثبت نامی های طرح نوسازی ناوگان فرسوده، مربوط به سال ۱۳۹۵ بوده اند که بسیاری از آنها خودرو خود را تحویل نگرفته اند.»

نافعی با بیان اینکه از ۱۳۹۷/۱۱/۲ حکم من در اجرای احکام تعزیرات است، اما به هیچ کلام از حکم ها عمل نمی کنند، افزود: «به همه ارگان ها مراجعه و نامه نگاری کردیم؛ اما این نامه ها در سلسله مراتب اداری از یک حدی جلو تر نرفته است، در حالی که همه نهادها در جریان هستند و مستندات را به آنها ارائه کرده ایم. از اسفند ۱۳۹۷ چند عکس از پارکینگ پارس مهرگان، (جنب شرکت سایپادیزل) که پر از کامیون های تولیدی بود، تهیه و با همکاری پلیس امنیت گزارشی از تخلفات و دپو شدن ماشین ها تهیه کردیم تا به دست مقامات بالاتر برسانند. در آن پارکینگ و پارکینگ های دیگر از جمله پارکینگ

در مدتی که سایپادیزل کامیون‌های ما را تحویل نمی‌داد؛ از جمله در ماه‌های پایانی سال گذشته، باز هم اطلاعیه فروش جدید منتشر شد و با طرح‌های گوناگون و قیمت‌های مختلف اقدام به ثبت‌نام کردند اگر کارخانه نمی‌تواند به تعهدات قبلی خود عمل کند، چرا این همه پیش‌فروش اجرا کرد

در آخرین اطلاعیه‌ای که سایپادیزل برای سهامداران منتشر کرده، آمده است طرح «کلید به کلید» در صورتی قابلیت اجرا دارد که «تمامی موارد مرتبط با این طرح (تامین اعتبار از محل صندوق توسعه ملی و ایجاد گشایش اعتبار توسط بانک عامل) مهیا و آماده باشد

هم یا باید انصراف بدهند یا باید خودروی چینی تحویل بگیرند.»

داستان حسن جعفری و علی هم شبیه رانندگان قبلی است. علی ۱۱۰ میلیون تومان و حسن هم ۱۲۰ میلیون تومان به شرکت واریز کرده‌اند. علی می‌گوید: «به خاک سیاه نشستم، بیکارم و یک پسر هم دارم. می‌خواهم وکیل بگیرم، شاید در این صورت بشود کاری کرد.»

او هم کامیونش را در سال ۱۳۹۵ فروخته و در طرح ثبت‌نام کرده است «۱۷ آذر ۹۵ بود که در سامانه ثبت‌نام کردم، ولی هنوز حتی دعوت‌نامه دریافت نکرده‌ام. مدرک دارم کسانی که بعد از من ثبت‌نام کرده‌اند دعوت‌نامه دارند. سایپادیزل به‌طور غیرمستقیم ما را ورشکسته کرد. ماشینم را فروختم، به امید اینکه چند ماه بعد ماشین داشته باشم. پدرم بازنشسته است. یک خواهر مریض دارم که خرجش باید به‌واسطه همین ماشین تامین می‌شد.»

حسن جعفری، راننده دیگر می‌گوید: «دوست ندارم انصراف بدهم. به خاطر همین به وزارت صنعت، معدن و تجارت شکایت کردم. در راهداری، قوه قضاییه و حتی دفتر ریاست جمهوری هم طرح شکایت کرده‌ام، اما هیچ کدام جوابی به من نداده‌اند. در حال حاضر تنها یک شماره نامه در دست دارم و منتظرم کسی جوابم را بدهد.»

او تاکید می‌کند: «بعضی از خریدارها که قبل از عید باید ماشین خود را دریافت می‌کردند، با رشوه دادن کامیون را گرفتند. از آنها مدرک دارم. در حال حاضر، در نمایشگاه‌های تهران پر از FH500 است؛ ولی به ما که ماشین حقمان است، تحویل ندادند.»

حسن می‌گوید: «فکر نکنم امیدی به تحویل باشد. یکی از کسانی که در قوه قضاییه شکایت کرد به من گفت همه می‌دانند ماشین دارند، ولی به خاطر گرانی، تحویل نمی‌دهند.»

واکنش سایپادیزل

با گذشت نزدیک به سه سال از زمان ثبت‌نام توسط «سایپادیزل» برای نوسازی ناوگان حمل بار جاده‌ای که عنوان بلندپروازانه «کلید به کلید» را نیز داشت؛ حالا و در آخرین اطلاعیه‌ای که این شرکت برای سهامداران خود منتشر کرده، آمده است که طرح «کلید به کلید» در صورتی

قابلیت اجرایی دارد که «تمامی موارد مرتبط با این طرح (تامین اعتبار از محل صندوق توسعه ملی، ایجاد گشایش اعتبار توسط بانک‌های عامل و ...) مهیا و آماده باشد.

سایپادیزل در نامه‌ای که ۳۱ شهریور ماه سال گذشته به سازمان بورس ارسال کرده، با بیان این موضوع اضافه کرده که «با توجه به عوامل متعدد دخیل در طرح کلیدبه‌کلید، تعیین آثار ریالی که برنامه‌ای دو یا چندساله است، در حال حاضر امکان‌پذیر نیست.» در این نامه همچنین عنوان شده که میزان زیان شش ماهه ابتدای سال جاری برای «سایپادیزل» به ۱,۰۷۵ میلیارد ریال رسیده است.

اداره نظارت بر ناشران بورسی، در نامه‌ای که به محمدهادی نوری، مدیرعامل وقت سایپادیزل به تاریخ هفتم مهرماه سال ۱۳۹۷ ارسال کرده، از وی خواسته است که دلیل این تناقض‌گویی و «اطلاع‌رسانی مبهم و دوگانه» را اعلام کند. در این نامه اضافه شده: «مستندات ارائه‌شده از سوی آن شرکت در مورد طرح مورد اشاره، تنها شامل تصویر برگ ثبت سفارش منقضی شده و جدول مبلغ پروفرمای آن است. در این خصوص ضروری است مستندات مربوطه به‌طور کامل به این اداره ارائه شود.»

همچنین در این نامه از مدیرعامل سایپادیزل درخواست شده است که «در صورتی که طرح مذکور دارای گزارش توجیهی مالی تایید شده است، گزارش تجزیه‌وتحلیل فروش، بهای تمام‌شده و هزینه‌های مالی طرح مذکور بایستی به این اداره ارائه شود.»

در آن زمان، مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت، از طرح «کلید به کلید» به‌عنوان یک «مگا پروژه» یاد کرده و عنوان کردند که «کلید به کلید، طوری طراحی شده است که با کمترین تأثیرپذیری ارزی و ریالی، از نظر قیمتی برای متقاضیان جذاب باشد.»

اما در همان زمان نیز مشخص بود که اساس این طرح به‌صورت تزییق منابع ارزی بوده است. قرار بود ۱۱/۲ میلیارد دلار طی سه سال به این پروژه تزییق شود. سال اول ۳/۵ میلیارد دلار، سال دوم ۴ میلیارد دلار و سال سوم، ۳/۷ میلیارد دلار. با وجود این، کیست که نداند در شرایط بحران ارزی کنونی، تأمین چنین رقمی چه کار سختی است.

روزشمار طرح «کلید به کلید»

۱۸ بهمن ۱۳۹۵ - مدیرعامل وقت «سایپادیزل»، با بیان اینکه حدود ۱۳۰ هزار دستگاه خودروی باری با عمر بیش از ۳۵ سال در کشور تردد می‌کنند از شروع طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای براساس برنامه پنجم توسعه خبر داد و افزود «ظرف ۵ سال آینده ۶۵ هزار دستگاه خودروی تجاری نوسازی می‌شوند»

۲۵ بهمن ۱۳۹۵ - مدیرعامل وقت «سایپادیزل» از ورود خودروهای تجاری سنگین «رنو» به ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور در مردادماه ۱۳۹۶ خبر داد.

۲۱ اسفند ۱۳۹۶ - مدیرعامل سایپادیزل عنوان کرد که «پس از اعلام طرح ریاست جمهوری درباره نوسازی ناوگان جاده‌ای و درون شهری، این شرکت برنامه‌ریزی لازم را انجام داده و آمادگی کامل دارد تا پس از انجام مقدمات، طرح مذکور را اجرایی کند. شرکت سایپادیزل در انجام این طرح سعی دارد با همکاری شرکت ولوو و تولید محصولات، سهم مناسبی از نوسازی ناوگان را به خود اختصاص دهد و در همین راستا توافقنامه‌ای با شرکت ولوو تراکس سوئد جهت تولید بیش از ۳۵ هزار دستگاه کامیون برای سه سال آینده منعقد کرده است.»

۲۲ اسفند ۱۳۹۶ - اعلام شد که مگا پروژه «کلید به کلید» با واگذاری ۲۰۰ خودروی «تجاری» به متقاضیان نوسازی ناوگان، آغاز شده است. مشخص نشد که این خودروها «ولوو» بود یا خودروی

چینی KX

۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۷ - تعدادی از رانندگان خودروهای سنگین در اعتراض به عدم تحویل به موقع خودروهایشان توسط سایپادیزل، اقدام به تجمع کردند.

۲۱ شهریور ۱۳۹۷ - محمدهادی نوری، مدیرعامل وقت سایپادیزل، خبر از جایگزینی کامیون‌های دانگ‌فنگ به جای ولوو داد و گفت: «در طرح نوسازی ناوگان تجاری همه مراحل قانونی برای ورود کامیون چینی KX به جای ولوو طی شد و این محصول با کیفیت، به زودی جایگزین می‌شود.»

۲۴ شهریور ۱۳۹۷ - در اطلاعیه‌ای عنوان می‌کند که «تمامی اقدامات جهت نوسازی ناوگان تجاری کشور، از قبیل تامین منابع ارزی از محل صندوق توسعه ملی، تصویب شورای اقتصاد و تضامین بازپرداخت آن و تمامی مراحل قانونی طرح انجام شده است.»

این شرکت اضافه می‌کند که «پس از تایید پروفرمای ۸۰۰۰ دستگاه محصول KX به عنوان جایگزین ولوو در طرح کلید به کلید و ثبت سفارش آن در وزارت صمت، در حال نهایی شدن افتتاح LC و فعال شدن آن در بانک پارسیان است.» سایپادیزل سپس به سهامداران خود وعده می‌دهد که «اگر این برنامه محقق شود، سود پایه هر سهم طی دو سال مالی به مبلغ ۱۹۹.۶ تومان تغییر پیدا می‌کند.»

۶ مرداد ماه ۱۳۹۸ - شرکت سایپادیزل در آخرین اظهار نظر خود در سایت «کدال» اعلام کرد: «پیرو اعلام طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی از سوی ریاست محترم جمهوری، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به عنوان مجری طرح تعیین شد.»

همچنین شرکت در راستای انجام تعهدات خود به مشتریان و اعطای سهمیه هشت هزار دستگاه در سال برای نوسازی طرح مذکور اقدام به اخذ پروفرما و ثبت سفارش کرد و گشایش اعتبار اسنادی در بانک پارسیان به صورت غیر فعال انجام شد. در حال حاضر، کماکان موضوع ضمانت دوره تامین خودروسازها اصلی ترین چالش عدم اجرای پروژه از ابتدا تاکنون است. این شرکت طی نامه کتبی به بانک پارسیان موضوع ارائه تضامین مورد نظر جهت تحقق طرح را ارائه کرد که تاکنون اظهار نظری از سوی بانک مذکور انجام نشده است. بنابراین به محض مشخص شدن موضوع، مراتب از طریق سامانه کدال اطلاع رسانی می‌شود. همانگونه که در مجمع عمومی این شرکت اعلام شد با توجه به زیان‌های وارد شده طی سالیان گذشته و شمولیت ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت، این شرکت در نظر دارد جهت اصلاح ساختار مالی و همچنین راهکارهای برون رفت از ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت به هیات مدیره شرکت سایپا ارائه کند. لذا به محض نهایی شدن برنامه‌ها، موضوع در سامانه کدال اطلاع رسانی می‌شود.»

بیش فروش نقدی با قیمت قطعی گروه ولوو

نام محصول	پراخت زمان ثبت نام (میلیون تومان)	زمان تحویل
FM500 4x2	۲۵۲	۳ ماه به بعد
FM460 6x4	۲۶۱	۳ ماه به بعد
FMX460 6x4	۲۶۱	۳ ماه به بعد
باری FM460 6x4	۲۵۵	۳ ماه به بعد
گنبد FM460 4x2 I-Shift	۳۸۹	۳ ماه به بعد

قیمت قطعی و با احتساب عوارض و مالیات ارزش افزوده میباشد.
 خرید حتمی بر اساس مقدار دارای تخفیف می‌باشد.
 قیمت این کوتر در جا یا هر اینس دیگری در صورت اشغال شدن، در زمان تحویل به صورت مجزا اخذ می‌شود.
 در صورت تاخیر در تحویل، جریمه تاخیر از موعد مطبق طبق مقررات شرکت به مشتری پرداخت می‌شود.
 سود مشارکت و انصراف مطرب میباشد.
 مدت اعتبار قیمت های طرح فوق تا پایان دی ماه میباشد.

«طرح فروش ویژه دهه مبارک فجر»

فروش نقدی با قیمت قطعی الفساده به میلیون تومان:

رنگ	نام محصول	قیمت	زمان تحویل
گنبد	FM500 4x2	۲۵۲	۳ ماه
گنبد	FM460 6x4	۲۶۱	۳ ماه
گنبد	FMX460 6x4	۲۶۱	۳ ماه
گنبد	باری FM460 6x4	۲۵۵	۳ ماه
گنبد	FM460 4x2	۳۸۹	۳ ماه

• قیمت قطعی و با احتساب عوارض و مالیات ارزش افزوده میباشد.
 • خرید حتمی بر اساس مقدار دارای تخفیف می‌باشد.
 • قیمت این کوتر در جا یا هر اینس دیگری در صورت اشغال شدن، در زمان تحویل به صورت مجزا اخذ می‌شود.
 • در صورت تاخیر در تحویل، جریمه تاخیر از موعد مطبق طبق مقررات شرکت به مشتری پرداخت می‌شود.
 • سود مشارکت و انصراف مطرب میباشد.

توجه:

- ثبت نام فوق به تعداد محدود می‌گردد و در صورت پر شدن ظرفیت در هر مرحله، ثبت نام در آن توقف می‌کند.
- برگردد و برای وجه و قیمت نام بر اساس همان مقدار اعلام شده در صورت توقف فروش در آن روز و زمان، به صورت مجزا اعلام خواهد شد.
- در انتخاب محصول، نقد بانک، به عنوان ضمانت خرید محصول مدنظر خواهد بود.
- تغییر طرح در طرح های فوق ۱۰٪ بر مبنای مبلغ خواهد بود.

شماره: ۱۸۹۶
تاریخ: ۹۷/۱۲/۲۳
پست: ۱۳۹۷

اطلاعیه شماره ۵

قابل توجه مشتریان محترم سایپا و نمایندگان بازرگانی فروش و خدمات پس از فروش موضوع فروش محصولات گروه ولوو به مناسبت اعلام تغییرات

باتوجه:

از تاریخ ۱۳۹۷/۱۲/۲۳ به مناسبت اعلام تغییرات، ثبت نام محصولات گروه ولوو طبق جدول زیر صورت خواهد گرفت و از تاریخ ۱۳۹۷/۱۲/۲۳ به بعد، ثبت نام در این طرح منتهی به سرانجام خواهد بود.

نام محصول	قیمت	زمان تحویل
FM500 4x2	۲۵۲	۳ ماه
FM460 6x4	۲۶۱	۳ ماه
FMX460 6x4	۲۶۱	۳ ماه
باری FM460 6x4	۲۵۵	۳ ماه
FM460 4x2	۳۸۹	۳ ماه

• قیمت قطعی و با احتساب عوارض و مالیات ارزش افزوده میباشد.
 • خرید حتمی بر اساس مقدار دارای تخفیف می‌باشد.
 • قیمت این کوتر در جا یا هر اینس دیگری در صورت اشغال شدن، در زمان تحویل به صورت مجزا اخذ می‌شود.
 • در صورت تاخیر در تحویل، جریمه تاخیر از موعد مطبق طبق مقررات شرکت به مشتری پرداخت می‌شود.
 • سود مشارکت و انصراف مطرب میباشد.

مدیرعامل: ...
 مدیرفروش: ...
 مدیرخدمات پس از فروش: ...

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها که این روزها در اروپا به بحث پرحاشیه‌ای تبدیل شده، کمبود امکانات خاص برای خودروهای تجاری با آلاینده‌گی پایین است و فعالان راهکار پیشنهادی متخصصان امر در این خصوص، بر پایه استفاده از سوخت هیدروژن بنا شده است، اما نکته قابل توجه درباره چنین سوخت‌هایی، مرحله سخت تولید و هزینه بالای آن است. از سوی دیگر در زمانی که فناوری با سرعتی فوق‌العاده رو به پیشرفت است، نیاز به متخصصانی هم که آینده این صنعت را طرح‌ریزی کنند، به شدت رو به افزایش است.

در کنار سوخت هیدروژنی، باتری لیتیومی مورد استفاده در خودروهای تمام‌الکتریکی نیز گزینه دیگری است که این روزها جایگزین سوخت‌های با آلاینده‌گی بالا شده است. البته با توجه به ویژگی‌های فنی و روند توسعه وسایل حمل‌ونقل، تاکنون

کشنده‌های هیدروژن‌سوز بدون راننده؛ آیا این تصویری از آینده است؟

فناوری و آینده خودروهای تجاری

پروانه احمدی

صنعت حمل‌ونقل و دنیای خودروهای تجاری هرچند نه با سرعت خودروهای سواری، اما در سال‌های اخیر شاهد پیشرفت‌های مهمی بوده است، پیشرفت‌هایی که آینده را نشانه گرفته‌اند. دو مسئله مهم در این صنعت، کاهش آلاینده‌گی و مصرف سوخت خودروها و ارائه سطوح جدیدی از رانندگی خودروها در محصولات تجاری است. در نوشتار حاضر، مروری بر جدیدترین اقدامات شرکت‌های مطرح جهانی در این زمینه خواهیم داشت.



ولوو براساس قرارداد با شرکت DFDS تامین کانتینرهای بندر گوتنبرگ را برعهده گرفته و این وظیفه را به کشنده Vera سپرده است. حرکت Vera که نام آن ترکیبی از ولوو، الکترونیک، روباتیک و خودران است توسط اپراتور در یک مرکز کنترل، نظارت می‌شود و محدودیت سرعت آن حدود ۴۰ کیلومتر بر ساعت است

مشخصات باتری و تجهیزات محرک کشنده Vera بسیار نزدیک به تجهیزات اتوبوس‌های هیبرید و تمام الکتریک ولوو است. این کشنده دارای موتور الکتریکی ۲۴۸ اسب بخار زیمنس است و ۴۲۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. شارژ سریع باتری به یک تا دو ساعت زمان نیاز دارد که این زمان در شارژ معمولی به ۱۰ ساعت نیز می‌رسد

انگلستان بیش از دفا تر مدیریتی مورد توجه قرار گرفته‌اند.»

ایویکو نیز برای تجربه‌های جدید، در کنار معرفی محصولی تازه به دنبال تغییراتی در ساختار خود است و از این رو مدیر جدیدی برای بخش فروش خود در جمهوری ایرلند و بریتانیا انتخاب کرده است. کی‌نه، مدیر جدید ایویکو، با اشاره به معرفی جدیدترین خودرو تجاری سبک ایویکو و اعلام زمان برای معرفی جدیدترین خودرو تجاری سنگین این گروه، اعلام کرده است: «چند ماه آینده برای ما بسیار هیجان‌انگیز خواهد بود، زیرا ما به دنبال سرمایه‌گذاری‌های جدید در بخش خودروهای سنگین و استفاده حداکثری از فرصت‌های موجود در این بازار بزرگ هستیم.»

بزرگ‌ترین چالش «کی‌نه» و یا هر مدیر دیگری در بخش بازاریابی و فروش ایویکو در انگلستان، این است که با وجود رشد علاقه مصرف‌کنندگان به کامیون‌های ایویکو که با سوخت گاز طبیعی فعالیت می‌کنند، میزان فروش این شرکت مدت زمانی طولانی است که روندی کاهشی دارد، به طوری که جدیدترین مطالعات انجمن تولید و عرضه خودروهای تجاری بریتانیا نشان از کاهش ۶ درصدی فروش ایویکو در مقایسه با سال گذشته داشته است.

این در حالی است که بسیاری از رقبای این شرکت در بازار، فروش قابل توجهی را ثبت کرده‌اند. به طور مثال در سه ماهه اول سال گذشته‌های داف ۳۶ درصد، اسکانیا بالغ بر ۴۰ درصد، MAN حدود ۳۹ درصد، رنو تراک بیش از ۵۶ درصد و ولوو ۱۰ درصد رشد را تجربه کرده‌اند و در مجموع با در نظر گرفتن ترس از عواقب برگزیت و تاثیر آن بر برنامه‌های عرضه‌کنندگان، میزان تقاضا در بازار کشنده‌های بالای شش تن در بریتانیا در این بازه زمانی در مقایسه با سال گذشته رشد ۲۱ درصدی داشته است.

پیشتازی به سبک ولوو

در مقایسه با وضعیت نه‌چندان رضایت‌بخش ایویکو، ولوو طی قراردادی با شرکت دانمارکی DFDS تامین کانتینرهای بندر

استفاده از فناوری پیشرفته‌های تمام‌الکتریک مختص به خودروهای سواری و محدوده تردهای شهری بوده و فناوری سوخت‌های هیدروژنی بیشتر در خودروهای تجاری بزرگ مانند کامیون‌ها، کشنده‌ها و اتوبوس‌ها و برای مسیرهای طولانی‌تر مورد استفاده قرار گرفته است.

مزیت استفاده از سوخت‌های هیدروژنی در خودروها، آلاینده‌ی نزدیک به صفر، رانندگی طولانی و زمان کوتاه سوخت‌گیری آن است. در عین حال، نباید فراموش کرد ذخیره‌سازی هیدروژن، زیرساخت‌های موردنیاز و قوانین مختص آن، از چالش‌های پیش‌روی استفاده از این سوخت است و همین امر همچنان بالا بودن میزان اقبال به سوخت‌های فسیلی را در پی داشته است.

در انگلستان (که این روزها درگیر خروج از اتحادیه اروپا است) سالانه ۵۰ میلیارد لیتر سوخت مصرف می‌شود که وظیفه تامین آن برعهده ۶ پالایشگاه، ۸ پایانه وارداتی، ۴ سایت بارگیری خطوط ریلی، ۶۳۵۰ مایل خط لوله، ۳۰ انبار و ۳۰ هزار تانکر است و چالش بزرگ دولت، هزینه و زمانی است که صرف تبدیل این تجهیزات به تجهیزات نوین برای خودروهای آینده می‌شود.

تجاری‌سازان و پیشروی به سوی آینده

حدود ۹ ماه پس از روی کار آمدن مارتین هی، مدیرعامل جدید اسکانیا، وی برای دستیابی به اهداف آینده این شرکت در خصوص طی مسیرهای جدید به سوی فناوری‌های روز، دست به تغییرات اساسی در ساختار مدیران ارشد اسکانیا زد.

او طی مراسمی که با حضور سفیر سوئد در بریتانیا در این شرکت برگزار شد، گفت: «در کنار رشد فروش کشنده، اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری طی سالیان گذشته، خدمات این شرکت در زمینه‌هایی مانند اجاره کشنده، فروش محصولات دست‌دوم، آموزش رانندگان و خدمات وابسته نیز رشد قابل توجهی داشته است. همه این موارد نیاز به تعامل مستمر شبکه فروش و مشتریان شرکت دارد و به همین دلیل مرکز پشتیبانی ما در کشور

آغاز فعالیت ولوو با Nvidia که متخصص تولید چیپ‌های رایانه‌ای و واحدهای پردازش گرافیکی است، نشان از پیشروی این شرکت به سوی استفاده بیشتر از هوش مصنوعی دارد. Nvidia که در کنار اینتل جزو نام‌های بزرگ صنعت هوش مصنوعی هستند، سابقه همکاری با خودروسازانی نظیر فولکس واگن، دایملر و تویوتا را نیز دارد.

اولین خودروهای تجاری حاصل همکاری ولوو و شرکت Nvidia در زمستان امسال در منطقه اسکاندیناوی به کار گرفته می‌شود. این محصولات که شامل شش کشنده FH16 خواهد بود، سنگ‌آهک نروژ را به بندری نزدیک منتقل خواهند کرد.

گوتنبرگ سوئد را برعهده گرفته و وظیفه را به کشنده Vera سپرده است.

نام Vera که ترکیبی از «ولوو»، «الکترونیک»، «روباتیک» و «خودران» است نشان‌دهنده راه پیش روی تجاری‌سازان بزرگ دنیا برای تصاحب بازار است.

آن‌گونه که ولوو می‌گوید برای حفظ مسائل ایمنی، عملکرد این کشنده خودران که قرار است مسیر ثابت مرکز لجستیک DFDS تا بندر گوتنبرگ را طی کند، توسط یک اپراتور در مرکز مراقبت نظارت می‌شود و محدودیت سرعت حرکت این کشنده ۴۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود.

توربن کارلسن، مدیر ارشد اجرایی DFDS در این باره می‌گوید: «ما می‌خواهیم تا با استفاده از این فناوری در راس حمل‌ونقل خودران جهان قرار بگیریم. این فناوری در بلندمدت به ما و مشتریانمان راه‌حلی کارا، انعطاف‌پذیر و پایدار ارائه خواهد کرد.»

هرچند که هنوز اطلاعات کاملی در خصوص کشنده Vera منتشر نشده، اما مشخصا باتری و تجهیزات محرک آن بسیار نزدیک به تجهیزات اتوبوس‌های هیبرید و تمام‌الکتریک این برند است. این کشنده از موتور الکتریکی ۲۴۸ اسب بخاری زمینس بهره می‌برد و ۴۲۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. در صورت استفاده از جریان مستقیم برق، شارژ سریع باتری بین یک تا دو ساعت زمان خواهد برد و این زمان در شارژ معمولی با جریان متناوب به ۱۰ ساعت نیز می‌رسد.

مسئول بخش محصولات خودران ولوو در خصوص این محصول اعلام کرده است: «در تولید Vera ما هم به یکپارچه‌سازی فناوری توجه داریم و هم به پیشبرد امکانات زیرساختی موردنیاز این محصول. به همین دلیل آزمایش‌های گسترده در این خصوص انجام دادیم و چون بسیاری از فناوری‌های این محصول از پلتفرم کشنده‌های ولوو بهره می‌گیرد، گستره این آزمایشات بسیار بالا بوده است. به عنوان مثال درایور الکتریکی این محصول همان قطعه استفاده شده در کشنده‌های الکتریکی ولوو است که به بازار عرضه شده‌اند.»

مایکل کارلسن در پاسخ به سوالی در

خصوص میزان اعتماد به قابلیت خودران این کشنده می‌گوید: «همه فعالیت مهندسی ما روی این خودرو برای ایجاد امنیت بوده و حداکثر اقدامات احتیاطی صورت گرفته است. ما بر روی ساخت همه تجهیزات موردنیاز در زیرساخت این وسیله نقلیه و مرکز مراقبت آن، نظارت کامل داشته‌ایم و برای کنترل آن، سرعت مجاز را در پایین‌تر حد در نظر گرفته و از تعداد قابل توجهی سنسور، رادار و دوربین استفاده کرده‌ایم. با شروع فعالیت با کمترین سرعت در منطقه‌ای کاملاً محافظت شده و افزایش همزمان سرعت عملکرد خودرو طی یک بازه زمانی و تجهیزات مراقبتی، با اطمینان می‌توانیم ایمنی کار را تضمین کنیم.»

هرچند که موج خبری گسترده‌ای در خصوص همکاری ولوو و DFDS در ماه گذشته برپا شد، اما نباید از حرکت بعدی این شرکت نیز غافل ماند. آغاز فعالیت ولوو با Nvidia که متخصص تولید چیپ‌های رایانه‌ای و واحدهای پردازش گرافیکی است، نشان از پیشروی این شرکت به سوی استفاده هرچه بیشتر از هوش مصنوعی دارد. هرچند که نه‌تنها هزینه‌های این پروژه بلکه جزئیات قرارداد این دو شرکت نیز فاش نشده است، اما نباید فراموش کرد پیشبرد این هدف نیاز به چندین سال زمان دارد.

Nvidia که در کنار اینتل جزو نام‌های بزرگ صنعت هوش مصنوعی است، پیش از این، سابقه همکاری با خودروسازانی نظیر فولکس واگن، دایملر و تویوتا را داشته است؛ ضمن این تامین چیپ موتورهای الکتریکی تسلا - تا زمانی که الون ماسک خودکفایی این شرکت را در تولید قطعات یاد شده اعلام کند - بر عهده Nvidia بود.

Nvidia که با شعار «خودروهای هوشمندتر؛ قدرت‌رسانی امن‌تر» با خودروسازان همکاری می‌کند، عقیده دارد که هوش مصنوعی توانایی حرکت و کنترل در مسیرهای متفاوت را به وسایل نقلیه می‌بخشد و سفری با خطر تصادف صفر درصد را برای مسافران مهیا می‌کند. بنابر گفته متخصصان این شرکت، خودروهای خودران شیوه زندگی، کار و هر فعالیت ما را تغییر خواهند داد و جاده‌ها را ایمن‌تر و کاراتر می‌کنند. برای تحقق بخشیدن به توانمندی‌های

مدتی است در فضای مجازی تصاویری از Tesla Semi منتشر شده که برخی عقیده دارند متعلق به کشنده خودران الکتریکی تسلا است، اما عده‌ای معتقدند این ویدئو آنقدر واضح نیست که خودران بودن آن قابل تشخیص باشد. تسلا تاکنون واکنش رسمی در این باره نداشته است

بالای کیفیت در فعالیت خودران این محصولات، ایمنی و بهره‌وری در مصرف انرژی را برای مشتریان به ارمغان می‌آورد. مسئولان ولو که تاکنون تولید محصولات خودران خود را منحصر به کشنده‌ها و ماشین‌آلات ساخت‌وساز در معدن و مراکز تدارکاتی کرده‌اند، می‌گویند گام بعدی آنها به سمت جاده‌های عمومی خواهد بود؛ هرچند حضور محصولات خودران در بزرگراه‌های عمومی بدون شک مسئله پیچیده ترافیک و راهکارهای حفظ امنیت خودروهای خودران را پیش روی خودروسازان قرار خواهد داد. مدیران ولو با تاکید بر اینکه با حذف راننده از جریان حرکت وسیله نقلیه باید مطمئن بود که خودرو توان غلبه بر شرایط سخت را دارد، معتقدند برای آمادگی در این شرایط شما باید از حداکثر توان ترمز خودرو در شرایط مختلف زمانی و مکانی و حداکثر سرعت مجاز آگاه باشید. ولو معتقد است سابقه ۱۰۰ ساله فعالیت این شرکت، مسیر روشنی در این زمینه پیش روی شرکت قرار داده است.

تسلا هم وارد بازی می‌شود

مدتی است در فضای مجازی با تصاویری از Tesla Semi روبه‌رو هستیم. بسیاری عقیده دارند که این تصاویر متعلق به کشنده خودران الکتریکی تسلا است که اواسط ماه می در بزرگراه‌های کالیفرنیا مشاهده شده است؛ اما در مقابل عده‌ای معتقدند ویدئوی منتشر شده از

این محصولات، متخصصان این شرکت همه تلاش خود را به خرج داده و به پیشرفت‌های قابل توجهی نیز دست یافته‌اند و با بهره‌گیری از تمام تجربیات خود در تولید سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای Nvidia Drive عملکرد فعالان صنعت خودرو و تولیدکنندگان خودروهای تجاری را بهبود بخشیده‌اند.

لارس استنکو بیست، از مدیران ارشد ولو که پیش از این سابقه سال‌ها همکاری با اسکانیا را داشته، در خصوص همکاری مشترک ولو و Nvidia می‌گوید: «کشنده‌های خودران ولو که از تکنولوژی Nvidia بهره خواهند برد، توانمندی‌هایی بسیار فراتر از Vera خواهند داشت و انتظار می‌رود نرم‌افزارهای این شرکت از جمله برنامه‌های پردازش سنسور و برنامه‌ریزی مسیر، در کشنده‌ها، اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری و تجهیزات ساخت‌وساز ولو مورد استفاده قرار گیرد. فناوری‌های مورد استفاده در این خودروها به مراتب فراتر از فناوری‌های خودروهای موجود در بازار خواهد بود، این ادعایی است که مسئولان Nvidia در خصوص عملکرد خود دارند.»

اولین خودروهای تجاری سنگین که حاصل همکاری ولو و Nvidia است در زمستان سال جاری در منطقه اسکانیدیناوی به کار گرفته خواهد شد. این محصولات که شامل ۶ کشنده FH16 خواهد بود، سنگ‌آهک معدنی در نروژ را به بندری نزدیک منتقل خواهند کرد. سطح



پلوتون نیز از کشنده نیمه خودران خود در سال جاری رونمایی می‌کند. در این کشنده همچنان راننده ناظر بر عملکرد کشنده است و از پلوتوث برای ارتباط با کشنده‌های دیگر استفاده می‌شود. راننده کشنده اول کنترل فرمان، شتاب و ترمز را در اختیار دارد و کشنده‌های دیگر از حرکت آن تبعیت می‌کنند

اولین خودروهای تجاری سنگین که حاصل همکاری ولوو و Nvidia است در زمستان امسال در منطقه اسکاندیناوی به کار گرفته خواهد شد. این محصولات که شامل ۶ کشنده FH16 خواهد بود، سنگ‌آهک معدنی نروژ را به بندری نزدیک منتقل می‌کند

این کشنده به قدری واضح نیست که خودران بودن آن قابل تشخیص باشد و حتی به عنوان شاهد، از انعکاس نور در چشمان راننده حاضر در خودرو می‌گویند. نکته قابل تامل این است که تاکنون تسلا اظهارنظری رسمی در این خصوص نکرده است.

طبق آنچه شرکت تسلا در وبسایت خود اعلام کرده Semi ایمن‌ترین و راحت‌ترین کشنده‌ای است که تاکنون ساخته شده و با چهار موتور مستقل در آن شاهد حداکثر قدرت و شتاب خواهیم بود. سیستم پیشرفته اتوپایلوته به کار گرفته شده در این محصول باعث پیشگیری از هرگونه تصادف شده و موقعیت مرکزی راننده با فراهم کردن حداکثر میزان دید و کنترل، تجربه‌ای متفاوت ایجاد می‌کند. حال باید منتظر بود تا تسلا به طور رسمی این کشنده را معرفی کند.

اولین بار الون ماسک در سال ۲۰۱۷ میلادی از کشنده‌های خودران تسلا نام برد، کشنده‌هایی که طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته تا سال ۲۰۲۰ به تولید می‌رسند. طبق گفته‌های ماسک این کشنده‌ها از فناوری اتوپایلوته استفاده شده در سایر محصولات تسلا بهره خواهند برد و صرفه‌جویی قابل توجهی در مصرف سوخت را به ارمغان می‌آورند. مدیرعامل تسلا همچنین بر تمرکز شرکت بر ایمنی بالا و افزایش بهره‌وری در این محصولات تأکید کرد. طبق گفته‌های ماسک، تسلا با استفاده از فناوری خودران در تولید خودروهای تجاری سنگین به دنبال کاهش هزینه‌های حمل و نقل و کاهش میزان آلاینده‌گی است. هرچند در آن زمان هم با مطرح شدن نام خودروهای تجاری خودران، بسیاری از رانندگان این محصولات در خصوص شغل خود احساس خطر کرده و مخالفت خود را با حضور فناوری خودران در این عرصه ابراز می‌کنند.

پلوتون و فناوری خودران

کشنده‌های خودران پلوتون نمونه دیگری از حرکت تجاری‌سازان به سوی فناوری‌های جدید است. نکته قابل توجه در تولید چنین محصولاتی این است که بدانیم آیا واقعا این محصولات خودران هستند؟ علاوه بر تولیدکنندگان محصولات تجاری

سنگین، خودروسازان دیگر نیز در اقصی نقاط دنیا فعالیت بر روی خودران‌ها را در دستور کار خود قرار داده‌اند و نکته مشترک در تمام این موارد حضور راننده پشت فرمان به عنوان ناظر بر عملکرد سیستم خودران خودرو است. البته چنین اقداماتی کاملاً ضروری است، زیرا تولید خودران به معنای واقعی آن، زمان و امکانات زیادی می‌طلبد و هنوز راه درازی برای دستیابی کامل به آن در پیش است.

مطالعات بیشتر بر روی الگوریتم‌ها و افزایش سطح ایمنی و توان خودران‌ها برای طی مسافت‌های طولانی، از چالش‌های پیش روی طراحان این نوع و مسائل نقلیه است.

حالا، پلوتون، تولیدکننده کشنده‌های خودران در آمریکا (البته نه آن تولیدکننده مشهور دوچرخه!) آماده معرفی کشنده نیمه خودران خود است و اعلام کرده در سال جاری این محصول را رونمایی خواهد کرد.

در این کشنده، پلوتون از سیستم کمکی پیشرفته‌ای برای رانندگان استفاده می‌کند که از سال ۲۰۱۳ در حال توسعه است. سیستم مذکور در حال آزمایش روی ۶ کشنده در ناوگان حمل و نقل است و فناوری‌های ترمز خودکار و شتاب‌گیری آن در حال بررسی است. در میان مهندسان صنعت خودرو، این سطح از اتوماسیون به سطح ۱ مشهور است. (مهندسان برای سطوح خودرانی و مسائل نقلیه ۵ طبقه تعیین کرده‌اند و تاکنون هیچ شرکتی موفق به رسیدن به سطح ۵ نشده است.)

کشنده پلوتون قرار است با توانمندی‌های سطح ۴ خودران، ارائه شده و کاملاً مستقل باشد، هرچند همچنان راننده به عنوان ناظر بر عملکرد کشنده حضور خواهد داشت. در سیستمی که پلوتون به کار می‌برد از فناوری پلوتوث برای ارتباط با کشنده‌های دیگر استفاده می‌شود. راننده کشنده اول کنترل فرمان، شتاب و ترمز خودرو را در دست دارد و کشنده‌های دیگر از حرکت آن تبعیت می‌کنند.

حرکت دسته‌جمعی چند کشنده که موضوع مورد مطالعه تجاری‌سازان در چند سال اخیر بوده، با کاهش فشارهای آیرودینامیکی کمک شایانی به کاهش مصرف سوخت می‌کند.

حمل و نقل نیز افزایش یافته و تسریع پروسه باعث پیشرفت‌های بیشتر شغلی برای این گروه خواهد شد.

در کنار مسائل مطرح شده مبحث دیگر قوانین و مقرراتی است که خودروسازان با آن مواجه هستند. باید دید قانون‌گذاران به حذف فیزیکی راننده و استفاده مطلق از هوش مصنوعی رای خواهند داد یا با قوانین سختگیرانه برای حضور راننده به عنوان عامل انسانی ناظر بر عملکرد این سیستم‌ها، ثبات شغلی این گروه را حفظ خواهند کرد.

نباید فراموش کرد که کابوس حکمرانی ربات‌ها و هوش مصنوعی سال‌هاست گریبان انسان را گرفته و همراه اوست. حال باید منتظر بود و دید که این داستان چه پایانی خواهد داشت.

کنترل بحران‌های پیش روی آن از ملزومات فعالیت کشنده‌های خودران است.

با امکاناتی که کشنده‌های خودران در اختیار صنعت حمل و نقل قرار می‌دهند، علاوه بر کاهش مصرف سوخت و به دنبال آن کاهش آلاینده‌گی و رسیدن به هوایی پاک، می‌توان شاهد کاهش استرس شغلی و افزایش کارایی رانندگان بود. راننده که تا پیش از این مسئول رسیدگی به تمام امور بوده، با فعالیت سیستم خودران فشار کاری کمتری را متحمل شده و با هوشیاری ناشی از خستگی کمتر، توانایی بالاتری در کنترل موقعیت و عملکرد سیستم هوشمند وسیله نقلیه خواهد داشت. در نتیجه علاوه بر کاهش میزان تصادفات ناشی از خستگی رانندگان، سرعت عملکرد ناوگان

نکنه قابل توجه در این مورد حضور راننده و کمک به حفظ شغل این قشر است.

رانندگان و ترس از آینده شغلی

حذف راننده از پروسه حرکت کشنده باعث به خطر افتادن فرصت‌های شغلی رانندگان می‌شود و همین موضوع اعتراض گروهی از رانندگان را به دنبال داشته است. در گام اول با مطالعه وضعیت تولید کشنده‌های خودران و روند توسعه این فناوری می‌توان نتیجه گرفت که تا رسیدن به تولید کشنده خودران در سطح ۵ و حذف کامل راننده از پروسه حرکت کشنده زمان زیادی باقی مانده است و با فناوری‌های کنونی هنوز حضور راننده به عنوان ناظر بر عملکرد وسیله نقلیه و

از اولین خودرو تمام الکتریکی بریتانیا رونمایی شد

لوتوس، از اولین خودرو تمام الکتریکی خود با قیمت حدود ۲/۱ میلیون دلار، رونمایی کرد. این شرکت خودروسازی انگلیسی، پس از ۱۱ سال، خودروی استثنایی تماماً جدید خود را ارائه کرده است.

جهان به صورت تجاری عملیاتی نشده است، فقط ۹ دقیقه طول می‌کشد. در شارژهای ۳۵۰ کیلوواتی باتری اوایا در ۱۲ دقیقه تا ۸۰ درصد شارژ خواهد شد. روی فرمان دکمه‌های مختلف انتخاب حالت رانندگی، چراغ راهنما، سیستم صوتی و نشان لوتوس وجود دارد. کنسول مرکزی بین دو صندلی قرار گرفته است و نمایشگر دوربین دید به عقب هم در جای آینه سستی قرار دارد. لوتوس تنها ۱۳۰ دستگاه از اوایا با قیمت پایه ۲ میلیون پوند (۵/۲ میلیون دلار) تولید می‌کند؛ ثبت سفارش اولیه با ودیعه ۲۵۰ هزار پوندی (حدود ۳۱۰ هزار دلار) آغاز شده و موعد تحویل، نیمه اول سال ۲۰۲۰ در نظر گرفته شده است. احتمال تولید چند نسخه از لوتوس اوایا با قیمت‌های بین ۸/۱ تا ۵/۲ میلیون دلار نیز وجود دارد.

در خصوص ویژگی‌های این خودرو شایان ذکر است که موتور آن با نیروی ۱۹۷۲ اسب بخار در پشت صندلی‌ها قرار دارد. همچنین، ایویا دارای دو درب هوشمند است که به جای استفاده از دستگیره، از طریق کنترل از راه دور باز می‌شود.

لوتوس برای تولید اولین و محصول برقی خود در تمام بخش‌ها سنگ تمام گذاشته است. اوایا (Evija) نام خودروی برقی لوتوس است که با حمایت‌های برند چینی جیلی ساخته خواهد شد. اولین نکته‌ای که با دیدن تصاویر اوایا برجسته می‌شود، وجود فرورفتگی و خطوط عجیب در بدنه است؛ تیم طراحی لوتوس اعلام کرده است که اوایا با رویکرد «طراحی شده با جریان هوا» شکل می‌گیرد. از دماغه تا سپر عقب و چراغ‌ها، مسیر و فرورفتگی بزرگی در بدنه خودرو ایجاد شده تا جریان هوا در بهترین حالت آیرودینامیک اوایا را احاطه کند.

متفاوت‌ترین بخش طراحی این خودرو در عقب آن است؛ دو تونل هوا در بالای چرخ‌های عقب، طرح کلی چراغ‌ها و سپر و دیفیوزر را دیکته کرده است. رینگ‌های منبسطی با قفل مرکزی، چراغ‌های لیزری که برای اولین بار در یک خودروی جاده‌ای استفاده می‌شود، آینه‌های جانبی مخفی‌شونده و فناوری فرمول یک از دیگر موارد جالب در طراحی اوایا است. لوتوس اوایا به پنج حالت رانندگی مختلف شامل نهایت ظرفیت پیمایش یا اقتصادی، شهری، بزرگراه و پیست مجهز است.

با هر بار شارژ می‌توان بیش از ۴۰۰ کیلومتر مسافت را طی کرد؛ شارژ باتری اوایا با شارژر ۸۰۰ کیلوولتی که هنوز در بسیاری از کشورهای



BAYANDOR Digital Magazine

شماره ۱۹ نیمه اول ۱۳۹۸

معدن راهبردی کوبی
رئیس کمیسیون عمران مجلس

ایران در حوزه دریایی جزو کشورهای نراز اول دنیاست

اظهارات نماینده های مجلس در خصوص راهکارهای توسعه صنعت حمل و نقل دریایی کشور

توانمندسازی بخش خصوصی؛ گره گشای مشکلات حوزه بندری و دریایی

با ظرفیت ۹ میلیون teu کانتینر در سال بزرگ ترین بندر آفریقا در مراکش افتتاح شد

نوسه انجمن کشتیرانی و انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران صورت می گیرد

تدوین آیین نامه استفاده از کانتینر

داستان جدید...
مجلس با صدور رأی استعلامی به عنوان رکن اصلی قانونگذاری در کشور نقش تعیین کننده ای در توسعه گری سیاست های دریایی دارد که به اصلاح نظام کشتیرانی و کار در کشور مرتبط است. توجه ویژه به صنعت حمل و نقل دریایی، مسیرهای استراتژیک کشتیرانی و بهنگام خصوصی فعال در این حوزه از جمله اولویت های اساسی و کلیدی مسیر نام در مجلس است. در همین خصوص گفت و گویی با نماینده مجلس صورت گرفته که تقدیم می شود.

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: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

www.seanews.ir
[@senews_agency](https://www.instagram.com/senews_agency)
shipping.iran

**FOLLOW
US**

آینده سازان آسایش فردا

صدور آنلاین بیمه‌های CMR، باربری و بیمه محلی



پشتیبانی ۲۴ ساعته

۰۹۳۹۱۸۸۷۶۴۴

راهنمای ترابریان

صفحه	حمل و نقل بین المللی
۱۲۹	آتشیا
۱۲۸	آتیه
۱۲۷	آذر تیر اوس
۱۲۹	آرسام بار آریایی
۱۲۷	آرش تیر زرین
۱۲۵	آرمان دریا زمین
۱۳۰	آریا فرین جام
۱۲۷	آرین ترابری امیر
۱۲۵	آسان سیر سبحان
۱۲۹	اسفند ترابری
۱۳۰	اسکان پروتد پارس
۱۲۹	اسرع ترابری
۱۲۶	آیدین ترابری جهان
	الیت آریا جم
	امید اندیش
	امین ترابری
	ایران سریع
	ایران ترکمن
	ایران پروتد بار
	باربران ایران
	پارید
	بارفراوری آراز
	بارفراوری راهبان
	باریستا توان ترابری
	بارفراوری کامیاران
	بارمان ره تنیس
	بلوچ
	پهپود کالا ایرانیان
	به نام ترابری
	بی تا ترابری
	پارسا ترابری پرشیا
	پارسا ترابری کاسپین
	پارس پیشرو دریا گوهر
	پارس ترابری
	پارس ترابری یاس
	پارس سما کالا
	پارس گیتا
	پارسیان زمین دریا
	پریشیا سپید ترابری
	پل
	پل وان ترابری
	پنج اقلیم
	پیروز رانان جهان
	پیشرو حمل کالا
	پیشرو ناوگان سیراف
	پیشنازان
	تات فرابری ایرانیان
	تبسم ره آریا
	توشه بر
	تیزکاران
	تهران تیر
	تهران راهوار
	تهران مارین
	جاده ابریشم
	جاده ابریشم فرابری
	جهان دنیز کالا
	جهان جاده
	جهان یخچال بار
	حافظ
	خزر ترابری
	خط سفید خزر
	خلیج فارس
	خیام ترابری
	دارین ترابری
۱۲۰	دالاهو ترابری شایان
۱۱۶	دانیال ترابری
۱۲۴	دریا یویان امید
۱۱۶	دریا زمین اروند
۱۱۱	دلنا بار
۱۱۶	دنیا بار
۱۱۸	دی ترانس صبا
۱۲۳	راگا ترابری پاسارگاد
۱۲۴	رادمان ترابری
۱۲۰	راه گستر فارس
۱۱۶	راه وند
۱۱۴	رز راه پارسه
۱۱۰	روشن تیر
۱۱۳	ره انجام
۱۱۱	رهام ترابری آریا
۱۱۲	رهباد ابریشم
۱۱۱	رهزاد ترابری
۱۱۲	ریتون رود
۱۱۴	زمره ترابری نوین
۱۱۲	سپهران ترابری
۱۱۱	ستاره آبی دریا
۱۱۴	سرعت ترابری ایرانیان
۱۲۳	سندباد بحری
۱۱۲	سورچی ترابری
۱۲۱	سینا صدر
۱۲۰	سی بن ترابری
۱۱۷	سیروان ترابری ماد
۱۲۰	سکان رانان
۱۲۴	شامخ فرابری
۱۲۳	شاهو ترابری پارس
۱۱۰	شاهین ترابری
۱۱۷	شهاب ترابری آریا
۱۱۷	شهاب ثاقب
۱۳۰	شهام ترابری
۱۲۵	صحرا ترابری
۱۱۵	کاسپین
۱۱۵	کارگو اطلس
۱۱۵	کالابری
۱۱۳	کالا تندیر
۱۱۴	کیان مهر ترابری
۱۱۴	گروه شرکت‌های آریا
۱۱۵	گیتی پارس آسیا
۱۱۳	لایتر ترانسپورت کیش
۱۱۴	ماکو سیر
۱۱۴	ماهان تجارت لیمارک
۱۱۹	مینا آسیا فرابری
۱۱۱	مژده ترابری
۱۲۴	مسیر پهنه پارس
۱۱۲	ملک ترابری
۱۳۰	مهان تندیر پارسه
۱۲۱	مهراد ناوگان
۱۱۹	میهن ترابری
۱۲۴	نامداران ترابری
۱۱۵	نیک تک
۱۱۷	نیک نام مارین
۱۱۷	نیلگون آبی ایرانیان
۱۲۲	ودود ترابری
۱۲۲	وفاراه
۱۱۶	ویسمان
۱۲۳	هاگ بار
۱۱۰	هویار ترابری
۱۱۸	یونیبیک
۱۲۲	فجر جهاد
۱۱۰	فردوس بار تبریز
۱۳۴	گلشن بار ابهر
۱۳۴	ایده آل راه
۱۲۴	تریوه
۱۲۴	ترنم تبریز
۱۳۵	ساربان گستر سیلان
۱۳۴	ساقه ترابری
۱۳۵	سرافراز ترابری
۱۳۹	صیورانان
۱۳۴	کالچار
۱۳۴	نیرو ترابری
۱۱۲	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی
۱۲۱	نیک بر
۱۱۷	پرستو ترابری
۱۲۵	صیورانان ترابری
۱۱۶	حمل و نقل بین المللی استان خراسان
۱۱۳	اترک بار خراسان
۱۱۴	آسا پروتد طوس
۱۱۶	آسا ترابری شرق
۱۱۹	آبانراه طوس
۱۲۲	پارت ترابری خراسان
۱۱۷	پارس پردیس ترابری
۱۱۹	چوهر نگار توس
۱۱۱	خادم لجستیک
۱۱۱	ره تاش توس
۱۲۰	ستاره یاران زمین
۱۱۸	سرو آمد یاران زمین
۱۲۱	سورتمه ترابری
۱۱۹	سدنا آسیا بار فرابری
۱۲۰	شبیگیر بار طوس
۱۲۲	کالا سپید ترابری
۱۱۰	کیا مهر ترابری
۱۱۱	میچکا ترابری شرق
۱۱۲	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان
۱۱۰	افتخار ترابری
۱۱۸	حنان ترابری شرق
۱۱۱	ماکا ترابری بلوچستان
۱۱۵	حمل و نقل بین المللی استان کردستان
۱۲۲	ایران ویج
۱۱۵	حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه
۱۱۳	روانسر ترابری
۱۳۰	حمل و نقل بین المللی استان گلستان
۱۱۱	حکمت ترابری گنبد
۱۲۴	دشت نوردان
۱۱۲	حمل و نقل داخلی ایران
۱۲۶	آرمین بازرگان
۱۱۰	بندر امام خمینی
۱۱۰	پرستو بار بازرگان
۱۱۱	پرستوهای مهاجر
۱۲۱	توکا
۱۱۵	ترکیب حمل و نقل
۱۱۴	جهش ترابری جنوب
۱۱۷	ساسان ترابری پارس
۱۲۴	ساحل ترابری پارس
۱۱۶	سعادت ترابری
۱۱۳	سیمان تانکر
۱۲۳	شهابنگ بروجن
۱۳۸	فجر جهاد
۱۳۵	فردوس بار تبریز
۱۳۵	گلشن بار ابهر
۱۴۰	مسلم بار
۱۳۵	ممتاز
۱۳۴	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان
۱۴۰	آزاده بندر
۱۳۶	حرا پویای قشم
۱۳۶	دوستان هرمزگان
۱۳۶	رشید بار بندر
۱۳۶	سلمان جنوب
۱۳۶	ممتاز ترابری خلیج فارس
۱۱۵	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
۱۳۴	ترکیب بار
۱۳۹	سنگین بار طاهری
۱۴۰	سنگین ترابری
۱۳۲	حمل و نقل ریلی
۱۳۲	پرتو بار فرابری خلیج فارس
۱۳۸	چشم ریل
۱۳۵	راه آهن حمل و نقل
۱۳۸	سینا ریل پارس
۱۳۲	واگن بار
۱۳۲	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۲۷	آرا باختر
۱۲۹	آریا بندر سپینتا
۱۲۸	آرین ترنس
۱۲۸	آرین سپهر اروند
۱۳۱	اسپندان ترابری آتیه
۱۲۹	اسپاد دریا پایا
۱۲۸	آهنگ دریا
۱۲۷	امواج دریا
۱۲۸	ایران ترابری
۱۳۱	ایرانیان غلات پارسه
۱۲۵	ایوسا مارین
۱۱۸	برو بحر ایران
۱۳۱	پاسارگاد لاین
۱۲۶	پاشا دریا شرق
۱۱۸	پترو آسیا
۱۳۱	تاجران دریا کالا
۱۲۹	تاو ساحل اروند
۱۲۷	ترنگ دریا
۱۳۹	تندیس خلیج فارس
۱۲۶	خط استوا مارین
۱۲۶	خدمات دریایی سپینتا
۱۲۶	خدمات ساحلی ایران
۱۳۰	خورشید دریایی آبی
۱۲۶	دریا پیمای امین پارس
۱۲۶	دریا تجارت سامیار
۱۲۷	دریا گیتی ساحل
۱۳۱	دریا محور تیرازه
۱۳۰	دریا وحدت
۱۳۰	دریای نقره ای کاسپین
۱۲۸	دلفین
۱۱۴	دنج سفر کیش
۱۳۰	دنیز دریا پیمای
۱۳۱	راهبان تجارت مارین
۱۱۲	راهبان دریای سعادت
۱۳۱	رایکا دریا تجارت
۱۲۸	روشاک دریا
۱۲۵	ساحل نمایان بندر
۱۱۲	ستاره
۱۲۵	ستاره اقیانوس آبی
۱۲۹	ستاره تدارک دریا
۱۲۸	سیزارک
۱۲۶	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۲۶	اهورا بار بندر
۱۳۱	بندری سینا
۱۳۱	دریای آبی خلیج فارس
۱۳۷	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۳۷	بازرگانی ابیشی
۱۴۱	بازرگانی اسلامی
۱۳۷	بازرگانی خامه زر
۱۳۷	بازرگانی عبدی
۱۳۷	بازرگانی لطفی
۱۳۷	بازرگانی وارسته فر
۱۳۷	پردیس هکمتانه نوید
۱۳۷	شی بن کو
۱۴۱	فرا تجارت هخامنش
۱۳۷	کیان ترخیص
۱۳۷	گمرکی عباس نوری
۱۱۳	نوید راسا آذر
۱۲۸	جهان سیر فروغ
۱۲۲	ستاره آبی دریا
۱۳۸	ماهان تجارت یاس(ماتیا)
۱۳۱	مسافری داخلی و بین المللی
۱۳۵	آرام گرد ابهر
۱۳۵	ایران پیمای
۱۳۵	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
۱۳۵	تی.بی.تی زاهدان
۱۳۵	همسفر شمس زاهدان
۱۴۰	خدمات بیمه
۱۴۰	بیمه آسیا (بویه رز)
۱۲۷	صنعت و خدمات
۱۲۸	ایده کالای تابان
۱۴۱	ثبات تایر آریا
۱۳۹	صبا سیستم
۱۱۸	مازند شیمی ایران
۱۱۵	موسسه حسابداری امیر آشنایی
Tarabaran Guide	
141	Abdis Mareine
141	Aria Faren jaam
141	Royal World Transporst
141	Hamel
141	Pole One Trans
141	Sapra Tarabar
141	Shahahin Tarabar
141	Torang Darya

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. Sti K.bakkalkoy mah,dudullu boslanci yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey
Tel: 0090216469990-1
Fax:00902164699059
Mob:00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA OFFICE

U_ELITE LOGISTICS CO.,LTD
.Room #2302, Guidu Building No 3007 Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City Postcode: 518000
Tel: +86-755-25889867

GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany
TEL: +4963312281010, +4963312281011
FAX: +4963312281012
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵

www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



نامداران
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



کاسپین
CASPIAN

حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری، پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۳، واحد ۳۰۲

تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹

فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰

caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



شرکت میهن ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳

طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲

فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳ / ۸۸۵۵۵۲۲۰

info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



آرش تیزر زین
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت

تهران، خیابان ستارخان، چهارراه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۶۳۴ - ۴۴۳۸۷۶۳۵

۴۴۳۸۷۶۶۵
arashtirzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشاریار، برج افرا.

طبقه ۴، واحد ۴۲۷ تلفکس: ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲

E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD

Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE
D & D 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵

۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵

فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲) (خط)
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: (خط ۱۰) ۹۶۶۶۷۳۷۰
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰
info@elitemaria.com
www.elitemaria.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 ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت کالا بار
حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
KALA BAR

International Transport
& Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت
• ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به
کشورهای آسیای میانه و بالعکس
• سرویس کامیون ایرانی و خارجی به
کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
• دارای نمایندگی انحصاری در
کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، چین
رومانی، بلغارستان، ترکیه، یونان و
تایوان

• دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار
تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاسد شدنی به مقصد کشورهای
اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار
جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

۷۷۵۳۲۶۲۰
نمبر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

دفتر بلغارستان:
۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰
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: ۸۸۸۱۰۰۱۱-۲ 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



ستاره
(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۴۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴-۰۲۱ (۱۵ خط)

نمابر: ۸۸۹۱۳۵۶۸-۰۲۱

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



SAHRA TARABAR Co.

Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱-۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

• دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۳۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر

ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق

سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس

دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین

نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶

فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نمایندگی آلمان

info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمابر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳

info@ibbitc.com

www.ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)

فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (۱۰ خط) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
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
۲۰، 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 ساهه: 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.arsamir.com

info@arsamir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴.

طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهیدا).

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

شرکت حمل و نقل بین المللی **آیدین ترابر جهان**

AYDIN TARABAR JAHAN
international transport co.



AYDIN TARABAR JAHAN
شرکت حمل و نقل بین المللی
آیدین ترابر جهان

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، نرسیده به سهروردی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



دنج سفر کیش

شرکت خدماتی بازرگانی

نمایندگی خطوط کشتیرانی

حمل و نقل فرآورده های

نفتی و پتروشیمی

دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۰۵۹۶۰۹

موبایل: ۰۹۱۲۳۳۵۱۰۰۲

Info@dskshipping.com

www.dskshipping.com



ودود ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر

زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلانتری،

پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹

نمبر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

vadudetarabar@gmail.com



ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،

حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای

نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،

کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸

نمبر: 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

نمبر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

sales2@kamyaran.co

manager@kamyaran.co



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com

www.pol-co.com



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: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابر

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهقی،

کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiasepidtarabar.com

www.persiasepidtarabar.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار با کامیون یخچال دار
به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.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

نمبر: ۸۸۸۶۳۷۴۶

www.rhytonroad.com

Info@rhytonroad.com



حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴

فاکس: 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: ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



تهران مارین
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر، پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲
تلفن: ۸۸۹۴۰۹۲۲ - ۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۳
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



پارس گیتا
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۳۲ - ۳ / ۸۸۳۲۵۵۸۵ - ۶
نمبر: ۸۸۴۴۵۴۳
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



کالا تجدر
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 ۸۸۳۴۶۳۶
فکس: ۸۸۳۵۲۱۷
e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



گیتی پارس آسیا
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۷۵۶۸۶۴ - ۸۸۷۵۷۸۳۰
نمبر: ۸۸۷۵۷۰۹۸
www.gitipars.com info@gitipars.com



آرمان دریا زمین
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



پارس سما کالا
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمینی، دریایی، هوایی
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۷۳۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



نیکبار
شرکت حمل و نقل بین المللی

NIKBAR Co
Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN
TEL & FAX : +98 4432759351-4
Turkey: +90 5380553631 (Davood)
+90 5335058845 (Shiva)
infonikbarco@gmail.com



مهان تندر پارسه
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان ولیعصر بالاتر از بهشتی برج نگین ساعی طبقه ۷ واحد ۷۰۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۲۲۱۴ - ۱۶
نمبر: 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
انتابگردانی، حسابداری مالی، بودجه نویسی،
بیمه مشاوره وزارت کار، مالیاتی و حقوقی،
تهیه گزارش ارزش افزوده)
تهران، خیابان ولیعصر، کوچه بیمه، پلاک ۱۲، طبقه اول، واحد یک / نامبر: ۸۸۹۳۶۶۷۳
تلفن: ۸۸۹۳۸۹۴۴ / ۷۶۲۵۱۴۷۷
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



پارس ترابار یاس
PARS TARABAR YAS
حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ تلفکس: ۲۲۶۶۸۰۸۲
www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com

www.yastradingco.com info@yastradingco.com

yaslogistics

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



هاگ بار

حمل و نقل بین المللی

(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،

کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،

خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹

تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱

فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



آتشیآ

حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی خط کشتیرانی

سرویس دریایی، زمینی،

Door To Door و مرکب

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آفریقا،

خیابان سعیدی، پلاک ۳۳ طبقه ۴

تلفن: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰

فاکس: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰ (داخلی ۶)

دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،

ساختمان شهاب، طبقه سوم

دفتر بندر چابهار: منطقه آزاد تجاری

چابهار، بالاتر از مجتمع ابریشم،

مجتمع اداری ولیعصر، طبقه اول،

واحد ۲۰۶



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نیش آذربایجان

شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی

تلفن: ۷ - ۶۶۳۸۳۰۹۵

فاکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸

www.zomorrodarabar.com

info@zomorrodarabar.com



رهام ترابر آریا
ROHAM TARABAR ARIA
INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIPPING AGENCY

شرکت حمل و نقل بین المللی

رهام ترابر آریا

دارای نمایندگی فعال
در آستارا و بندر عباس

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان

خاطر، کوچه مسجد، پلاک ۱۷، واحد ۱

تلفن: ۱۷ - ۸۸۳۱۵۷۱۶

نمابر: ۸۸۳۱۲۰۷۲

همراه: ۰۹۱۲۶۷۱۷۰۴۸

۰۹۱۲۵۲۲۳۸۵

rohamtarabararia2017@gmail.com



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس

♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا

♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)

♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱

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 الوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۴ - ۸۸۷۷۴۸۵۳

۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱

فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com

info@donyabar.com



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند

(سهامی خاص)

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره

و حمل کالای فله

♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای

کانتینری وارداتی و صادراتی

♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و

کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،

امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،

خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۰

نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com

info@arvandsealand.com



D.T.I.T
شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نیش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

تلفکس: ۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۷۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۳۶۲ / ۶۶۹۲۳۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان بخش بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سپهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۳۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ - ۸۸۸۳۵۱۳۵

فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

در منطقه آسیا و خاور دور

تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب، مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸
نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰

Silk Road

Freight Forwarders and Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir 34758 Istanbul, Turkey
Tell: +90 2164565274
Fax: +90 2164565274
info@silk-roadco.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



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

ایران شهر، 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

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۶۱۸۳۶ - ۰۲۱ ۸۸۶۶۳۳۱۰

Info@sticompany.ir



گروه حمل و نقل

پرستوهای مهاجر

انجام کلیه عملیات حمل و نقل و خدمات مرتبط

دارای پایانه اختصاصی در کلیه شعبات

بندر عباس: روبروی اسکله رجایی، جنب انبار حاوی، تلفن: ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۷ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۶

عسلویه: شهرک حمل و نقل کالا، تلفن: ۰۷۷۳۳۶۷۰۷۰۰ - فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۰۲۹۸

پارسیان: محور پارسیان به عسلویه کیلومتر ۳، تلفن: ۰۹۱۷۳۴۴۲۰۲۷

بوشهر: محور بوشهر برازجان روبروی پلیس راه احمدی، تلفن: ۰۹۱۷۳۳۵۹۴۱۴

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



بازمان ره تئیس

حمل و نقل بین المللی

بازمان 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 - ۴۶۰۹۲۳۰۶ 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، ترکیه، عراق، آسیای میانه و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)، طبقه دوم، واحد ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
نمابر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
cargoaatl@yaho.com
www.cargoaatl.ir



شرکت خدمات سمپاشی و ضد عفونی
مازند شیمی ایران

متخصص قرنطینه نباتی و ضد عفونی کالاهای صادراتی در زمینه بسته بندی و صادرات کالاهای تجاری، لوازم منزل در تمامی گمرکات کشور

همکاری با برخی از کارفرمایان

- شرکت حمل و نقل بین المللی آرامکس
- شرکت پترو سازه بین الملل آرام
- شرکت بازرگانی گلزار
- شرکت حمل و نقل بین المللی گیتی رسان کالا
- شرکت حمل و نقل بین المللی پرشین کارگو

تهران، خیابان میرداماد، خیابان آقازاده فرد، پلاک ۳۱
تلفن: ۲۶۴۰۷۶۱۴ همراه: ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ مهندس تقی زاده



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱



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

نمابر: 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: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷-۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۳ نمابر: ۰۶

info@petroasia.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترا بر ماد
Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ◀ ترانزیت کالاهای خشک
- ◀ ترانزیت فرآورده های نفتی
- ◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- ◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱(+۹۸۲۱)
نمابر: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳(+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
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

www.sinbadlogistics.com / sit@sindbadlogistics.com



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - 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



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)

* کریو - فورواردر

* ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره

تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت

* ارائه سرویس های ترکیبی، خدمات بیمه

بازگانی 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
 dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارسی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- ♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 - ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
 - ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
 - ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
- تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
 تلفن: ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
 www.rgfconet info@rgfconet



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 فاکس: 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 شاهوتراپار پارس

- 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 / ۸۸۷۶۳۹۰۰۲۱ - ۰۲۱ - ۸۸۷۶۰۱۷۳ - ۰۲۱ - ۸۸۷۶۰۱۷۳ - 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

info@baristatrans.com www.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 - ۸۶۰۴۵۰۰۰

info@mehrrad.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

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 مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.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 شماره: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

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 جاده ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- * ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۷



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 رامشیه، پلاک ۳۳

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی **خلیج فارسی** (سهامی عام)

حمل و نقل ایمن ، سریع ، ارزان

- رتبه اول به لحاظ گستردگی شبکه حمل و نقل و تعداد شعب در سطح کشور
- رتبه اول به لحاظ موجودی ناوگان فعال ملکی کشور
- رتبه اول به لحاظ سرمایه و نیروی انسانی
- اولین شرکت حمل و نقل جاده ای دریافت کننده گواهینامه تعالی سازمانی و جایزه ملی بهره برداری
- دارای ۱۰۴ شعبه و نمایندگی در سراسر کشور
- تهران، کیلومتر ۱۷ بزرگراه آیت الله سعیدی، میدان نماز

تلفنخانه: ۰۲-۵۶۳۷۰۹۰۱

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۱۰۱۱۲۱

فکس دبیرخانه: ۵۶۳۴۳۸۷۷

فکس: ۵۶۳۵۷۰۱۳

فکس: ۸۸۹۷۸۲۸۴

تلفن: ۵۶۳۷۰۸۹۱

تلفن: ۸۸۹۷۸۲۸۴-۷

بازاریابی:

امور بین الملل:

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 لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ ، واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۳۲ فاکس: ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حافظ

کریر - فورواردر

حمل محمولات وارداتی صادراتی از کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس

تهران: خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳

نمبر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

تلفن: ۵۴۹۲۱

info@hafeztrans.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: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ - ۲۲۵۵۱۴۸۷ - ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به نام 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

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

۵۱۰۰۵۱۶۹



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهد کالا ایرانیان

کربر - فرورادر

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰

تلفن: ۶۶۴۶۲۰۰۸ (۷ خط)

فکس: ۶۶۴۱۲۹۵۶

همراه: ۰۹۱۲۴۸۸۲۳۴۶

واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

www.bki-co.ir

info@bki-co.ir



شرکت تهران راهوار (م.ب.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کربر - فرورادر

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

(کربر - فرورادر)

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

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، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



پارس ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
 تلفن: ۲-۸۸۱۹۴۴۶۱ (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، بارنوسی، 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 خدمات دریایی ستاره اقیانوس آبی

(سپاهی خاص)

- حمل دریایی (کانتینری)، هوایی و زمینی
- خدمات چارترینگ کشتی در دریای خزر
- انجام خدمات حمل به صورت door to door
- اجاره انواع کشتی

تهران: فلکه دوم صادقیه، بلوار آیتالله کاشانی، بوستان یکم،
 ساختمان بارمان، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۴۴۰۱۸۷۰۱-۴۴۰۱۸۷۲۰ / ۴۴۰۱۸۷۲۰-۴۴۰۱۸۷۶۸
 نمابر: ۴۴۰۱۸۷۶۸

info@blosco.ir www.blosco.ir



IRSA MARINE SHIPPING Co.

شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سپاهی خاص)

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی

انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door

حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ

چارترینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷
 دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندر عباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۲۰۷-۸	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 بنادر جنوبی ایران نظیر بندر عباس، 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) ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ / ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ / ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.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 (تانکر، فلهبر)
- * بازرسی و خدمات بیمه ای و ارزیابی خسارت

تهران، خیابان شریعتی، کوچه نیرو، ساختمان اداری نیرو، طبقه سوم، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۰۶۱۵-۱۶ / ۰۲۱-۷۷۶۸۴۲۰۶ / فکس: ۰۲۱-۷۷۶۸۴۲۰۶

info@sepanta-shippingline.com
operation@sepanta-shippingline.com
www.sepanta-shippingline.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



نماینده گدی 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



شرکت اهورا بار بندر امام

عملیات تخلیه و بارگیری | مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ / همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.com



شرکت کشتیرانی

دریای پارس امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،
پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ / فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ / ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴
es@daryapeymayaminpars.com



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: ۷-۵۳۰-۸۸۴۸ 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، ۸۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۸۲۳۷۱۰، ۸۸۸۲۴۷۵۸، ۸۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۸۲۵۱۳۳

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

ادواج دریا

شرکت خدمات کشتیرانی

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 فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

administration@seawaves.net
www.seawaves.net

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام



- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فورواردری و استعلام آنلاین

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۳، واحد ۱۰۵
تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۴۰۲۱
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

www.fta-co.net farahdel@fta-co.net

TDSLINE
Torang Darya Shipping Line



تلفن: ۰۰۰ ۳۴ ۴۲۰ ۲۱ ۹۸
فکس: ۳۲ ۱۵ ۴۸ ۸۸ ۲۱ ۹۸
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

South Sea Anchor Co Ltd
Sea & Port Service Customs Clearance - Export / Import
شرکت لنگر دریاجنوب



خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات

نمایندگی حمل و نقل بین المللی

خوزستان، بندر امام خمینی (سربندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳ تلفن مستقیم: ۵۲۲۲۲۷۶۲-۰۶۱

تلفن: ۳۹-۵۲۲۳۵۵۳۱-۰۶۱ / ۸۹۷۷۹۶۰۹-۰۶۱ / ۰۶۱-۸۹۷۷۹۶۰۹

همراه: ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵

info@langardarya.com

تبسم ره آریا

TRA®
Tabasom Rah Aria



شرکت حمل و نقل بین المللی (کریر و فورواردر)



تهران: خیابان احمد قصیر (بخارست) کوچه دهم غربی پلاک ۲۵ واحد ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۰۲۷۵ فکس: ۰۲۱-۴۳۸۵۵۳۱۱

info@tra-cargo.com

خرید، حمل و ترخیص ماشین آلات راهسازی و خودروی سواری از قبیل لودر، بیل مکانیکی، دام تراک، فنیشر



گروه بازرگانی ساحل

تلفن: ۳۲۲۳۹۳۳۱-۰۷۶
همراه: ۰۹۱۷۷۵۸۰۱۱۲
۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸

دریا گیتی ساحل

شرکت کشتیرانی کریر-فورواردر

تلفن: ۳۲۲۴۲۸۲۶-۰۷۶
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 فورواردرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
 تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
 www.iranatarabar.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
- تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
 شماره: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
 شماره: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۳۳۵
- دفتر بندر عباس:
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
 شماره: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
- دفتر عسلویه:
 تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



DOLPHIN

دلفین

نمایندگی کشتیرانی و

خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲
 تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:

بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
 www.dolphinshipping.net

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
 حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

JSF AIR

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

ARIAN SEPEHR

حمل و نقل دریایی

چارتینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



cargoeboking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد IC، PSI، COI، PV

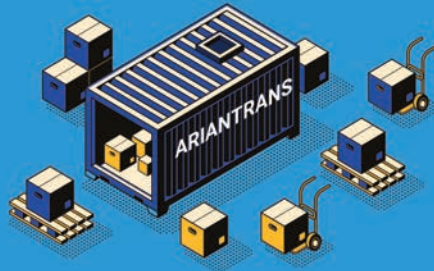


www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)
 ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۲۳۳۶۶ - ۳۲۲۲۳۳۶۷ شماره: ۰۷۶

همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHSSD.COM



Seas Ark S.A.

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 انزالی

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

شماره: 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 (خط ۱۰)

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

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ◆ حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- ◆ نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- ◆ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴
info@sdlllogistics.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹
تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸
دارای شعبه و نمایندگی در:
بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com



نمایندگی کشته رانی
ستاره 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 ۸۹۷۷۵۲۵۸ ☎ +۹۸۲۱ ۸۸۸۷۸۵۰۱-۴ ☎



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 تاسرا ساحل اروندر

- 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 ۴۹، پلاک ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰

شرکت
مدیریت بار و دریا
نمایندگی: Sun Logistics
St. John Lines
Trans liner a sia pacific line


قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی
تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پ ۳ و ۳ ط ۶۶
تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



شرکت کشتیرانی
فرشته اقیانوس آبی

* دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، زمینی و هوایی به آمریکا، اروپا، کانادا، چین، هند و حاشیه خلیج فارس
* مجهز به کانتینرهای معمولی، یخچالی و ایزو تانک

تهران، مخ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱
Info@fereshtehlineragency.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
دشت نوردان گرگان
کریو - 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 خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

◆ نماینده انحصاری خط کانتینری
MUSKAN در ایران

◆ عضویت در گروه نمایندگی های
Cooperative و Millennium در کلیه
کشورهای جهان

◆ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ انجام خدمات حمل Door to Door

◆ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و
حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس

◆ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های
فلهبر و تانکری

◆ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage

◆ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

◆ خدمات حمل DOOR TO DOOR

◆ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از
/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: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



شرکت خدمات کشتیرانی دریای نقره های 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: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰
دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲

حمل سوخت شناورها
حمل بار متفرقه، فله، کانتینر
صادرات - واردات

بندر امام خمینی، بلوار آیت... خامنه‌ای، پشت کارواش آبشار

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۲۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸

شرکت کشتیرانی دریای وحدت
suscobik@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی روانسر ترابر
(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲
نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳
سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)
jafarsouri@yahoo.com



پارس پیشرو دریای گوهر

حمل و نقل بین المللی (زمینی دریایی هوایی و ریلی) ترانزیت و امور بازرگانی کالا (صادرات واردات و ترخیص) از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک و خ ونک ساختمان آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری

تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲-۴۳
فکس: ۸۸۷۹۵۰۰۳
info@pars-pishro.com



شرکت دنیز دریای پیما (با مسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی

◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

◆ ارائه سرویس های Cross Stuffing و Switch BL

◆ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ 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 رامتیا، 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
(با مسئولیت محدود)

◆ ارائه دهنده خدمات باربرایی جاده‌ای، دریایی، هوایی

◆ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت

◆ دارای انبار اختصاصی برای حمل محمولات گروپاژی از اروپا

◆ دارای صرافتی اختصاصی با مجوز بانک مرکزی

تهران، خیابان ونک، ساختمان آئینه ونک، واحد ۳۰۱ همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۳۸۸۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۰۲۴۹۸-۹۹
Info@daristp.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت اسپندان ترابار آتیه
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۸۸۷۶۹۶۰۸ - ۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۲۱-۸۸۵۰۲۱

فکس: ۸۸۷۶۴۸۵۸ - ۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com

m.bahrani@sta-co.com

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی METRO و RSLF

سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
 - با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
 - حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
 - حمل کالا به صورت EX Work
 - سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
- تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - ۲۱-۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatraders.com



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان
۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲
تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴
نمابر: ۸۸۷۷۴۶۵۱

www.raikaseatrade.com
management@raikaseatrade.com



شرکت کشتیرانی
دریا محور تیرازه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین‌المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت‌های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی‌های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب
خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹ - ۲۲۲۶۲۸۶۹
نمابر: 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: ۸۸۷۷۹۲۳۳
www.pasargadline.com info@pasargadline.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(عملیات تخلیه و بارگیری)

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
 - تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
 - رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
 - تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
 - تقدیرنامه از سازمان 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 کالاهای
عمومی، یخچالی، کانتینری و پایانه مواد نفتی
در بندر امام خمینی، بندر شهید رجایی، بندر
بوشهر، بندر نوشهر با در اختیار داشتن بهترین و
مدرن ترین ماشین آلات و تجهیزات
با فن آوری روز دنیا

مدیر عامل: مجتبی دلگشایی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی،
کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
تلفن: ۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۹ - (خط ۳۰)

فکس: ۸۸۷۷۹۲۳۳

بندر امام خمینی: فاز ۳، نبش خیابان حافظ ۶،
شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
تلفن: ۵۲۲۸۴۴۳۸ - ۰۷۶

فکس: ۳۲۱۲۳۹۲۲ - ۰۷۶

بندرعباس: بلوار پاسداران، ترسیده به هتل هما،
کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل
تلفن: ۳۳۵۴۶۱۴ - ۱۷ - ۰۷۶

فکس: ۳۲۱۲۳۹۲۲ - ۰۷۶

بندر بوشهر: اداره کل بندر و دریا نوردی استان
بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا

تلفن: ۳۳۳۳۰۶۸۳ - ۰۷۷

فکس: ۳۱۶۱۷۰۴ - ۰۷۷

بندر نوشهر: اداره بندر و دریا نوردی استان
مازندران، ساختمان اداره امور بندری
تلفکس: ۵۲۳۳۹۰۶۶ - ۰۱۱

www.spmco.co
public@spmco.co



ایرانین غلات پارسه

کشتیرانی بازرگانی بین‌المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بندر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پورفرما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۵۲۱۲۶۲۱۴ - ۷ - ۰۱۱
نمابر: ۵۲۱۲۶۲۱۳ - ۰۱۱
ساعد 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 فراج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس

کریر - فورواردر



حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های
ملکی و تحت پوشش

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نیش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول
تلفن: 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 - ۳۸۱۱۴۳۷۹ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویکچ

دفتر مرکزی : سنندج
صندوق پستی : ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن : ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نمبر : ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه : ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران : خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن : ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمبر : ۸۸۸۹۷۴۹۷
واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvichco@ 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
نمبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷
kiamehr@mail.ru
www: kiamehrtarabar.com



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
سیس به کشورهای ذکر شده
* دارای دفتر نمایندگی در چین و دبی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۱۹۵۲/۳۸۵۳۱۹۶۴

parspardis.intlco@gmail.com parspardis.intlco@yahoo.com



* تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه،
افغانستان و بالعکس
* تخصص در حمل پروژه های ترکیبی صورت 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
سدا آسیا فورواردر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار رفیم جنوبی، ۱۰
نیش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶

+98 - 51 - 37 66 69 58 - 59
+98 - 51 - 37 65 04 26
info@sednaasiaforwarder.com
www.sednaasiaforwarder.com



ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خدایپرست - 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
نمبر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱

yaranzamin_star@yahoo.com Saramadyaranzamin@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
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹

info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



پارت ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -

وارداتی و یا ترانزیتی
به کشورهای آسیای میانه و
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین
سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان
۴، واحد ۴

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱

m.parttarabar@gmail.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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بندر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بندر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه
- تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد D7
- تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷
- ۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
- فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
- E-mail: info@taranomtabriz.ir



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 ترخیص 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: ۰۴۴۲۲۵۳۷۴۴-۷
- دفتر بازرگان: خیابان امام، جنب پمپ بنزین، برج پالادیوم، طبقه ۱۰
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۷۲۵۰

parasoo.bar@yahoo.com



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: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۲۲۶-۳۰

parastotarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
- 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 و خدمات بار هوایی

کالجار

International Transport & Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

- نمایندگی هواپیمایی
- آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، کیش ایر و قشم
- تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
- فکس: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
- فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری
- تلفن: ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳
- www.kaljar.co
- kaljar_co@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
- نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۴۴۶
- بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
- نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
- info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ره تاش توس

کریر - فورواردر

- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۲
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰
- نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
- بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
- نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
- rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۳۲۰ و ۳۱
- فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
- idealrah@gmail.com



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتاترانس آذر، ساقه ترابر، پرداد کامه صنعت)



- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

www.tarivehco.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹



پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸
تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳
تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵
تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸
تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



راه آهن حمل و نقل

- حمل و نقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- حمل و نقل خرده بار با سرویس روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- حمل و نقل انواع خودرو با واگن های مخصوص حمل خودرو

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ (۱۲ خط) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶
دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

www.RWT.IR info@rwt.ir

F B T

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: ۰۴۱-۳۴۴۶۳۲۶۶
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

ferdosbar_tabriz@yahoo.com

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلشن بار ابهر آرام گرد ابهر

به مدیریت محمد رضا همتی

آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵
آدرس مسافربری ابهر: پایانه مسافربری
شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱-۰۹۹۰
۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳

شماره تماس مسافربری
دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷-۰۲۴۳
دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵-۰۲۴۳
خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸-۰۲۴۳
مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱



T.B.T (تی.بی.تی)

شرکت مسافربری
تعاونی شماره ۱۵
ترابری بی تا زاهدان
(به مدیریت سید امین موسوی)

زاهدان: پایانه مسافربری انقلاب، غرفه ۶

تلفن: ۳۳۴۳۲۶۸۰-۵۴
۳۳۴۳۲۶۸۱-۵۴
نمابر: ۳۳۴۳۲۶۸۲-۵۴



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز
تلفن: ۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه: ۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



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.shabgirbar.toos.com
shabgirbar.toos@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود
کریر - فورواردر

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱
نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱
E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

Sarafranz Tarabar

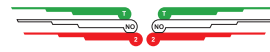
International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۱۴
نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
www.sarafranztarabar.com ferdousi7005@hotmail.com
info@sarafranztarabar.com ferdousialireza@gmail.com

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافربری شماره (۲)

مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۰۴-۵۵۱۸۵۳۰۱-۴
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir



شرکت مسافربری

همسفر شمس

زاهدان

مدیرعامل: سید شمس موسوی

سرویس دهی به کلیه

نقاط ایران

نشانی: زاهدان، پایانه مسافربری

انقلاب، غرفه ۱۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



توکا

شرکت حمل و نقل
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده
در بازار بورس اوراق بهادار
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور
بارنامه در کل کشور
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،
ترخیص و انبارداری در بنادر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت‌های 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: ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۶ / تلفن: ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۸۲-۳ / تلفکس: ۵۲۷۲۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷ / تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴ / تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱ / نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹ / نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵

www.tukatrans.com
info@tukatrans.com

بندر امام خمینی

(سهامی خاص)

* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،
ترخیص، ترانزیت
* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل
* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،
و کشویی مخصوص محموله های طویل و
دستگاه های بوزی
* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۵ / ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۸۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴ / ۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



سلمان جنوب

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استریپ کانتینر
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰ / تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمبر: 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
نمبر: 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: ۰۷۶-۳۲۲۵۲۳۲۱۳
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 بین‌المللی
صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،
روبروی بانک ملی
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۳۴۳۷۴۳۳۴
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۲۱
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶ / ۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan_armin@yahoo.com
info@arminbazargan.com
bszarganarmin2@gmail.com

حمل و نقل ممتاز ترابر خلیج فارس

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



حنان ترابر شرق

HANNAN TARABAR SHARGH
Int.Transport.co
(سهامی خاص)

(کرپور-فورواردر-ترخیص کالا)
زاهدان، خیابان آزادی، ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۲۳۹۳ / ۰۵۴-۳۳۲۳۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۲۳۹۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸



ماکاترابر بلوچستان Maka Trans Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی
کرپر-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 / ۳۳۲۲۲۳۹۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳
makatrans@yahoo.com



افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR
کرپر-فورواردر-ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان: خیابان امام خمینی،
خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲ / ۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ / ۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس
به کلیه نقاط کشور و قبول
ترانزیت کالا به خارج از کشور
بندرعباس، خیابان امام، نرسیده به
میدان یادبود، روبروی خیابان دانش،
ساختمان یاس، طبقه اول
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹ / ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
Info@doostanhormozgan.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: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

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



شرکت بازرگانی پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

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: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

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

فکس: 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

• 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 رحیم ابشی

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

• مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

فکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com

بازرگانی و حق العملکاری خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

• صادر کننده نمونه استانی و سابقه

۱۸ ساله در امر صادرات

• ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده

های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس

• نمایندگی در مبادی ورودی افغانستان

(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

• اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های

نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱،

درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹

۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸

همراه مدیریت: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@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
- حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- 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

نمابر: ۸۸۴۸۲۱۶۵ - ۰۲۱

تلفن: ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir

شرکت های ریلی، حمل و نقل داخلی و خدمات بار هوایی



شرکت خدمات بار هوایی

شرکت ماهان تجارت یاس هما (ماتیا)

ارسال بار به تمام نقاط دنیا بخصوص
آمریکا، کانادا، استرالیا

تهران، خیابان بهشتی خیابان سرفراز کوچه ۱۱ پلاک ۵ واحد ۳
تلفن: ۸۸۷۳۹۱۸۵ / ۸۸۷۳۹۱۸۵ / ۵۵۶۷۷۸۶۴

www.Matyaco.ir / Info@matyaco.ir



تامین 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)
- تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳
- تلفن: ۶۶۰۱۰۷۵۲ - ۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۶۶۰۰۶۰۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۰۷۸۹۷
- www.jaheshrail.com
- www.jaheshrail@yahoo.com
- www.jahesharabar.ir
- jahesharabar@yahoo.com



مدیر عامل: حامد نوروزی

شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود - اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (این تاپ) و ایزو تانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ - تلفکس: ۹ - ۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir

گروه حمل و نقل پارس

شرکت حمل و نقل داخلی
ساسان ترابری پارس



شرکت حمل و نقل داخلی
ساحل ترابری پارس

- ◀ حمل تخصصی کود شیمیایی
- ◀ حمل محمولات سبک و سنگین
- ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
- ◀ حمل محمولات تانکری و مایعات
- ◀ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار،

تلفن: ۳۴۳۲۹۵۱۲ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۰۸۳

دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۶۰۳۷۲۵۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱ - همراه: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا

تلفن: ۰۷۷ - ۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۳۱۳۷۵۲۴۵ - ۰۷۷

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل جاده ای فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی

فجر جهاد

(وابسته به صندوق بازنشستگی کشوری)

www.Fajr.jahad.com

شعبه تهران:

نسیم شهر، پایانه استان تهران، غرفه ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۳ - ۴

نمابر: ۰۲۱۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر انزلی:

پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴

تلفن: ۰۱۸۱۳۲۳۸۱۲۰

شعبه بندر عباس:

پایانه بار، غرفه شماره ۲۸

تلفن: ۰۷۶۳۳۳۴۹۸۰۹

شعبه عسلویه:

پایانه بار منطقه ویژه

تلفن: ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه:

پایانه بار کرمانشاه

تلفن: ۰۸۳۳۱۲۷۲۸۱۲

شعبه بوشهر:

پایانه بار بوشهر

تلفن: ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷

شعبه چابهار:

پایانه بار، غرفه شماره ۸

تلفن: ۰۵۴۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه بندر امام خمینی:

پایانه بار بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۲۹۶

پایانه و دفتر فنی تهران، آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵ جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان

تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸ ۵۵۸۶۰۴۵۷ ۵۵۸۵۲۹۷۸

نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶



شرکت مهندسی
سبا رویا پردازان سیستم

شرکت نرم افزاری سبا سیستم

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقل شگفت انگیزه III
تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم
(دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص)

- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت عملیات و اسناد
- ✓ مدیریت گزارشات (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM

تهران : خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

www.sabanetsystem.ir تلفن فروش : ۰۲۱۸۸۸۳۱۱۹۴ فروش آنلاین : ۰۹۱۲۳۲۷۳۹۸۹ info@sabanetsystem.ir



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بندر جنوبی کشور به بندر حوزه خلیج فارس
- ♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ♦ خدمات بندری: مدیریت و بهره برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزبان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر-خیابان حافظ شمالی (نادر)- فرعی بانک قوامین- ساختمان نادر- طبقه ۳- واحد ۵ و ۶ تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبوران ترابر و صبورانان
(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی صبوران ترابر آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳

دفتر مرکزی صبورانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲

صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۱۲ ۱۵۲۱ صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ قلی پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲

مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran_transportco@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل سنگین و جادهای

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابری

شرکت حمل و نقل جادهای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (۱۰ خط)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



شرکت ترکیب بار و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در گریدور بین المللی شمال - جنوب

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (۶ خط) ۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۶۶۹۱۵۱۸۳ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و 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: ۳۳۵۱۴۷۶۴-۶۸ / ۳۳۵۱۴۷۳۷-۴۱ / ۳۳۵۵۵۸۱۶-۷۶ / ۳۳۵۱۴۷۶۵-۷۶

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 حمل و نقل

شباهنگ بروجن (متحده)

بنیان: ۱۳۱۹

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰-۳۴۲۲۱۶۴۰

همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

شرکت حمل و نقل جادهای



- 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 - شهر آهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰-۱۲ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴-نمبر:

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com

ترکیب بار

شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
عضو دامن انجمن بوژی داران ایران



TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جادهای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین، کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین
غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶ فاکس:

همراه: ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴ - ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲

tarkibbar@yahoo.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: کمر بندی پایانه بار

تلفن: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۷-۹ / ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹ فاکس:

همراه: ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵ / ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵



سعادت ترابری
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹

saadat_tarabar@ymail.com

www.saadattarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

آذر تیر ارس

تهران: سید خندان، خیابان
دبستان، کوچه آگاهی پلاک ۸،
طبقه ۳، واحد ۸
تلفن: ۸۸۴۷۹۱۷۰
نمبر: ۸۸۴۷۹۱۳۸

www.azartiraras.com
nfo@azartiraras.com

خدمات بیمه‌ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدر 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: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

حکمت ترابری گنبد

شماره ثبت: ۱۲۲۵

کریر - فورواردر

گنبد کاووس، خیابان میهن غربی،
مجمع آخوندزاده طبقه ۴ واحد ۸۸

تلفن: ۰۱۷ - ۳۳۲۲۰۵۶۳

۰۱۷ - ۳۳۲۹۰۶۸۰

۰۱۷ - ۳۳۲۳۵۰۷۶

فکس: ۰۱۷ - ۳۳۲۹۰۶۷۵

hekmatg@gmail.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص

کالا از تمامی گمرکات کشور

ثبت سفارش، دریافت کلیه

مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،

کوچه ایازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com

شرکت فراتجارت هخامنش

با ۱۲ سال سابقه بعنوان کارگزار گمرک

افقی روشن به آینده‌ایی متمایز



فرا تجارت هخامنش
FARA TEJARAT HAKHAMANESH

کارگزار گمرکی جهت واردات و صادرات و ترخیص کالا از

گمرکات جنوب کشور شامل: گمرک شهید رجایی بندرعباس و گمرکات بوشهر و بندر امام

گمرکات تهران شامل گمرکات غرب و گمرک شهریار و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی

گمرکات شمال کشور

دفتر مرکزی: تهران، جردن، برج تجارت ایران (برج مشکی)، طبقه ۱۴ واحد ۴

تلفن: ۵-۲۶۲۱۲۳۲۴ - ۸-۲۶۲۱۳۳۶۵ - ۲۱

دفتر بندرعباس: رسالت شمالی، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹

www.HakhamaneshTrading.com | info@HakhamaneshTrading.com



ثبات تیر آریا
STA



میلر
MILLER TYRES

کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر

تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۲۳۲۹ - ۳۳۵۲۲۳۲۷

نمبر: ۳۳۵۲۴۰۸۲

sobattirearia@gmail.com

- 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 جبل‌علی بدون نیاز به ضمانت عوارض و بازرسی برای کالاهای دریایی از بندر جبل‌علی امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد برای کالاهای هوایی از فرودگاه‌های دبی به فرودگاه‌های ایران و کلیه کشورها.

برای انجام مشاوره و استعلام قیمت با ما تماس بگیرید

تلفن: ۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۱۱

۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۲۲

تلفن همراه: ۰۰۹۷۱ ۵۵ ۷۶۶۳۹۰۸

ایمیل: ali@oas.ae

www.oas.ae



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

Unit 1603, Floor 16, Tower Sepehr Saei Cross form Park
Saei, St Valiasr, 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

TEL : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: INFO@ROYALTRANSPORT.NET

WEB : ROYALTRANSPORT.NET

Abdis Marine
Shipping Co



Tel: +98 (21) 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

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 (پریوایر 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: شماره 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 ۸-۸۸۹۲۵۹۳۷، ۸۸۹۰۰۴۸۹-۰۲۱ ارسال نمایید.



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 تامینی 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