

## از بهاران خبری نیست!

بررسی بودجه ۱۴۰۲ که بر پایه ابهامات و موهومات بسیاری نوشته شده است، نشان می‌دهد که بهار امسال نشانی از گل ندارد و شکوفه‌هایش سرمازده و ناشکفته می‌مانند. گویی قرار است اقتصاد بیمار کشورمان روزهای نفسگیری را طی کند، مگر اینکه دریچه‌ای باز شود!



### در حسرت زمان از دست رفته!

گفت‌وگو با مهندس احمد خرم

وزیر راه و ترابری دولت اصلاحات با اعتقاد به اینکه آسیب‌پذیری حمل‌ونقل هوایی ایران به سه دلیل سوء مدیریت، گسترش فساد و ابتز بودن در روابط بین‌المللی است، می‌گوید: «فرودگاه امام حتی در صورت تکمیل، دیگر نمی‌تواند جایگاه هاب بودن را به دست آورد و فقط جنبه تزئینی برای مملکت دارد.»

### شرکت گواه

تامین‌کننده قطعات و ارائه‌دهنده خدمات  
پس از فروش محصولات شرکت ایران خودرو دیزل  
WWW.GOVAH.COM



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

شماره ۲۰۶

فروردین ماه ۱۴۰۲

۱۰۰,۰۰۰ تومان

۲۲۴ صفحه

- ◀ مداخل موهوم؛ مخارج میهم
- ◀ راه و بیراه
- ◀ مدیریت غیریکپارچه مرزی
- ◀ تجارت مرئی، حقوق نامرئی
- ◀ افت توان کشندگی
- ◀ در ضرورت چسبیدن به قاچ زین
- ◀ همه خواب‌های وارداتی

ویژه‌نامه نوروز سال ۱۴۰۲



# MARIN SAMIN PARS

## مارین ثمین پارس

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویس‌های کانتینری از / به اقصی نقاط دنیا
- ارائه خدمات حمل و نقل Ro - Ro
- سرویس‌های فیدری از بندر جبل علی به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- خدمات چارترینگ و حمل و نقل دریایی
- سرویس‌های ترانزیت خارجی از بندرعباس به کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- سرویس‌های ترانزیت داخلی کانتینر/ کالا با انتخاب مناسب‌ترین شیوه حمل و نرخ‌های رقابتی در کوتاه‌ترین زمان به کلیه گمرکات داخلی ایران



خدمات ارسال بار به استرالیا به صورت خرده‌بار و فول کانتینر

Door to Door service ( Packing , Labling and ... )

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی،

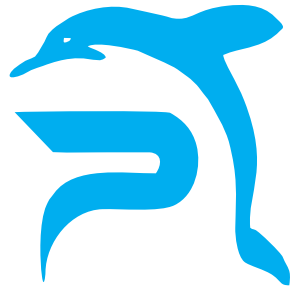
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰

فکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۹

ایمیل: [Info@msp-co.com](mailto:Info@msp-co.com)





**PACIFIC**

| [www.pacificline.co](http://www.pacificline.co) |  
| 021 - 88 93 00 56 - 69 |

تهران، خیابان مطهری، نبش لارستان  
پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)  
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸  
Email: info@rdsshipping.com  
www.rdsshipping.com

## گروه شرکت های راهیان

- حمل و نقل دریایی و زمینی
- حمل کانتینری
- سرویس خرده بار
- سرویس های کراس استاف
- انبار اختصاصی در جبل علی
- حمل و نقل ترکیبی و ترانزیتی



آبديس مارين



## Feeder operator

- » IRBND
- » IRKHO
- » AEJEA
- » IRBUZ
- » IRASA
- » IRBIK



# SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴  
تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ - ۸۸۷۱۲۷۵۸ - ۸  
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸  
تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۳۷۱۹

[www.Sta-transport.com](http://www.Sta-transport.com)

[Info@sta-transport.com](mailto:Info@sta-transport.com)



**DPGSLINES**  
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



## شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Port services
- » Ship agency

» Regular port calling schedule at  
AEJEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

دارای شعب در بندرعباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و دبی

 [info@dpgsl.com](mailto:info@dpgsl.com)

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



# کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و  
صادرات کالا به عمان

## مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

### سرویس روزانه به سویق عمان از بندر جاسک

محموله‌های قابل حمل	زمان انتقال	روزهای بارگیری	بندر تخلیه	بندر بارگیری
تریلر یخچالی / تریلر چادری / جنرال کارگو	۱۵ ساعت	همه روزه	بندر سویق	بندر جاسک

### Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

POL	POD	Loading Day	Transit Time	Loadable Shipments
JASK	SUWAIQ	Every Day	15 Hours	Ref Trailer / Tent Trailer General Cargo

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

Pakar.shipping.co

www.pakargroup.co

pakarshipping@gmail.com





# ARIAN TRANS



# BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

+021 79343

/ariantrans

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





**B.S.L**  
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

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

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

« ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU

« ارائه سرویس کانتینرهای خاص (فلترک-اپن-تاپ-یخچالی و ...) از چین، کره و تایوان

« ارائه سرویس مستقیم خرده بار (LCL) از چین به ایران

« ارائه سرویس حمل دریایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، آمریکا، کانادا، اروپا،

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



# بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



**ترخیص گمرکی**

- ترخیص تخصصی تجهیزات پزشکی
- ثبت سفارش بازرگانی
- مشاوره و امور بازرگانی واردات و صادرات

خیابان ولیعصر (عج)، نرسیده به جمهوری  
خیابان حسین سخنور، پلاک ۴، واحد ۱۸  
(۰۲۱)۶۷۵۲۸ - (۰۲۱)۶۷۵۳۱  
۰۹۱۲۱۷۵۹۸۸۳ - ۰۹۱۲۱۵۵۱۳۵۱

Email: info@rtrmed.ir  
www.radcommercialgroup.com  
insta:Rad\_group95





شرکت آرتین فرابر آسیا

با مسئولیت محدود  
شماره ثبت: ۱۸۴۸۵

AFA

شرکت حمل و نقل بین المللی

آرتین فرابر آسیا

کریر / فورواردر

« حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان و روسیه

« ترانزیت و حمل کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور

« دارای شعب و نمایندگی فعال در کلیه بنادر و گمرکات کشور

ارومیه خیابان جهاد، کوچه هجرت پلاک ۲۱ ساختمان مهیا طبقه سوم واحد ۴

☎ ۰۴۴ - ۳۲۲۳۲۶۵۰

☎ ۰۴۴ - ۳۲۲۳۲۶۵۹

✉ [artinfarabararat.co@hotmail.com](mailto:artinfarabararat.co@hotmail.com)

SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی پاس

**Weekly feeder service from Bandar Abbas to Jebel Ali and vice versa**

**We are the agent of NVOCC lines such as :**

**Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, SATT & Elite**



[www.pas-shipping.com](http://www.pas-shipping.com)

[info@pas-shipping.com](mailto:info@pas-shipping.com)

تهران، میدان ونک، خیابان ملامدرا، نرسیده به

بزرگراه کردستان کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه ۳ واحد ۳

تلفن: ۸۸۶۶۵۹۶۲ / ۸۸۶۶۷۱۲۴ - ۰۲۱



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

حمل پروژه / Iso Tank / انجام امور اجنسی و اجاره کشتی

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

در بنادر بوشهر / خرمشهر / عسلویه / لاوان / چابهار / بندرانزلی / نوشهر

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

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

 [general@sevenseasir.com](mailto:general@sevenseasir.com)



خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

## دیبا هوا دریا

Providing different sea, land, and air logistics services to the customers relying on expert human resources and technology aligned with current needs.

Realizing customers' needs and quick response to them are our priorities.

ارایه دهنده ی خدمات حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی به مشتریان منطبق با نیاز روز و با تکیه بر تکنولوژی و نیروی انسانی متخصص

شناخت نیازهای مشتریان و پاسخگویی سریع به آنها از اولویتهای ما می باشد.



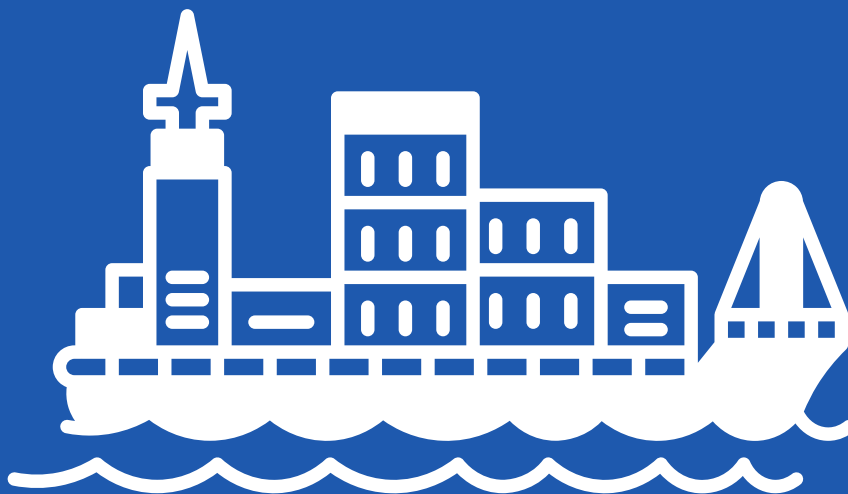
آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۷  
کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸  
تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM

# NEC GROUP

FREIGHT FORWARDING SERVICES



Italy  
New East Company s.r.l.  
Via Volontari della Libertà, 25 Z.I. Terrafino Empoli  
Tel. +39 05711831789

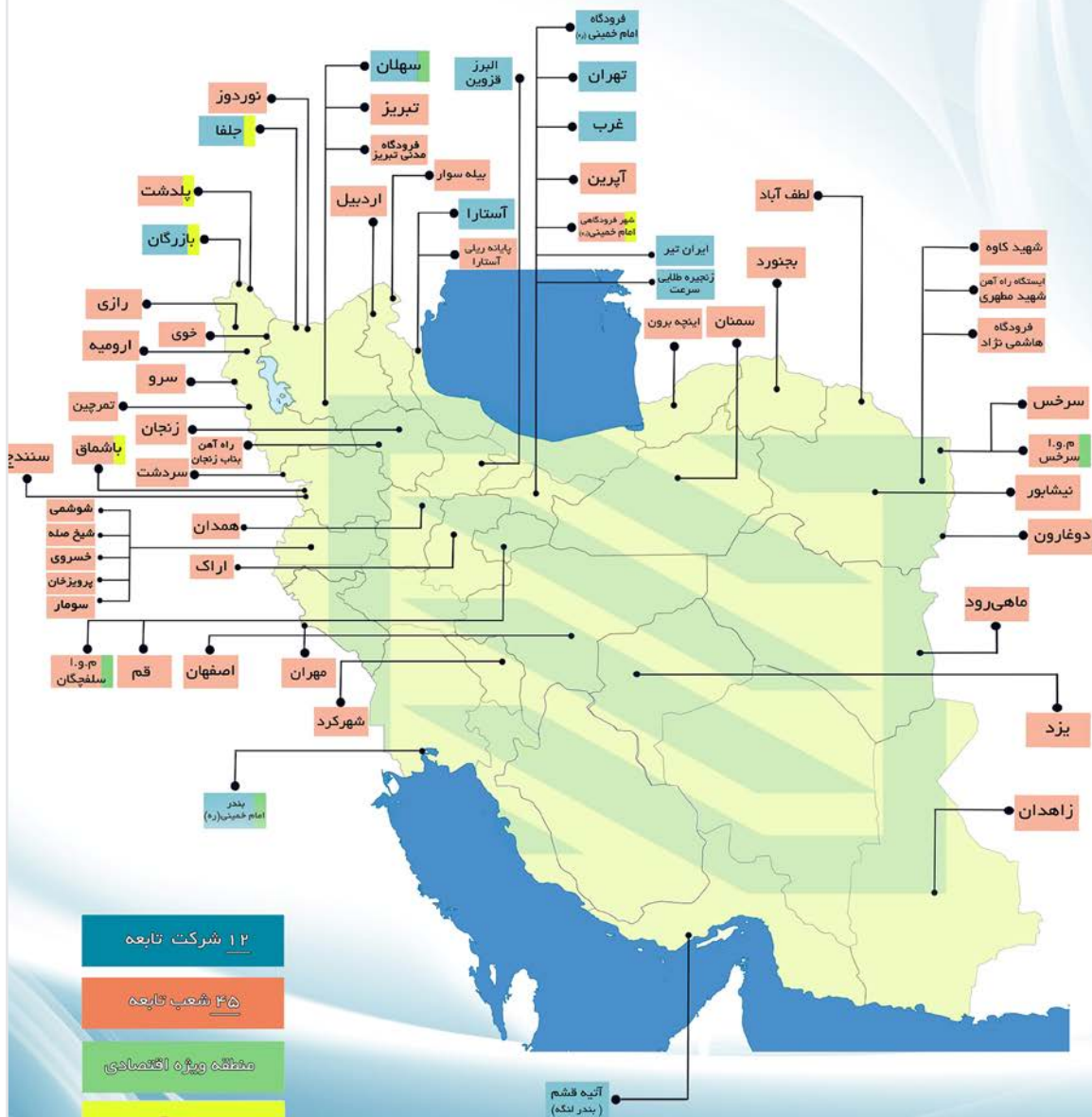
Germany  
Near East Company GmbH  
Marktplatz 10, 9539 Lörrach  
Tel. +49 7621 7935910

Iran  
Narin East Cargo  
No. 18, Kish Ave, North Didar, Nelson Mandela, Tehran  
Tel. +98 21 8866 0105



# شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

بزرگترین شرکت لجستیکی کشور از لحاظ پهنه اجرایی



۸۸۰۵۹۱۳۴ - ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

[www.pwcs.co.ir](http://www.pwcs.co.ir)

[info@pwcs.co.ir](mailto:info@pwcs.co.ir)

میدان شیخ بهایی، ابتدای خیابان سنول، کوچه ماهتاب، پلاک ۲۵

۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵





### بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳  
 نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

### بندر عباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵  
 نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۵

### تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم  
 تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰  
 نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۳

✉ [info@hilaldarya.com](mailto:info@hilaldarya.com)

**HILAL DARYA IRANIAN**  
 SHIPPING AGENCY & INT L. TRANSPORT CO.

LCL SERVICE

WE MOVE  
PROMISES



- WhatsApp (+98) 921 461 3640
- Email lcl@robina-shipping.com
- Phone (+98) 21 26401237 EXT:120
- LinkedIn Tosse Tejarat Robina
- Instagram robina\_shipping



[www.robina-shipping.com](http://www.robina-shipping.com)

شرکت نمایندگی کشتیرانی

## دادبان تجارت دریا



شرکت نمایندگی کشتیرانی دادبان تجارت دریا ارائه دهنده :



« سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی و حمل‌ونقل ترکیبی و خدمات Door to Door

« سرویس‌های وارداتی و صادراتی فله و کانتینری به صورت LCL ، FCL و Cross Stuff

« دارای شعب فعال در کلیه بنادر



« نمایندگی انحصاری شرکت تولید کننده فلکسی با برند اروپایی در ایران

« فروش انواع فلکسی با گنجایش‌های متفاوت

« خدمات Fitting و Loading و Heating و Packing فلکسی

در ۸۰ نقطه ایران و سراسر جهان

« **دارای ترمینال اختصاصی و انبار در کشورهای آلمان، فرانسه، بریتانیا، نیجریه و غنا**

تهران، سعادت آباد خیابان علامه طباطبایی جنوبی خیابان ۳۸ غربی پلاک ۱ طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴ (داخلی ۳۰۴)

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴

🌐 [www.dadbanshipping.com](http://www.dadbanshipping.com)

✉ [info@dadbanshipping.com](mailto:info@dadbanshipping.com)





**FEEL THE DIFFERENCE  
MORE THAN JUST SHIPPING  
ON TIME. ON TASK. ON THE MOVE.**

- TANKERS
- LPG
- SPECIALISED PRODUCTS
- SALE & PURCHASE
- CONSULTANCY & RESEARCH

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: [info@afsmarine.com](mailto:info@afsmarine.com)

website: [www.afsmarine.com](http://www.afsmarine.com)






**Blue Lotka Kish**

# از دریا تا آسمان در خدمت شما

آدرس: تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) - نبش کوچه ششم - پلاک 2 - طبقه 3 و 4.

 ۸۸۱۰۰۷۰۱

# MEHR LOGISTICS HOLDING

ارائه کننده خدمات حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی  
و لجستیکی  
(واردات و صادرات)  
حمل جاده ای، دریایی و هوایی

مهرراد ناوگان  
حمل و نقل بین المللی  
MEHR RAD Navgan  
International Transportation



MLC SHIPPING LINE

مهردریا ناوگان  
تأمین و خدمات کشتیرانی  
MEHR DARYA Navgan  
Shipping Agency

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

تلفن تماس: ۰۲۱ ۹۱۰۶۰۵۰  
واتس اپ: ۰۹۳۶۰۰۶۹۸۲۰

[info@mehrlogistics.com](mailto:info@mehrlogistics.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

# امید اندیش

به مدیریت غلامرضا حنفی



ترخیص و واگذاری کشتنده های نو و کار کرده ساخت اروپا با برندهای  
ولوو ، داف ، رنو ، مرسدس بنز با سند شش دانگ به نام رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

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

محراب حنفی ۰۹۱۲۱۹۷۴۸۵۰

غلامرضا حنفی ۰۹۱۲۲۹۳۰۲۳۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰

فکس: ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۷۵

تهران، میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

[info@omidandish.com](mailto:info@omidandish.com)

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



## جامع ترین نرم افزار مدیریت کوریری و پست سریع (اکسپرس) در ایران

- پکیج جامع فروش ، بازاریابی ، عملیاتی ، مالی
- پکیج جامع انبار ، پخش ، رهگیری و سایت
- گزارشات مورد نظر سازمان تنظیم مقررات رادیویی
- پشتیبانی ۷ روز هفته و ۲۴ ساعته شبانه روز



### دیگر محصولات سبا سیستم

نرم افزار فیچری و NVOCC  
نرم افزار آرشیو انبار و پخش  
نرم افزار کوریری و پست سریع

نرم افزار فروش و بازاریابی  
نرم افزار فوروردی و کبری  
نرم افزار نمایندگی کشتیرانی



**بارفرابره پارسیان زمین دریا**  
**Persian Land Sea Forwarding Co.**

خیابان خرمشهر، نرسیده به سهروردی، شماره ۳۶، واحد ۱۰  
Unit 10, No.36, Khoramshahr Ave,  
Tehran/IRAN P.O Box:1553833733

(+98) 21 45 24 7000(30line)  
(+98) 21 88 17 21 00  
(+98) 21 88 17 83 13 (FAX)

[www.pls-co.com](http://www.pls-co.com)  
[contact@pls-co.com](mailto:contact@pls-co.com)

# گوشی رو چک کن!



## چکنو: چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران





شرکت حمل و نقل بین المللی  
ایلیا لجستیک

Elya Logistics Intl Transport co.ltd



## به زودی جاده‌های اروپا در تسخیر ناوگان وارداتی این شرکت خواهد بود

دفتر تهران : سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه  
یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده  
تلفن: ۰۲۴۸۷۷-۸۶۰۲۶۵۰۴-۸۶۰۲۶۹۸-۸۸۴۷۵۲۹۸-۲۱



مدیرعامل: احد زمانی

همراه: ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چندمنظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره برداری قرار گرفته است.

#### ویژگی‌های اختصاص طرح

- پایانه چندمنظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه‌گذاری خصوصی
- پایانه چند منظوره تخصصی نزدیک به محل پهلوگیری کشتی‌ها و محوطه Container در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
- پایانه چند منظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر

#### مرکز لجستیک

- مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندرعباس آریا به مساحت ۱۲هزار مترمربع در فضایی کاملا تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰هزار تن با جدیدترین روش‌ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و در حال بهره برداری می‌باشد

#### مرکز لجستیکی و پایانه

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰/۰۰۰ TEU کانتینر خشک و ۴/۰۰۰ TEU کانتینر یخچالی با ماندگار ۳۰ روز در سال.
- امکان استریپ و استافینگ کانتینرهای یخچالی
- دارای کارگاه تعمیرات انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و صدور گواهینامه.
- انبار اختصاصی لجستیکی به مساحت ۱۲هزار متر مربع.
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize، خدمات پالتایزر و تسمه کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد.
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰متر در انبار سلولار لجستیکی شرکت.
- مجهز به اولین نرم‌افزار نیمه هوشمند تخصصی PCTS
- تجهیزات ترانستینر، ریچ استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریچ تراک، پالت تراک و همچنین لیفتراک های برقی و تریلرهای مخصوص حمل کانتینر

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱-۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۰۸۷

🌐 [www.bact.ir](http://www.bact.ir)





# DENIZ

DENIZ SEAFARER UNITED COMPANY (LTD)

شرکت دنیز دریانورد متحد (با مسئولیت محدود)  
نماینده کشتیرانی



■ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

■ ارائه سرویس های Switch BL و Cross Stuffing

■ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL

اروپا، حوزه خلیج فارس، هند، کانادا، استرالیا، چین، مالزی، اندونزی، خاور دور، سنگاپور، ترکیه

■ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

■ خدمات Door-to-Door

## گروه شرکت های دنیز

یک NVOCC شرکت پویا با تجربه گسترده در حمل و نقل کانتینری بین المللی با ناوگان خودمان است.



 **IRAN – Office**  
Deniz Seafarer United Company (LTD)

 **UAE – Head Office**  
Deniz Seafarer Shipping LLC.

 **PAKISTAN – Office**  
Deniz Sea Farer Pakistan Pvt Ltd

 **UK – Office**  
Deniz Seafarer LTD

 denizseafarer  denizgroupofcompanies  www.denizseafarer.ae

# سر نو مبارک بهار

#به استقبال بهار می رویم

خانواده بزرگ مارال سالی خوش سرشار از سلامتی  
برای شما عزیزان آرزومند است.



## MARAL HOLDING گروه صنعتی مارال

بزرگترین زنجیره تولید تریلر در ایران

تولید کننده انواع تریلی در کاربری های مختلف، انواع محورهای  
دیسکی و کاسه ای با ظرفیت های متنوع، انواع قطعات یدکی و  
لوازم جانبی تریلی مطابق با بالاترین استانداردهای روز دنیا



• آدرس: ارومیه، کیلومتر ۱۰ جاده مهاباد

• تلفن: ۴۱۱۴ - ۰۴۴ | فکس: ۳۳۳۸۳۸۵۰ - ۰۴۴

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

ما را در اینستاگرام دنبال کنید:

📍 MARAL.SANAT

📍 FOX.MSC



TOP FORWARDER  
S H I P P I N G



هر آنچه شما نمے توانید، به ما بسپارید  
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرکے و لجستیک  
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده



📍 FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

☎ +971 439 57 664

📠 +971 502827073

📠 +971 50 774 6775

📠 +971 56 9474757

✉ Kourosh@topforwarder.com

✉ Samira@topforwarder.com

🌐 [www.topforwarder.com](http://www.topforwarder.com)





## Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



 SCAN ME

📍 Unit12, 2nd floor, No.402, On the Corner of 50th street,  
Yousef Abad Ave, Tehran, IRAN.

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis\_calm\_sea



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**تات فرابر ایرانیان**



**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**

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

☎ ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

📍 تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق،

پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

✉ tatfarabar@yahoo.com

✉ trans\_shams@yahoo.com



شرکت

# آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی  
نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
حمل و نقل بین المللی کالا ، ریلی و هوایی



بندرعباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل، طبقه ۳، واحد ۶

۳۳۴۴۶۵۶۵ / ۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۳۶۳ - ۰۷۶

✉ Info@AAA-Logs.com



سبلان خودرو میاوان  
Sablan Khodro Miaoan

## فرسودگی و کمبود ناوگان حمل و نقل عمومی

در راستای فرمایشات و منویات مقام معظم رهبری و نامگذاری سال ۱۴۰۱ به‌عنوان سال «تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین» از سوی ایشان، شرکت سبلان خودرو میاوان، به‌عنوان یکی از زیر مجموعه های گروه خودروسازی کارآفرینان میاوان شرکتی پیشرو در زمینه تولید خودروهای سنگین و نیمه سنگین تجاری با کاربری شهری و بین شهری فعالیت های خود را گسترش داده است. این شرکت با اتکا به دانش و فناوری های روز در حوزه خودروسازی به منظور برطرف کردن نیاز کشور در جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل در بخش عمومی و خصوصی، با ایجاد اشتغال پایدار و کارآفرینی برای نیروهای متخصص در نقاط محروم کشور یکی از شرکت های مطرح در ایران می باشد.

محصولات این شرکت اعم از اتوبوس های شهری شرکت دوو باس ( کره جنوبی ) و مینی بوس های GAC و FOTON بوده که تاکنون به شهرهای مختلف ارائه شده و رضایت مشتریان بازار هدف خود را جلب نموده است و در ادامه نیز در بخش توسعه محصول و بازار فعالیت های خود را گسترده تر خواهد کرد و این مهم دقیقاً هدف و خط مشی کلان مدیران و سهام دارن این شرکت می باشد.

شرکت سبلان خودرو میاوان در راستای تحقق شعار "خوب تولید کنیم" با برنامه ریزی دقیق و پس از تحمل فشارهای بسیار در دوران تحریم‌ها و پساً کرونا در نیمه دوم سال ۱۴۰۱ و به جهت تامین نیاز ناوگان حمل و نقل عمومی و خصوصی، محصول جدید مینی بوس خود را با نام تجاری " آرتا پلاس " تولید و روانه بازار خواهد کرد.

باتوجه به اینکه ناوگان حمل و نقل با کمبود خودرو جهت ارائه مطلوب سرویس دهی به شهروندان روبه رو است لذا بدین ترتیب شرکت سبلان خودرو برنامه ای کارآمد جهت رفع نیاز ناوگان حمل و نقل در این شرایط حساس اندیشیده و در حال اجرایی نمودن آن می باشد.

به‌طور کلی مینی بوس آرتا پلاس با رعایت استانداردهای ۸۵ گانه مطرح شده از سوی سازمان ملی استاندارد، نه تنها نیاز سازمان حمل و نقل عمومی و خصوصی را برطرف خواهد کرد، بلکه با رعایت استانداردهای لازم گامی موثر در جهت کاهش معضل آلودگی هوا و ارتقای ایمنی خودرو و توسعه ناوگان عمومی برداشته و از جهت زیبایی طراحی و مدرن بودن بدنه، به زیبایی مبلمان شهری نیز کمک شایانی می نماید.





سبلان خودرو مایوان  
Sabalan Khodro

- با رعایت کلیه الزامات ایمنی و استانداردهای ۸۵ گانه
- موتور کامینز EURO5 EEV
- قدرت موتور ۱۵۵ اسب بخار
- گیربکس ۶ سرعته ZF آلمان
- استاندارد آلایندگی EURO5 EEV
- سیستم ترمز WABCO ESC
- کولر سقفی ۱۴۰۰۰ Kcal
- تعداد سرنشین ۲۰+۱

## آرتاپلاس

محصول جدید  
شرکت سبلان خودرو مایوان

**خوب تولید کنیم...**

**پیکربندی خودرو می‌تواند با درخواست مشتری قابل تغییر باشد**

سبلان خودرو مایوان

نشانی: تهران، کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص کرج، بلوار داروپخش، خیابان اردیبهشت ۲، پلاک ۳

تلفن: ۰۲-۴۴۹۹۱۷۸۰ / ۰۲۱-۴۴۹۸۵۲۵۷-۸ / شماره: ۰۲۱-۴۴۹۸۶۳۰۸

کارخانه: اردبیل، شهرک صنعتی شماره ۲، انتهای خیابان ارغوان

تلفن: ۰۶-۳۳۸۷۳۷۰۹ / شماره: ۰۴۵-۳۳۸۷۳۷۰۹

www.sabalankhodro.com / info@myoneholding.com

sabalankhodromyone



# آسمان آبی سمندگان

ارائه دهنده خدمات دریایی، زمینی، هوایی



تهران، میدان آرژانتین، خیابان ۲۱م وزرا، پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۴

☎ ۰۲۱ - ۸۷۷۰۰۰۰۸

همراه: ۰۹۱۲۷۲۴۲۴۹۰ / مهندس شاهین شریفی منش

# شرکت حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند شتابان شمال

## شرکت منتخب وزارت راه در سال ۱۴۰۱



- دارای بزرگترین شبکه حمل بین شهری و درون شهری یخچالی با بیش از ۵ هزار ناوگان تحت راهبری
- مالکیت بیش از ۱۸۰۰ دستگاه خودروی یخچالی جهت حمل تخصصی کالاهای فسادپذیر
- دارای بزرگترین ناوگان حمل شیر در ایران
- توزیع سالانه بیش از ۳/۵ میلیون تن کالا در سراسر کشور
- دارای بیش از ۴۰ شعبه فعال در تمامی استان های کشور
- مجهز بودن تمامی ناوگان به سیستم GPS و مانیتورینگ سیستم دما
- راهبری ۷ تعمیرگاه ملکی تخصصی منطقه ای
- دارای بازارگاه تخصصی و امکان صدور بارنامه آنلاین در سراسر کشور
- ارائه دهنده خدمات متمایز و منطبق بر نیاز مشتریان



راه های ارتباطی با شتابان شمال:

info@shetabanlogistics.com ✉

shetabanlogistics.com 🌐

shetabanlogistics @

shetaban-shomal in

۰۲۱-۸۸۵۴۵۲۳۶-۷ ☎

۰۱۱-۴۳۱۳۳۸۰۲-۹ ☎





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

041 3439 3360 - 1



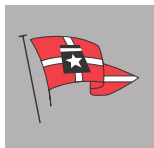
شرکت حمل و نقل بین المللی

## اسپاد ترابر ویرا (مسئولیت محدود)

- فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا
- دارای پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای و ریلی
- دارای پروانه کارگزاری گمرکی
- دارای گواهی فعالیت فیاتا



1921



Agents for :

Ignazio Messina & C.

روزگار

یا متقلب القلوب والابصار  
یا مدبر اللیل والنهار  
یا محول الحول والاحوال  
حول حالنا الی احسن الحال

حلول سال نو و بهار پرطراوت را که نشانه قدرت لایزال الهی و تجدید حیات طبیعت می باشد، تبریک و تهنیت عرض کرده و سالی سرشار از برکت و معنویت را از درگاه خداوند متعال و سبحان برای شما مسئلت داریم.

بارآوران ایران

**BAR AVARAN IRAN**

Shipping Agency & International Forwarding Co. Ltd.

No. 14, 2d Floor, 6th Alley, Ahmad Ghasir Ave., Tehran 1514645513, Iran  
Tel: (+9821) 88525297 (20 lines), Fax: (+9821) 88511160

# 7sky

Export & Import **Freight**



- خدمات پست سریع هوایی کارگو و کوریر (سرویس ویژه از چین و دبی )
- ارائه خدمات ترانزیت از گمرک فرودگاه امام خمینی به تمامی گمرکات کشور
- خدمات ترخیص کالاهای تجاری و غیر تجاری
- صادرات انواع مواد غذایی
- حمل کالاهای خطرناک

+98 021 62999906

info@7skyfreight.net

www.7skyfreight.com



**TIPAX**

Courier Service

Since 1960

🌐 [www.tipaxco.com](http://www.tipaxco.com)

📷 🐦 📌 in @tipaxco

# شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



#### Agent of NVOCC

- Providing Export and Import Services on Transshipment and cross stuff basis.
- Cross Stuffing Services in :  
Emirates, Malaysia and India.
- Warehousing Services in :  
All India and Emirates ports.
- Having Special Equipments such as :  
Reefer, Flatrack, open top and ISO Tank.

#### نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به صورت Cross Stuff و Transshipment
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) در امارات ، هند و مالزی
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در بنادر هند و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینر یخچالی ، FlatRack ، Iso Tank و Open top

تلفکس : +۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : [info@rtmarine.co](mailto:info@rtmarine.co)

وبسایت : [www.rtmarine.ir](http://www.rtmarine.ir)

آدرس: تهران ، بلوار آفریقا ، بالاتر از پل میرداماد ، کوچه تابان غربی ، پلاک ۶۲ ، طبقه اول ، واحد ۲  
Add:Unit.2,1st floor , Block No.62,West Taban Alley,After Mirdamad Bridge, Africa Blv,TEHRAN-IRAN



**Golden Calm Sea**  
Logistics Beyond Borders

# دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « ارائه دهنده خدمات کشتیرانی بین المللی (صادرات و واردات)
- « نماینده انحصاری خط کشتیرانی بین المللی OTLO SHIPPING LINE
- « مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی و ۴۰ فوت یخچالی
- « حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به صورت ترانشیپ و کراس استاف
- « شرکت پیشرو در شیوه حمل ترکیبی، به ویژه کریدور شمال - جنوب
- « حمل و صادرات تخصصی محمولات پتروشیمی از بنادر جنوبی ایران

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



شعبه هرمزگان: بندر عباس، میدان یادبود،  
ساختمان دیپلمات، طبقه ۹، واحد ۹۰۱

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولی عصر، بالاتر از  
دستگردی، خیابان بهرامی، پلاک ۳۷، واحد ۹ و ۱۰

# BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریشترکس



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

وبسایت: [www.betaco.org](http://www.betaco.org) ایمیل: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org)

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: [t.me/betabnd](https://t.me/betabnd)



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۴۹ بزنگاه

خرج راه

- ◀ مداخل موهوم؛ مخارج مبهم
- ◀ راه و بیراه
- ◀ چقدر می‌گیرند؛ چقدر خرج می‌کنند
- ◀ تعارف‌ها درباره بهره‌وری کنار گذاشته شد



۶۹ اقتصاد کلان

بن بست روزگار

- مدیریت غیریکپارچه مرزی
- زیر تیغ

۸۷ فرودگاه

تاخیر در پرواز

- ◀ در حسرت زمان از دست رفته!
- ◀ تجارت مرئی، حقوق نامرئی
- ◀ آزادی پرواز به سبک چینی



۱۰۵ جایگاه

می‌جنگم، پس هستم

بخش نخست گفت‌وگو با قدیمی‌ترین کارشناس دریایی قوه قضائیه

۱۱۳ ایستگاه

سراشیبی ریلی

- ◀ اصل «تجاری‌سازی» و فرع «مالکیت»
- ◀ افت توان کشندگی
- ◀ در ضرورت چسبیدن به قاچ زین
- ◀ حضور تشریفاتی در غیاب رقابت



۱۳۱ فرمان

دست‌اندازه‌های وارداتی

- همه خواب‌های وارداتی
- آیین پوست‌اندازی
- نوسان ارز؛ زیان تولید

بازار



ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم  
شماره دویست و ششم / فروردین ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، علی کجاف، امید ملک

ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، اکرم امینی، فریبا کهن

ماهور مجد، سیما ذوکایی، بهار تهامی، علی محسنی، بابک وفایی

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ مسئول روابط عمومی و اشتراک: اعظم بزرگی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری،

شماره ۴۹۲، طبقه سوم ■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۲۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ www.tarabaran.com

■ tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

## قابل توجه شرکت‌های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

"طرح تضمین تعهدات تحویل‌گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر"  
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر  
مورد پذیرش ۷۰ خط کشتیرانی

### با همکاری:

- « انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (موسسه ضامن)
- « شرکت بیمه پاسارگاد
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالای استان گلستان
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان

### برخی مزایای طرح برای تحویل‌گیرندگان کانتینر:

- « عدم نیاز به پرداخت سپرده نقدی و تودیع چک به شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « پوشش بیمه‌ای بر روی خسارت‌های بزرگ وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- « پوشش بیمه‌ای بر روی حق توقف حداکثر ۱۵ روز تاخیر در تحویل کانتینر ناشی از وقوع حادثه (مشروط به احراز شرایط)
- « متحدالشکل شدن تعهدنامه‌های شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « افزایش سرعت صدور ترخیصیه
- « امکان انتقال مسئولیت به تحویل‌گیرنده‌های بعدی (مشروط به احراز شرایط)
- « فرصت ۱۰ روزه برای پرداخت صورتحساب‌های خط کشتیرانی

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

021-88140071





# از بهاران خبری نیست!

در تاریخ طبری آمده است که جمشید شاه در نوروز به مردم فرمان داد تا به تفریح بپردازند و شادمانی کنند. از این رو، در آداب و رسوم ایرانیان، نوروز - حتی در سال‌های وبا، جنگ و قحطی - همیشه با نشاط، رقص، موسیقی و شیرینی همراه بوده است؛ اما اگر از طریق انصاف بنگریم، خاطر ایرانی‌جماعت آنچنان در تندباد حوادث سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قرن نوزدهم و بیستم خورده که دیگر هوش و حواسی برای چیدن اسباب طرب ندارد؛ صدا البته شکسته شدن رکورد چندباره تورم در یک سال گذشته هم هزینه نو شدن و سرور را برای بخش عظیمی از ایرانیان آنقدر کم‌رشد کرده که در هر صورت، چاره‌ای نیست جز اینکه از خیر نونوار کردن بگذرند و عطای جشن سال نو را به لقایش ببخشند. اوضاع و احوال نظام حکمرانی و دولت هم چندان تعریفی ندارد؛ بیشتر شبیه پدری لالایی و قمارباز است که زیر انبوهی از بدهی‌ها و مشکلات، راه‌گریزی از ورشکستگی جز کم کردن خرجی عائله و تعویق وعده‌های سال‌های گذشته به سال‌های بعد ندارد. غافل از اینکه بر سر شاخ نشسته و بن می‌برد و سرانجامی جز فروپاشی مالی در انتظارش نیست.

بررسی بودجه ۱۴۰۲ که بر پایه ابهامات و موهومات بسیاری نوشته شده است، نشان می‌دهد که بهار امسال نشانی از گل ندارد و شکوفه‌هایش سرمازده و ناشکفته می‌مانند. گویی قرار است اقتصاد بیمار کشورمان روزهای نفسگیرتری را طی کند؛ همچنان که بانک جهانی، نرخ تورم ایران در سال ۱۴۰۲ را حدود ۴۲/۶ درصد و صندوق بین‌المللی پول ۴۰ درصد پیش‌بینی کرده‌اند و نهادهای داخلی مانند مرکز پژوهش‌های مجلس و اندیشکده کسب‌وکار دانشگاه شریف، نرخ تورم این سال را بین ۵۰ تا ۵۵ درصد می‌دانند. در مجموع، اغلب کارشناسان پیش‌بینی ناخوشایندی دارند مبنی بر این که در سال ۱۴۰۲، کسری بودجه بزرگی خواهیم داشت و سال خوبی حداقل از نظر اقتصادی پیش رویمان نیست، تا آنجا که برخی منتقدان نیز دست برآورده‌اند و دولت را به استعفا پند می‌دهند. یاد هوشنگ ابتهاج به خیر که می‌گفت: ارغوان! این چه رازی است که هر بار بهار با عزای دل ما می‌آید؟

به هر جهت؛ بودجه ۱۴۰۲ که با سانسور اعداد مهم یارانه‌ای و بازی‌های غیرشفاف و غیراصولی طرح‌ریزی شد و هزینه‌های دولت در عمل هم اندازه تورم افزایش پیدا نکرد، موجب شده که درآمد کارمندان دولت فقط ۲۰ درصد افزایش یابد و فتیله مابقی هزینه‌ها ۴۰ تا ۵۰ درصد بالا کشیده شود. همین چند جمله کوتاه نشان می‌دهد که باید خودمان را برای سالی که سفره‌ها کوچک‌تر و آرزوها دورتر می‌شود آماده کنیم. در بخش بودجه عمرانی کشور حتی شرایط اضطراری‌تر و بغرنج‌تر است و بودجه عمرانی کشور ذخیره روز مبادا برای هزینه‌های جاری دولت شده است. واقعیت این است که علی‌رغم شعارهای خوش آب‌ورنگ مسئولان برای مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های عمرانی، تصمیمات نامعقول و عجولانه دولت در همه بزنگاه‌ها، دعوت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را برای حضور در قراردادهای شناور و پریسک به طنزی تلخ تبدیل کرده است و با این اوصاف، چشمداشتی به ورود سرمایه‌های غیردولتی برای اتمام پروژه‌های عمرانی کشور نمی‌توان داشت.

همه این مرثیه‌سرای‌ها برای سال ۱۴۰۲ محتمل است، مگر اینکه گوش سنگین سردمداران و صاحبان قدرت کمی شنوا شود و با چرخشی قهرمانانه رویکرد تازه‌ای از خانه تا جهان در پیش گیرند. تفاهات بین‌المللی، تنش‌زدایی و تعاملات اقتصادی همچون توافق ایران و عربستان در روزهای واپسین ۱۴۰۱، می‌تواند در این تاریکی درچه‌ای به سمت نور بگشاید و نویدبخش کمی دلخوشی و آرامش برای مردم رنج‌دیده ایران در سال ۱۴۰۲ باشد.

کاش این بهار با خود امید و شادی بیاورد و آواز سبزش طلسم تلخی‌ها را بشکند.

کتابخانه  
۱۴۰۲

# پایدار نماند؛ مال بی تجارت

(سعدی)



بانک تجارت

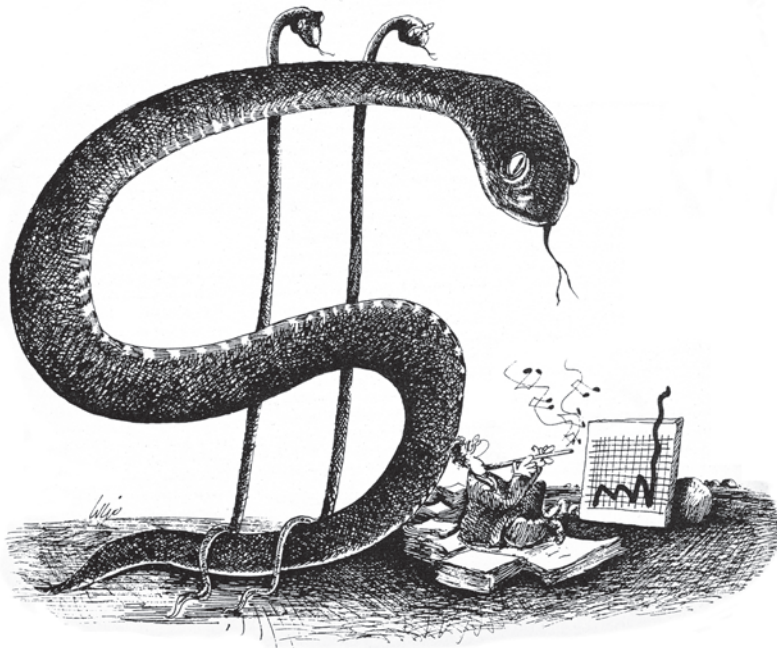


## خرج راه

- ◀ مداخل موهوم؛ مخارج مبهم
  - ◀ راه و بیراه
  - ◀ چقدر می گیرند؛ چقدر خرج می کنند
  - ◀ تعارفها درباره بهره‌وری کنار گذاشته شد
- از قدیم گفته‌اند که صبر است و زر، چاره کارها! اما وقتی به مقدرات بودجه ۱۴۰۲ در بخش حمل‌ونقل می‌نگریم، فارغ از اعداد و ارقام ادعایی، نه سکه‌ای ته جیب دولت مانده و نه صبوری برای اتمام پروژه‌های معطل حمل‌ونقلی جایز است. این گونه می‌شود که گزارش اصلی ترابریان، تصویری است از موهومات و ابهاماتی که درباره دخل و خرج دولت در سال ۱۴۰۲ وجود دارد.

تصویری از بودجه سال ۱۴۰۲ بخش حمل و نقل

# مداخل موهوم؛ مخارج مبهم



گزارش از

فریبا کهن

«پوشیده نیست که مالیه مملکت به منزله خون است در بدن، همچنان که فساد خون اسباب بروز مرض می‌شود، اغتشاش امر مالیه هم باعث اختلال امور ملک است. متاسفانه دولت ایران سال‌هاست گرفتار این اختلال و مرض مالی است...»

شاید کسی در سال ۱۴۰۲ از خواندن چنین جملاتی متعجب یا غافلگیر نشود، چراکه مضامینی مانند این، تقریباً هر روز از زبان اقتصاددانان و سیاسیون از هر طیفی شنیده می‌شود، اما طنز تلخ تاریخ آنجاست که این جملات در مقدمه نخستین بودجه ایران در سال ۱۲۸۹ به قلم مرتضی قلی خان هدایت (صنیع‌الدوله) نوشته شده است. او اولین رئیس مجلس شورای ملی و وزیر مالیه وقت بود که پیش از ارائه اولین نمونه از بودجه‌نویسی به سبک نوین به مجلس، مورد سوءقصد قرار گرفت. اما برگردیم به زمان حال و سال ۱۴۰۲ که مانند سال ۱۲۸۹ و سال‌های پیش از آن، همچنان دچار مرض مالی است. براساس بودجه کاغذی (بودجه‌ای که روی کاغذ نوشته شده) بودجه عمرانی ۲۶ درصد افزایش پیدا کرده، اما بودجه واقعی یعنی چیزی که در دنیای خارج اتفاق می‌افتد، نشان می‌دهد که برای نمونه، از مجموع ۱۱۷ طرحی که براساس پیوست ۱ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ قرار بود در این سال به اتمام برسند، ۱۰۵ طرح همچنان در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ دیده می‌شوند، یعنی با قطعیت می‌توان گفت ۹۰ درصد طرح‌هایی که قرار بود در سال ۱۴۰۱ تمام شوند، همچنان ادامه خواهند داشت و درباره آن ۱۰ درصدی هم که دیگر در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیستند، باید بررسی کرد که آیا واقعاً تمام شده‌اند یا خیر. بنابراین با درک موهومی بودن بخش قابل توجهی از منابع و مصارف (نانوشته) دولت در سال ۱۴۰۲، در سه بخش مرتبط با یکدیگر، نگاهی خواهیم کرد به آنچه درباره دخل و خرج راه، روی کاغذ آمده است.



**از نکات قابل ذکر در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲،  
قراردگیری طرح‌هایی در پیوست یک قانون بودجه  
است که مراحل قانونی اخذ مجوز قراردگیری در بودجه را  
در سازمان برنامه و بودجه طی نکرده‌اند. این طرح‌ها  
عموماً در سنوات گذشته پس از ارسال لایحه بودجه  
دولت و در فرایند رسیدگی به لایحه در خارج از  
دولت به فهرست طرح‌ها افزوده شده‌اند و اغلب  
مطالعات توجیه فنی و اقتصادی در خصوص  
آنها انجام نشده است**



به قانون سال ۱۴۰۱، تنها یک طرح بیشتر است؛ یعنی طرح «احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه‌آهن بافق - سنگان» به طول ۷۸۹ کیلومتر که سال شروع آن ۱۴۰۲ و سال پایان آن ۱۴۰۵ پیش‌بینی شده است. اعتبار این طرح در سال ۱۴۰۲ برابر با ۲/۱۸۰/۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که براساس رقم اعلام شده برای تکمیل طرح (۱۵/۹۸۰/۰۰۰ میلیون ریال) معادل ۱۳/۶ درصد از کل اعتبار مورد نیاز است که نشانه خوبی برای اتمام طرح در سال پیش‌بینی شده (۱۴۰۵ سال) نیست.

از میان ۵۶ طرح ریلی در لایحه بودجه امسال، تعداد ۳۷ طرح را شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل با اعتباری برابر ۳۵/۴۱۸/۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۲/۴۶ درصد از کل اعتبارات این بخش) و تعداد ۱۹ طرح را شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اعتباری برابر ۴۱/۱۸۰/۰۰۰ میلیون ریال (معادل ۵۳/۸ درصد از کل اعتبارات این بخش) انجام خواهد داد.

علاوه بر این، از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از منابع عمومی (بخش ریلی) که به شرکت ساخت و توسعه تعلق خواهد گرفت، رقم ۲۸/۶۵۰/۰۰۰ میلیون ریال معادل بیش از ۸۰ درصد از کل اعتبارات، تنها برای ۱۲ طرح از ۳۷ طرح پیش‌بینی شده است.

از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از منابع عمومی (بخش ریلی) که به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تعلق خواهد گرفت، حدود ۹۷

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، سهم بودجه عمرانی بخش حمل‌ونقل از اعتبارات عمومی دولت با توجه به موارد غیرقطعی بودجه حدود ۱۱/۵ الی ۲۵/۳ درصد برآورد می‌شود. از سوی دیگر، اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل از محل اعتبارات عمومی دولت با ۳۲ درصد افزایش نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱، به ۳۳ هزار میلیارد تومان افزایش یافته، در حالی که اعتبارات هزینه‌ای با افزایش قابل توجه ۸۳ درصدی به ۴/۶ هزار میلیارد تومان رسیده است.

علاوه بر اعتبارات عمومی دولت، از محل منابع داخلی شرکت‌های حمل‌ونقل تابعه وزارت راه و شهرسازی، در لایحه بودجه امسال، ۶۶ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای و ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار تملک دارایی سرمایه‌ای برای بخش حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است.

در بخش احکام ماده واحده لایحه بودجه نیز بالغ بر ۲۰ حکم مرتبط به بخش حمل‌ونقل وجود دارد که موضوع هفت مورد از آنها نسبت به قوانین بودجه در سنوات گذشته جدید است. اخذ بدهی‌های ناشی از عوارض آزادراهی از متقاضیان تعویض پلاک خودرو و خدمات بیمه شخص ثالث و اختصاص ۲۵ درصد از درآمد شهرداری‌ها از محل بند «الف» ماده ۲۶ مالیات بر ارزش‌افزوده به حمل‌ونقل شهری جزء احکام جدید در لایحه بودجه هستند.

همانند قانون و لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استان‌ها به تفکیک فصول ارائه نشده‌اند، بنابراین سهم بخش حمل‌ونقل از اعتبارات استانی هم نامشخص است و ارزیابی تغییرات اعتبارات بخش حمل‌ونقل از بودجه استانی در این گزارش ممکن نیست. با این توضیحات می‌پردازیم به تصویر مبهم بودجه راه در سال پیش‌رو. براساس آنچه به مجلس ارائه شده، فصل حمل‌ونقل به‌ترتیب ۳۰ و ۱۶/۵ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی را در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ تشکیل می‌دهد. اعتبار طرح‌های تملک دارایی بخش حمل‌ونقل از منابع عمومی، همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۱ در هفت برنامه تعریف شده است.

#### ◀ برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی

اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، معادل ۷/۶ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده که این اعتبار معادل ۳۱ درصد از اعتبار برنامه‌های فصل حمل‌ونقل بوده و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱، رشدی معادل ۲۱ درصد دارد.

از حیث تعداد طرح‌ها، ۵۶ طرح در بخش ریلی وجود دارد که نسبت



**علاوه بر اعتبارات عمومی دولت، از محل منابع داخلی شرکت‌های حمل و نقلی تابعه وزارت راه و شهرسازی، در لایحه بودجه امسال، ۶۶ هزار میلیارد تومان اعتبار هزینه‌ای و ۲۰ هزار میلیارد تومان اعتبار عمرانی پیش‌بینی شده، اما محل هزینه این اعتبارات با عنوان‌های کلی (مانند ترمیم، بهسازی و ارتقای ایمنی راه‌ها) در لایحه ذکر شده است**



درصد از کل اعتبارات، تنها برای پنج طرح از ۱۹ طرح با عنوان‌های زیر پیش‌بینی شده است:

- بهسازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه‌آهن کشور با اعتبار ۱۲۰۰۰ میلیارد ریال (معادل ۲۹/۱ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن)
- بهسازی ناوگان راه‌آهن با اعتبار ۱۳/۲۲۰ میلیارد ریال (معادل ۳۳/۳ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن ایران)
- بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات با اعتبار ۱/۵۰۰ میلیارد ریال (معادل ۳/۶ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)
- رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه‌آهن با اعتبار ۱۰/۵۰ میلیارد ریال (معادل ۲۵/۵ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن)
- احداث خط دوم و افزایش ظرفیت و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی محور راه‌آهن بافق - سنگان با اعتبار ۲/۱۸۰ میلیارد ریال (معادل ۵/۳ درصد از کل اعتبارات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)

از نکات قابل‌ذکر در بخش طرح‌های ریلی تملک‌داری سرمایه‌ای از منابع عمومی، تغییرات ایجاد شده در عناوین و به‌نوعی ماهیت طرح‌ها در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به لایحه پیشنهادی دولت در سال ۱۴۰۱ است که بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، بدون پشتوانه کارشناسی و مطالعاتی هستند و نه‌تنها توجیه فنی و اقتصادی بسیاری از آنها محل سوال و تردید جدی است، طی مراحل قانونی برای اخذ مجوز قرارگیری در ردیف بودجه را نیز طی نکرده‌اند؛ به عنوان نمونه، ردیف اعتباری اتصال اردبیل به شبکه ریلی در سال ۱۴۰۱ که تبدیل شده است به اتصال اردبیل و پارس‌آباد به شبکه ریلی یا طرح احداث و برقی کردن

راه‌آهن تهران - همدان - سنندج که اکنون تبدیل شده است به احداث و برقی کردن راه‌آهن تهران - همدان - سنندج - باشماق، یا تبدیل طرح احداث راه‌آهن تهران - لاریجان - آمل به احداث راه‌آهن تهران - لاریجان - آمل - بابل - شیرگاه!

#### ◀ برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۴/۶ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده که برابر ۵۹/۴ درصد اعتبار فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه است و نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ معادل ۱۳/۲ درصد رشد نشان می‌دهد. از آنجا که عملیات اجرایی طرح‌های در دست انجام این برنامه قطعاً در سال‌های بعد هم ادامه خواهد داشت، برای خالی نبودن عریضه، در لایحه بودجه سال پیش‌رو نیز اعتباری معادل ۲۰۶ هزار میلیارد تومان برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرا پیش‌بینی شده که با روند اعتبار موجود برای سال‌های آینده، با فرض ثبات شرایط و تخصیص کامل اعتبارات، پیش‌بینی می‌شود بیش از ۱۴ سال برای اتمام عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه، زمان نیاز باشد.

در لایحه بودجه امسال، ۲۸۱ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی شده که ۹ مورد از طرح‌ها (معادل ۳۲۰ میلیارد تومان) نسبت به قانون بودجه سنوات گذشته جدید هستند و عموماً برای بهسازی و احداث باند دوم تعریف شده‌اند. لازم به ذکر است که در لایحه بودجه سال قبل، ۲۵۴ طرح توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی شده بود که در فرایند تصویب ۱۸ طرح به این برنامه الحاق شد (۱۱ مورد با سال شروع ۱۴۰۱ و اعتبار ۳۵۰ میلیارد تومان تصویب شدند).

#### ◀ برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی

اعتبار برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۸۷/۵ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۲۱ درصد کاهش یافته است. البته هزینه توسعه حمل‌ونقل هوایی کشور از محل درآمد هزینه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران تامین می‌شود و اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ بخش ناچیزی از منابع موردنیاز برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی است.

این بخش شامل ۱۲ طرح در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ است که عنوان طرح‌های این بخش نیز همانند بخش ریلی تغییراتی در مسیر تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ به قانون بودجه ۱۴۰۱ و اکنون در لایحه ۱۴۰۲



داشته‌اند. از بارزترین تغییرات، اضافه شدن طرح احداث فرودگاه بناب و سهند و فرودگاه آباده است (البته در مورد فرودگاه بناب و سهند به مطالعه و بررسی بسنده شده است).



**در مقایسه بین سهم اعتبارات عمرانی، اگرچه رشد بخش ریلی نسبت به جاده‌ای مقداری بیشتر بوده؛ اما مشابه سال‌های گذشته، سهم حمل‌ونقل جاده‌ای با ۵۹/۴ درصد حدود دو برابر سهم حمل‌ونقل ریلی (۳۱ درصد) است**



#### ◀ برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی

از آنجا که هزینه‌های موردنیاز سازمان بنادر و دریانوردی از محل درآمد همان سازمان تامین می‌شود و این سازمان سهمی از بودجه عمومی دولت ندارد؛ در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای توسعه حمل‌ونقل دریایی اعتباری معادل ۴۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب قانون بودجه سال ۱۴۰۱ از رشد ۵۱ درصدی برخوردار است. طرح‌های این برنامه که سازمان شیلات کشور مجری آنهاست، عبارتند از احداث بنادر صیادی، بهسازی بنادر صیادی و ساماندهی بنادر صیادی

#### ◀ برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت

اعتبار برنامه برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت در پیوست ۱ لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۴۷ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۲۷ درصد افزایش پیدا کرده است. این برنامه متشکل از سه طرح است:

- تامین تجهیزات و ماشین‌آلات

- مطالعات شناسایی و امکان‌سنجی پروژه‌ها و مطالعات طرح‌های راهبردی حمل‌ونقل و تدوین ضوابط و مقررات زیرساخت‌ها

- تکمیل مطالعات تفصیلی طرح‌های حمل‌ونقل،

#### ◀ برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها

این برنامه شامل ۱۱ طرح است و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مسئول اجرای آنهاست. اعتبارات این برنامه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ معادل ۱۴۷۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۴/۸ درصد افزایش یافته است.

#### ◀ برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی

برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی، شامل ۱۸ طرح توسعه‌ای است و برای آن اعتباری معادل ۱۷/۹۶۸ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ حدود ۱۶ درصد افزایش یافته است. در عین حال، برای طرح کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

مقایسه اعتبارات عمرانی برنامه‌های حمل‌ونقل از منابع عمومی دولت (میلیون ریال)

ردیف	عنوان	قانون بودجه سال ۱۴۰۱		لایحه بودجه سال ۱۴۰۲		درصد تغییرات
		تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	سهم از فصل حمل‌ونقل	تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	سهم از فصل حمل‌ونقل	
۱	برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی	۶۳/۲۹۲/۵۷۳	۲۹/۵	۷۶/۵۹۸/۰۰۰	۳۱	۲۱
۲	برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای	۱۲۹/۶۷۸/۵۲۸	۶۰/۴	۱۴۶/۸۵۲/۰۹۲	۵۹/۴	۱۳/۲
۳	برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی	۲/۳۶۹/۱۷۲	۱/۱	۱/۸۷۵/۰۰۰	۰/۸	-۲۰/۹
۴	برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی	۲/۶۴۵/۶۵۴	۱/۲	۴/۰۰۰/۰۰۰	۱/۶	۵۱/۲
۵	برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت	۳۷۰/۴۶۴	۰/۲	۴۷۰/۰۰۰	۰/۲	۲۶/۹
۶	برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها	۱۴/۰۲۷/۶۸۷	۶/۵	۱۴/۷۰۰/۰۰۰	۵/۹	۴/۸



**در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، برای ۵۶ طرح ریلی بودجه در نظر گرفته شده که نسبت به قانون سال ۱۴۰۱ تنها یک طرح بیشتر است؛ یعنی طرح «احداث خط دوم و افزایش ظرفیت راه آهن بافق - سنگان» که سال شروع آن ۱۴۰۲ و سال پایان آن ۱۴۰۵ پیش بینی شده. در حالی که اعتبار اختصاص یافته برای تکمیل آن، تنها معادل ۱۳/۶ درصد از کل اعتبار مورد نیاز است!**



عمومی سه هدف کمی تعیین شده که عبارتند از:

- از رده خارج کردن ۲۵ هزار دستگاه از خودروهای فرسوده، خرید و نوسازی ۱۷ هزار دستگاه اتوبوس و مینی بوس (۵۰ درصد از هزینه‌های این اقدام می‌بایست بر عهده دولت باشد)
  - خرید و نوسازی ۱۶ هزار دستگاه خودروی عمومی کوچک، همچنین برای طرح تامین و تهیه تجهیزات و واگن قطار شهری و حومه
- ( دو هدف کمی تعیین شده که عبارتند از:
- تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن قطار شهری
  - تهیه چهار مجموعه از تجهیزات قطار شهری.

از ۱۸ طرح این برنامه، اعتبار ۱۰ طرح نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ افزایش داشته، اعتبار ۵ طرح ثابت مانده و اعتبار ۳ طرح نیز کاهش یافته است.

#### ◀ ردیف‌های بودجه‌ای متفرقه

در قانون بودجه ۱۴۰۱، اعتبارات ردیف‌های متفرقه مرتبط با بخش حمل‌ونقل، حدود ۷ درصد بودجه عمرانی را تشکیل می‌داد، اما در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، ردیف‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل افزایش یافته است، به گونه‌ای که ۲۵ درصد بودجه عمرانی معین بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ از ردیف‌های متفرقه اختصاص می‌یابد.

از جمله نکات قابل توجه در ردیف‌های متفرقه بودجه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

■ فقط مبلغ ۶۲/۲ میلیارد تومان برای تامین سرمایه اولیه تشکیل

صندوق حمل‌ونقل در نظر گرفته شده که نسبت به سال گذشته کاهش ۷۳ درصدی دارد. البته هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه مکلف شده‌اند ۱۰۰ درصد از سود قابل تقسیم خود را پس از کسر مالیات، ۵۰ درصد سود ویژه و سود سهام دولت را تا سقف ده هزار میلیارد ریال به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل نزد خزانه‌داری کل کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌شود واریز نمایند. به صندوق توسعه حمل‌ونقل نیز اجازه داده شده تا با دریافت مجوز از سازمان بورس برای تکمیل یا احداث طرح‌های انتفاعی بخش حمل‌ونقل از طریق تاسیس صندوق پروژه، نسبت به جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیردولتی اقدام و نسبت به واگذاری سهام و یا تضمین حداقل سودی معادل با نرخ سود تسهیلات مصوب شورای پول و اعتبار برای هر طرح (پروژه) اقدام کند.

■ در لایحه بودجه، مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان برای یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل عمومی، قطار شهری و اتوبوس در نظر گرفته شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ هیچ تغییری نکرده است، درحالی‌که با توجه به تورم و شرایط نامناسب اقتصادی، هزینه‌های بهره‌برداری از حمل‌ونقل عمومی افزایش یافته و نارسایی‌های این سامانه‌ها پس از فروکش کردن همه‌گیری کرونا بیش‌ازپیش نمایان شده است.

■ علاوه بر این، مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان نیز به‌عنوان یارانه و کمک زیان حمل‌ونقل ریلی برون شهری و تعمیرات لکوموتیو در نظر گرفته شده که افزایش ۱۵۰ درصدی نسبت به سال گذشته دارد. همچنین مبلغ ۲۷ میلیارد تومان برای حقوق و عوارض گمرکی واردات واگن و تجهیزات شرکت‌های قطار شهری (جمع‌ی - خرج‌ی) پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ بدون تغییر مانده است.

■ از دیگر نکات قابل توجه در ردیف‌های متفرقه، اختصاص مبلغ ۸۱ میلیارد تومان برای اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا (LEZ) جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا است که دارای ابهام بوده و از شفافیت کافی برخوردار نیست؛ چرا که اولاً شهرهای مدنظر به طور مشخص بیان نشده است، در حالی که بسیاری از کلان‌شهرهای دارای آلودگی هوا، چنین طرحی را اجرا نمی‌کنند. ثانیاً صرف گنجاندن واژه توسعه حمل‌ونقل عمومی با توجه به هزینه‌های هنگفت آن و مبلغ پایین اختصاص یافته دردی از سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی را دوا نخواهد کرد.

■ نکته مهم دیگر آن است که از افزایش ۵ درصدی جرایم رانندگی همه دستگاه‌های ذی‌نفع بهره‌مند شده‌اند، به‌جز شهرداری‌ها به‌عنوان متولی ایمن‌سازی معابر شهری.







**در ردیف‌های متفرقه لایحه بودجه ۱۴۰۲، جهت اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی صرفاً مبلغ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده که طرح‌های شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود، ولی حتی دقیقاً مبلغ مربوط به هر بخش هم مشخص نیست**



و سود آن توسط همان شهرداری‌ها منتشر کنند. تضمین بازپرداخت اصل و سود این اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری به نسبت ۵۰ درصد دولت و ۵۰ درصد شهرداری‌هاست.

■ شرکت‌های بیمه‌ای مکلف شده‌اند مبلغ ۶ هزار میلیارد ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی را طی جدولی که براساس فروش بیمه هر یک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد به‌صورت ماهانه به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز کنند.

با توجه به اعتبارات در نظر گرفته شده، ۲۸۵ میلیارد تومان به فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی، ۷۵ میلیارد تومان به هلال‌احمر، ۶۰ میلیارد تومان به اورژانس، ۱۸۰ میلیارد تومان به سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص یافته است. بنابراین برخلاف قانون بودجه سال ۱۴۰۱، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ صداوسیما و پزشکی قانونی اعتباراتی از محل این حکم دریافت نمی‌کنند. ■

■ در ردیف‌های متفرقه لایحه بودجه ۱۴۰۲، مبلغ ۱۶۰ میلیارد تومان هم برای اجرای قانون هوای پاک در نظر گرفته شده که کاهش ۴۴ درصدی نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ دارد.

■ مبلغ ۸۴۰ میلیارد تومان نیز برای جایگزینی خودروهای فرسوده ناوگان حمل‌ونقل عمومی (انجام تعهدات و تکالیف قانون هوای پاک) در نظر گرفته شده است. هرچند در نظر گرفتن این ردیف در لایحه بودجه سال جاری برای اولین بار اتفاق افتاده، اما به دلیل هزینه‌های بالای ناوگان نو حمل‌ونقل عمومی این رقم برای نوسازی ناوگان یکی از کلان‌شهرهای کشور نیز کفایت نمی‌کند.

■ جهت اجرای طرح‌های آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی صرفاً مبلغ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده که طرح‌های شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود، ولی دقیقاً مبلغ مربوط به هر بخش مشخص نیست.

■ مبلغ ۴۰ میلیارد تومان هم برای راه‌آهن شلمچه - بصره در نظر گرفته شده است.

■ همچنین در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ برخلاف قانون بودجه سال ۱۴۰۱، ردیفی با عنوان سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران با بودجه‌ای به میزان ۴/۵ میلیارد تومان برای آن در نظر گرفته شده است.

■ سقف تسهیلات مالی خارجی برای طرح‌های دولتی و غیردولتی (فاینانس) در سال ۱۴۰۲ معادل ریالی ۳۰ میلیارد یورو تعیین شده که از این مبلغ دو میلیارد یورو باید در اختیار شرکت راه‌آهن قرار گیرد تا در جهت اتصال به همسایگان و رفع گلوگاه‌های ریلی هزینه شود. بازپرداخت این تسهیلات برعهده این شرکت است.

■ جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی به شهرداری‌های کشور و سازمان‌های وابسته به آنها اجازه داده می‌شود با تایید وزارت کشور تا سقف ۱۰۰ هزار میلیارد ریال اوراق مالی اسلامی ریالی با تضمین خود و با بازپرداخت اصل

**مقایسه اعتبارات مرتبط با حمل‌ونقل از منابع عمومی دولت (میلیون ریال)**

عنوان	هزینه‌ای		تملك دارایی‌های سرمایه‌ای	
	قانون سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	قانون سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲
فصل حمل‌ونقل	۸/۶۱۴/۹۴۶	۱۲/۹۰۶/۹۲۴	۲۱۸/۳۳۹/۶۳۶	۲۵۳/۴۵۴/۷۲۷
برنامه حمل‌ونقل شهری و روستایی	-	-	۱۵/۴۳۷/۳۳۷	۱۷/۹۶۸/۶۹۳
برنامه‌های بخش حمل‌ونقل در ردیف‌های متفرقه	۱۶/۵۵۳/۵۰۰	-	۱۷/۷۵۱/۰۰۰	۶۱/۵۶۱/۰۰۰
مجموع	۲۵/۱۶۸/۴۴۶	۴۶/۱۷۰/۹۲۴	۲۵۱/۵۲۷/۹۷۳	۳۳۲/۹۸۴/۴۲۰

اعتبارات عمرانی متفرقه و مسئله شفافیت

## راه و بیراه

گزارش از  
تحریریه ترابران

در روزهایی که ایرانی‌ها به جای اروپاییان، با زمستان سخت مواجه شده بودند؛ دولت بودجه‌ای برای سال ۱۴۰۲ پیشنهاد داد که براساس آن، چهار فصل سخت را پیش‌رو خواهیم داشت! خلاصه‌اش این است: تورم ۴۰ درصد، افزایش رقم بودجه ۴۰ درصد، افزایش وصول مالیات از مردم نزدیک ۶۰ درصد، افزایش حقوق مردم ۲۰ درصد، افزایش یارانه، صفر درصد. در بخش بودجه‌های عمرانی (با نام پرطمطراق طرح تملک دارایی‌های سرمایه‌ای) هم اگر بر فرض محال ۱۰۰ درصد مبالغ پرداخت شود، بنا به گفته، دکتر سید محمود فاطمی‌عقدا، رئیس اسبق مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، در بهترین حالت می‌شود فقط تاسیسات موجود را نگهداری کرد!

البته اختصاص حتی ۵۰ درصد بودجه عمرانی نیز دور از انتظار به شمار می‌رود؛ چراکه طبق گزارش‌های مجلس در نه ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۱، دولت صرفاً حدود یک‌سوم از درآمدهای خود را خرج بودجه عمرانی کرده و همان‌طور که انتظار می‌رفت، دشواری‌های دولت در تامین مالی باعث شد مانند تجربه‌های سال‌های قبل، باز هم بودجه عمرانی فدای عملکرد جاری کشور شود.

اما اگر فکر می‌کنید که این همه ماجرا است، سخت در اشتباهید؛ در شرایطی که شاهد افزایش سهم اعتبارات عمرانی متفرقه از مجموع اعتبارات عمرانی بودجه و کاهش شفافیت هر چه بیشتر در حوزه اعتبارات عمرانی هستیم، ۲۶۰۵ طرح عمرانی دارای ردیف اعتباری در بودجه سال ۱۴۰۲ شده‌اند که از این میان، ۵۵۲ طرح، قدمتی بالای ۲۰ سال دارند و از بین ۱۱۷ طرحی که مطابق قانون بودجه ۱۴۰۱ قرار بود در پایان این سال به اتمام برسند، همچنان برای ۱۰۵ طرح در لایحه بودجه ۱۴۰۲ پیش‌بینی اعتبار شده است!





**سهم اعتبارات عمرانی متفرقه که در سال های اخیر از اعتبارات عمرانی دستگاه های اجرایی ملی پیشی گرفته بود، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیز بیش از ۵۰ درصد اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای عمومی را شامل می شود که به معنای کاهش شفافیت و نظارت پذیری بودجه و از دست رفتن امکان مقایسه میان امور و فصول مختلف در سال های مختلف خواهد بود**



قبل از بررسی اعتبارات عمرانی در بخش حمل و نقل بهتر است نگاهی داشته باشیم به تصویر کلی از طرح های تملک دارایی های سرمایه ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور. در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، کل اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای در بودجه عمومی دولت برابر ۳۴۵ هزار میلیارد تومان است که شامل ۱۰۲ هزار میلیارد تومان اعتبار طرح های دستگاه های اجرایی ملی، ۵۰ هزار میلیارد تومان اعتبار دستگاه های اجرایی محلی در استان ها، ۱۷۶ هزار میلیارد تومان اعتبارات متفرقه و ۱۷ هزار میلیارد تومان مصارف سرمایه ای از محل درآمدهای اختصاصی می شود.

بدین ترتیب، سهم اعتبارات عمرانی متفرقه که در سال های اخیر از اعتبارات عمرانی دستگاه های اجرایی ملی پیشی گرفته بود، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نیز بیش از ۵۰ درصد اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای عمومی را شامل می شود؛ این در حالی است که افزایش سهم ردیف های متفرقه به معنای کاهش شفافیت و نظارت پذیری بودجه و از دست رفتن امکان مقایسه میان امور و فصول مختلف در سال های مختلف خواهد بود.

از دیگر نکات مربوط به طرح های عمرانی کشور که دارای ردیف بودجه ای در سال ۱۴۰۲ هستند، می توان به موارد زیر اشاره کرد:

■ ۵۵ طرح عمرانی به فهرست طرح های اجرایی اضافه شده که در این میان، صرفاً سال شروع ۴۶ طرح «سال ۱۴۰۲» درج شده است؛ با این حساب ۹ طرح دیگر، براساس مندرجات لایحه، پیش از سال ۱۴۰۲ شروع شده اند، در حالی که اعتباری در بودجه سال ۱۴۰۱ برای آنها مصوب نشده بود!

■ ۳۳ طرح از فهرست پروژه های اجرایی حذف شده است که از میان آنها ۱۲ طرح، جزء پروژه هایی بوده اند که سال پایان آنها، سال ۱۴۰۱ ذکر شده بود. پس احتمال دارد که به پایان رسیده باشند، اما این احتمال نیازمند شواهد و بررسی های میدانی است.

■ برای مابقی طرح ها (۱۷۹۱ طرح) که در لایحه بودجه ۱۴۰۲ تکرار شده اند، اعتباری در حدود ۹۰ هزار میلیارد تومان (۱۶ درصد رشد نسبت به سال ۱۴۰۱) لحاظ شده است. البته اعتبار تعداد ۷۲ طرح کمتر از ۱۰۰ میلیون تومان است که با وجود چنین اعتبار ناچیزی، به نظر می رسد در سال پیش رو، با جزء طرح های متوقف شده خواهند بود یا از جمله طرح هایی که پیش بینی اعتبار برای آنها در لایحه انجام نشده که در هر صورت بی انضباطی در بودجه و عدم شفافیت را در پی دارد.

■ تاریخ اتمام بیش از ۷۵۰ طرح نسبت به قانون بودجه ۱۴۰۱ افزایش یافته که این افزایش به طور متوسط ۱/۹ سال است.

■ از مجموع ۱۱۷ طرحی که قرار بود در سال ۱۴۰۱ به پایان برسند، ۱۰۵ طرح در لایحه بودجه ۱۴۰۲ نیز وجود دارند. یعنی ۹۰ درصد پروژه هایی که قرار بود تا پایان ۱۴۰۱ به اتمام برسند، دچار تاخیر شده اند که با ادعاهای مطرح شده مبنی بر تحقق ۱۰۰ درصدی منابع بودجه ۱۴۰۱ و عدم وجود کسری بودجه همخوانی ندارد.

■ میانگین عمر پروژه های مندرج در پیوست یک لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ بیش از ۱۶ سال بوده و برای اتمام همه آنها حدود ۱۳۷۵ هزار میلیارد تومان اعتبار پیش بینی شده است. بدون در نظر گرفتن روند تخصیص اعتبارات عمرانی در سال های گذشته (میانگین ۷۰ درصد در ۱۰ سال اخیر) و با فرض دقیق بودن برآوردها، به نظر می رسد که در صورت تداوم روند فعلی اعتبارات عمرانی و با فرض اضافه نشدن طرح جدیدی به این لیست به طور متوسط حداقل ۱۵ سال دیگر نیز برای تکمیل همه این طرح ها زمان لازم باشد.

■ همانطور که گفته شد، ۱۷۶ هزار میلیارد تومان اعتبارات عمرانی متفرقه برای سال ۱۴۰۲ پیش بینی شده که طرح های مربوط به آن، فاقد جزئیاتی نظیر سال شروع و اتمام، اهداف کمی، برآورد اعتبارات سال های آتی و ... و از شفافیت این اعتبارات می کاهد.

حال با این توضیحات می پردازیم به خوابی که برای بودجه عمرانی بخش حمل و نقل در سال ۱۴۰۲ دیده شده است. با این توضیح که در حال حاضر، گزارش وضعیت طرح های عمرانی، حتی در حد اطلاعاتی کلی

مانند پیشرفت فیزیکی طرح‌ها هم انتشار نمی‌یابد و طرح‌های توجیهی پروژه‌ها هم افشا نمی‌شوند.



### ◀ تصویر اعتبارات عمرانی در بخش راه

اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقلی در طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از دو بخش منابع عمومی دولت و منابع داخلی شرکت‌ها تامین می‌شود.

### ◀ منابع عمومی دولت

در بخش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت، در مجموع ۱۵/۷ درصد رشد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ دیده می‌شود. سه شرکت دولتی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، دارای بیشترین اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت هستند و در مجموع ۳۸ درصد سهم از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای (از منابع دولت) که به کل شرکت‌های دولتی تعلق می‌گیرد را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل با اعتبار ۱۵۵۶۹۲ میلیارد ریال در رتبه نخست قرار دارد و سهم ۳۰ درصدی (از کل) را به خود اختصاص داده است.

شرکت مادر تخصصی مدیریت منابع آب ایران با ۲۲ درصد و شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور با ۱۸ درصد در رتبه‌های دوم و سوم هستند. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی نیز با ۸ درصد در رتبه چهارم و سازمان راهداری با ۳ درصد در رتبه ششم قرار دارند. بدین ترتیب، سهم عمده از اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های حمل‌ونقل به دو شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل و شرکت راه‌آهن (به طور خاص در دو سال اخیر) تعلق داشته و سایر شرکت‌های بخش حمل‌ونقل، تقریباً سهم اندکی از اعتبارات این بخش دارند.

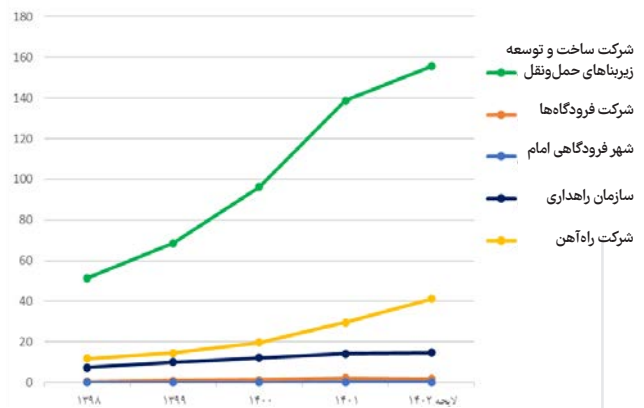
در مجموع، براساس ارقام درج شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، نکات زیر قابل ذکر است:

■ اعتبارات شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل که هر ساله بیشترین سهم از منابع دولتی اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش حمل‌ونقل را به خود اختصاص می‌دهد، با رشد ۱۲/۲ درصد نسبت به ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده است؛ ضمن اینکه، سهم این شرکت از اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ تقریباً ۷۳ درصد خواهد بود. روند تغییرات اعتبارات این

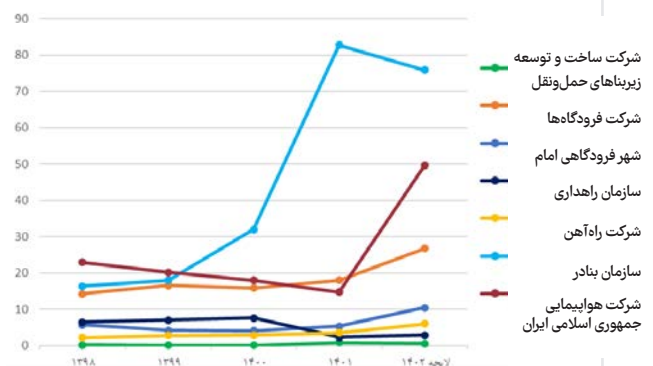
**۵۵ طرح عمرانی به فهرست طرح‌های اجرایی اضافه شده که در این میان، صرفاً سال شروع طرح «سال ۱۴۰۲» درج شده است؛ با این حساب ۹ طرح دیگر، براساس مندرجات لایحه، پیش از سال ۱۴۰۲ شروع شده‌اند، در حالی که اعتباری در بودجه سال ۱۴۰۱ برای آنها مصوب نشده بود!**



روند تغییرات میزان اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از منابع عمومی دولت در سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)

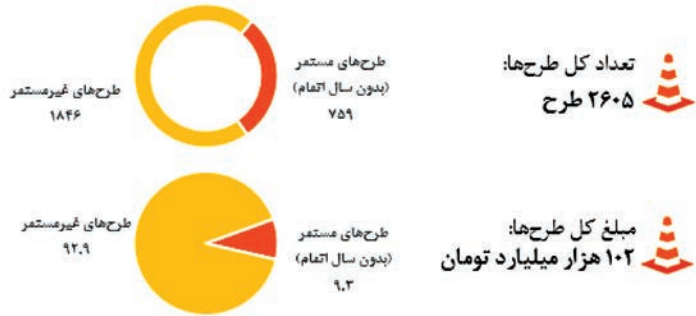


روند تغییرات میزان اعتبارات هزینه‌ای سرمایه‌ای از منابع عمومی داخلی شرکت‌ها طی سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)





از مجموع ۱۱۷ طرحی که قرار بود در سال ۱۴۰۱ به پایان برسند، ۱۰۵ طرح در لایحه بودجه ۱۴۰۲ نیز وجود دارند. یعنی ۹۰ درصد پروژه‌هایی که می‌بایست تا پایان ۱۴۰۱ به اتمام برسند، دچار تاخیر شده‌اند که با ادعاهای مطرح شده مبنی بر تحقق ۱۰۰ درصدی منابع بودجه ۱۴۰۱ و عدم وجود کسری بودجه همخوانی ندارد



قدمت طرح‌ها: (میانگین: ۱۶.۳ سال)



- ۶۱ سال: ساختمان شبکه آبیاری و زهکشی سفیدرود و فومنات
- ۵۷ سال: مرمت و بازسازی اساسی شبکه آبیاری و زهکشی مغان
- ۵۲ سال: آبرسانی به رشت، انزلی، خمام و شفت
- ۵۰ سال: ساختمان شبکه آبیاری و زهکشی درودزن

برخی از قدیمی‌ترین طرح‌ها:

عمومی دولت در سال‌های قبل از ۱۴۰۰، هر سال نسبت به سال قبل از آن دارای رشد نسبی بود؛ اگرچه براساس عملکرد سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰، در عمل این اعتبارات محقق نشد و برابر صفر بود.

■ اعتبارات شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی طی سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ رشدی نسبت به سال‌های قبل از آن نداشت، اما در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ شاهد رشد اعتبارات پیش‌بینی شده بود، با این حال، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ اعتبارات عمرانی این شرکت، با کاهش چشمگیر ۸۵/۷ درصد مواجه شده و از رقم ناچیز ۷۳۴.۶۹ میلیون ریال در سال ۱۴۰۱ به رقم ۱۰۰۰ میلیون ریال رسیده است.

■ سازمان بنادر و شرکت هما در سال‌های گذشته اعتباری از محل منابع عمومی دولت برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای نداشتند و در سال ۱۴۰۲ نیز به همین صورت خواهد بود.

#### منابع داخلی شرکت‌ها

بررسی اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها نشان می‌دهد که مانند سال‌های اخیر، به‌جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هیچ‌کدام از شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل رقمی را در این بخش برای بودجه سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی

بخش نیز نشان‌دهنده افزایش فاصله اعتبارات عمومی دولت برای شرکت ساخت نسبت به سایر شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل (به‌جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران) است.

■ شرکت راه‌آهن با ۳۹/۵ درصد رشد، بیشترین رشد را (روی کاغذ) نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ داشته است. در سال ۱۴۰۱ نیز بیشترین رشد با ۵۶ درصد متعلق به این شرکت بود. سهم این شرکت از کل اعتبارات این بخش در میان شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ نیز برابر ۱۹/۳ درصد است.

■ در لایحه پیشنهادی دولت برای سازمان راهداری، نسبت به سال ۱۴۰۱، رشد اندک ۴/۸ درصدی اتفاق افتاده که نسبت به رشد چهار سال اخیر کمترین مقدار است. مقدار رشد در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۷ درصد بود که خود کمتر از رشد سه سال قبل از آن بود. سهم بخش جاده‌ای از اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای از محل منابع عمومی دولت حدود ۷ درصد است.

■ اعتبارات عمرانی شرکت فرودگاه‌ها از محل منابع عمومی دولت مشابه سال ۱۴۰۱ (نسبت به ۱۴۰۰) با رشد منفی همراه بوده و کاهش ۱۲/۶ درصدی خواهد داشت. این در حالی است که اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی از محل منابع



**اعتبارات طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها از محل منابع عمومی دولت در سال ۱۴۰۲ کاهش ۱۲/۶ درصدی خواهد داشت. در حالی که این اعتبار در سال‌های قبل از ۱۴۰۰، هر سال نسبت به سال قبل از آن دارای رشد نسبی بود؛ اگرچه در عمل محقق نشد و برابر صفر بود**



نکرده‌اند. البته اعتبار راه‌آهن در این بخش در سه سال ۱۳۹۸ الی ۱۴۰۰ برابر ۱۵۰۰۰ هزار میلیون ریال مصوب شده بود که در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به رقم ۳۰/۰۰۰ میلیارد ریال افزایش یافته که نسبت به رقم مصوب در سال ۱۴۰۱ رشد ۵۰ درصدی نشان می‌دهد. البته پیشنهاد لایحه بودجه در سال ۱۴۰۱ نیز مشابه لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ رقم ۳۰/۰۰۰ میلیارد ریال بود که در نهایت به رقم ۲۰/۰۰۰ میلیارد ریال کاهش یافت. ار سوی دیگر، عملکرد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در این بخش در سال ۱۳۹۸ تنها حدود ۸ درصد و در سال ۱۳۹۹ حدود ۴۳ درصد از مقدار پیش‌بینی‌شده در آن سال‌ها بود، اما براساس عملکرد

سال ۱۴۰۰، این شرکت بیش از اعتبارات مصوب، از منابع داخلی خود برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای هزینه کرده است (عملکرد سال ۱۴۰۰ این شرکت برابر ۲۰/۹۲۷/۲۰۰ میلیون ریال است که ۳۹/۵ درصد بیشتر از مقدار مصوب آن سال است؛ هرچند براساس مطالعات مرکز پژوهش‌های مجلس، اینکه این مقدار در کدامیک از طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای راه‌آهن هزینه شده است مشخص نیست.

#### ◀ اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌ها

بخشی از اعتبارات شرکت‌های دولتی برای طرح‌های عمرانی، تحت عنوان هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت انجام می‌شود. البته براساس مطالعات گزارش شده در لایحه بودجه، اینکه میزان هزینه کردن این اعتبارات در کدامیک از بخش‌هاست مشخص نیست.

در مجموع، اعتبارات هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، در همه شرکت‌های دولتی حمل‌ونقل (به‌غیر از سازمان بنادر و شرکت ساخت و توسعه) رشد داشته که مقایسه اعداد آن با رشد سال قبل (یعنی ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰) نشان‌دهنده افزایش چشمگیر در میزان رشد این بخش از اعتبارات برای همه شرکت‌های حمل‌ونقلی است. از نکات قابل‌توجه در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی در بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ عبارت است از:

■ در میان همه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، عجیب‌ترین رشد مربوط به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است که رشدی ۲۳۶ درصدی را در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ در بخش هزینه‌های

مقایسه منابع تملک دارایی‌های سرمایه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل (میلیون ریال)

شرکت	منابع عمومی دولت			منابع داخلی شرکت		
	قانون بودجه سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	درصد تغییرات	قانون بودجه سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	درصد تغییرات
سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۱۴۰۲۷/۶۸۷	۱۴/۷۰۰/۰۰۰	۴/۸			
شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی	۲۹/۵۲۰/۹۶۰	۴۱/۱۸۰/۰۰۰	۳۹/۵	۲۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۰/۰۰۰/۰۰۰	۵۰
هواپیمایی جمهوری اسلامی	۰	۰	۰	۰	۰	۰
شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل	۱۳۸/۷۰۹/۵۹۰	۱۵۵/۶۹۲/۰۹۲	۱۲/۲	۰	۰	۰
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی	۲۰/۵۹۷/۲۶	۱/۸۰۰/۰۰۰	-۱۲/۶	۰	۰	۰
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی	۶۹/۷۳۴	۱۰/۰۰۰	-۸۵/۷	۰	۰	۰
سازمان بنادر و دریانوردی	۰	۰	۰	۰	۰	۰
مجموع	۱۸۴/۳۸۷/۶۹۷	۲۱۳/۳۸۲/۰۹۲	۱۵/۷	۲۰/۰۰۰/۰۰۰	۳۰/۰۰۰/۰۰۰	۵۰



د

**در میان همه شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، عجیب‌ترین رشد مربوط به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی است که رشدی ۲۳۶ درصدی را در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای پیش‌بینی کرده است! هرچند که همچنان محل هزینه آن مشخص نیست**

د

■ شرکت راه‌آهن نیز رشد بیش از ۷۲ درصد را در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت سال قبل پیش‌بینی کرده است. میزان این رشد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون ۱۴۰۰ برابر ۲۲/۴ درصد بود. البته باید توجه داشت که مجموع سهم این دو شرکت زیان‌ده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، از کل هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل تنها به ۵ درصد می‌رسد که قابل توجه نیست. خلاصه اینکه؛ علاج معضل سرمایه‌گذاری در کشور در حوزه طرح‌های عمرانی، از پیش‌بینی منابع واقعی و پایدار در قوانین بودجه، مدیریت هزینه‌های جاری دولت به‌عنوان بزرگ‌ترین رقیب اعتبارات عمرانی و افزایش بهره‌وری مخارج دولت می‌گذرد. ■

سرمایه‌ای پیش‌بینی کرده است! اعتبارات این شرکت در سال ۱۴۰۲ به میزان ۴۹۷۶۱۰/۰۴۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده که رقم هنگفتی است، اما محل هزینه آن مشخص نیست! این شرکت حدود ۲۹ درصد از کل هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ را به خود اختصاص می‌دهد که قابل توجه است.

■ هزینه‌های سرمایه‌ای سازمان بنادر که عملاً بودجه عمرانی خود را در این قالب گزارش می‌کند و در سال ۱۴۰۱ رشد حدود ۱۵۹ درصد را نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی کرده بود، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، منفی (۸/۳-) پیش‌بینی شده است. البته این سازمان همچنان بیش از ۴۴ درصد از کل هزینه‌های سرمایه‌ای شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ را به خود اختصاص می‌دهد. در اینجا نیز به دلیل عدم شفافیت برنامه‌ها در لایحه پیشنهادی دولت، محل هزینه این اعتبارات مشخص و قابل بررسی نیست.

■ شرکت فرودگاه‌ها نیز مانند سال گذشته، با بیش از ۴۸ درصد، رشد چشمگیری را در این بخش پیش‌بینی کرده، در حالی که رشد اعتبارات آن در این بخش در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ منفی بود.

■ رشد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن نیز از نظر هزینه‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به رشد سال قبل قابل توجه است؛ این در حالی است که سازمان راهداری در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، رشد منفی را پیش‌بینی کرده بود. هم‌زمان باید توجه داشت عملکرد این سازمان در بخش مذکور در دو سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ در عمل تنها ۸ درصد از هزینه‌های سرمایه‌ای مصوب و در سال ۱۴۰۰ نیز نسبت به مقدار مصوب تقریباً صفر بوده است.

مقایسه هزینه‌های سرمایه‌ای از منابع داخلی شرکت‌های حمل‌ونقل (میلیون ریال)

ردیف	شرکت	منابع عمومی دولت		
		قانون بودجه سال ۱۴۰۱	لایحه بودجه سال ۱۴۰۲	درصد تغییرات
۱	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور	۲/۲۰۰/۰۰۰	۲/۸۵۰/۰۰۰	۲۹/۶
۲	شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی	۳/۴۷۵/۰۰۰	۵/۹۸۰/۰۰۰	۷۲/۱
۳	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران	۱۴/۷۶۶/۸۷۷	۴۹/۶۱۰/۰۴۰	۲۳۶
۴	شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور	۸۰۶/۲۰۰	۵۲۰/۰۰۰	-۳۵/۵
۵	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور	۱۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۶/۷۱۰/۰۰۰	۴۸/۴
۶	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۵/۳۱۰/۰۰۰	۱۰/۴۷۳/۰۰۰	۹۷/۲
۷	سازمان بنادر و دریانوردی	۸۲/۶۹۱/۰۰۰	۷۵/۸۳۱/۲۳۰	-۸/۳

دخل و خرج شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

## چقدر می‌گیرند؛ چقدر خرج می‌کنند

اگرچه بودجه شرکت‌های دولتی براساس تبصره ۴ ماده ۱۸۲ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس در نیمه آبان‌ماه به قوه مقننه تقدیم می‌شود، اما نمایندگان معمولاً بخش مهمی از بودجه شرکت‌ها را بررسی نمی‌کنند، زیرا این موضوع زمان زیادی را به خود اختصاص می‌دهد؛ بنابراین غالباً آنچه در لایحه بودجه درج می‌شود، به تصویب نمایندگان مجلس می‌رسد.

در عین حال، از جهت‌گیری برنامه‌ای این شرکت‌ها به‌خصوص در بخش عمرانی هم نمی‌توان از طریق لایحه بودجه اطلاع دقیقی به دست آورد؛ چراکه بخش بسیاری از آن قرار است به‌واسطه منابع داخلی شرکت‌ها تامین اعتبار شود.

با این وجود، براساس همین تصویر کم‌وبیش مبهم از دخل و خرج شرکت‌های دولتی وابسته به وزارت راه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، پیش‌بینی می‌شود که احتمالاً تا پایان سال، از هفت شرکت حمل‌ونقلی دولتی، دو شرکت زیان‌ده، دو شرکت سربره‌سر (نه زیان‌ده و نه سودده) و سه شرکت سودده خواهند بود.



بودجه سال ۱۴۰۲ و تغییرات نسبت به قانون بودجه ۱۴۰۱ و روند طی شده در سال‌های اخیر نشان می‌دهد:

۱- درآمد و هزینه همه شرکت‌های حمل‌ونقلی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ رشد داشته است؛ البته در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، رشد درآمد نسبت به رشد هزینه، بیشتر و در سایر شرکت‌ها رشد درآمد، کمتر از رشد هزینه (در یک مورد برابر) است.

۲- بیشترین رشد درآمد مربوط به دو شرکت بخش هوایی یعنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (۱۵۱ درصد) و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (۸۹ درصد) است. این در حالی است که رشد درآمد شرکت

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲، همانند قانون بودجه سال ۱۴۰۱، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند، اما برخلاف سال ۱۴۰۱، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از میان شرکت‌های زیان‌ده خارج شده و وضعیت مالی آن برای سال ۱۴۰۲ به‌صورت سربره‌سر پیش‌بینی شده است! درآمد و هزینه شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل نیز به‌صورت سربره‌سر خواهد بود. این در حالی است که سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، مشابه سال گذشته، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ هم سودده پیش‌بینی شده‌اند. بررسی درآمد و هزینه شرکت‌ها در لایحه





**در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند، اما در این میان، پیش‌بینی وضعیت مالی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به صورت سربه‌سر، آن هم پس از چند سال زیان دهی پیاپی، از نکات عجیب بودجه سال ۱۴۰۲ است**



ریال و در سال ۱۴۰۰ با ۱۵/۲۹۷ میلیارد ریال زیان مواجهه بوده و زیان انباشته این شرکت تا پایان اسفند ۱۴۰۰، برابر با ۷۶/۸۱۲ میلیارد ریال گزارش شده است.

۵- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده است؛ اما با افزایش ۱۰۹/۹۸۵/۸۶۶ میلیون ریال نسبت به سال قبل (حدود ۸۰ درصد افزایش) این سازمان بیشترین مقدار درآمد و هزینه را نسبت به همه شرکت‌های بخش حمل و نقل خواهد داشت و در صورت تحقق درآمدها، سهم این سازمان از کل درآمدهای پیش‌بینی

هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ منفی بوده است! البته باید توجه داشت که به‌رغم پیش‌بینی افزایش قابل توجه در درآمد، همچنان سهم این دو شرکت از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت دولتی بررسی شده قابل توجه نیست، به طوری که سهم شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران از کل درآمدهای بخش حمل و نقل برابر ۱۱/۶ درصد و سهم شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی تنها ۳/۳ درصد خواهد بود.

۳- شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی با ۱۵۵ رشد در هزینه‌ها، بیشترین رشد در بخش هزینه‌ها را نیز به خود اختصاص داده است.

۴- در بخش هزینه‌ها، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، جزء کمترین رشد در میان هفت شرکت حمل و نقلی است (با ۴۰ درصد رشد در هزینه‌ها در رتبه دوم کمترین رشد قرار دارد). البته باید در نظر داشت که رشد هزینه‌های شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال گذشته (یعنی قانون بودجه سال ۱۴۰۱ به ۱۴۰۰) تنها نزدیک به ۱۰ درصد بود، بنابراین از نظر مقایسه میزان رشد درآمد و هزینه لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون ۱۴۰۱، می‌توان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را متفاوت‌ترین شرکت حمل و نقلی نسبت به سایر شرکت‌ها در لایحه سال ۱۴۰۲ دانست.

نکته دیگر آن است که طبق عملکرد سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در میان همه شرکت و بانک‌های دولتی، جزء ۱۰ شرکت دولتی با بیشترین زیان بوده؛ به طوری که در سال ۱۳۹۸ با ۱۵/۱۳۵ میلیارد ریال، در سال ۱۳۹۹ با ۳۴/۷۰۶ میلیارد

مقایسه درآمد و هزینه شرکت‌های حمل و نقل در قانون بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به لایحه بودجه سال ۱۴۰۲

نام شرکت	وضعیت	درآمد		تغییرات	هزینه	
		قانون بودجه ۱۴۰۱	لایحه بودجه ۱۴۰۲		قانون بودجه ۱۴۰۱	لایحه بودجه ۱۴۰۲
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	زیان‌ده	۱۴۰/۱۴/۱۳۴	۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۷۹	۱۴۶/۳۶۲/۳۸۶	۲۵۶/۷۴۵/۲۲۰
شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی	زیان‌ده	۱۰۱/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۹/۴۰۰/۰۰۰	۴۸	۱۰۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۹/۴۰۰/۰۰۰
هواپیمایی جمهوری اسلامی	سربه‌سر	۴۵/۹۱۸/۳۶۲	۸۶/۶۴۶/۲۹۸	۸۹	۶۱/۹۱۸/۳۶۲	۸۶/۶۴۶/۲۹۸
شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور	سربه‌سر	۲/۷۲۸/۵۰۰	۵/۰۰۰/۰۰۰	۸۳	۲/۷۲۸/۵۰۰	۵/۰۰۰/۰۰۰
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی	سودده	۵۱/۰۰۰/۰۰۰	۸۱/۰۰۰/۰۰۰	۵۹	۴۵/۰۰۰/۰۰۰	۷۴/۰۰۰/۰۰۰
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی	سودده	۹/۹۶۱/۳۷۴	۲۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۱	۹/۶۳۹/۳۰۰	۲۴/۶۰۰/۰۰۰
سازمان بنادر و دریانوردی	سودده	۱۳۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۱	۵۴/۱۵۹/۰۰۰	۷۳/۹۱۸/۷۷۰



**بیشترین رشد درآمد مربوط به دو شرکت بخش هوایی یعنی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (۱۵۱ درصد) و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (۸۹ درصد) است، در حالی که رشد درآمد شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ منفی بوده است!**



شده برای هفت شرکت حمل و نقلی بررسی شده به بیش از ۳۳ درصد خواهد رسید.

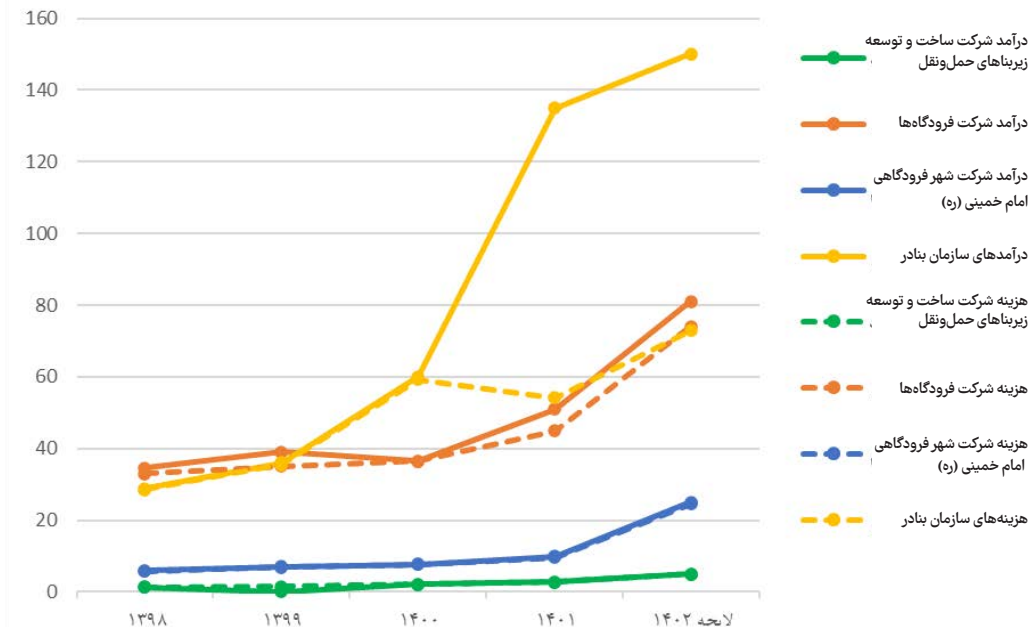
رشد چشمگیر درآمدهای سازمان راهداری که آن را در رتبه نخست درآمد شرکت‌های بخش حمل و نقل قرار خواهد داد، به افزایش چشمگیر درآمدهای این سازمان به میزان ۹۸/۰۱۴/۰۳۴ میلیون ریال در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ (بیش از ۲۳۳ درصد) برمی‌گردد که عمدتاً ناشی از افزایش عوارض حمل کالای داخلی از ۴ درصد به ۹ درصد است. البته

به‌رغم اینکه چنین تغییری در نرخ عوارض داخلی در سال آینده پیش‌بینی نمی‌شود، افزایش حدود ۸۰ درصدی در درآمدهای سازمان راهداری برای سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده که امیدواریم براساس انتظار مدیران وزارت راه در خصوص افزایش عبور بار ترانزیتی جاده‌ای از کشور نباشد!

با این وجود، همانگونه که اشاره شد، به‌رغم افزایش درآمدها، این شرکت همچنان زیان‌ده پیش‌بینی شده است؛ چراکه به‌صورت هم‌زمان با افزایش درآمد، هزینه‌های این سازمان نیز در سال ۱۴۰۲ خواهد داشت و انتظار می‌رود که به رقم قابل توجه ۲۵۶/۷۴۵/۲۲۰ میلیون ریال برسد (۷۵ درصد رشد). این در حالی است که بخشی از هزینه نگهداری، بهره‌برداری و ایمن‌سازی راه‌های کشور باید در کنار سایر هزینه‌های جاری این سازمان، از این محل انجام شود که به دلیل شفاف نبودن محل دقیق این هزینه‌ها در لایحه بودجه، مشخص نیست که در عمل چه میزان برای ترمیم، بهسازی و ایمنی راه‌ها در نسبت با سایر امورات جاری هزینه خواهد شد.

قاعداً انتظار می‌رود که با افزایش درآمدها، مقدار کمی و طول ترمیم، بهسازی و ایمنی راه‌ها در سال آینده افزایش یابد، اما در این زمینه نیز اطلاعات دقیقی در لایحه بودجه (مانند سال‌های قبل) ارائه نشده است و هدف کمی اعلام شده در سال ۱۴۰۲ برابر با همان هدف کمی سال ۱۴۰۱ یعنی ۲۲۱/۴۰۳/۰۰۰ کیلومتر است! که به‌نوعی کل راه‌های کشور را شامل

وضعیت درآمد و هزینه مربوط به چهار شرکت سودده/سربه‌سر طی سال‌های اخیر و لایحه بودجه ۱۴۰۲ (میلیون ریال)



می‌شود و مشخص نیست که به‌واقع چه مقدار از طول راه‌های کشور از افزایش درآمد سازمان راهداری منتفع خواهند شد.

۶- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مانند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و مشابه سال‌های گذشته، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ زیان‌ده پیش‌بینی شده است. در عین حال، این شرکت در سال ۱۴۰۲ و در میان همه شرکت/بانک‌های دولتی، با مجموع زیان برابر ۱۰/۰۰۰ میلیارد ریال، در رتبه سوم بیشترین زیان قرار دارد و سهم آن از کل شرکت‌های دولتی کشور برابر ۴/۷ درصد است (بانک سپه با مجموع زیانی معادل ۹۵/۰۱۴ میلیارد ریال و سهم ۴۴/۷ درصدی و سازمان صداوسیما با مجموع زیان ۷۵/۳۱۶ میلیارد ریال و سهم ۳۵/۴ درصد در رتبه‌های اول و دوم بیشترین زیان قرار دارند).

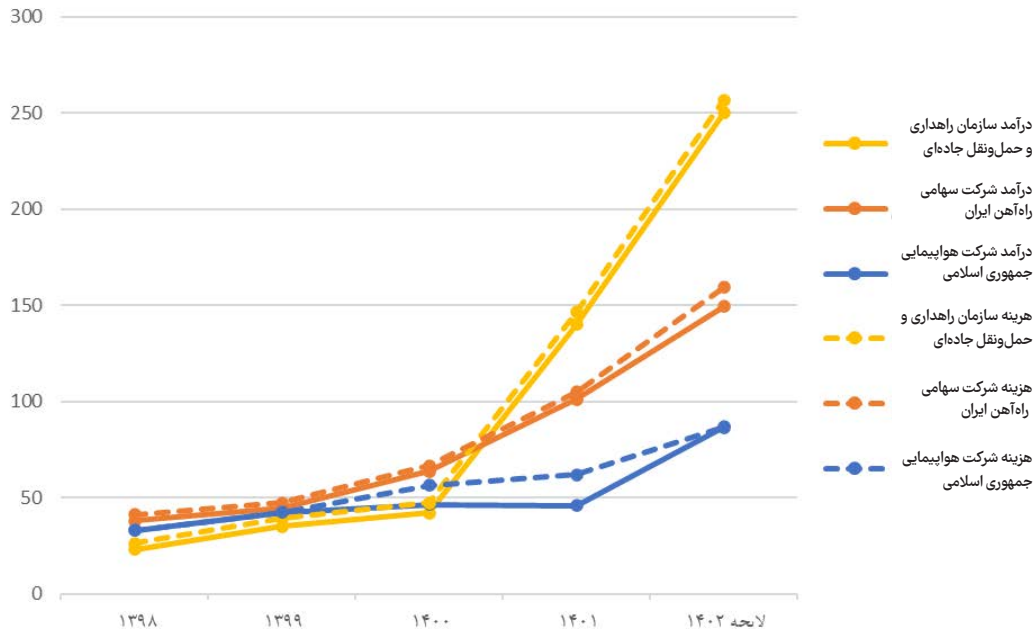
جالب اینجاست که شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دو سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ سودده بوده و پیش‌بینی زیان‌ده بودن آن به‌رغم دو سال سوددهی پیاپی، جای تامل دارد. هم‌زمان باید توجه داشت که پیش‌بینی می‌شود درآمد این شرکت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۱ رشد ۴۸ درصدی داشته باشد (سهم ۲۰ درصدی از کل درآمدهای پیش‌بینی شده برای هفت شرکت دولتی حمل‌ونقلی در لایحه ۱۴۰۲) که با در نظر گرفتن افزایش قابل‌توجه حدود ۶۰ درصدی درآمد این شرکت در سال ۱۴۰۰، می‌تواند از حیث درآمد، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را به سومین شرکت پردرآمد در میان شرکت‌های

## ۱۱

**سازمان بنادر و دریانوردی برخلاف رشد چشمگیر ۱۲۵ درصدی در درآمدهای سال ۱۴۰۱ نسبت به سال پیش از آن، در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با ۱۱ درصد رشد، کمترین رشد درآمدی را در میان هفت شرکت حمل‌ونقلی دارد که از این حیث در سال‌های گذشته سابقه نداشته است**

## ۱۲

وضعیت درآمد و هزینه مربوط به سه شرکت زیانده طی قوانین بودجه سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ و لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ (میلیون ریال)





**شرکت راه آهن در سال ۱۴۰۲ و در میان همه شرکت/بانک‌های دولتی، با مجموع زیان برابر ۱۰/۰۰۰ میلیارد ریال، در رتبه سوم بیشترین زیان قرار دارد. جالب اینجاست که این شرکت در دو سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ سودده اعلام شده بود**



درآمد داشت (سال ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰) در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ با ۱۱ درصد رشد، کمترین رشد درآمدی را در میان هفت شرکت حمل‌ونقلی دارد که از این حیث در سال‌های گذشته سابقه نداشته است.

در بخش هزینه‌ها نیز با ۳۴ درصد رشد، کمترین رشد برای سازمان بنادر پیش‌بینی شده است؛ با این وجود نحوه هزینه‌کرد، به دلیل غیرشفاف بودن برنامه‌ها قابل‌تحلیل دقیق نیست. البته باید توجه داشت که این سازمان همچنان سودده‌ترین شرکت دولتی بخش حمل‌ونقل در سال ۱۴۰۲ خواهد بود؛ ضمن اینکه در سال ۱۴۰۰ نیز سازمان بنادر و دریانوردی با ۶۱ هزار میلیارد ریال سود، در رتبه نهم سودآورترین کل شرکت‌های دولتی کشور قرار داشته است.

۸- شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی همانند سال ۱۴۰۱ به‌عنوان شرکت سودده پیش‌بینی شده و درآمد آن در سال ۱۴۰۲ رشد ۵۹ درصدی خواهد داشت که از این حیث نسبت به قوانین بودجه سال‌های اخیر، شاهد بیشترین رشد خواهد بود. رشد درآمد این شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ نیز نزدیک به ۴۰ درصد بود.

در بخش هزینه‌ها نیز این شرکت رشد بی‌سابقه ۶۴ درصدی را در سال ۱۴۰۲ پیش‌بینی کرده که اختلاف بسیاری با میزان رشد هزینه در سال‌های گذشته دارد. رشد هزینه این شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ برابر با ۲۳ درصد بود که خود یک رکورد به‌حساب می‌آید. با این حال، بسیاری از شرکت‌های دولتی دیگر، افزایش هزینه‌های این شرکت نیز با وجود غیرشفاف بودن برنامه‌ها قابل‌تحلیل دقیق نیست. ■

حمل‌ونقل تبدیل کند (پس از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان بنادر و دریانوردی).

البته هم‌زمان با افزایش درآمد، هزینه‌های این شرکت نیز رشد چشمگیری خواهد داشت. اگرچه به نظر می‌رسد که بخشی از این هزینه‌ها در راستای نگهداری و تعمیر در راه آهن به کار گرفته خواهد شد، اما مشابه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نمی‌توان براساس اطلاعات موجود در لایحه بودجه و به دلیل شفاف نبودن آن، مشخص کرد که سهم نگهداری و تعمیر در مقایسه با سایر هزینه‌های جاری چه میزان خواهد بود.

۷- سازمان بنادر برخلاف سال گذشته که رشد چشمگیر ۱۲۵ درصدی در

## آب رفتن بودجه برای تنفس هوای پاک!



سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران هم که به نوعی به هوای پاک ارتباط دارد نسبت به اعتبار مصوب در قانون بودجه سال ۱۴۰۱، دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان کاهش پیدا کرده است، ضمن اینکه این اعتبار به لحاظ کاهش آلودگی هوا کاربردی ندارد.

در همین حال، سازمان محیط‌زیست هم امیدوار بود که در سال جدید سهم ۲۰ درصدی صندوق ملی محیط زیست از عوارض آلاینده‌های هوا به ۳۰ تا ۳۵ درصد افزایش پیدا کند، اما کمیسیون تلفیق مجلس نیز نه تنها تخصیص ۲۰ درصدی را افزایش نداد، بلکه بند مربوط به اختصاص عوارض آلاینده‌های هوا به سازمان محیط زیست را به‌طور کلی حذف کرد تا همین مبلغ اندک نیز در اختیار سازمان قرار نگیرد.

**کاهش بودجه محیط‌زیستی در سال ۱۴۰۲ از دیدگاه فعالان این حوزه تنها یک معنا دارد: «هوای پاک، در اولویت نیست.»**

بهزاد اشجعی، کارشناس محیط زیست می‌گوید: «بودجه ۲۸۸ میلیارد تومانی سال ۱۴۰۱ هم عددی نبود که برای اجرای قانون هوای پاک مفید باشد، اما حالا عدد ۱۶۰ میلیارد تومان برای قانون هوای پاک در بودجه لحاظ شده که ممکن است باز هم کاهش پیدا کند و حتی به ۵۰ میلیارد تومان برسد، این عدد حتی برای نظارت سازمان محیط زیست بر اجرای قانون هوای پاک هم کفایت نمی‌کند چه برسد به اینکه بخواهد کل قانون را اجرایی کند.»

این کارشناس محیط زیست متذکر می‌شود: «ردیف مربوط به بودجه



## تعارف‌ها درباره ارتقای بهره‌وری کنار گذاشته شد



مجلس به‌عنوان بازوی علمی و پژوهشی مجلس، موضوع حذف بند «و» تبصره ۱۸ قانون بودجه ۱۴۰۱ در لایحه ۱۴۰۲ را مستقل از سازمان ملی بهره‌وری مورد بررسی قرار داده و گزارشی در این خصوص منتشر کرده است.»

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، در یک دوره حدوداً ۵۰ ساله علی‌رغم رشدهای مثبت و منفی در دوره‌های میان مدت، رشد شاخص بهره‌وری کل عوامل ایران در دوره‌های بلندمدت تقریباً صفر بوده است. در همین زمینه، معاون راهبری بهره‌وری سازمان ملی بهره‌وری نیز با اشاره به اینکه حذف اتصال بودجه دستگاه‌های دولتی به مبحث بهره‌وری تبعات زیادی خواهد داشت، به مصوبات ستاد هماهنگی اقتصادی دولت اشاره کرده و می‌افزاید: «قرار بود برای ارتقا و بهبود وضع موجود، موضوع بهره‌وری به‌صورت نظام‌مند و جامع در قوانین توسعه و بودجه‌ای کشور دیده شود، حتی پیشنهاد حکم دائمی بهره‌وری در قوانین بودجه را در دستور کار داشتیم که به حل تعارضاتی که در زمان‌بندی ارسال گزارش‌های دستگاه‌های اجرایی یا ارسال گزارش داده‌ها و اطلاعات شرکت‌های دولتی برای محاسبات وجود داشت، کمک می‌کرد. از همین رو، این تصمیم جای تعجب بسیار دارد.»

البته در بند «الف» تبصره ۱۹ نیز اشاراتی به بهره‌وری وجود دارد؛ از جمله «به‌منظور ارتقای بهره‌وری، دستگاه‌های اجرایی موظفند برنامه‌های اجرایی خود را در راستای برنامه‌های کلان مندرج در این قانون به تایید دستگاه سیاست‌گذار ذی‌ربط برسانند...» اما در عبارت فوق اشکالات متعددی وجود دارد؛ مثلاً منظور از برنامه‌های کلان مندرج در این قانون دقیقاً کدام برنامه‌هاست؟ اسامی دستگاه‌های سیاست‌گذار بهره‌وری چیست؟ مسئولیت سازمان‌های ملی بهره‌وری ایران و اداری و استخدامی کشور در رابطه با تبصره چیست و ...

در راستای تحقق ماده «۵» قانون برنامه ششم توسعه، حکمی در قوانین بودجه سنواتی ۱۳۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ کل کشور به‌منظور «ارتقای بهره‌وری» و نیز «استقرار چرخه بهره‌وری در دستگاه‌های اجرایی» پیش‌بینی شده بود که اکنون در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور این بند حذف شده است.

رئیس سازمان ملی بهره‌وری در این خصوص می‌گوید: «رهبرانقلاب در پیام نوروزی سال ۱۴۰۱ روی موضوع بهره‌وری تأکید خاصی داشتند و با این هدف سال ۱۴۰۱ به نام سال تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین، مزین شد تا ارتقای بهره‌وری حاصل شود، بنابراین سازمان ملی بهره‌وری حسب این دغدغه‌ها به‌صورت جدی به‌دنبال اختصاص حکم جدی بهره‌وری در لایحه بودجه ۱۴۰۱ و برنامه هفتم توسعه بود که البته این موضوع در ستاد هماهنگی اقتصاد دولت مصوب شد و به تایید رئیس‌جمهور هم رسید، اما اکنون شاهدیم که این بند در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ حذف شده است.»

میرسامان پیشوایی، با انتقاد از عملکرد ضعیف سازمان برنامه و بودجه کشور در راستای مطالبه رهبری در حوزه بهره‌وری، می‌افزاید: «با وجود مکاتبات انجام شده، در جاری‌سازی این مهم غفلت صورت گرفت. این در حالی است که در صورت حذف تبصره بهره‌وری از لایحه بودجه ۱۴۰۲، ضربه کلیدی به بهره‌وری و رشد اقتصادی کشور می‌خورد و باید این موضوع موردبازنگری قرار گیرد؛ ضمن اینکه چنین سیاستی باعث می‌شود اقدامات سازمان ملی بهره‌وری ایران در راستای نشر بهره‌وری و مقید کردن مدیران ارشد در اجرای نظامات کلیدی ارتقای بهره‌وری دستگاه‌های اجرایی، تضعیف شود.»

رئیس سازمان ملی بهره‌وری می‌گوید: «خوشبختانه مرکز پژوهش‌های

## «راه و بیراه» و سندروم مسمومیت دختران مدرسه‌ای ...

مهرداد خواجه‌نوری



فصول سخت سال ۱۴۰۲ در راه است؛ با جهش ۴۰ درصدی تورم، افزایش ۴۰ درصدی رقم بوجه، افزایش ۲۰ درصدی حقوق مردم، افزایش وصول مالیات از مردم تا حدود نزدیک به ۶۰ درصد و ... آن هم در شرایطی که با توجه به گفته رئیس پیشین مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، حتی اگر ۱۰۰ درصد بوجه عمرانی این وزارتخانه پرداخت شود، فقط می‌توانند تاسیسات فعلی را نگهداری کنند.

در گزارش‌های «مداخل موهوم؛ مخارج مبهم» و «چقدر می‌گیرند؛ چقدر خرج می‌کنند» هم اخبار خوشی در راه نیست: سالی بد!

تاریخ، البته تلخ است: چه زود در سوگ دکتر سید جواد طباطبایی و غلامحسین میرزاصالح نشستیم در پایان سالی که یکی از معاونان درمان وزارت بهداشت، درباره نتیجه بررسی‌ها و جمع‌بندی کمیته علمی وزارت بهداشت اعلام کرد به دستور وزیر، کمیته‌ای با بیش از ۳۰ نفر از بهترین دانشمندان مرتبط با مسائل سم‌شناسی، روانشناسی و ... تشکیل و مشخص شده که این قضیه چند بخش دارد؛ بخشی از دانش‌آموزان با یک ماده تحریک‌کننده مواجهه پیدا کردند، بخش دیگر چون در کنار آن دانش‌آموزان بودند، دچار اضطراب و نگرانی شدند و بخش سوم هم اخبار این موضوع را خواندند و دچار عوارض روحی و روانی شدند!

دوباره «ماجراهای وین» و وعده «بهار استیضاح» و البته «شروع نقد مصوبه مولدسازی شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا»

خدایا «حول حالنا» ولی بهتر از پارسال!

فروردین ۱۴۰۲





بن بست  
روزگار  
ROZEGAR Dd.END



◀ مدیریت غیریکپارچه مرزی  
◀ زیر تیغ

از زمانی که دولت سیاست‌ورزی را رها و حاشیه‌نشینی اختیار و بدون چاره‌اندیشی برای فعالان اقتصادی از آنها حساب‌کشی کرد، همه فعالیت‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی به بن بست رسید. به این ترتیب، نه دولت را یارای پیوست رشته گسسته تمهید امور ماند، نه بخش خصوصی را انگیزه‌ای برای تدبیر. در همین زمینه، ترابران رکود سرمایه‌های بخش خصوصی را در پروژه‌های زیرساختی، حمل‌ونقلی و ترانزیتی بررسی کرده است.

چالش‌های سال ۱۴۰۱ از نظر فعالیت کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی ایران

## مدیریت غیریکپارچه مرزی

گفت‌وگو از

مونا روشندل

سال گذشته شاهد تحولات سیاسی عظیمی در منطقه بودیم که با کمی تدبیر و مدیریت و دوراندیشی می‌شد از آنها به‌عنوان فرصتی تاریخی برای رونق کریدورهای تجاری کشور سود برد، اما همچون همیشه، خوش‌خیالی در مورد مزیت جغرافیایی، نداشتن دیپلماسی روشن تجاری و سایه سنگین سیاست بر توسعه مناسبات اقتصادی، باعث شد تا همه تحولات منطقه‌ای، به دست‌اندازهای جدیدی در مسیر ایران تبدیل شوند و همسایگان نیز با تشویق قدرت‌های فرامنطقه‌ای برای کساد شدن و از رونق افتادن مسیرهای ترانزیتی ایران سنگ تمام بگذارند. تازه‌ترین شاهد این مدعا هم توصیه بانک جهانی به سرمایه‌گذاری در کریدور رقیب ایران یعنی کریدور میانی است. در این وانفسا از اسباب تمهید چه در دست ایران باقی مانده است؟

در این زمینه به سراغ مهندس جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای رفتیم تا مروری دوباره داشته باشیم بر سال ۱۴۰۱ از منظر حمل‌ونقل بین‌المللی. او با برشماری اقداماتی که سازمان راهداری برای بهبود ترانزیت در یک سال گذشته انجام داده، مشکلات اصلی ایران را در حوزه ترانزیت ناتوانی زیرساختی و ناهماهنگی نرم‌افزاری و مدیریتی می‌داند و بار دیگر تاکید می‌کند که شاید سهم ما از ترانزیت افزایش نیابد اما ایران از نقشه ترانزیت منطقه حذف‌شدنی نیست مگر تجزیه شود!







**به ضریب قاطع می‌گوییم که ۸۰ درصد مشکلات ما داخلی است، ما در مرز فقط ۵ پلیس مختلف اعم از پلیس گذرنامه، پلیس امنیت اقتصادی، پلیس مرزبان، پلیس مواد مخدر و... داریم. علاوه بر آن، با وجود تصمیم کمیته روان‌سازی ترانزیت، سیاست‌گذاری کلان دولت، مصوبه سران سه قوه و... یک سرباز مرزبانی می‌تواند بگوید همین که من می‌گوییم درست است و لاغیر**



کشورها مانند هم نیستند؛ بنابراین نمی‌توانیم بگوییم چون آنها چنین کاری می‌کنند ما هم باید آن کار را انجام دهیم، مثلاً هیچ کشوری با این شرایط در ایران سرمایه‌گذاری نمی‌کند تا فرضاً راه‌آهن بسازد، ریسک سرمایه‌گذاری در کشور ما بالا است و ما عضو FATF نیستیم که بتوانیم به راحتی سرمایه‌گذار خارجی جذب کنیم، بنابراین باید به منابع داخلی خودمان اکتفا کنیم.»

او با بیان اینکه ما به شدت در منطقه تحت فشارهای بین‌المللی از جانب قدرت‌های فرامنطقه‌ای هستیم تا از ترانزیت بار در مسیرهای ایران جلوگیری شود، تصریح می‌کند: «از همه محدودیت‌های مالی، بانکی و... برای ما استفاده می‌شود، حتی ما مستقیماً از زبان تجار چند کشور همسایه شنیده‌ایم که قدرت‌های فرامنطقه‌ای آنها را تهدید کرده‌اند که اگر بار آنها از ایران عبور کند و در اسنادشان نامی از مسیر ایران باشد، تراکنش مالی آن بار انجام نخواهد شد؛ این یعنی آنها مجبور هستند که مسیر دورتر را بروند، اما از ایران عبور نکنند.»

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌گوید: «مشکل دیگر ما آن است که رقابت بین کشورهای منطقه به شدت زیاد شده است و بسیاری از مسیرهای موازی ما از حمایت‌های فرامنطقه‌ای برخوردار می‌شوند تا بار به مسیرهای ایران نرسد، اما مطمئن باشید ایران حذف‌شدنی نیست، مگر اینکه تجزیه شود؛ در غیر این صورت، در بدترین شرایط هم از جریان تجارت منطقه حذف نمی‌شود.»

جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ترابران با اشاره به اینکه اکنون شرایط منطقه، گویای وجود یک رقابت بسیار فشرده و سنگین برای کسب سهم بیشتر از بازار ترانزیت منطقه است، تأکید می‌کند: «حتی منشأ بخشی از درگیری‌های رخ داده در حوزه سیاسی و نظامی منطقه هم همین رقابت ترانزیتی است.»

او می‌افزاید: «در یک سال گذشته شاهد تحولات عظیمی در منطقه بودیم که مهم‌ترین آنها جنگ روسیه با اوکراین بود. این تنش نظامی، محدودیت‌ها و تحریم‌هایی را علیه روسیه به دنبال داشت که بخش ارتباطات شمالی مداری که ما در آن قرار داریم را متاثر کرد و تمایل جریان شرق به غرب کالا را به مسیرهای جنوبی انتقال داد.»

او توضیح می‌دهد: «نکته مهم این است که در یک سال گذشته، علاوه بر فشارهای بسیار زیادی که از ناحیه کشورهای دیگر متحمل شدیم که به لحاظ سیاسی علاقه‌مند به توسعه مناسبات اقتصادی و تجاری ایران به‌ویژه در حوزه ترانزیت نیستند، کالاهای ترانزیتی هم که از مسیر ایران عبور می‌کردند از جانب کشورهای مختلف شامل محدودیت‌ها و ممانعت‌های گوناگون و عدم پرداخت‌های مالی و بانکی شد. با این وجود، هنوز در این حوزه شاهد جریان ثابت و پایداری هستیم و با وجود شدیدتر شدن فشارها، در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۴۱۱ هزار و ۵۰۰ کامیون از مرزهای ایران ترانزیت کالا انجام دادند که حاصل آن ترانزیت بیش از ۸۰۵ میلیون تن در بخش جاده‌ای کشور بود که نسبت به مدت زمان مشابه سال پیش از آن، به لحاظ تناژ یک درصد و از نظر تعداد ناوگان ۴ درصد افزایش داشت.»

#### ◀ پای قدرت‌های فرامنطقه‌ای بر گلو ترانزیت ایران

هدایتی، در پاسخ به این پرسش که وقتی از جانب کشورهای منطقه شاهد سرمایه‌گذاری‌های هنگفت و حتی اقدامات ایدئاتی در حوزه ترانزیت هستیم که برخی از آنها می‌تواند به کمرنگ‌تر شدن مسیرهای ترانزیتی ایران دامن بزند، آیا نباید در قدامت آنها اقداماتی داشته باشیم یا جلوی دور زدن مسیرهای ایران را بگیریم، می‌گوید: «بدون تعارف و شفاف باید بگوییم که ما کشوری هستیم که تحت شدیدترین تحریم‌ها قرار داریم و با بسیاری از کشورهای همسایه خود هم حتی امکان نقل‌وانتقال غیرقانونی و چمدانی دلار هم نداریم، پس وقتی ما تحریم هستیم و دیگران تا این اندازه ما را مورد هدف و حمله قرار دادند، باید با هر کشوری بازی خود را داشته باشیم، زیرا در این شرایط رفتار با هر کشوری ابزارها و توانمندی خاص خود را دارد و هیچ کدام از



**اقدامات زیرساختی هزینه‌بر، زمان‌بر و وابسته به جریان تجاری است، به همین دلیل، افزایش جریان تجارت به واسطه موافقتنامه اوراسیا، توسعه زیرساخت هم به همراه داشت؛ اما سرعتمان در این زمینه هم به دلیل بضاعت پایین، بودجه ناکافی و افزایش مادم هزینه‌های عمرانی، بسیار کم است**



#### ◀ ناتوانی زیرساختی؛ ناهماهنگی نرم‌افزاری

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا به دنبال جنگ روسیه با اوکراین و تمایل انتقال جریان کالا از مسیر شرق به غرب به مسیرهای جنوبی شامل ایران، نباید سهم ما را از ترانزیت حداقل در کریدور شمال-جنوب بیشتر می‌کرد، می‌گوید: «فقط یک سال از آغاز جنگ بلوک شرق می‌گذرد و ما در همین مدت در حوزه‌های نرم‌افزاری و مذاکره‌ای هماهنگی خوبی با روسیه و کشورهای مسیر داشتیم اما باید بدانیم که حمل‌ونقل تابعی از جریان تجارت است و باید ابتدا تجارت بین دو کشور شکل گیرد تا بر اساس آن حمل‌ونقل بین آن دو کشور هم برقرار شود و توسعه یابد. این در حالی است که اساساً از نگاه تاریخی هم ما ارتباط تجاری خوبی با بلوک شرق و روسیه نداشتیم و به همین خاطر هم در کریدور شمال-جنوب که اکنون ۲۳ سال از امضای موافقتنامه آن می‌گذرد، هنوز جریان روان و ملموس تجاری دیده نمی‌شود.»

هدایتی معتقد است: «اکنون به واسطه جنگ، تقاضای جریان کالا به این سمت ایجاد شده است، اما هنوز ما از لحاظ زیرساختی آمادگی لازم را برای این حوزه نداریم. نمونه آن هم وضعیت ناوگان ایران در دریای خزر است که کشتی‌های مناسب برای جابه‌جایی و یا ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالا وجود ندارد. درست است که می‌خواهیم کشتی خریداری و به ناوگان بیفزاییم، اما رودخانه ولگا در فصولی از سال یخ می‌زند، بنابراین اگر بخش خصوصی در چند ماه گذشته کشتی خریداری کرده باشد، باید تا دو ماه آینده منتظر بماند و بعد از آن کشتی را به خزر وارد کند. از طرف دیگر، مقوله اتصال ریلی رشت - آستارا نیز هنوز برقرار نیست؛ بنابراین

فعالاً مرکز ثقل ما برای تجارت با روسیه در بخش جاده‌ای است که به دلیل اجرای موافقتنامه تجارت ترجیحی با اوراسیا، از چند سال گذشته فعال‌تر شده است.»

به گفته هدایتی؛ در حوزه آستارا از دو سال گذشته به دنبال افزایش زیرساخت‌ها بودیم و تاکنون توانستیم پل دوم را احداث کنیم و برای راه‌اندازی پایانه مرزی جدید به توافق برسیم و اکنون به دنبال کارهای تملک اراضی و احداث هستیم.

او با بیان اینکه اقدامات زیرساختی هزینه‌بر، زمان‌بر و پیرو جریان تجاری است، یادآور می‌شود: «به همین دلیل، افزایش جریان تجارت به واسطه موافقتنامه اوراسیا، توسعه زیرساخت هم به همراه داشت؛ اما سرعتمان در این زمینه آن هم به دلیل بضاعت پایین، بودجه ناکافی و افزایش مادم هزینه‌های عمرانی، بسیار کم است.»

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌افزاید: «در حوزه کریدور شمال - جنوب پروژه‌های بسیار زیاد و هزینه‌بری در دست وزارت راه و شهرسازی وجود دارد که سرعت آنها تابع تشریفات و منابع مالی است. با این حال، این کریدور در حوزه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای تخصیص منابع مالی در اولویت قرار دارد و از این نظر با مشکلی روبه‌رو نیستیم و بیشتر مشکلاتمان به تشریفات و فرایندهای اداری، تملک اراضی و... مربوط می‌شود.»

این مقام مسئول با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۱ در شاخه غربی کریدور شمال - جنوب چه در حوزه ریلی و چه جاده‌ای شاهد افزایش ۲۰ درصدی نسبت به سال پیش از آن بودیم که با همین زیرساخت و فقط به دلیل بهبود فرآیندها حاصل شد، تاکید می‌کند: «به نظر می‌رسد که تا یک سال آینده ایران و روسیه بتوانند در کریدور شمال - جنوب ظرفیت مناسبی را فراهم کنند؛ زیرا علاوه بر افزایش شاخه غربی، با کشتی‌های خریداری شده که قرار است از اردیبهشت ماه به بعد وارد ولگا شود، حجم تردد دریایی افزایش می‌یابد.»

#### ◀ رنج‌های ترانزیتی ایران

هدایتی پس از اشاره به اهمیت روابط دوجانبه کشورها در مقوله ترانزیت، به یکی از مشکلات اساسی ما در این خصوص به‌ویژه در مورد کریدور شمال - جنوب یعنی «ترانزیت تایم» اشاره و اظهار می‌کند: «در یک بررسی که با کمک انجمن‌ها داشتیم، دریافتیم که یک محموله ترانزیتی در مسیر کریدور شمال - جنوب از بندرعباس برای رسیدن به آستارا ۲۴ روز زمان نیاز دارد، در صورتی که زمان حمل بین این دو نقطه جغرافیایی نهایتاً ۳ روز است و بقیه روزها صرف تشریفات اداری و توقف‌ها در مبدأ و در

محل خروج می‌شود که اگر بتوانیم فرآیندها را با کمک گمرک و سایر دستگاه‌ها کاهش دهیم، به ازای هر روز کاهش ۱۰۰ دلار هزینه حمل در این مسیر کمتر می‌شود که فقط با تسهیل امور و کارهایی از جنس بوروکراتیک و بدون انجام کارهای زیرساختی به دست می‌آید.»

او درباره مشکلات و موانع تازه‌ای که در سال ۱۴۰۱ در مسیر ترانزیت ایران ایجاد شد، با یادآوری مقوله حمله به سفارت آذربایجان در ایران و تاثیر آن بر روابط تجاری و مرزی می‌گوید: «امیدواریم این مشکلات زودتر به کمک وزارت امور خارجه و دستگاه دیپلماسی کشور حل شود. در آن صورت می‌توانیم در شاخه غربی خزر سالانه تا ۵ میلیون تن ترانزیت و در شاخه شرقی نیز به شرط آمادگی و همکاری روس‌ها و ترکمن‌ها، به همین میزان ترانزیت را داشته باشیم.»

او توضیح می‌دهد: «یکی دیگر از مشکلات جدید ما، صدور ویزا برای رانندگان ناوگان ترانزیتی ایران بود که از جانب کشورهای اروپایی به‌ویژه آلمان با محدودیت مواجه شد و امیدواریم که هرچه زودتر این مسئله هم با پیگیری و برنامه‌ریزی وزارت امور خارجه حل‌وفصل شود تا جریان تجاری ایران با اروپا به وسیله ناوگان ایرانی دچار اختلال نشود.»

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری تاکید می‌کند: «به ضرس قاطع می‌گویم که ۸۰ درصد مشکلات ما داخلی است، ما در مرز فقط ۵ پلیس مختلف اعم از پلیس گذرنامه، پلیس امنیت اقتصادی، پلیس مرزبان، پلیس مواد مخدر و... داریم، در صورتی که همه اینها می‌توانند در یک گیت با هم هماهنگ شوند. علاوه بر آن، با وجود تصمیم کمیته روان‌سازی ترانزیت، سیاست‌گذاری کلان دولت، مصوبه سران سه قوه و... در مرز یک سرباز می‌تواند بگوید همین که من می‌گویم درست است و لاغیر. در نتیجه اگر بتوانیم با هماهنگی، روان‌سازی ایجاد و کارها را با چند نیرو مدیریت کنیم که نه به بودجه عمرانی نیاز دارد و نه علم لدنی و دانش مریخی می‌خواهد، می‌توانیم در حوزه ترانزیت آمارهای بالاتری ثبت کنیم؛ مثلاً اگر همان ۲۴ روز طول مسیر بندرعباس تا آستارا را در کریدور شمال-جنوب به یک هفته تا ۱۰



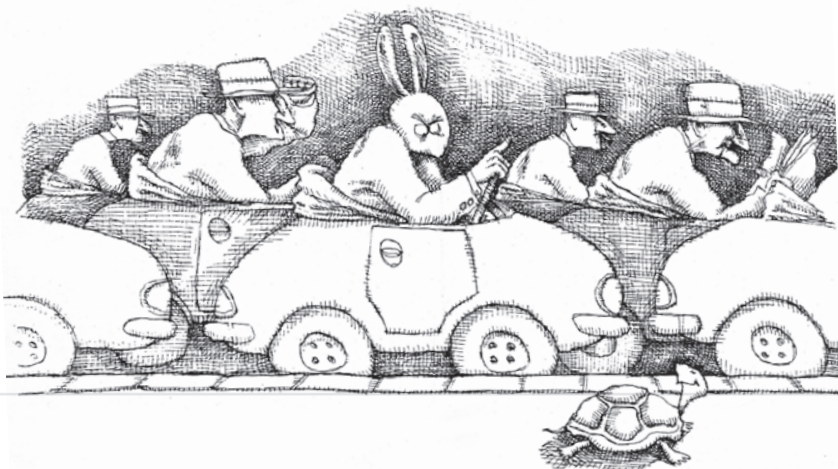
**در یک بررسی که با کمک انجمن‌ها داشتیم دریافتیم که یک محموله ترانزیتی در مسیر کریدور شمال- جنوب از بندرعباس برای رسیدن به آستارا ۲۴ روز زمان نیاز دارد، در صورتی که زمان حمل بین این دو نقطه جغرافیایی نهایتاً ۳ روز است و بقیه روزها صرف تشریفات اداری و توقف‌ها در مبدأ و در محل خروج می‌شود**



روز تقلیل دهیم به‌سادگی می‌توانیم در این مسیر به بالای ۵ تا ۱۰ میلیون تن ترانزیت برسیم.»

#### ◀ زخم مدیریت هیئتی بر ترانزیت

او در واکنش به این سخن خبرنگار ما که رفتار دولتمردان گاهی نخواستن را به جای نتوانستن به ذهن متبادر می‌کند، می‌گوید: «من نمی‌توانم بگویم نمی‌خواهیم، اما سرعت ما کم است که این به نظام مدیریتی کشور برمی‌گردد. باید باور داشته باشیم که نمی‌توان همه چیز را هیئتی جلو برد. باید سلسله‌مراتب رعایت شود و مدیریت صورت گیرد، اما متأسفانه مدیریت ما هیئتی است. علاوه بر آن، گاهی مدیران ارشد ما بدون در نظر گرفتن امکان و زمینه اجرایی موضوعی، در بعضی موارد آرمان‌ها و آرزوهایشان را بیان می‌کنند؛ مثلاً بدون در نظر گرفتن امکانات زیرساختی و مرزی کشورمان ترانزیت ۲۰ میلیون تنی را در سال برای کریدور شمال- جنوب هدف‌گذاری می‌کنند.»





و خروجی کشور، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور ملزم به تهیه سامانه جامع مرزها است، اما متأسفانه هنوز این کار را به سازمان واگذار نکرده‌اند.»

او می‌افزاید: «این در حالی است که مدیریت یکپارچه مرزی می‌تواند در بحث ساماندهی و روان‌سازی مرزها و کاهش ترانزیت‌تایم تاثیر فراوانی داشته باشد زیرا در موضوعات فرادستگاهی و فراهشی مدیریت و هماهنگی بسیار مهم است. علاوه بر آن، باید فرایندها و داده‌ها در مرز الکترونیکی و دیجیتال شود تا موجب افزایش دقت، کاهش زمان، ایجاد تسهیلات و کاهش هزینه‌ها شود، یعنی همان چیزهایی که مزیت‌های ترانزیتی هستند، اما متأسفانه ما نه تنها به سمت الکترونیکی شدن گام برداشتیم بلکه هنوز نمی‌توانیم در کشورمان به صورت قانونی چند لیتر گازوئیل به ناوگان خارجی بدهیم.»

#### ◀ کارنامه اقدامات ترانزیتی

هدایتی درباره برخی از اقدامات برای تسهیل ترانزیت در سال ۱۴۰۱، با بیان اینکه الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی را با هدف کاهش ممنوعیت و محدودیت برای ناوگان ایرانی پیگیری کردیم و این پیگیری را همچنان ادامه می‌دهیم، می‌گوید: «خوشبختانه توانستیم به کنوانسیون ATP (کنوانسیون حمل جاده‌ای کالاهای فسادپذیر) ملحق شویم و تأییدیه دبیرکل سازمان ملل را مبنی بر تأیید الحاق ایران به این کنوانسیون کسب کنیم. همچنین برای این کنوانسیون، مصوبه مجلس و دولت را دریافت کردیم و منتظر مصوبه شورای نگهبان هستیم. علاوه بر آن به دنبال الحاق به کنوانسیون ATR (کنوانسیون حمل جاده‌ای کالاهای خطرناک) و کنوانسیون معاینه فنی و عضویت در آنها هستیم.»

او خاطرنشان می‌کند: «یکی دیگر از اقدامات خوبی که در سال ۱۴۰۱ با تمام فرارز و فرودهای رخ داد، نوسازی ناوگان با واردات کامیون‌های زیر سه سال بود که حدوداً بالای ۴۰ هزار دستگاه ثبت سفارش و حدود ۱۰ هزار دستگاه پلاک‌گذاری و بخش عمده‌ای از آنها در حوزه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی جذب شد که پوست‌اندازی خوبی در حوزه بین‌المللی برای ناوگان ایرانی بود و قدرت مانور و حضور ناوگان ایرانی را در رقابت‌های منطقه‌ای افزایش داد.»

او می‌افزاید: «در حوزه تحولات منطقه‌ای، پیرو دیپلماسی اقتصادی کشور مرز ترکمنستان - به‌عنوان کشوری مهم برای ورود به منطقه آسیای میانه - بازگشایی و به‌ترتیب مرزهای سرخس، لطف‌آباد و اینچه‌برون فعال شد. خوشبختانه اکنون حمل یکسره و عبور از مرز فعال شده است که در این حوزه اولویت را به تغییر مدل حمل و نقل به ترکمنستان از تبادل

**باید فرایندها و داده‌ها در مرز الکترونیکی و دیجیتالی شود تا موجب افزایش دقت، کاهش زمان، ایجاد تسهیلات و کاهش هزینه‌ها شود، یعنی همان چیزهایی که مزیت‌های ترانزیتی هستند، اما ما نه فقط به سمت الکترونیکی شدن گام برداشتیم بلکه هنوز نمی‌توانیم در کشورمان به صورت قانونی چند لیتر گازوئیل به ناوگان خارجی بدهیم**



هدایتی می‌افزاید: «در حال حاضر با نگاه خوشبینانه فقط ۲۰ درصد ترانزیت ما در این مسیر سهم دریا و ریل است و ۸۰ درصد مابقی بر دوش جاده قرار می‌گیرد؛ بدین ترتیب، به عددی حدود ۱۶ میلیون تن بار می‌رسیم که اگر برای ترانزیت هر یک میلیون تن در طول سال به‌طور متوسط ۱۷۰ کامیون (هر کدام متوسط ۱۹ تن) در روز از مرز عبور کند برای ترانزیت ۱۶ میلیون تن، این عدد باید به روزی ۳ هزار کامیون برسد که مرزهای زمینی ما در کریدور شمال-جنوب توانایی و ظرفیت چنین حجمی را ندارند.»

او یادآور می‌شود: «متأسفانه کسی چنین مدیرانی را به پاسخگویی وادار نمی‌کند که آیا شما که چنین هدفی را تعیین کرده‌ای، در زمینه اتصال شیوه‌های حمل و نقل، زیرساخت، یکسان‌سازی اسناد و دیجیتالی کردن آنها و... چه کاری انجام داده‌ای؟ کار که الهی نیست تا حکم کن فیکون داشته باشد، بلکه به مقدمه‌چینی و کارهای اجرایی نیاز دارد.»

#### ◀ جای خالی مدیریت یکپارچه

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری در پاسخ به این پرسش که با توجه به اهمیت یکپارچه‌سازی مدیریت مرزها، طرح مدیریت یکپارچه مرزی به کجا رسید، می‌گوید: «متأسفانه هنوز اتفاق خاصی در این حوزه رخ نداده است و با وجود اینکه در روزهای پایانی دولت دوازدهم، دبیر شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی کشور از یکپارچه شدن مدیریت پایانه‌های مرزی از سوی وزارت راه و شهرسازی خبر داد و گفت که بر اساس مصوبه شورای ساماندهی مبادی ورودی



بدک به حمل یکسره اختصاص دادیم.»

هدایتی با اشاره به اینکه یکی دیگر از مباحث مهم ترانزیتی ما ورود به بازار عراق است، می‌گوید: «در سال ۱۴۰۱ به صورت ویژه ترانزیت به عراق را پیگیری کردیم که برقراری آن می‌تواند فرصت بسیار خوب و مناسبی در حوزه غرب کشور برای ما باشد.»

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری می‌گوید: «در حوزه روسیه و اوراسیا، سعی کرده‌ایم موانع موجود را برداریم و باتوجه به اینکه جریان تجاری ما با روس‌ها متفاوت است و برای هماهنگ شدن به زمان نیاز دارد، به دنبال ایجاد هماهنگی در حوزه زیرساختی و نرم‌افزاری بودیم. در بخش شمال، علاوه بر روسیه و اوراسیا، به دنبال توسعه مسیر ترکمنستان بودیم و توانستیم افزایش ترانزیت را در این مسیر ثبت کنیم. در حوزه آسیای جنوبی هم کریدور ITI را که سال ۱۴۰۰ آزمایشی راه‌اندازی شد، فعال کردیم. در حوزه کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس هم توسعه همکاری با عمان، امارات و قطر در اولویت دیپلماسی حمل‌ونقلی و ترانزیتی ما قرار دارد تا بتوانیم برای برگشت هم امکان تامین بار را فراهم کنیم. در حوزه قفقاز نیز ناوگان ما افزایش ۳۲ درصدی در تردد به این حوزه داشته است.»

او با اشاره به اینکه یکی دیگر از اولویت‌های سازمان در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی کاهش توقف‌ها و نیز تسهیل و روان‌سازی در مرزها بود، تصریح می‌کند: «برای این کار مرزهای مهم کشور را در اولویت خود قرار دادیم و توسعه زیرساخت‌های آنها را پیگیری کردیم. به این ترتیب، مرز دوغارون به‌عنوان نخستین مرز و پایانه گیت‌محور کشور تعریف شد که با برگزاری مناقصه و نیز انتخاب پیمانکار عملیات اجرایی آن در بهمن ماه آغاز شد و امیدواریم که در سال ۱۴۰۲ به بهره‌برداری و راه‌اندازی برسد. در صورت فراهم شدن شرایط از طرف افغانستان، با این کار ظرفیت فعلی مرز دوغارون



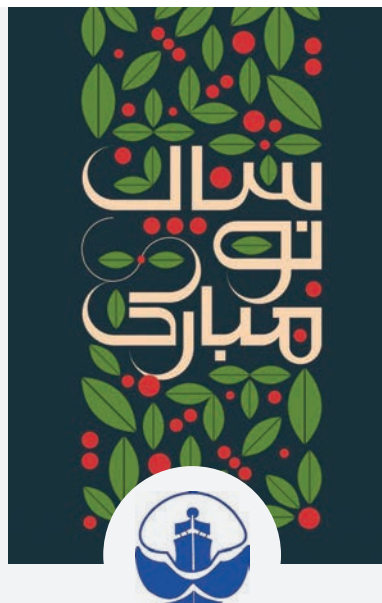
**از همه محدودیت‌های مالی، بانکی و... در مورد ما استفاده می‌شود، حتی ما مستقیماً از زبان تجار چند کشور همسایه شنیده‌ایم که قدرت‌های فرامنطقه‌ای آنها را تهدید کرده‌اند که اگر بار آنها از ایران عبور کند و در اسنادشان نامی از مسیر ایران باشد، تراکنش مالی آن بار انجام نخواهد نشد**



که تردد روزانه ۵۰۰ تا ۶۰۰ کامیون است به ۵ برابر و تا حدود تردد ۲۵۰۰ کامیون خواهد رسید.»

هدایتی می‌افزاید: «احداث و بهره‌برداری آزمایشی از بخش مسافری مرز

رازی، پیگیری رسیدن به توافق با گمرک برای تسهیل فرآیندها در مرز رازی، پیگیری توسعه و الحاق بازارچه به پایانه مرزی در مرز باشماق، پیگیری بازرنگری در طرح‌های جامع مرز نوردوز و جلفا، پیگیری بهسازی پایانه مرزی بازرگان، پیگیری اجرای طرح جامع مصوب مرز میلک، پیگیری ساماندهی مرز سرخس و لطف‌آباد و نیز پیگیری احداث پایانه ریمدان، جزء پروژه‌هایی هستند که با وجود مشکلات و محدودیت‌های اعتباری انجام دادیم و امیدواریم بتوانیم آنها را به نتیجه برسانیم و منشأ تحول در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی کشور به‌خصوص با همسایگان باشیم.» ■



## دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی و خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی روبروی پاساژ نصر،

ساختمان ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴

☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

✉ Doc1@dnnship.com / daryaynilgoonsh@gmail.com

مروری بر آنچه بخش خصوصی مشارکت‌کننده در پروژه‌های حمل‌ونقلی در سال ۱۴۰۱ پشت سر گذاشتند

## زیر تیغ

گزارش از  
بهاره بوذری

هنگامی که دولت نه خود نقشه راهی برای اجرای پروژه‌های عمرانی در سر دارد و نه به پیشنهادهای اهل فن گوش می‌سپارد، پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی، حکم یتیمی را پیدا می‌کنند که هیچ‌کس مسئولیت آنها را به گردن نمی‌گیرد.

در اواخر تابستان سال ۱۴۰۱، ترابران در شماره ۱۹۹ خود، ضمن پوشش نشست خبری مشکلات پیمانکاران بخش ساخت‌وساز از نفس‌های آخر صنعت احداث در محاصره بحران فراگیر گفت؛ اما در روزهای پایانی سال، در حالی که نرخ ارز افزایش روزانه بی‌سابقه‌ای پیدا کرده بود، انتشار لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ و مشخص شدن اینکه ۹۰ درصد پروژه‌هایی که قرار بود تا پایان ۱۴۰۱ به اتمام برسند، همچنان دچار تاخیر هستند، بار دیگر نشان داد که سرنوشت اتمام پروژه‌های عمرانی به‌خصوص در بخش حمل‌ونقل، قرار نیست چشم‌انداز روشنی داشته باشد و اگر تدابیر واقع‌بینانه‌ای اندیشیده نشود، باید در سال پیش‌رو، فاتحه حضور و جذب سرمایه‌های بخش خصوصی را برای مشارکت در چنین پروژه‌هایی خواند. در تایید این مدعا، سعی کردیم تا از خلال گفت‌وگو با نماینده و سخنگوی یکی از بزرگ‌ترین گروه‌های مشارکت‌کننده در بخش ساخت و احداث پروژه‌های عمرانی در حوزه راه، مروری داشته باشیم به اتفاقات سال گذشته در زمینه راکدسازی سرمایه‌های بخش خصوصی.

وقتی از مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها خواستیم تا وضعیت این شرکت‌ها را در سال ۱۴۰۱ تشریح کند، او در ابتدا از توضیح اهمیت کار همکاران خود شروع کرد. در حال حاضر، از حدود ۳۶،۶۳۳ کیلومتر راه شریانی کشور، صرفاً حدود





**دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها:**  
**اخذ درآمد از آزادراه‌ها از طریق عوارض با توجه به توان**  
**و ظرفیت درآمدی جامعه، تکافوی بازگشت اصل و**  
**فرع سرمایه را نمی‌دهد و اگر دولت همیاری نکند**  
**پذیرش ریسک سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی**  
**و عقلانی نخواهد بود. با این حال، در سال ۱۴۰۱**  
**حمایت لازم از سوی دولتمردان برای حفظ**  
**منافع سرمایه‌گذاران در آزادراه‌ها**  
**همچون سنوات گذشته مشاهده نشد**



و سایر منابع مالی و پولی کشور، نرخ عوارض آزادراه‌های کشور نه هر ساله، بلکه به دلخواه تغییر می‌کند.

اواسط خرداد ماه سال ۱۴۰۱ بود که دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها گلایه‌های خود را درباره عدم تغییر نرخ عوارض عبور از آزادراه‌ها در سال ۱۴۰۰ بیان و اعلام کرد قرار است به زودی نرخ جدید عبور از آزادراه‌ها ابلاغ شود. به گفته او، پیشنهاد شرکت‌های آزادراه‌های غیردولتی افزایش ۲۰ درصدی نرخ عوارض‌ها بود که با موافقت وزیر راه هم روبه‌رو شد. خاشع در عین حال متذکر شد که اعداد و ارقام محاسبه‌شده توسط آنها برای جبران این عقب‌ماندگی و استهلاک سرمایه، بسیار بیشتر از ۲۰ درصد بوده اما در نهایت به ۲۰ درصد راضی شده‌اند، چون اگر نرخ عوارض بیش از ۲۰ درصد رشد کند، مردم استقبال نمی‌کنند و از محورهای جایگزین تردد خواهند داشت.

اما اعمال نرخ‌های جدید عوارض در هفته اول مرداد ماه هم دردی را دوا نکرد، چرا که به دنبال اعتراضات عمومی و رسانه‌ای گسترده نسبت به این افزایش نرخ، وزارت راه و شهرسازی تصمیم گرفت تا اطلاع ثانوی، تردد در آزادراه‌های کشور با نرخ‌های گذشته ادامه یابد و از اعمال هرگونه افزایش نرخ تا اطلاع ثانوی خودداری شود!

بدین ترتیب، دولت بعد از ۲ سال عوارض آزادراه‌ها را ۲۹ درصد اضافه، اما همین را هم به بهانه حفظ منافع مردم منتفی کرد؛ در حالی که همین دولت افزایش ۱۰۰ تا ۳۰۰ درصدی نرخ کالاهای اساسی در یک سال را جراحی اقتصادی و به نفع کشور می‌دانست.

۲۰۷۹۳ کیلومتر آزادراه و ۱۹۰۸۹۴ کیلومتر به‌صورت بزرگراه احداث شده است، یعنی هنوز در حدود ۵۰ درصد راه‌های شریانی کشور که قسمت قابل‌توجهی ترافیک اصلی کشور را شامل می‌شوند، عبور و مرور به صورت رو در رو صورت می‌گیرد. این در حالی است که با توجه به تنگناهای مالی دولت، برای ساخت آزادراه‌های جدید چاره‌ای جز استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و سرمایه خارجی وجود ندارد؛ اما با وجود تصمیم دولت برای سرمایه‌گذاری در امر ساخت آزادراه‌ها که صرفاً به صورت مشارکت BOT است، سرمایه‌گذاران خارجی علاقه‌ای به این نوع سرمایه‌گذاری نشان نمی‌دهند و تلاش برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی تاکنون موفق نبوده است، بنابراین فعلاً راهکاری جز تشویق سرمایه‌گذاران داخلی برای توسعه آزادراه‌ها در دسترس نیست.

اما خدایار خاشع می‌گوید: «با توجه به محدودیت‌های فراوان و جاذبه بیشتر سایر بازارهای سرمایه‌گذاری (از جمله سود سالانه سپرده ۲۳ درصدی بانک‌ها) عملاً سرمایه‌گذاران داخلی هم علاقه‌ای به این نوع سرمایه‌گذاری نشان نمی‌دهند و صرفاً پیمانکاران راهساز داخلی که به دلیل نبود کار، ادامه حیات خود را در خطر می‌بینند، علاقه‌مند به ورود در این حوزه شده‌اند.»

به گفته دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، اگرچه از حدود ۲۷۹۳ کیلومتر آزادراه در دست بهره‌برداری، حدود ۲۲۷۸ کیلومتر آن با مشارکت بخش غیردولتی احداث و هم اکنون در حال بهره‌برداری است، اما این شرکت‌ها اکنون با مشکلات متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، زیرا اخذ درآمد از آزادراه‌ها از طریق عوارض با توجه به توان و ظرفیت درآمدی جامعه، تکافوی بازگشت اصل و فرع سرمایه را نمی‌دهد و اگر دولت همیاری نکند، پذیرش ریسک سرمایه‌گذاری در این بخش اقتصادی و عقلانی نخواهد بود. با این حال، در سال ۱۴۰۱، حمایت و همراهی لازم از سوی دولتمردان برای حفظ منافع سرمایه‌گذاران در آزادراه‌ها همچون سنوات گذشته مشاهده نشد.

#### ◀ **تعلیق افزایش نرخ عوارض ابلاغی سال ۱۴۰۱ تا اطلاع ثانوی**

جالب است بدانید در شرایطی که نرخ جهانی عبور از آزادراه‌ها در دنیا، برای هر کیلومتر ۷ تا ۲۲ سنت و به طور میانگین ۱۰ سنت یعنی حدود ۳ هزار تومان است، در ایران متوسط نرخ عوارض عبور از هر یک کیلومتر آزادراه، ۱۰۰ تومان برآورد می‌شود و همین موضوع به‌خودی‌خود می‌تواند باعث شود که فکر سرمایه‌گذاری در این بخش به مخیله کمتر کسی خطور کند، به‌ویژه اگر بدانیم که برخلاف آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها

بد نیست در اینجا و در مقام مقایسه، نگاهی هم داشته باشیم به نرخ عوارض عبور از آزادراه‌ها و پل‌های ترکیه. نرخ عوارض عبور خودروی سواری از آزادراه استانبول از مسیر به طول ۴۲۶ کیلومتر، ۳۶۷ لیر ترکیه (معادل ۶۲۵ هزار تومان) از قرار کیلومتری حدود ۱۵۰۰ تومان، تقریباً ۷/۵ برابر نرخ متوسط عوارض عبور از آزادراه‌های ایران است. نرخ عوارض عبور خودروی سواری از پل عثمان غازی به طول ۲/۸ کیلومتر نیز ۱۴۷/۵ لیر ترکیه (حدود ۲۵۰ هزار تومان) تقریباً ۸/۵ برابر تونل البرز آزادراه شمال به طول ۶/۵ کیلومتر است.

### ◀ جمع ضدین در دستورات وزارت راه و شهرسازی

پس از عقبگرد سریع دولت از تصمیم افزایش نرخ عوارض آزادراه‌ها در برابر نارضایتی کاربران جاده، شاهد تصمیم متناقض دیگری هم بودیم. ترابران، در شماره ۱۹۹ (شهریور ۱۴۰۱) در مطلبی با عنوان «یا راه نمی‌دانی یا نامه نمی‌خوانی» به این موضوع پرداخت که معاون اول رئیس‌جمهور وزارت راه و شهرسازی را به ارائه بسته پیشنهادی برای جذب سرمایه‌گذاری مکلف کرد، در حالی که این وزارتخانه مشغول تهیه اطلاعیه تعلیق نرخ عوارض آزادراهی بود.

اندکی تعمق در این دو خبر کوتاه نشان می‌دهد که سیاست و برنامه‌ای یکپارچه در بدنه دولت حداقل در بخش راه و شهرسازی وجود ندارد، زیرا نمی‌شود که از یک طرف نهادی را به ارائه بسته پیشنهادی برای سرمایه‌گذاری مکلف کنند و از طرف دیگر، تضمین و تعهدی برای رفع تعهدات دولتی به سرمایه‌گذاری وجود نداشته باشد، مضاف بر آن افزایش نرخ عوارض آزادراه هم تعلیق شود.

در گزارش ترابران، به این مسئله اشاره شد که عدم اعتماد و اطمینان سرمایه‌گذاران موجب دفع سرمایه از ساخت آزادراه‌ها می‌شود و مقامات و مسئولان ایرانی سرمایه‌گذاری را با امور خیریه اشتباه گرفته‌اند و می‌پندارند سرمایه‌گذاران آزادراه همان خیرین راهساز هستند که می‌خواهند با پولشان بدون چشمداشت به کسب سود، راه بسازند.

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها درباره ضرب‌الاجل معاون اول ریاست‌جمهوری به وزارت راه و شهرسازی برای ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری در اجرای پروژه‌های اولویت‌دار معتقد است: «این‌گونه دستورها و ضرب‌الاجل‌ها که از جانب مسئولان دولتی صادر می‌شود، نشان‌دهنده نوعی سردرگمی سیاست‌گذاری در هیئت دولت است، به این معنی که دولت هیچ برنامه‌ای ندارد، بنابراین هر اتفاقی که رخ دهد در دم یک راه‌حل خلق‌الساعه پیشنهاد می‌کند؛ مثلاً وقتی می‌بیند که پروژه‌های مختلف راهسازی روی زمین مانده و کارگاه‌ها یکی پس از دیگری تعطیل می‌شوند و خطر دفع سرمایه بیش‌ازپیش شده است، برای ارائه مدل‌های سرمایه‌گذاری مهلت سه هفته‌ای تعیین می‌کند.» او تأکید کرد که کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها تاکنون مدل‌های مختلفی را برای سرمایه‌گذاری پروژه‌های آزادراهی پیشنهاد داده، اما همه آنها نادیده گرفته شده است.

### ◀ ممانعت از دریافت عوارض در مراسم اربعین

شاهکار دیگر دولت، حذف کلی عوارض آزادراه‌ها در ایام اربعین بود. در بحبوحه بی‌برنامگی‌های برگزاری مراسم اربعین ۱۴۰۱، رستم قاسمی، وزیر درگذشته وزارت راه و شهرسازی، پرداخت عوارض در تمامی آزادراه‌های

### مقایسه افزایش نرخ عوارض آزادراه‌ها با سایر مولفه‌های راهسازی

نسبت افزایش	قیمت در سال ۱۴۰۱ (تومان)	قیمت در سال ۱۳۷۵ (تومان)	شرح
۱۱	۵/۵۰۰	۵۰۰	عوارض آزادراه قزوین - زنجان (خودروی سواری)
۲۰۱/۷	۴۱۷۹۷۵۵	۲۰۷۲۰	حداقل دستمزد ماهانه
۱/۳۱۸/۹	۱۱/۲۱۰/۳۰۰	۸/۵۰۰	قیمت هر تن قیر
۶۱/۹	۶۵۰/۰۰۰	۱۰/۵۰۰	قیمت هر تن سیمان
۱۵۲/۵	۱۶/۷۰۰	۱۵۶	قیمت هر کیلوگرم میلگرد
۴/۸	۲۶/۶۸۰	۱۷۵	نرخ رسمی دلار
۵۰/۶	۱۸۲/۰۰۰/۰۰۰	۳/۶۰۰/۰۰۰	قیمت سواری پراید



**با توجه به محدودیت‌های فراوان و جاذبه بیشتر سایر بازارهای سرمایه‌گذاری (از جمله سود سالانه سپرده ۲۳ درصدی بانک‌ها) عملاً سرمایه‌گذاران داخلی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌های جاده‌ای و به خصوص آزادراه‌ها نشان نمی‌دهند و صرفاً پیمانکارانی که به دلیل نبود کار، ادامه حیات خود را در خطر می‌بینند، علاقه‌مند به ورود در این حوزه شده‌اند**







**شرکت‌های سرمایه‌گذار در ساخت آزادراه‌ها، خواهان آن هستند که دولت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشارکتی را به گونه‌ای فراهم کند تا تعداد شرکت‌کنندگان و متقاضیان سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشارکتی حداقل برابر با ۳ باشد تا فرایند برگزاری مناقصه و تعیین قیمت پروژه براساس مناقصه با شرایط عادلانه تعیین شود**



#### ◀ درس آموزی از زلزله ۷/۸ ریشتر در ترکیه

زلزله شدیدی که در ۱۷ اسفند ماه، در جنوب ترکیه رخ داد و با بیش از ۴۷ هزار قربانی «فاجعه قرن» نام گرفت، برای همسایگان این کشور نیز باید درس‌های فراوانی داشته باشد، به‌ویژه آنکه کارشناسان وقوع زلزله مهیب و مرگباری را برای تهران در آینده‌ای نزدیک پیش‌بینی می‌کنند. با دقت در ابعاد گسترده تخریب بزرگراه‌ها و راه‌های ترکیه بر اثر زلزله اخیر، باید به این موضوع اندیشید که اگر مشابه این زلزله در ایران به وقوع بپیوندد، هزاران میلیارد تومان هزینه سرمایه‌گذاری بخش غیر دولتی در آزادراه‌های کشور در خطر جدی قرار خواهد گرفت و معلوم هم نیست که هزینه بازسازی آن چگونه باید تامین شود.

وقتی نظر دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها را در این باره می‌پرسیم، او هم ضمن ابراز نگرانی شدید، اعلام می‌کند که در حال حاضر اساساً معلوم نیست ریسک این سرمایه‌گذاری چگونه پوشش داده می‌شود، بیمه‌های موجود چه میزان این زیان را پوشش می‌دهد و دولت چه کمکی خواهد کرد؟ خاشع می‌گوید: «بحث اول سرمایه‌گذاری در دنیا، پوشش ریسک آن است، ولی در ایران نه تنها هیچ تعهدی به سرمایه‌گذار داده نمی‌شود بلکه ریسک او را هم بیمه نمی‌کنند.»

#### ◀ بازخوانی نسخه‌های بهبود سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها

لیست بلندبالایی از مشکلات سرمایه‌گذاران در آزادراه‌ها را می‌توان فراهم کرد، مشکلاتی که هر سال تمدید و البته تشدید می‌شوند و دستورات کاغذی مسئولان دولتی هم تاکنون نتوانسته گره‌گشا باشد،

کشور را از تاریخ ۱۶ تا ۳۰ شهریور به دلیل آنچه رعایت حال زائران عنوان شد، برای همه زائران رایگان کرد و در این بازه زمانی، ناوگان‌های حمل‌ونقل عمومی و خصوصی در همه آزادراه‌های کشور از پرداخت عوارض آزادراهی معاف شدند، اما تعمیم این سیاست به همه مسیرها، اعتراض شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌های کشور را در پی داشت تا آنجا که در چند روز نخست اجرای این دستورالعمل، علی‌رغم دستور وزیر راه و شهرسازی، چند شرکت آزادراهی اقدام به دریافت عوارض کردند که با آنها برخورد شد و مدیرکل بهره‌برداری از آزادراه‌های شرکت ساخت اعلام کرد اگر آزادراهی از ابلاغ دستور وزیر راه و شهرسازی تمرد کند، مسافران می‌توانند در صورت دریافت عوارض آزادراهی شکایت خود را گزارش دهند.

این در حالی بود که بیش از ۹۵ درصد تردهای آزادراهی کشور مربوط به سفرهای اربعین نبود و رایگان کردن عوارض آزادراهی در سراسر کشور جز زیان سرمایه‌گذاران سودی نداشت. در شماره ۲۰۱ تریبران (آبان ۱۴۰۱) در مطلبی با عنوان «حاتم‌بخشی از کیسه سرمایه‌گذار» جزئیات و جوانب خسارت‌بار این تصمیم عجیب و عجولانه بررسی شد.

در همین بازه زمانی، توسط دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها اعلام شد: «سرمایه‌گذاران زیادی که مشغول مذاکره درباره آوردن سرمایه به آزادراه‌هایی مانند تبریز - ارومیه، شیراز - بوشهر و کنارگذر قم - اراک بودند، از این کار منصرف شده‌اند، چون به این باور رسیدند که با وجود چنین سیاست‌گذاری‌هایی، ورود به این بخش ابداً صرفه اقتصادی ندارد؛ از یک طرف، دولت با افزایش سالانه عوارض موافقت نمی‌کند و از طرف دیگر یکباره تصمیم می‌گیرد که عوارض گرفته نشود. از طرف دیگر، مرکز پژوهش‌های مجلس هم اعلام کرده شرکت‌های سرمایه‌گذار باید مالیات بدهند، بنابراین روزبه‌روز حلقه سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها تنگ‌تر می‌شود و علی‌رغم اینکه معاون اول رئیس جمهور، فرصت سه هفته‌ای به وزارت راه داد تا مدل‌های پیشنهادی خود را برای جذب سرمایه‌گذار مطرح کنند، نه مدلی ارائه شد و نه کاری صورت گرفت.»

خاشع توضیح داده بود: «دو آزادراه به سمت عراق وجود دارد، یکی آزادراه پل زال به مورموری و دیگری آزادراهی که از کرمانشاه به ایلام و مرز عراق می‌رود. اکنون می‌خواهند پل زال را تا مرز عراق ادامه دهند، در حالی که سرمایه‌گذاران معتقدند از این آزادراه تردد چندانی انجام نمی‌شود و در آینده سرمایه بر نمی‌گردد، بنابراین در تمام جلسات جذب سرمایه‌گذاری به ما می‌گفتند با همان چند میلیون مسافر ایام اربعین درآمد این پروژه تامین می‌شود، خب وقتی در زمان اربعین می‌گویید که عوارض نگیریم، این تناقض را چگونه می‌خواهید توجیه کنید؟!»



## مقامات و مسئولان کشور، سرمایه‌گذاری را با امور خیریه اشتباه نگیرند و فکر نکنند سرمایه‌گذاران آزادراه همان خیرین راهساز هستند که می‌خواهند با پولشان بدون چشمداشت به کسب سود، راه بسازند



اگرچه پیمانکاران پروژه‌های آزادراهی، بارها درباره تردیدها و حس ناامنی سرمایه‌گذاری برای ورود به پروژه‌های آزادراهی و سرخوردگی آنان پس از ورود به پروژه‌ها هشدار داده‌اند و راه‌های برون رفت از این مخمصه را گوشزد کرده‌اند اما باز هم اخیرا سازمان برنامه و بودجه از دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها خواسته که فهرستی از مشکلات آزادراه‌ها و راه‌حل‌های پیشنهادیشان تهیه کند. برای پایان‌بندی بحث، به سرفصل راهکارهای موردنظر این کمیته با استفاده از ظرفیت‌های پیش‌بینی‌شده در قانون، اشاره می‌کنیم:

(الف) کاهش هزینه‌ها در سرمایه‌گذاری زیرساخت

(ب) پوشش هزینه‌های تامین مالی

(پ) برگشت‌پذیر کردن سرمایه‌گذاری

(ت) اصلاح مدل مالی سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها براساس دستورالعمل جبران آثار ناشی از افزایش قیمت ارز در پیمان‌های ریالی فاقد تعدیل

(ث) تحقق تبصره ۵ قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری

از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور

(ج) تغییر شیوه محاسبه و تعیین نرخ عوارض آزادراه‌های دولتی

(چ) تحقق نظامنامه بهسازی و نگهداری آزادراه‌های مشارکتی

(ح) عوارض مصالح از خاک‌برداری و قرضه‌های پروژه‌های راهسازی

(خ) ضروری است که قدرالسهم دولت بابت سرمایه‌گذاری در احداث کار

به‌عنوان آزادراه‌ها به عنوان دیون ممتازه شناسایی شود. به عبارت دیگر،

دو طرف مشارکت (دولت و بخش خصوصی) مطابق قرارداد مشارکت

نسبت به تأمین آورده خود در زمان مقرر اقدام کنند و با توجه به کمبود

اعتبارات از انجام تعهدات خود سر باز زنند.

(د) با توجه به نبود سازوکار مناسب جهت توافق بر قیمت پیمانکاری

اجرای پروژه، وزارت راه مکلف است شرایط سرمایه‌گذاری در پروژه‌های

مشارکتی را به گونه‌ای فراهم کند تا تعداد شرکت‌کنندگان و متقاضیان

سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مشارکتی حداقل برابر با ۳ باشد تا فرایند

برگزاری مناقصه و تعیین قیمت پروژه با شرایط عادلانه تعیین شود.

در غیر این صورت، باید ضریب پیشنهادی پیمانکار برای اجرای پروژه از

شمول قانون برگزاری مناقصات خارج بوده و ضریب مذکور نه براساس

قوانین ترک تشریفات بلکه براساس میانگین ضریب پیشنهادی پیمانکاران

پروژه‌های مشابه در سال مبادله قرارداد مشارکت تعیین و اعمال شود.



خلاصه اینکه از بسم‌الله تا تای تمت، سرمایه بخش خصوصی را در

بخش زیرساخت‌های حمل‌ونقل تهدید می‌کند، تو خود حدیث مفصل

بخوان از این مجمل. ■

اما اگر بخواهیم موانع عمده پیش‌روی سرمایه‌گذاران در شرایط فعلی یادآوری کنیم، عبارتند از: «مشکلات مالیاتی، عدم حفظ ارزش سرمایه‌گذاری انجام شده در احداث آزادراه‌ها، عدم ابلاغ نرخ عوارض آزادراه‌ها و غیر منطبق بودن نرخ عوارض، عدم پرداخت به‌موقع سهم دولت در تامین مالی، عدم پرداخت تعهدات دولت در تبصره ۵، عدم تکافوی بودجه راهداری آزادراه‌ها، تحمیل هزینه استملاک طرح‌ها به شرکت‌های سرمایه‌گذار، عدم مشارکت دولت در تامین مالی بهسازی آزادراه‌ها، عدم تخصیص غیر به پروژه‌های آزادراهی، غیرمنطقی بودن سود پیشنهادی برای سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها، فرار ترافیک و عدم پرداخت عوارض و ...»

### رتبه و امتیاز کیفیت جاده‌های کشورهای برتر جهان، منطقه و ایران

کشورهای منطقه			۱۰ کشور برتر جهان		
رتبه	کشور	امتیاز	رتبه	کشور	امتیاز
۱	سنگاپور	۶/۵	۸	امارات	۶
۲	هلند	۶/۴	۱۰	عمان	۵/۷
۳	سوئیس	۶/۳	۱۶	قطر	۵/۵
۴	هنگ‌کنگ	۶/۱	۲۴	آذربایجان	۵/۲
۵	ژاپن	۶/۱	۲۵	بحرین	۵/۲
۶	استرالیا	۶	۲۷	عربستان	۵/۲
۷	پرتغال	۶	۳۲	ترکیه	۵
۸	امارات	۶	۵۲	تاجیکستان	۴/۵
۹	کره جنوبی	۵/۹	۷۰	پاکستان	۴
۱۰	عمان	۵/۷	۷۷	ایران	۳/۹



در ادبیات بین‌المللی، مناطق اقتصادی از تعاریف، اهداف، انواع و حتی اسامی متعددی برخوردارند و یافتن یک تعریف واحد بین‌المللی برای آن تقریباً غیرممکن است. اصطلاح (SEZ) یک عنوان عام است که برای این مناطق در نظر گرفته می‌شود و در ایران نیز دو الگو از مناطق اقتصادی تعریف شده است که عبارتند از مناطق آزاد تجاری صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی؛ اما با بررسی تعاریف و اهداف موجود، می‌توان دریافت که این مناطق از یک شاکله کلی تبعیت می‌کنند؛ اغلب مناطق یک یا چند معافیت مالی و مقرراتی را در محدودهای از سرزمین خود اعطا می‌کنند تا به هدف‌های خاصی برسند. این اهداف می‌تواند شامل جذب سرمایه‌گذاری خارجی، تولید و صادرات کالا و خدمات باشد که طبیعتاً با تحقق این اهداف، نتایجی نظیر توسعه منطقه‌ای، افزایش درآمدهای کشور یا افزایش اشتغال پایدار پدید خواهد آمد.

براساس گزارش آنکتاد (۲۰۱۹)، امروزه نزدیک به ۵۴۰۰ منطقه ویژه اقتصادی وجود دارد و انتظار می‌رود در سال‌های آینده حداقل ۵۰۰ منطقه دیگر (تقریباً ۱۰ درصد از کل مناطق فعلی) افتتاح شود، اما بررسی روند افزایش تعداد مناطق ویژه یا آزاد اقتصادی از سال ۱۹۸۶ تا ۲۰۱۸ نشان می‌دهد از سال ۲۰۰۲ روند توسعه کمی این مناطق کاهش یافته و در عرصه سیاست‌گذاری تجاری در کشورها ابزارهای دیگری به کار گرفته شده و می‌شود.

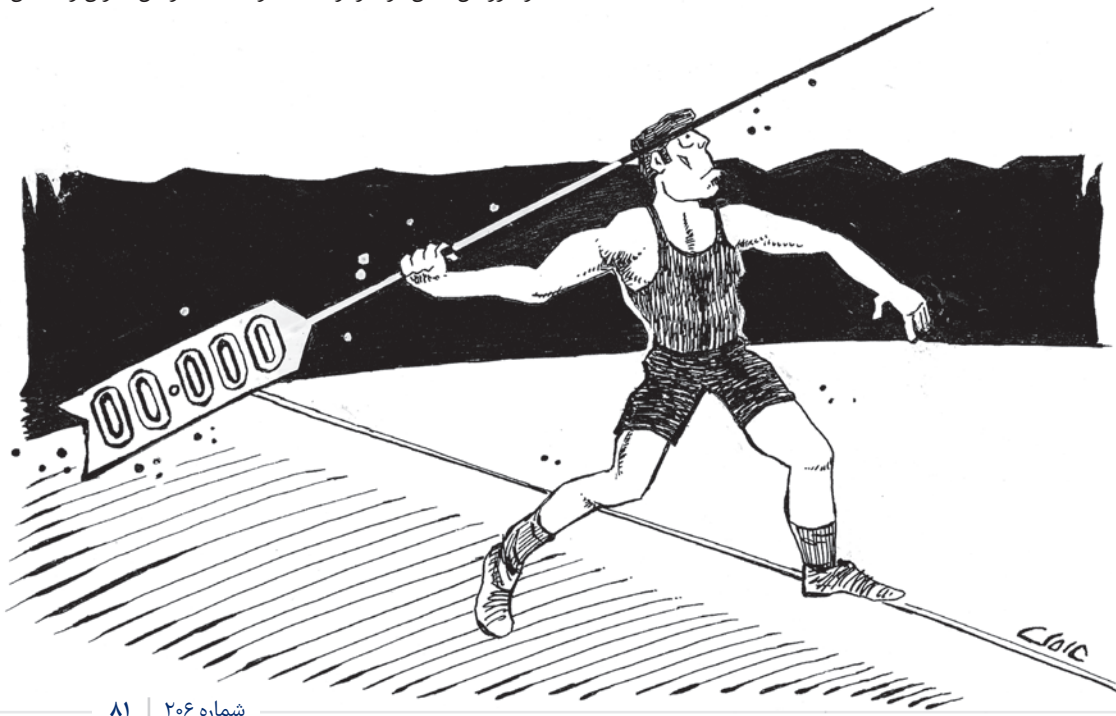
مطابق کنوانسیون کیوتو، منطقه آزاد اقتصادی عبارت است از: «قسمتی از سرزمین اصلی که مبادلات کالا در آن از فراتر از محدودیت‌های موجود در سرزمین اصلی در نظر گرفته شده و مقید به قوانین گمرکی و مالیاتی

بررسی عملکرد هشت‌ساله مناطق ویژه اقتصادی ایران

## معنی درجا زدن!

در ایران از اواخر دهه ۶۰، رویکرد استفاده از مناطق اقتصادی در قالب مناطق آزاد تجاری صنعتی و مناطق ویژه حراست‌شده که بعدها به مناطق ویژه اقتصادی تغییر نام داد، آغاز شد؛ اما با گذشت حدود ۳۰ سال از اتخاذ این تصمیمات، به نظر می‌رسد در حالت کلی نتایج مورد نظر حاصل نشده و در اقتصاد ایران خبری از توسعه صنعتی و تحولات شگرف به‌دلیل ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی وجود ندارد. این در حالی است که در سال‌های اخیر با ایجاد توافقنامه‌های تجارت ترجیحی و اتحادیه‌های اقتصادی و گمرکی نقش این مناطق نیز کمرنگ شده و نسل مدرن‌تر مناطق ویژه بیشتر به‌سمت ایجاد پارک‌های علم و فناوری و به‌طورکلی به سمت تخصصی شدن حرکت کرده‌اند.

در تایید این مدعا نگاهی خواهیم داشت به آخرین اطلاعاتی که توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی منتشر شده است.





**براساس گزارش آنگتاد، امروزه نزدیک به ۵۴۰۰ منطقه ویژه اقتصادی وجود دارد، هرچند بررسی روند افزایش تعداد مناطق ویژه یا آزاد اقتصادی از سال ۱۹۸۶ تا ۲۰۱۸ نشان می‌دهد از سال ۲۰۰۲ روند توسعه کمی این مناطق کاهش یافته و در عرصه سیاست‌گذاری تجاری، ابزارهای دیگری به کار گرفته می‌شود**



سرزمین اصلی نیستند. در اقتصادهای پیشرفته، نقش مناطق ویژه عبارت است از معافیت‌های تعرفه‌ای و مهم‌تر از آن انبارداری و رویه‌های گمرکی به‌منظور پشتیبانی از زنجیره‌های تامین در نقاط مرزی؛ اما در مقابل، در اقتصادهای در حال توسعه، هدف اصلی SEZها به‌طور کلی ساخت، ایجاد تنوع و ارتقای صنایع با جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی است.

مطالعه تجربه سایر کشورها نشان می‌دهد که در اغلب کشورها ابتدا منطقه ویژه اقتصادی به‌عنوان نوعی از مناطق آزاد اقتصادی شکل گرفته و در مراحل بعدی، منطقه آزاد تجاری یا منطقه پردازش صادراتی درون همین مناطق ویژه اقتصادی شروع به فعالیت کرده و سپس بنگاه‌های تولیدی مستقر در این مناطق با ابزارهای مختلفی، برای صادرات محصولات تولیدی خود به دیگر کشورها تشویق شده‌اند.

در ایران، پیدایش مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی در مناسبات اقتصاد ایران را می‌توان سال ۱۳۶۹ و آغاز برنامه اول توسعه دانست (مطابق تبصره ۱۹ و ۲۰ قانون برنامه اول توسعه)، هرچند قانون چگونگی اداره مناطق آزاد در سال ۱۳۷۲ و قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسیدند. به عبارت دیگر قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی به‌منظور یکپارچه‌سازی فرآیندها و مقررات ناظر به این مناطق، حدود ۱۸ سال پس از تکلیف ایجاد این مناطق، تصویب و ابلاغ شده است!

در حال حاضر ۸۰ منطقه ویژه اقتصادی به تصویب رسیده که از این میان تعداد ۳۰ منطقه فعال است. منظور از فعال بودن، محصورسازی

و استقرار گمرک ایران در مناطق ویژه اقتصادی جهت استفاده از مزایا و معافیت‌های گمرکی و همچنین وجود آمار عملکرد برای مناطق ویژه است؛ به‌عنوان مثال در منطقه ویژه اقتصادی دارویی برکت که در ساوجبلاغ استان البرز مستقر است، پیش از این فعالیت‌های تولیدی شکل گرفته، اما اخیراً ایجاد ۷ منطقه آزاد و ایجاد ۱۳ منطقه ویژه اقتصادی مصوب (۱۴۰۰/۲/۱۵) و از مزایای مناطق ویژه اقتصادی برخوردار شده است. البته در اغلب مناطق غیرفعال، علاوه بر عدم استقرار گمرک، هیچگونه فعالیت تولیدی و صنعتی نیز صورت نمی‌گیرد.

#### ◀ مقایسه ماهیت مناطق ویژه و آزاد

مطابق تعاریف و نحوه سیاست‌گذاری پیرامون مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در ایران، این مناطق تفاوت‌های ماهوی با یکدیگر دارند:

(الف) مناطق آزاد معمولاً در مرزهای کشور و در مجاورت مبادی عبور کالا (بورت‌های دریایی، بندری، هوایی و جاده‌های ترانزیتی) ایجاد می‌شوند (به‌جز منطقه آزاد فرودگاه امام خمینی که مرز هوایی محسوب می‌شود، مابقی مناطق آزاد ایران در مجاورت مرزهای جغرافیایی ایجاد شده‌اند) اما مناطق ویژه اقتصادی، لزوماً در کنار مرزهای جغرافیایی نبوده و غالباً در عمق کشور ایجاد شده‌اند.

(ب) مناطق آزاد تعداد محدود و وسعت بالایی دارند، اما مناطق ویژه اقتصادی از وسعت محدود و تعداد بالایی برخوردارند. در حال حاضر ۱۴ منطقه آزاد با وسعت معین در کشور وجود دارد که بدون محاسبه وسعت منطقه آزاد ماکو (دارای ۳۹۰ هزار هکتار وسعت)، میانگین مساحت مناطق آزاد حدود ۲۴ هزار هکتار است؛ اما از تعداد ۸۰ منطقه ویژه اقتصادی که در کشور وجود دارد، میانگین وسعت مناطق ویژه فعال (۳۰ منطقه) حدود ۳/۳ هزار هکتار است.

(ج) اغلب مناطق آزاد ایران متأسفانه برخلاف اهداف اصلی و نمونه‌های موفق بین‌المللی، در محدوده‌های شهری و روستایی دارای سکنه ایجاد شده‌اند، اما مناطق ویژه اقتصادی در محدوده‌های تخصصی و فاقد سکنه تاسیس شده‌اند. این در حالی است که ایجاد مناطق اقتصادی در محدوده‌های مسکونی و دارای وسعت بالا، علاوه بر ایجاد مسئولیت‌های جانبی برای سازمان مسئول و انحراف این مناطق از اهداف اصلی خود، نظارت بر جریان کالایی و ارزی را با چالش‌های جدی روبه‌رو کرده و زمینه بروز تخلفاتی نظیر قاچاق کالا و ارز شده است. یکی از موارد اصلی نیز که باعث انحراف کارکرد مناطق آزاد از اهداف اصلی شده است ادغام امور شهری و روستایی با امور اقتصادی مانند تولید و صادرات است. از این جهت عموماً مناطق ویژه اقتصادی ایران به مدل‌های بین‌المللی و موفق

## د

**در ایران، پیدایش مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی در مناسبات اقتصاد ایران را می‌توان سال ۱۳۶۹ و آغاز برنامه اول توسعه دانست، هرچند قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی به منظور یکپارچه‌سازی فرآیندها و مقررات ناظر به این مناطق، حدود ۱۸ سال پس از تکلیف ایجاد این مناطق، تصویب و ابلاغ شده است!**

## د

البته در این میان، منطقه ویژه لاون عملکرد محدودتری دارد و حجم عمده‌ای از آمار مختص عملکرد منطقه ویژه انرژی پارس است. لازم به ذکر است حدود ۷۰ درصد صادرات میعانات گازی و مشتقات نفتی کشور از این سه منطقه انجام می‌شود و مقررات منطقه ویژه اقتصادی صرفاً ناظر بر کاهش تشریفات گمرکی است.

**جذب سرمایه-** در این بخش عملکرد مناطق ویژه اقتصادی در دو سرفصل سرمایه‌گذاری خارجی و سرمایه‌گذاری داخلی قابل ارائه است:

۱- **سرمایه‌گذاری خارجی:** در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، سرمایه‌گذاری خارجی صرفاً در ۱۷ منطقه ویژه اقتصادی به ارزش ۳/۷ میلیارد دلار انجام شده که حجم سالیانه آن به‌طور متوسط معادل ۴۶۵ میلیون دلار است و از این میان، حدود ۶۰ درصد مربوط به دو منطقه انرژی پارس و پتروشیمی می‌شود. سایر مناطق ویژه (علاوه بر ۱۷ منطقه فوق‌الذکر) فاقد سرمایه‌گذاری خارجی بوده‌اند. در میان این مناطق، منطقه ویژه انرژی پارس، صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس و لامرد به‌ترتیب با ۷۵۴،۲۱۶۳ و ۳۷۲ میلیون دلار بیشترین و منطقه ویژه اقتصادی بوشهر با ۱ میلیون دلار کمترین جذب سرمایه‌گذاری خارجی را داشته‌اند.

براساس آمارها، نسبت سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق ویژه اقتصادی به سرمایه‌گذاری خارجی در کل کشور طی سال‌های ۱۳۹۱ الی ۱۳۹۹ روند نزولی طی کرده و این مورد هم یکی از ناکامی‌های این مناطق است. نکته قابل توجه نوسان شدید در جذب سرمایه‌های خارجی طی سال‌های مورد بررسی است. به‌گونه‌ای که این رقم از حدود ۲۰ درصد در سال

در نحوه ایجاد و اداره مشابهت بیشتری دارند.

د) مناطق ویژه اقتصادی می‌تواند توسط بخش دولتی و غیردولتی اداره شود، در حالی که سازمان‌های مناطق آزاد، شرکت دولتی محسوب شده و مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره مناطق آزاد مستقیماً توسط هیئت وزیران تعیین می‌شوند.

ه) مناطق آزاد، حوزه فعالیت مشخصی ندارند، در حالی که برای بسیاری از مناطق ویژه اقتصادی مخصوصاً مناطقی که پیش از تصویب قانون مناطق ویژه اقتصادی تاسیس شدند، حوزه فعالیت مشخص تعیین شده است.

### عملکرد اقتصادی مناطق ویژه ایران

هرچند یکی از معضلات اساسی در تحلیل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، عدم انتشار آمار و اطلاعات تفکیکی پیرامون عملکرد و پیامدهای مناطق به‌صورت منظم و در بازه‌های زمانی مشخص است، ضمن اینکه در برخی موارد با تناقض آماری هم مواجه هستیم.

از سوی دیگر، یکی از موضوع‌هایی که لازم است در ارزیابی عملکرد مناطق مورد توجه قرار گیرد، نسبت نتایج و دستاوردهای آنها با اهداف کمی تعیین شده برای مناطق و فاصله بین این دو در طول دوره عملکردی است. متأسفانه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی فاقد برنامه‌های هدف‌گذاری شده مشخص از سوی قانون‌گذار است و عملاً هر نوع و هر میزان دستاوردی می‌تواند به‌عنوان شاخص عملکردی مورد توجه قرار گیرد، بدون آنکه مشخص شود آیا ایجاد مثلاً ۱۰۰۰ شغل یا صادرات ۲۰۰ میلیون دلاری در یک منطقه در طول برنامه‌های توسعه اقتصادی در مقایسه با اهداف ایجاد منطقه، یک دستاورد مطلوب بوده است یا خیر؟ با همه این تفاسیر، براساس اطلاعاتی که توسط دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی ارائه شده، می‌توان نگاهی به اطلاعات عملکردی ۳۰ منطقه ویژه اقتصادی با شاخص‌های جذب سرمایه‌گذاری داخلی (ارزی و ریالی)، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، میزان واردات و صادرات، تعداد واحدهای تولیدی فعال و میزان اشتغال به تفکیک سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ داشت؛ هرچند در برخی از شاخص‌ها، آمار مناطق ویژه اقتصادی بندری به‌صورت تجمیعی اعلام شده و تعدادی از مناطق دیگر در برخی از سال‌ها فاقد اطلاعات عملکردی هستند.

یکی دیگر از نکات قابل توجه در تحلیل عملکرد مناطق ویژه اقتصادی، آمار مناطق فعال در حوزه انرژی است؛ به‌گونه‌ای که بخش بزرگی از عملکرد مناطق ویژه در شاخص‌های مختلف، مربوط به مناطق ویژه اقتصادی انرژی پارس (عسلویه)، پتروشیمی بندر امام و لاون است؛

۱۳۹۱، به ۵۱ درصد در سال ۱۳۹۶ و نهایتاً به ۵/۵ درصد در سال ۱۳۹۹ رسیده است.

**۲- سرمایه‌گذاری داخلی:** طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ در حوزه ریالی، مجموعاً ۱۰۶ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری انجام شده که به‌طور متوسط سالانه ۱۳/۳ هزار میلیارد تومان (با احتساب قیمت جاری) خواهد بود. بر اساس نرخ ارز در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، این میزان سرمایه‌گذاری مجموعاً معادل ۱۴/۷ میلیارد دلار و به‌طور متوسط سالانه معادل ۱/۸ میلیارد دلار است.

مطابق آمار ارائه شده در سال ۱۳۹۹، تنها در این سال به میزان ۵۶ هزار میلیارد تومان (بیشتر از مجموع سرمایه‌گذاری ریالی در ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۸)، جذب سرمایه‌گذاری داخلی به‌صورت ریالی انجام گرفته است؛ در سال ۱۳۹۹ به میزان ۳۲ هزار میلیارد تومان در منطقه ارگ جدید، ۱۹ هزار میلیارد تومان در مجموع ۶ منطقه ویژه بندری، ۱۰۰۰ میلیارد تومان در منطقه پیام و مابقی در ۱۹ منطقه دیگر سرمایه‌گذاری ریالی انجام شده است. در این سال سهم منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و لاوان صفر و سهم منطقه پتروشیمی حدود ۶۰۰ میلیارد تومان است.

متأسفانه آمار سرمایه‌گذاری داخلی، به تفکیک سرمایه‌گذار دولتی و غیردولتی ارائه نشده و همچنین درباره پروژه‌های کلان سرمایه‌گذاری، مخصوصاً طرح‌هایی که در سال ۱۳۹۹ و در اوج تحریم‌ها صورت گرفته، اطلاعاتی در دسترس نیست. سرمایه‌گذاری داخلی به‌صورت ارزی طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، مجموعاً ۳۲/۴ میلیارد دلار بوده که متوسط سالانه آن حدود ۴ میلیارد دلار خواهد بود. مناطق ویژه اقتصادی انرژی پارس، صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس، مناطق بندری و لامرد، به‌ترتیب با حدود ۱۸، ۷/۸، ۴/۵ و ۱/۴ میلیارد دلار طی سال‌های ۱۳۹۲



**در حال حاضر ۸۰ منطقه ویژه اقتصادی به تصویب رسیده که از این میان تعداد ۳۰ منطقه فعال است. منظور از فعال بودن، محصورسازی و استقرار گمرک ایران در مناطق ویژه اقتصادی جهت استفاده از مزایا و معافیت‌های گمرکی و همچنین وجود آمار عملکرد برای مناطق ویژه است**



الی ۱۳۹۹، بیشترین جذب سرمایه داخلی به‌صورت ارزی را به خود اختصاص داده‌اند.

نسبت سرمایه‌گذاری خارجی به داخلی (صرفاً بخش ارزی) در این مناطق، در غالب سال‌های مورد بررسی نه‌تنها کمتر از یک بوده، بلکه روند نزولی را نیز طی کرده است. این مطلب نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از توسعه و رونق این مناطق ناشی از سرمایه‌گذاری‌ها و منابع داخلی بوده و این مناطق در جذب سرمایه‌های خارجی موفق نبوده‌اند.

مقایسه مجموع سرمایه‌گذاری داخلی در مناطق ویژه اقتصادی (اعم از ریالی و ارزی) با میزان تشکیل سرمایه ثابت ناخالص کل کشور (با قیمت جاری) در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹ نشان می‌دهد مناطق ویژه اقتصادی به‌صورت میانگین حدود ۸/۴ درصد از کل سرمایه‌گذاری داخلی کشور را به خود اختصاص داده‌اند. این نسبت در سال ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به ترتیب به بیش از ۱۱ و ۱۸ درصد رسیده که نشان می‌دهد در این بازه زمانی، سرمایه‌گذاری داخلی در مناطق ویژه اقتصادی نسبت به کل کشور از سرعت بیشتری برخوردار بوده است.

**تجارت -** در این بخش عملکرد مناطق ویژه اقتصادی در حوزه صادرات، واردات، تراز تجاری و ترانزیت خارجی ارائه می‌شود.

**۱- صادرات:** براساس آمار ارائه شده از سوی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی، در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، صادرات (حاصل از تولید در منطقه) تنها از ۲۰ منطقه ویژه اقتصادی به خارج از کشور صورت گرفته که میزان آن مجموعاً حدود ۱۳۸ میلیارد دلار بوده است (متوسط سالانه حدود ۱۷/۲ میلیارد دلار). گفتمنی است در سال ۱۳۹۹ صادرات از مناطق ویژه اقتصادی به خارج از کشور برابر با ۹ میلیارد دلار بوده است که حدوداً ۸۸ درصد آن، سهم مناطق ویژه حوزه انرژی (انرژی پارس، پتروشیمی و لاوان) است.

به‌جز مناطق انرژی، منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج‌فارس، سیرجان، سرخس و دوغارون به‌ترتیب با ۵/۱، ۱/۶، ۱/۲ و ۱ میلیارد دلار در مجموع ۸ سال گذشته، بیشترین صادرات حاصل از تولید در منطقه را داشته‌اند. براساس داده‌های آماری، نسبت صادرات از کل مناطق ویژه اقتصادی به کل صادرات غیرنفتی کشور، از ۵۰ درصد در سال ۱۳۹۰ به حدود ۲۵ درصد در سال ۱۳۹۹ کاهش پیدا کرده است.

البته اگر صادرات از مناطق ویژه انرژی از آمار صادرات این مناطق کسر شود، رقم صادرات از مناطق ویژه در سال ۱۳۹۹ بدون احتساب مناطق انرژی حدود یک میلیارد دلار است که نسبت به سرزمین اصلی حدوداً ۴ درصد خواهد بود.



## د

**بخش بزرگی از عملکرد مناطق ویژه در شاخص های مختلف، مربوط به مناطق ویژه اقتصادی انرژی پارس (عسلویه)، پتروشیمی بندر امام و لاوان است؛ البته در این میان، منطقه ویژه لاوان عملکرد محدودتری دارد و حجم عمده ای از آمار مختص عملکرد منطقه ویژه انرژی پارس است**

## ر

## ◀ آسیب شناسی مناطق ویژه اقتصادی

۱- غیرفعال ماندن مناطق ویژه اقتصادی مصوب: مطابق بررسی های صورت گرفته، عدم تمایل شرکت های دولتی و غیردولتی جهت پذیرش مسئولیت سازمان مناطق ویژه اقتصادی، یکی از اصلی ترین علت های غیرفعال ماندن بسیاری از مناطق ویژه است؛ هرچند برخی از مناطق نیز به رغم تعیین سازمان مسئول، هنوز غیرفعال هستند. این موضوع می تواند ریشه در سه عامل داشته باشد؛ ابتدا عدم توانمندی سازمان متولی تعیین شده؛ دوم عدم همکاری بخش های دولتی مخصوصاً در تامین زیرساخت های مورد نیاز و سوم عدم صرفه اقتصادی راه اندازی و فعالیت منطقه ویژه مصوب.

عدم صرفه اقتصادی، دلایلی نظیر مکان یابی ناصحیح، دورافتادگی از زیرساخت ها و صنایع پسینی و پیشینی، یا حضور نواحی و شهرک های صنعتی موفق و مجهز به زیرساخت های مورد نیاز در استان یا شهرستان منطقه ویژه مصوب دارد. این در حالی است که مطابق مصوبه دولت با موضوع «برنامه راهبردی ارتقای سلامت نظام اداری و مقابله با فساد در مبادلات مرزی» به تاریخ ۱۳۹۴/۰۹/۰۸، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی موظف به ارائه پیشنهاد حذف مناطق ویژه اقتصادی فاقد توجیه اهداف مصوب (ظرف ۶ ماه) شده که همچنان اقدام لازم در این زمینه صورت نگرفته است.

۲- اقتصاد سیاسی فرآیند ایجاد مناطق ویژه اقتصادی: مطابق تبصره ۲ ماده ۱ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی، ایجاد مناطق جدید منوط به تصویب مجلس شورای اسلامی است. بر این اساس با ارائه

براساس آمارها طی سال های ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۹ میزان صادرات از مناطق ویژه اقتصادی به رغم جهش نرخ ارز از ۲۲ میلیارد دلار در سال ۱۳۹۰ به رقم حدوداً ۹ میلیارد دلار کاهش یافته است.

۲- واردات: در بازه زمانی سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، مجموعاً ۳۸/۱۳ میلیارد دلار کالا از خارج کشور به محدوده مناطق ویژه اقتصادی وارد شده که متوسط سالیانه آن معادل ۴/۷ میلیارد دلار است. از این میان، حدود ۱۶ میلیارد دلار (معادل ۴۲ درصد) سهم مناطق ویژه حوزه انرژی است؛ از این رو متوسط واردات به محدوده سایر مناطق ویژه اقتصادی، معادل ۲/۶ میلیارد دلار خواهد بود.

هرچند آمارها نشان می دهد تراز تجاری مجموع مناطق ویژه اقتصادی در مجموع ۸ سال ۹۲ تا ۹۹، مثبت ۹۱ میلیارد دلار بوده، در صورتی که مناطق ویژه حوزه انرژی از آمار صادرات و واردات تفکیک شود، این مناطق چندان هم در صادرات موفق عمل نکرده اند؛ به گونه ای که بدون احتساب عملکرد مناطق ویژه حوزه انرژی، تراز تجاری مناطق ویژه اقتصادی در بازه زمانی مذکور ۴- میلیارد دلار است.

۳- ترانزیت خارجی: آمار ترانزیت خارجی فقط برای سال ۱۳۹۹ ارائه شده که براساس آن ۱۲۷۶ میلیون دلار ترانزیت خارجی انجام گرفته است؛ بیش از ۹۹ درصد ترانزیت خارجی سهم ۶ منطقه ویژه اقتصادی بندری (بنادر امام خمینی، امیرآباد، بوشهر، شهید رجایی، نوشهر و آستارا) بوده و پس از آن، مناطق دوغارون، سهلان و انرژی پارسین به ترتیب با ۷۹۳، ۶۴۲ و ۶۴۰ میلیون دلار دارای بیشترین حجم ترانزیت خارجی هستند.

**تعداد واحد تولیدی -** تا پایان سال ۱۳۹۹ تعداد ۵۱۹ واحد تولیدی فعال در مناطق ویژه اقتصادی کشور وجود دارد که تعداد ۱۱۶ واحد (حدود ۲۲ درصد) آن سهم مناطق ویژه حوزه انرژی است. به جز مناطق انرژی، منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان و بوشهر به ترتیب با ۸۱ و ۴۳ واحد، دارای بیشترین واحد تولیدی فعال هستند. بر این اساس به طور میانگین در هر منطقه ویژه اقتصادی تعداد ۱۸ واحد تولیدی فعال مستقر است. **اشتغال -** طبق گزارش دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، تا پایان سال ۱۳۹۹ حدود ۱۴۵ هزار نفر در این مناطق شاغل بودند که از این میان، تعداد ۱۰۳ هزار نفر در واحدهای تولیدی، ۲۵ هزار نفر به صورت پیمانکاری، ۱۱ هزار نفر در واحدهای خدماتی، ۶ هزار نفر در سازمان های مسئول منطقه و ۶۸۱ نفر در واحدهای بازرگانی اشتغال دارند.

میزان ۸۰ درصد اشتغال در واحدهای تولیدی و ۶۵ درصد کل اشتغال مناطق سهم مناطق انرژی است، بنابراین متوسط اشتغال در سایر مناطق ویژه اقتصادی حدود ۱/۷ هزار نفر است.



**در سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۹، سرمایه گذاری خارجی صرفاً در ۱۷ منطقه ویژه اقتصادی به ارزش ۳/۷ میلیارد دلار انجام شده که حجم سالیانه آن به طور متوسط معادل ۴۶۵ میلیون دلار است و از این میان، حدود ۶۰ درصد مربوط به دو منطقه انرژی پارس و پتروشیمی می شود. سایر مناطق ویژه فاقد سرمایه گذاری خارجی بوده اند**



لایحه از سوی دولت به مجلس یا ارائه طرح توسط نمایندگان مجلس، امکان ایجاد مناطق ویژه جدید وجود خواهد داشت.

حالا بهتر است نگاهی داشته باشیم به بررسی فرآیندی عملی که در خصوص تشکیل اغلب این مناطق در ایران طی شده است؛ به عنوان مثال، لایحه ایجاد ۷ منطقه آزاد تجاری - صنعتی و ۱۲ منطقه ویژه اقتصادی در تیرماه سال ۱۳۹۵ به مجلس تقدیم شد، اما با رایزنی نمایندگان مجلس، تعداد مناطق پیشنهادی تدریجاً افزایش پیدا کرد؛ تا جایی که مصوبه نهایی در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۱۱ شامل ۸ منطقه آزاد و ۱۰۳ منطقه ویژه اقتصادی شد! (۱۳ منطقه ویژه اقتصادی در لایحه دولت و ۹۰ منطقه ویژه اقتصادی به پیشنهاد نمایندگان مجلس).

در قانون ایجاد یک منطقه آزاد تجاری صنعتی و ۲۳ منطقه ویژه اقتصادی مصوب ۱۳۸۹/۰۷/۰۴ نیز فرآیند مشابهی طی شد؛ یعنی ایجاد مناطق ویژه صرفاً با ارائه نام استان یا شهرستان حوزه انتخابی، بدون توجه به امکان سنجی، مطالعات پشتیبان، تعیین سازمان مسئول توانمند و مکان یابی مناسب!

به عبارت دقیق تر، در فرآیند مذکور غالباً بر رایزنی با دولت (جهت ارائه لایحه) یا با نمایندگان مجلس جهت ارائه طرح و تصویب آن تمرکز می شود و هرچند شورای نگهبان در مواردی براساس این تحلیل، اقدام به بازگرداندن مصوبات مجلس در خصوص مناطق ویژه کرده، اما عملاً در بسیاری از موارد، تصویب مناطق ویژه اقتصادی بدون تعیین نقشه صورت گرفته و در مصوبه مجلس صرفاً به ذکر نام استان یا شهرستان اکتفا شده است.

در چنین شرایطی، ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی که از امتیازات و معافیت هایی برخوردارند، مخصوصاً در مناطق محروم و کمتر برخوردار، طبیعتاً برای مسئول و مردم آن مناطق مطلوبیت خواهد داشت؛ هرچند در بلندمدت آثار مطلوب از تصویب مناطق جدید حاصل نشود؛ بنابراین چرا مسئول آن منطقه از ارائه نام شهرستان متبوع خود جهت ایجاد مناطق ویژه خودداری کند، حال آنکه سایرین، نام محدوده مورد نظر خود را به لیست مناطق جدید اضافه کرده اند! بنابراین گسترش بی ضابطه مناطق اقتصادی (آزاد یا ویژه) صرفاً از منظر ترجیحات منطقه ای و اقتصاد سیاسی قابل تحلیل و بررسی است و در این فضا بحث های کارشناسی کمتر مورد توجه قرار می گیرد.

در عین حال، گسترش کمی و جغرافیایی مناطق اقتصادی (اعم از آزاد یا ویژه) از سیاست های اقتصاد باز محسوب می شود و چنانچه سیاست تجاری کشور به گونه دیگری و در تضاد با سیاست های مناطق ویژه اقتصادی دنبال شود این مناطق بدون تعامل با جهان خارج، مناطقی صرفاً در حد شهرک های صنعتی باقی می ماند و در میان مدت بدون اینکه به جذب سرمایه ها و منابع مالی خارجی منجر شوند، به دلیل معافیت های مالیاتی اعطا شده باعث کاهش درآمدهای دولت خواهد شد.

**۳- افزایش زمینه تخلفات (قاچاق کالا، فرار مالیاتی و ...):** درست است که مناطق ویژه اقتصادی نسبت به مناطق آزاد از معضلات کمتری برخوردارند، اما تخلفاتی در حوزه قاچاق کالا و فرار مالیاتی گریبانگیر مناطق ویژه اقتصادی نیز بوده است؛ به عنوان مثال مطابق تبصره ۱ ماده ۸ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی، ورود کالاهای داخلی به این مناطق جزء حمل داخلی محسوب می شود و نیازمند کنترل های گمرکی نیست، بنابراین با توجه به اینکه کالاهای خارجی وارد شده به مناطق نیز از شمول قانون امور گمرکی خارج هستند، امکان ورود این کالاها به سرزمین اصلی به جای کالاهای داخلی کاملاً محتمل است، کما اینکه در برخی از مناطق ویژه اقتصادی این تخلف رخ داده است.

در حوزه خرید و فروش مواد پتروشیمی نیز تخلفات متعددی به منظور سوءاستفاده از معافیت مالیات ارزش افزوده در مناطق ویژه شناسایی شده است؛ مواد پتروشیمی در محیط بورس به فروش می رسند و بعضاً محل تحویل خوراک پتروشیمی به صورت صوری در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اعلام شده و از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف می شوند، اما در واقعیت این معامله و تحویل کالا در سرزمین اصلی صورت می گیرد (مطابق اظهار نظر رئیس وقت سازمان امور مالیاتی در سال ۱۳۹۶ حدود ۳۹۰۰ میلیارد تومان فرار مالیاتی از این طریق شناسایی شده است). ■



## تاخیر در پرواز

غفلت و تعلل، جزئی جدایی ناپذیر از پیکره صنعت هوایی کشور است. در این پرونده، مهندس احمد خرم درباره غفلت‌های ملی در پروژه ساخت فرودگاه امام برای ترابران روایت جذابی دارد. فراموشی مژمن شرکت‌های هواپیمایی ایرانی درباره حقوق مسافر معضل دیگری است که کارشناسان نسبت به پیامدهای آن هشدار داده‌اند.

◀ در حسرت زمان از دست رفته!

◀ تجارت مرئی، حقوق نامرئی

◀ آزادی پرواز به سبک چینی



وزیر راه و ترابری دولت اصلاحات از فشارهای سیاسی و غفلت‌های ملی  
در پروژه ساخت فرودگاه امام روایت می‌کند

## در حسرت زمان از دست رفته!

گفت‌وگو از

مونا روشندل



هنگامی که از مهندس احمد خرم درباره اقداماتی که برای راه‌اندازی و بهره‌برداری فرودگاه امام انجام داد و ترفندهایی که برای اخذ اعتبار به کار برد تا توانست دهه‌ها عقب‌ماندگی را در دو سال ختم کند، پرسیدیم؛ چشمانش را ریز کرد و به فکر فرو رفت و بعد پرسید: «من قرصم را خوردم؟!»، بعد به آرامی از روی صندلی برخاست و دست در جیب‌های کت‌وشلوار خود برد و به دنبال قرص گشت تا شاید قبل از واگویی دشوارترین و بغرنج‌ترین روزها و خاطرات خود، از خوردن داروهایش مطمئن شود.

وزیر راه و ترابری دولت اصلاحات که با وجود فشارهای سیاسی و حزبی، محدودیت‌های منابع، تنگنای پذیرش سرمایه‌گذار خارجی و بی‌انگیزی و بی‌دقتی مجری داخلی بالاخره توانسته بود با به‌کارگیری لطایف‌الحیل مختلف، مجلس و سازمان برنامه و بودجه را همراه کند و یکی از خواسته‌های دولت وقت را مبنی بر بهره‌برداری ترمینال یک فرودگاه امام محقق سازد، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابری علاوه بر بازخوانی خاطرات تلخ و اندک شیرین آن دوران، از نهادینه شدن سوءمدیریت در کشور پس از انقلاب سخن راند و با خواندن این شعر که «طبیعی فهمیده باید دست در درمان زند، تا ز نو بهبود یابد حال بیمار وطن» گفت: «آسیب‌پذیری حمل‌ونقل هوایی ایران به سه دلیل سوء مدیریت، گسترش فساد و ابتر بودن در روابط بین‌المللی است».

مهندس خرم معتقد است که فرودگاه امام حتی در صورت تکمیل، دیگر نمی‌تواند جایگاه هاب بودن را به دست آورد و فقط جنبه تزئینی برای مملکت دارد.





**در سال ۱۳۴۷ سازمان ایکائو پیشنهاد کرد که هواپیماها در مسیر تردد از اروپا به شرق دور، توقفی هم در یک هاب منطقه‌ای و ترجیحاً در ایران داشته باشند؛ بنابراین طراحی یک فرودگاه با ۴ ترمینال و ظرفیت جابه‌جایی ۴۵ میلیون مسافر برنامه‌ریزی شد. در آن زمان کشور امارات که اکنون هاب هوایی منطقه است، مگس می‌پراند**



خدای متعدد، نیروی انسانی تحصیل کرده و متخصص به چنین وضعیتی دچار هستیم. آن هم در شرایطی که ایران مشکل زیرساخت و کارگر آن هم نه کارگر ساده بلکه کارگر ماهر ندارد، بلکه استفاده از این بسترها و مهارت باید سازماندهی شود.

**ترابران: بررسی به بعد از انقلاب و سال ۱۳۵۸ که قرارداد ساخت فرودگاه امام خمینی منعقد شد. این ساخت‌وساز چگونه کلید خورد و پیش رفت؟**

■ در سال‌های پایانی دهه ۶۰، بار دیگر مساله ساخت این فرودگاه مطرح و مناقصه‌ای برگزار می‌شود و شرکت ADP که شرکتی فرانسوی است برای طراحی فرودگاه، یک شرکتی داخلی هم به‌عنوان پیمانکار برنده پروژه می‌شوند و کار را شروع می‌کنند، اما چندی بعد، رییس وقت بنیاد مستضعفان و جانبازان - یعنی آقای محسن رفیق‌دوست - تصمیم می‌گیرد بنیاد را وارد ساخت این فرودگاه کند و از اینجا بهانه‌جویی‌ها آغاز می‌شود تا اینکه یکی دو سال بعد از آغاز پروژه و در حالی که کار با کیفیت خوبی هم پیش می‌رفت، شرکت پیمانکار ایرانی را تحت فشار سیاسی قرار می‌دهند و از او خلع ید می‌کنند و حتی از تسویه طلب هم خودداری می‌شود.

■ **ترابران: خبر ساخت ترمینال ۴۱۰ هزار متری جدید در فرودگاه امام بهانه‌ای به دست ما داد تا بتوانیم پای سخنان شما بنشینیم و از چگونگی ساخت فرودگاه امام و بهره‌برداری از آن بشنویم. لطفاً برایمان بگویید که طراحی و ساخت فرودگاه امام چگونه رقم خورد؟**

■ در آغاز باید برایتان بگویم در سال ۱۳۴۷ که مسئولان مملکت به فکر بودند تا در طرح آمایش سرزمین، جایگاه حمل و نقل هوایی را مشخص و نقطه‌ای را در کشور تعیین کنند که هاب منطقه باشد، کشور امارات که اکنون هاب هوایی منطقه است، مگس می‌پراند. همچنین در سال‌های ۱۳۵۳، ۱۳۵۴ و ۱۳۵۵ وقتی که هواپیماهای جامبوجت (هواپیماهای پهن‌پیکر دو طبقه بوئینگ ۷۴۷) ایران در دوی می‌نشست، تمام کارمندان فرودگاه امارات روی ایرون می‌آمدند و تماشا می‌کردند و به خودشان می‌بالیدند که کشور همسایه آنها جامبوجت دارد.

خلاصه اینکه در سال ۱۳۴۷ پیشنهاد سازمان ایکائو بر این اساس بود که هواپیماها در مسیر تردد از اروپا به شرق دور، بهتر است توقفی هم در یک هاب منطقه‌ای و ترجیحاً در ایران داشته باشند؛ بنابراین طراحی یک فرودگاه با ۴ ترمینال و ظرفیت جابه‌جایی ۴۵ میلیون مسافر در حالت عادی و ۶۰ میلیون مسافر در مواقع اضطراری برنامه‌ریزی شد.

بعد از انتخاب زمین مناسب؛ یعنی همین‌جایی که الان فرودگاه امام هست. دولت ۱۳ هزار هکتار زمین را به تملک خود درآورد و در زمان طراحی، علاوه بر ظرفیت پذیرش ۴۵ میلیون مسافر در شرایط عادی و ۶۰ میلیون مسافر در شرایط اضطراری در ۴ ترمینال، ۲ هزار هکتار هم برای احداث منطقه آزاد صنعتی - تجاری در فرودگاه امام پیش‌بینی شد که اشتغال عظیمی را ایجاد می‌کرد و یک رفت‌وآمد درخور شأن ایران را به دنبال داشت، زیرا به‌دلیل موقعیت فرودگاه امام برنده‌های معروف دنیا آماده بودند که به این منطقه بیایند و سرمایه‌گذاری کنند.

به هر حال، در دوران دانشجویی من یعنی دو سال پس از تصمیم‌گیری برای ایجاد هاب فرودگاهی در ایران، در حالی ۵۰۰ نفر برای اداره فرودگاه امام گزینش شدند که اصلاً بحث سرمایه‌گذاری خارجی مطرح نبود. این ۵۰۰ نفر از سال ۱۳۴۹ تا ۱۳۷۹ خدمت می‌کردند؛ یعنی وقتی من سال ۱۳۸۰ به وزارت راه رفتم، همگی آنها یک سال بود که بازنشست شده بودند. همین موضوع به‌تنهایی نشان می‌دهد که ما چقدر در این راه تعلق کردیم.

این مقدمه را برای آن تعریف کردم که بگویم کسی دنبال این تفکر نیست که از ظرفیت‌هایی مانند فرودگاه امام در زمینه توسعه و ثروت‌آفرینی برای کشور استفاده کند. اکنون میلیاردها دلار سرمایه از دنیا به دوی وارد می‌شود و ما این طرف مرز با وجود دارا بودن نفت‌وگاز، منابع

**شان جمهوری اسلامی نیست. وقتی با یک فرد خارجی به فرودگاه امام می‌آییم، من خجالت می‌کشم.**

■ اگر قرار است کسی دلش به درد آید، آن فرد من هستم که اعتقاد داشتم باید استاندارد فرانکفورت را پیاده کرد، نه آنهایی که در سطح استاندارد آفریقا کار کردند! من آن زمان به سرپرست کارگاه بنیاد گفتم از این کارتان خجالت نمی‌کشید؟! من اگر جای تو بودم اول به خانه‌ام می‌رفتم و ریشم را می‌تراشیدم. ریش نشانه مسلمانی است، اما این کار شما مسلمانی نیست، این تعهد و پایبندی به حقوق مردم و اموال مردمی نیست، حیف کردن بیت‌المال است.

■ **ترابران: همه به یاد دارند که روز افتتاح ترمینال چه اتفاقاتی رخ داد، از آن روز برایمان می‌گویید.**

■ پیش از آنکه ترمینال افتتاح شود من از شرح وضعیت گزارش دادم و گفتم تا ۴ ماه دیگر عملیاتی می‌شود. در آن ۴ ماه افرادی که به دنبال بستن فرودگاه بودند، برنامه‌ای طراحی کردند و آبروی مملکت را بردند. صبح روز افتتاح فرودگاه هواپیمای اماراتی آمد. آقایان که احساس خطر کرده بودند، باند فرودگاه را با لندکروز و... مسدود کرده بودند. هواپیمای اماراتی ۲-۳ دور در آسمان فرودگاه زد اما نتوانست بنشیند. من خودم در برج مراقبت فرودگاه بودم. رفتم خواهش و تمنا کردم. گفتم آبروی ملی‌مان می‌رود. آنقدر گفتم تا راضی شدند. باند را تخلیه کردند و هواپیما نشست. بعد هواپیما می‌خواست به سمت پارکینگ برود، متوجه شدیم که راهش را از جلو بسته‌اند. دوباره به التماس افتادیم. گفتیم هواپیما اماراتی است. آبروی‌مان در سطح بین‌المللی می‌رود. بعد از نیم‌ساعت خواهش و تمنا راه ورود به پارکینگ باز شد. ماجرا اینجا تمام نشد. بعد از این عده‌ای به در خروجی هواپیما چسبیدند و نگذاشتند مسافران پیاده شوند. و دوباره این من بودم و ۲۰ دقیقه دیگر خواهش و تمنا.

عصر همان روز هم، قرار بود یک فرود هواپیمای جمهوری اسلامی از دبی به تهران بیاید. هواپیما به فرودگاه که رسید یک فانتوم و یک میگ ۲۹ بالای سر این هواپیما رفتند. من در برج مراقبت بودم. خلبان با من تماس گرفت و گفت جنگنده‌ها به من اعلام کردند اگر ۳۰ ثانیه دیگر به پرواز ادامه دهی، شلیک می‌کنیم. چه کنم؟ به خلبان گفتم برود اصفهان و در فرودگاه آنجا فرود بیاید. دو هواپیمای نظامی هم تا اصفهان این هواپیما را اسکورت کردند.

■ **ترابران: در زمان استیضاح، باز هم ماجرای فرودگاه امام خمینی توسط نمایندگان مجلس مطرح شد...**

به هر حال، کار توسط شرکت‌های تحت پوشش بنیاد مستضعفان و جانبازان کجدار و مریز پیش می‌رفت تا اینکه من سال ۱۳۸۰ وارد وزارت راه و ترابری شدم. من از ابتدا هم می‌دانستم پیمانکارانی مثل بنیاد مستضعفان و قرارگاه خاتم نمی‌توانند فرودگاهی در استانداردهای اروپایی بسازند. با وجود اینکه قرار ما ساخت ترمینال‌ها با استاندارد اروپا و فرودگاه فرانکفورت بود، اما ترمینال اول که توسط بنیاد مستضعفان آماده شد، در حد و اندازه استانداردهای آفریقا بود؛ حتی در جزئی‌ترین مسائل هم کم‌کاری کردند.

تنها کاری که از دست من برآمد این بود که در دوره مسئولیت خودم تلاش کردم تاسیسات مانند نور و صوت و تجهیزات مکانیکی و برق و ... از بهترین کمپانی‌ها تامین شود. اگر سنگ کف ترمینال را ببینید و با فرانکفورت مقایسه کنید، در فرانکفورت فاصله بین دو تا سنگ به ضخامت یک مو است، اما اینجا ۵ میلی‌متر سربه‌سر فاصله می‌بینید که آن را با چسب پر کرده‌اند. همچنین کاشی‌های بی‌کیفیت و درجه دو در سرویس‌های بهداشتی استفاده شده است. یادم هست همان زمان در بازدید از سرویس بهداشتی فرودگاه دیدم که از کاشی درجه دو استفاده کرده بودند، عصبی شدم و به آن فرد گفتم تو حاضری در خانه خودت از این کاشی استفاده کنی که اینجا چنین کاری کردی؟

■ **ترابران: به یاد گلایه وزیر سابق راه (مرحوم رستم قاسمی) افتادم که می‌گفت وقتی از فرودگاه‌های کشورهای همسایه وارد فرودگاه امام می‌شویم، انگار از یک شهر بزرگ وارد روستا شده‌ایم و این در**



**من می‌دانستم که پیمانکارانی مثل بنیاد و قرارگاه خاتم نمی‌توانند فرودگاهی در سطح استانداردهای اروپایی بسازند. با وجود اینکه قرار ما ساخت ترمینال‌ها با استاندارد اروپا و فرودگاه فرانکفورت بود، اما ترمینال اول که توسط بنیاد آماده شد، در حد و اندازه استانداردهای آفریقا بود؛ حتی در جزئی‌ترین مسائل هم کم‌کاری کردند!**





**در سال‌های پایانی دهه ۶۰، برای ساخت فرودگاه مناقصه‌ای برگزار می‌شود و شرکت فرانسوی ADP برای طراحی فرودگاه و یک شرکتی داخلی به‌عنوان پیمانکار برنده پروژه می‌شوند، اما چندی بعد رئیس وقت بنیاد مستضعفان (آقای رفیق دوست) تصمیم می‌گیرد بنیاد را وارد ساخت این فرودگاه کند، پس شرکت ایرانی خلع ید شده و حتی از تسویه طلب آنها هم خودداری می‌شود**



فرماندهی کل قوا مبنی بر اینکه فرودگاه امام، یک فرودگاه غیرنظامی است با این کار مخالفت کردم. به همین دلیل در اصل با من اختلاف داشتند. علاوه بر آن، من خیلی مواقع شرکت در مناقصه‌ها را محدود کرده بودم، زیرا برای من واگذاری امور به بخش خصوصی واقعی مهم بود. به آنها گفته بودم که در شرایط مساوی در یک مناقصه کار را به بخش خصوصی واقعی می‌سپارم.

در عین حال من قصد لجبازی نداشتم و تمام توقعات منطقی سپاه را برآورده کردم، به همین دلیل روزی که قرار بود پرواز بنشیند و سپاه نمی‌گذاشت، فرمانده سپاه فرودگاه به فرماندهان مافوق خود گفته بود که من خجالت می‌کشم به وزیر نگاه کنم، زیرا هرچه خواستم و هرکاری که گفتم به‌خوبی انجام داده است، حالا من چطور بگویم فرودگاه را می‌بندم؟ اگر می‌خواهید چنین کاری کنید خودتان انجام دهید.

من برای نخستین بار در مصاحبه‌هایم می‌گویم که آن افراد با بستن فرودگاه وزن ژئوپلیتیک ایران را در منطقه سبک کردند و به حیثیت این مملکت لطمه زدند. آنها با این عملکردشان نخست حیثیت ایران را لگدمال کردند و بعد از آن باعث شدند که دومی به‌جای ایران هاب منطقه شده و درآمد چند میلیارد دلاری که قرار بود از فرودگاه امام در جایگاه هاب منطقه نصیب ایران شود، به جیب اماراتی‌ها سرازیر شد و حتی یک دلار آن هم به ایران نرسید. در حالی که خود ایکائو، ایران را به‌عنوان هاب کارشناسی و منطقه‌ای تشخیص داده بود.

این حرکت آنها موجب شد که در تفکر کشورهای دیگر ایران به‌عنوان

■ نمایندگان آن زمان تصمیم گرفته بودند روبه‌روی دولت، بایستند. در رأس آنها آقایان کوچک‌زاده، نادران، زاکانی و توکلی قرار داشتند و گفته بودند باید بینی این وزیر راه قلدر را به خاک بمالیم که خب توانستند و مالیندا! ماجرای فرودگاه را پیش آوردند و فرماندهی بستن فرودگاه را به‌عهده عده‌ای گذاشتند که از آنها اسمی نخواهم آورد. بعد که به هدفشان رسیدند فرودگاه دوباره راه افتاد و من هم خانه‌نشین شدم. پرونده‌ای برایم تشکیل دادند با ۵۰ تهمت و جرم و افترا. بعد از ۴ ماه بررسی به مرحوم هاشمی‌شاه‌رودی - رئیس وقت قوه قضائیه - گفتمد چیز دندان‌گیری در پرونده خرم نبود.

بعدها هم شورای عالی امنیت ملی اعلام کرد که وزارت راه هیچ‌گونه تخلفی از قانون نکرده است. کمیسیون سیاسی دفاعی دولت هم جلسه گذاشت و این امر را تایید کرد. آمدند به من گفتند که آبروی‌مان در رسانه‌های بین‌المللی رفته است. این را یک جوری جمع کن. به آنها گفتم ما چیزی پهن نکرده‌ایم که جمعش کنیم.

#### ■ ترابران: آن همه اختلاف و دعوا از کجا آب می‌خورد؟

■ ما ترمینال مسافری یک فرودگاه را پیش از ترمینال دومی آماده کرده بودیم و برای ترمینال ۲ هم با شرکت «تاو» قرارداد بستیم تا پیش از افتتاح فرودگاه دومی ترمینال جدید هم افتتاح شود، اما بنیاد مستضعفان می‌خواست پروژه فازهای دو، سه و چهار فرودگاه امام را نیز در اختیار بگیرد؛ از این رو مقاومت برابر سرمایه‌گذاری خارجی در اینجا شکل گرفت و هزینه‌های سنگینی را برای کشور به بار آورد.

بادم هست همان زمان که وزیر بودم به همراه آقای عارف بازدیدی از ترکیه داشتیم. من آقای عارف را به ترمینال آتاتورک بردم. ترمینالی که شرکت ترکیه‌ای - اتریشی تاو ساخته بود و استاندارد بالایی در حد فرودگاه فرانکفورت داشت. ایشان نیز دید و مذاکره ما با شرکت تاو آغاز شد. باید اشاره کنم فاز یک فرودگاه امام خمینی توسط بنیاد با بودجه‌ای در محدوده ۱۷۹ میلیون دلار ساخته شد، اما شرکت تاو برای توسعه فاز ۲ طی دو سال، رقم ۹۶ میلیون دلار را پیشنهاد داد که آن ماجراهای عجیب و غریب پیش آمد.

می‌گفتند این شرکت وابسته به موساد است. من به وزیر اطلاعات وقت نامه نوشتم و گفتم می‌گویند این شرکت اسرائیلی است، شما اعلام نظر کنید. ایشان مصاحبه کردند و گفتند اتفاقاً این شرکت نزدیک به حزب «اعتدال و توسعه» و اردوغان است؛ بعد بهانه‌های دیگر مطرح شد و ... اما حقیقت آن بود که آنها به دنبال زمین‌گیر کردن فرودگاه بودند، زیرا می‌خواستند در فرودگاه امام پایگاه نظامی بزنند، اما من براساس امریه



**نمایندگان مجلس آن زمان تصمیم گرفته بودند روبه‌روی دولت، بایستند. در رأس آنها آقایان کوچک‌زاده، نادران، زاکانی و توکلی قرار داشتند. پرونده‌ای برایم تشکیل شد با ۵۰ عنوان تهمت و افترا، اما بعد از ۴ ماه بررسی به مرحوم هاشمی‌شاه‌رودی رئیس وقت قوه قضائیه گفتند چیز دندان‌گیری در پرونده خرم نبود**



یک کشور امنیتی و نظامی نهادینه شود. در ذهن کشورهای دیگر، روابط امنیتی جای روابط بوروکراتیک را در ایران گرفته است. این موضوع در آن مقطع خوب نبود و هرچقدر ما تلاش کردیم که نشان دهیم نظامی و امنیتی نیستیم فایده نداشت.

تاثیر چنین رفتارهایی بسیار ماندگار است، مثلاً یک بار شخصاً شاهد بودم که در سرویس بهداشتی فرودگاه، یقه یکی را گرفته‌اند و به دنبال خود می‌کشند، متوجه شدم که آن شخص، وزیر فرهنگ کشور عمان است! بیش از یک ربع فقط از ایشان عذرخواهی می‌کردم، اما هنوز که هنوز است این حرکت از ذهن عمانی‌ها پاک نشده است.

**ترابران: در آن زمان چه برنامه‌هایی برای هاب شدن فرودگاه امام خمینی وجود داشت؟**

■ خوب به خاطر دارم که در آن زمان، وزیر نفت از من پرسید چطور می‌خواهید اینجا را هاب کنید؟ گفتم شما اگر همکاری کنید و سوخت هواپیماها را فقط لیتری ۱۰ سنت کمتر از دویی عرضه کنید، همه شرکت‌های هواپیمایی از این مسیر استفاده خواهند کرد. این موضوع را ما در حوزه سوخت کشتی تجربه کردیم. کشتی‌ها به دویی می‌رفتند و بعد با کشتی‌های کوچک‌تر ترانشیپمنت می‌شدند و به بندر شهیدرجایی و بندر امام می‌آمدند و به این ترتیب، هزینه ما به شدت بالا می‌رفت. در این رابطه تعرفه‌ها را بررسی کردیم و دیدیم عوارض وضع شده روی کشتی ۱۰ برابر دویی، اما عوارض روی کالاهای یک‌دهم دویی بود. طبیعتاً

شرکت‌های کشتیرانی همه به دویی می‌رفتند، بنابراین تعرفه عوارض به کشتی را ۱۰ درصد زیر دویی قرار دادیم و عوارض کالا را هم به ۱۰ درصد کمتر از آنها رساندیم و از این طریق جبران کردیم.

اما خب در نهایت چه شد؟ در مملکتی که نمی‌خواهد در مسیر توسعه گام بردارد، اگر اقدامی در راه توسعه انجام دهید، شما را مجازات می‌کنند. ما در بنادر این ساختار را اصلاح کردیم و بعد من و مدیرعامل سازمان بنادر را دادگاهی و ۶ میلیارد تومان جریمه کردند! ۶ ماه بعد دوباره ما را خواستند و به صورت زبانی تقدیر کردند و گفتند که درآمد بنادر در سال ۱۳۸۰، حدود ۴۶ میلیارد تومان بود و در سال ۱۳۸۳ به ۵۴۰ میلیارد تومان رسیده است.

در آخر هم فهمیدند که تخلفی صورت نگرفته است و من به‌عنوان وزیر از اختیارات وزارتتی خود استفاده و اقدامی اصلاحی انجام داده بودم. آنها متوجه شدند که یک وزارتخانه دیگر علیه ما جوسازی کرده است. می‌خواهم بگویم در مملکت ما ابر و باد و مه و خورشید و فلک در کارند تا تو نانی به کف نیاری و به دقت نخوری یا با تدقیق و حساب‌و‌کتاب آن را تبدیل به توسعه نکنی.

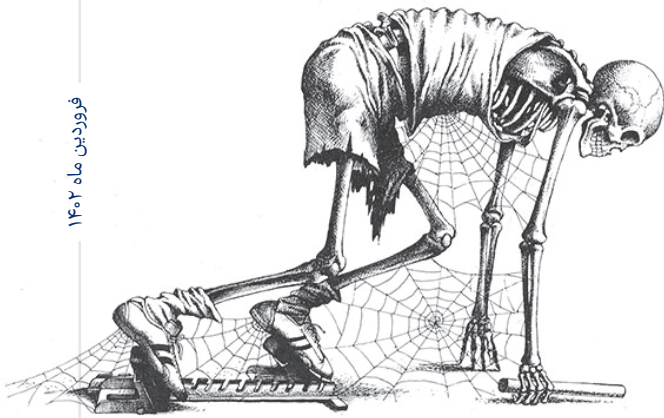
**■ ترابران: شما چه اقداماتی انجام دادید که توانستید پس از چندین سال تاخیر و تعلل، ترمینال یک فرودگاه را ظرف ۲ تا ۳ سال به بهره‌برداری برسانید؟**

■ اول باید بگویم که دولت آن زمان روی ۵ پروژه بسیار حساس بود. همان ابتدای کار هم آقای خاتمی تکلیف مرا روشن کرد و گفت در حوزه شما، ۵ پروژه عظیم شامل فرودگاه امام، پل میان‌گذر ارومیه، آزادراه تهران - شمال، راه‌آهن بافق - مشهد و راه‌آهن سریع‌السیرو وجود دارد که آبروی کشور است؛ پس اینها را تمام کن. من هم همه تلاش خود را کردم تا بتوانم این کارها را انجام دهم. من فقط یک عدد و رقم می‌گویم که ببینید در فرودگاه امام در زمان وزارت من چه حرکتی شده است. در سال ۱۳۸۰، فرودگاه امام حدود ۷ میلیارد تومان بودجه داشت. وقتی که برای بازدید به فرودگاه رفتیم و آنجا نشستیم، من به مجری طرح گفتم که چقدر پول می‌خواهید تا فرودگاه را راه بیندازید؟ گفت که ۷ میلیارد بدهید، سه‌ماهه راه می‌اندازم.

گفتم که بنویسید «بسمه‌تعالی»، بعد از بازدید احمد خرم، وزیر راه و ترابری گفت که تکمیل ترمینال یک فرودگاه امام ۱۵۰ میلیارد تومان پول می‌خواهد، ساخت آن هم حداقل هم ۳ سال طول می‌کشد. «مجری طرح گفت که شما ما را دست‌کم گرفتید؟ گفتم خیر، شما کار را دست‌کم گرفتید. فردا به دفتر من بیایید. آمد و ۷ میلیارد تومان را نوشتم

**دو سال پس از تصمیم‌گیری برای ساخت هاب  
فرودگاهی در ایران، ۵۰۰ نفر برای اداره فرودگاه  
امام‌گزینش شدند که از سال ۱۳۴۹ تا ۱۳۷۹  
خدمت می‌کردند؛ یعنی وقتی من سال ۱۳۸۰ به  
وزارت راه رفتم، همگی آنها یک سال بود که  
بازنشست شده بودند. همین موضوع به تنهایی  
نشان می‌دهد که ما چقدر تعلل کردیم**

۲۲



منظور، یک هفته بعد از تنظیم بودجه و قبل از ارسال آن به مجلس، با ایشان صحبت کردم و گفتند که نداریم مگر اینکه اوراق مشارکت منتشر کنیم. به هر حال، آنقدر پافشاری کردم که نهایتاً این ۵۰ میلیارد تامین و به این صورت ۲۵۰ میلیارد تومان به بودجه اضافه شد!

جالب این است که بودجه عمرانی هر سال ۱۰ درصد یعنی ۳۰ میلیارد تومان افزایش پیدا می‌کرد، اما با این ترفند ۲۵۰ میلیارد تومان به آن اضافه شد. از طرف دیگر، بازپرداخت اوراق مشارکت در تعهد دولت بود، اما من سه ماه بعد به ستاری فر نامه نوشتم که اوراق مشارکت را فروختیم، پولش را گرفتیم، در بخش هزینه کردیم، اما قادر به بازپرداخت نیستیم، آن را در تعهد دولت ببرید. او هم همین کار را کرد. در نهایت ۲۵۰ میلیارد تومان به علاوه ۳۲۳ میلیارد تومان بودجه سالانه، پایه اعتبار بودجه برای سال بعد شد که همراه با افزایش ۱۰

و به ایشان دادم، ۱۵ روز بعد گفت ۱۵ میلیارد تومان دیگر می‌خواهم و باز دادم. ۳۰ روز بعد گفت ۴۵ میلیارد تومان دیگر می‌خواهم، گفتم بنویس و نوشت. نشان به آن نشان ۱۵۰ میلیارد تومان پول دادیم و ۱۵ میلیارد هم بدهکار شدیم. یعنی ۱۶۵ میلیارد تومان خرج شد. در واقع اگر به سالی ۷ میلیارد تومان می‌خواستیم اکتفا کنیم ۲۱ سال دیگر طول می‌کشید، اما ما این کار را ۲ ساله به پایان رساندیم.

برای قرارداد ترمینال یک معادل ریالی ۱۷۹ میلیون دلار پرداخت کردیم، در حالی که پس از آن ترمینال ۲ را ۲ ساله آن هم با استاندارد فرودگاه فرانکفورت به مبلغ ۹۶ میلیون دلار (۷۶ میلیون دلار ارزان‌تر از ترمینال یک) با شرکت تاو قرارداد بستیم؛ آن هم به این شکل که آنها خودشان به صورت واقعی سرمایه‌گذاری کنند و ۹ سال از طریق خدمات هندلینگ، سرمایه‌گذاری خود را مستهلک کنند. قرارداد فاز ۳ و ۴ را هم ۱/۵ میلیارد دلار مذاکره کردیم، اما به انعقاد قرارداد نرسیدیم. الان اگر کسی با ۲۵ میلیارد دلار بسازد من به او جایزه می‌دهم.

■ **ترابران: چطور در آن زمان توانستید ۱۵۰ میلیارد تومان اعتبار تامین کنید؟ کار بسیار سختی بوده است.**

■ به هر قیمتی بود، پول آن را جور کردم. من با آقای ستاری فر، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت برای افزایش اعتبارات این بخش مذاکره کردم. ایشان هم پذیرفت و ۱۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت با تعهد بازپرداخت از درآمدهای خودمان به ما داد. می‌دانستم که ۱۰۰ میلیارد تومان دیگر هم نیاز داریم، بنابراین در نظر داشتیم که این ۱۰۰ میلیارد را از مجلس و سازمان برنامه‌بودجه - هر کدام به میزان ۵۰ میلیارد تومان - بگیریم.

برای گرفتن پول از مجلس با علم به شرایط وخیم وضع ارزی مملکت، به کمیسیون عمران پیشنهاد کردم که یک میلیارد دلار به بخش اختصاص بدهند. می‌دانستم که مخالفت می‌کنند و پول را نمی‌دهند، بنابراین در ادامه، درخواست یک اعتبار ۵۰ میلیارد تومانی هم کردم. هر دو درخواست به کمیسیون تلفیق رفت و در کمیسیون ابتدا با یک میلیارد دلار مخالفت شد. من هم به ظاهر عصبانی و ناراحت شدم. بعد نوبت به ۵۰ میلیارد تومان رسید که با آن هم مخالف بودند، اما یکی از نمایندگان موثر عضو کمیسیون گفت که یک میلیارد دلار را رد کردیم، اگر این را هم رد کنیم، شرایط بدی به وجود خواهد آمد، بنابراین ۵۰ میلیارد تومان را تصویب کردند.

حالا مانده بود ۵۰ میلیارد تومانی که قرار بود آقای ستاری فر، رئیس سازمان برنامه‌بودجه وقت با پرداخت آن موافقت کند. به همین

■ آن زمان نگاه دولتی به اقتصاد وجود داشت، بنابراین دنبال این بودند که از بخش خصوصی گرفته و به بنیاد داده شود که اگر سودی دارد نصیب دولت و حاکمیت شود نه بخش خصوصی.

من هم آن زمان در وزارتخانه نبودم، اگر بودم، مقابل آنها می‌ایستادم. هر طور بستجید بی‌معناست که مناقصه برگزار شود، پیمانکار برنده شود و قرارداد ببندد، کار انجام بدهد و صورت وضعیت عرضه کند و بدون انجام تخلف آن هم با وجود کیفیت کار بهتر نسبت به بنیاد عذر آن را بخواهند و آن را خلع ید کنند و کار را بگیرند. بعد هم طلب پیمانکار را ندهند. اینها در حکومت‌داری تازگی دارد.

■ **ترابران: شیوه عملکرد ما ایرانی‌ها چه ایرادی دارد که پروژه‌های عمرانی بسیار زمان‌بر می‌شوند؟ چرا یک فرودگاه مانند فرودگاه امام، اتوبانی مانند تهران-شمال یا یک راه‌آهن هزار کیلومتری که ۹۵۰ کیلومتر بندرعباس را به سرخس و آسیای میانه نزدیک می‌کند، این قدر دچار وقفه و کندی می‌شوند؟**

■ من هیچ‌چیز نمی‌توانم بگویم جز این‌که از روز اول انقلاب این مملکت دچار سوءمدیریت شد و یک عده آدمی که الفبای کار اجرایی را نمی‌شناختند، مدیر شدند و آسیب جدی به مملکت وارد کردند. البته این ایراد به قبل از انقلاب هم برمی‌گردد، آنها هم مقصر هستند، اما ما بیشتر تقصیر داریم.

موضوع مهم دیگر از دیدگاه علمای اهل فن، نداشتن برآورد زمانی و هزینه‌ای دقیق از پروژه است. بنابراین این پرسش مطرح می‌شود که چرا فرودگاه امام با وجود اینکه مشاور خوب و برجسته‌ای مانند ADP فرانسه داشت، برآورد دقیقی در این خصوص نداشت یا اگر ADP برآورد کرده بود، چرا مدیران با دقت آن را پیگیری نکردند؟ باید بگویم که مصوبه‌های بودجه‌ای فرودگاه امام از همان ابتدا تقریباً یک‌ششم یا یک‌هفتم نیاز سالانه بوده است؛ یعنی مدیریت راه و ترابری از همان سال ۱۳۴۷ که ساخت این فرودگاه مطرح شد، قرارشان این نبود که یک برنامه زمانی داشته باشند و بگویند مثلاً این پروژه باید ۲، ۳ یا ۵ ساله تمام شود. این در حالی است که پروژه‌ها باید طبق برنامه‌ریزی بتوانند زمان را مدیریت و حتی کوتاه کنند.

یک مدیر کاردان باید لجام اسب زمان در اختیارش باشد و مقهور آن نشود. من این پروژه را تحویل گرفتم، یک ضرب‌الاجل مشخص کردم و گفتم باید ۲ ساله افتتاح شود.

مشکل اینجاست که ما خودمان را دانای همه علوم و توانای انجام هر کاری می‌دانیم، اما آمریکایی‌ها وقتی می‌بینند که زمینس آلمان قطارهای

درصدی سالانه، باعث شد اعتبار مناسبی به بخش تزریق و پروژه‌هایی مانند فرودگاه امام، پل میان‌گذر ارومیه، قطار سریع‌السیر اصفهان و آزادراه تهران - شمال کلید بخورد.

با همین پول‌ها نخستین دستگاه‌های حفاری تونل (TBM) را برای حفر تونل‌های مترو از آلمان خریدیم و آوردیم، اما آقای رئیسی که آن زمان رئیس سازمان بازرسی کل کشور بود، جلوی ترخیص آن را گرفت و دلیل آن را برگزار نکردن مناقصه و خرید از یک کمپانی اعلام کرد. این در حالی بود که آن دستگاه‌ها را فقط یک کمپانی می‌ساخت و سازنده دوم وجود نداشت که ما بخواهیم مناقصه برگزار کنیم. باز هم با لجابت نگذاشتند ۵ دستگاه دیگر بیاید. به همین دلیل در اتوبان تهران-شمال یک تاخیر جدی ایجاد شد. این در صورتی است که ما پول آن را فراهم کرده بودیم.

در همین ماجرای «تاو» هم ما برای ساخت ترمینال ۲ فرودگاه امام، هنوز قرارداد سرمایه‌گذاری کاملاً منعقد نشده بود که آنها ۱۷ میلیون دلار تجهیزات خریداری شده از اروپا و آمریکا را به کشور وارد کردند، اما مصادره شد. آنها هم در دادگاه لاهه شکایت کردند و ۳ برابر یعنی اصل پول و غرامتش را گرفتند. پس متوجه می‌شوید که چه لطمه‌ای به مملکت خورد و میلیاردها دلار بابت این موضوع ضرر دادیم.

■ **ترابران: در آن برهه زمانی، با توجه به بی‌تجربگی بنیاد در حوزه پیمانکاری، آیا نمی‌شد مانع ورود بنیاد به این پروژه شد؟**

»

**فاز یک فرودگاه امام توسط بنیاد با بودجه‌ای حدود ۱۷۹ میلیون دلار ساخته شد، در حالی که شرکت تاو برای توسعه فاز ۲ طی دو سال، رقم ۹۶ میلیون دلار را پیشنهاد داد و بلافاصله هم ۱۷ میلیون دلار تجهیزات از اروپا و آمریکا را به کشور وارد کردند که بعداً مصادره شد. آنها هم در دادگاه لاهه شکایت کردند و سه برابر یعنی اصل پول و غرامتش را گرفتند**

«





## د

**در دوره وزارت من، نخستین دستگاه‌های حفاری تونل (TBM) را برای حفر تونل‌های مترو از آلمان خریداری کردیم، اما آقای رئیسی که آن زمان رئیس سازمان بازرسی گل کشور بود، به بهانه عدم برگزاری مناقصه، جلوی ترخیص آن را گرفت، در حالی که آن دستگاه‌ها را فقط یک کمپانی می‌ساخت. بعدها نیز با لجاجت نگذاشتند ۵ دستگاه دیگر بیاید**

## ع

عقل بیایند و به اقدامات منطقی، اصولی، فنی و اجرایی که برای توسعه مملکت لازم است، بپردازند.

**ترابران: این اقدامات چه چیزهایی هستند؟ حداقل در بحث حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه امام.**

■ من بعید می‌دانم فرودگاه امام دیگر بتواند جایگاه هاب منطقه را به دست آورد. این خوب است که یک فرودگاه با ظرفیت ۵۰، ۶۰ میلیون مسافر داشته باشیم، ولی بیشتر به درد تزیین مملکت می‌خورد. ما هم در فرودگاه و هم در بندر هاب بودن را از دست دادیم. حتی زیرساخت‌های استقرار صنایع سنگین در سواحل خلیج فارس و دریای عمان را هم مهیا نکردیم؛ در صورتی که براساس طرح آمایش سرزمین که سال ۵۳ توسط شرکت مشاور ستیران فرانسه آماده شد، قرار بود در افق طرح یعنی سال ۷۸ حدود ۲۵ میلیون نفر جمعیت در سواحل استقرار پیدا کنند.

هنوز هم این طرح زنده است. باید با گذشته غلط وداع کرد. تا حرکت‌های غلط و یا به لحاظ دانش و تکنولوژی عقب‌افتاده و فرتوت را در هم نکوبیم، دانش و تکنولوژی نو سر بر نمی‌آورد. مملکت در دانش و تکنولوژی کهنه به پیروی زودرس می‌رسد و ملت باید فشار سنگینی را تحمل کند. حرکت در این زمینه نیازمند نگرش درست و تصمیم شجاعانه است. خانواده، شرکت و کشوری که ترسوها بر آن حاکم باشند، روی توسعه را نخواهد دید. باید شجاعانه تصمیم گرفت و به آنچه مصلحت مردم است، عمل کرد. ■

مترو را بهتر از خودشان می‌سازد، از زمینس می‌خرند. من نمی‌گویم به مشاور ایرانی پروژه ندهیم، بلکه می‌گویم باید مشاور خارجی بیاوریم و در کنار آن مشاوران ایرانی را به‌عنوان همکار تعریف کنیم تا آموزش ببینند. ما در دو طرح پروژه قطار سریع‌السیر تهران - اصفهان و پل میان‌گذر ارومیه این روند را پیش رفتیم. پل میان‌گذر ارومیه را اجرا کردیم، اما قطار سریع‌السیر اصفهان - تهران را آقای احمدی‌نژاد هوا کرد، در حالی که هیچ اعتباری نمی‌خواست و سرمایه‌گذار هم اروپایی بود.

**ترابران: شما عامل آسیب‌پذیری حمل‌ونقل هوایی ایران و کاهش کارایی فرودگاه امام را در چه چیزی می‌بیند؟**

■ من سه عامل اصلی را در شرایط بحرانی فعلی دخیل می‌دانم. اول سوءمدیریت، ما مدیریت کار را بلد نیستیم، تواضع هم نداریم که از دیگران استفاده کنیم. متأسفانه دچار غرور کاذب هم هستیم. این یکی از موضوعات است که هنوز هم مملکت را زجر می‌دهد. دوم فساد است. همه جای سیستم فاسد است و آدم سالم در این سیستم منزوی است. سوم روابط خارجی و بین‌الملل است. ما بلد نیستیم با دنیا حرف بزنیم، گویا لال هستیم. ما به این سه تا امر حیاتی بی‌توجه بودیم و از این طریق آسیب جدی دیده‌ایم.

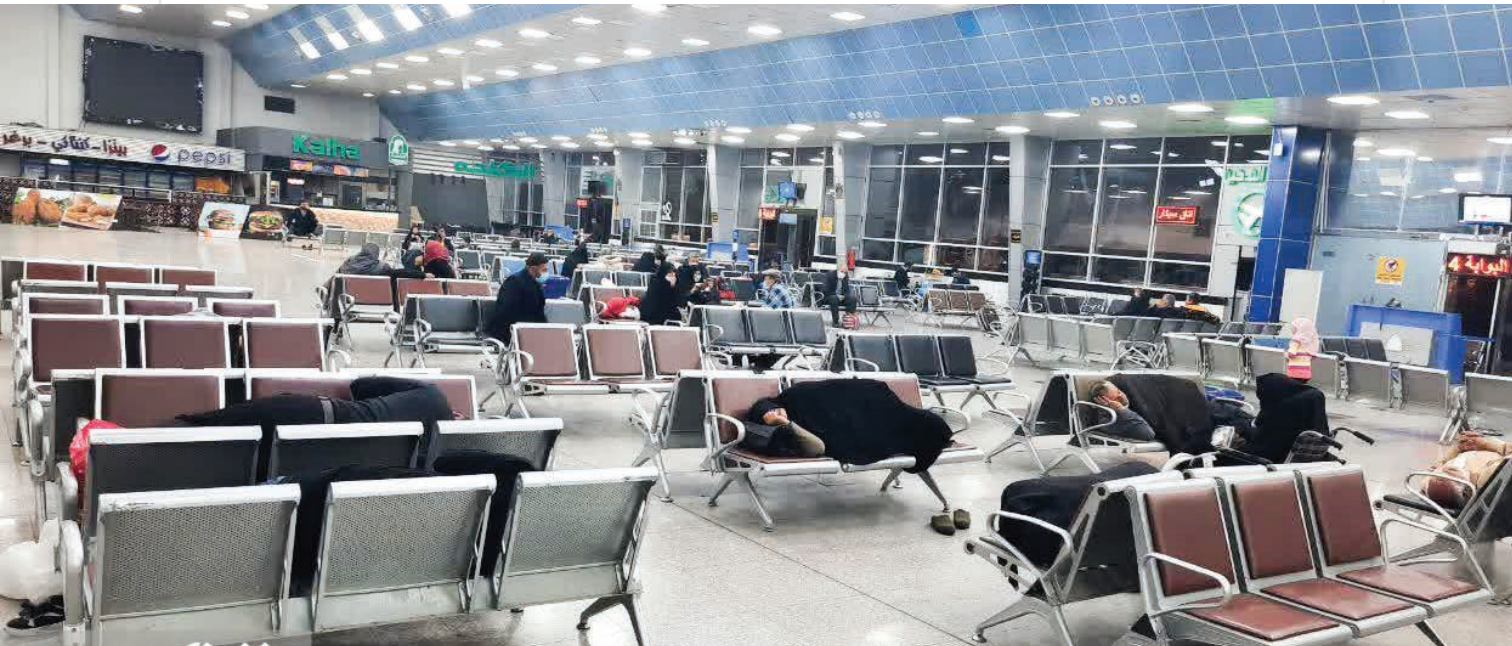
وقتی هاب حمل‌ونقل هوایی از تهران منتقل شده و بخشی از آن به دوی و بخشی هم به استانبول می‌رود، هرچه درآمد ترانزیت هست به آنجا سرازیر می‌شود و ما بی‌بهره می‌شویم. پس در این شرایط ما می‌مانیم و نفت. به گمانم خداوند نظر لطف به ایران داشته که اکنون دومین منابع نفت و گاز دنیا را در اختیار داریم. او آگاه بوده که ما بی‌عرضه هستیم و نمی‌توانیم پول در آوریم، این منابع را داده که از گرسنگی از بین نرویم.

ملتی که نخبه‌کشی می‌کند به سرمنزل مقصود نمی‌رسد. به دست این مردم قائم‌مقام تبعید و کشته شد، امیرکبیر ساقط و رگش زده شد و مصدق سرنگون شد. ما قدر نخبگانمان را نمی‌دانیم. من می‌گویم اگر این منابع و معادن را نداشتیم، عرضه این را نداشتیم که مملکت را اداره کنیم. روحیه ملت ایران روحیه‌ای است که اگر آن را فقیر نگه دارید، دیگر فکر مسائل سیاسی نمی‌افتد و صبح تا شب خودش، همسر و فرزندش دنبال یک لقمه نان می‌دوند. ما را به دنبال یک لقمه نان دونده کرده‌اند.

در نهایت باید بگویم که ما تعلل‌هایی کردیم که جبران آن مقدور نیست و هزینه‌های سنگینی را باید پرداخت کنیم تا بتوانیم فقط «بخشی» از خسارت‌های وارد شده را جبران کنیم. من امیدوارم مدیران جامعه سر

رعایت حقوق مسافران هواپیما؛ از واقعیت تا توهم

## تجارت مرئی، حقوق نامرئی



گزارش از  
سیما ذوکایی نعمتی

اولین دستورالعمل حمایتی مسافران طبق مفاد ۵ قانون هواپیمایی کشوری و ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو در خرداد سال ۵۴ به تصویب مجلس رسید و براساس آن شرکت‌های هواپیمایی ملزم به رعایت حقوق مسافر و تامین رضایت آن‌ها شدند. این آیین‌نامه که از سال ۵۴ تاکنون بارها ویرایش شده، برای آخرین بار در آذرماه سال جاری به‌روزرسانی و در آن، قوانین مربوط به ضوابط صدور بلیت، ممانعت از سفر، عدم تبعیض، تاخیر پرواز، شفاف‌سازی نرخ بلیت و ... ذکر شد؛ اما اخبار تاخیرها و مشکلات مسافران این بخش، گواه نادیده‌گرفتن این آیین‌نامه توسط بسیاری از ایرلاین‌ها است و شاید به تعبیر رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافری و جهانگردی ایران، حقوق مسافر در ایران بیشتر شبیه طنز باشد تا واقعیت...

در جهان امروز، شرکت‌های هواپیمایی مدت‌هاست که از مرز قوانین و حقوق مسافر عبور کرده و در حال حاضر کسب‌وکار خود را بر مبنای جلب رضایت و وفاداری مشتری بناگذاشته‌اند تا سهم بازار خود را حفظ کنند، اما در ایران هنوز اندر خم رعایت حقوق بدیهی و اولیه مسافران هستیم، این در حالی است که یکی از کارشناسان این حوزه می‌گوید: «به قدری حقوق مسافران در ایران نادیده گرفته شده که امروز حتی سطح توقع مسافران هم بسیار پایین آمده است.» در ادامه، گفت‌وگوی ترابریان با دو کارشناس فعال در این حوزه را می‌خوانید.



**رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران: واقعیت این است که ما در ایران اصلاً توجهی به حقوق مسافر نداریم. در ایران رعایت این قسم موارد نشانه ضعف تلقی می‌شود و منافع بسیاری را به خطر می‌اندازد**



قدری پیچیده است که گاهی مسافران برای شکایت و دریافت خسارت باید در پیچ و خم بوروکراسی اداری، برای دریافت یک خسارت ۲ میلیون تومانی بیش از ۱۰ میلیون هزینه کنند که این امر به‌جز اتلاف هزینه و زمان در راهروهای دادگستری عملاً منفعتی برایشان ندارد؛ بنابراین شکایت کردن با شرایط موجود معقول نیست و معمولاً مسافر از حق خود می‌گذرد.

او با تأکید بر ورود نهادهای ناظر به اجرای درست آیین‌نامه حقوق مسافر توسط شرکت‌های هواپیمایی می‌گوید: «نهادهای ناظر باید قانون و فرآیندی تعریف کنند که اگر به هر دلیلی پرواز کنسل شد یا تاخیری داشت که منجر به وارد آمدن ضرر و زیان به مسافر شد، شرکت هواپیمایی موظف به پرداخت خسارت و استرداد وجه مسافر باشد و این فرآیند به قدری تسهیل شود که مسافر برای درخواست وجه خود، نیاز به طی کردن پیچ و خم اداری نداشته باشد.»

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران درباره رعایت حق مسافران در بسیاری از کشورهای خارجی، عنوان می‌کند: «برای مثال در بیشتر کشورها اگر به هر دلیلی پرواز ۲ ساعت و یا بیشتر تاخیر داشته باشد، علاوه بر پذیرایی کامل و تامین محل اسکان مناسب برای استراحت مسافران، اگر مسافر درخواست خسارت کند، شرکت هواپیمایی ملزم به پرداخت است، به‌ویژه اگر سفر آن شخص، کاری بوده باشد.»

رفیعی در ادامه با اشاره به اتفاقات اربعین سال ۱۴۰۱، اذعان می‌کند:

حرمت‌اله رفیعی، رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران در پاسخ به سوال خبرنگار ما مبنی بر اینکه آیا حقوق مسافر در ایران به رسمیت شناخته می‌شود یا خیر، می‌گوید: «مگر مسافر حقوقی دارد که کسی رعایت کند یا خیر؟ مگر بناست که حقوق مسافر را کسی رعایت کند یا به رسمیت بشناسد؟! جدا از شوخی، واقعیت این است که ما در ایران اصلاً به حقوق مسافر توجه نداریم. در ایران، رعایت این قسم موارد نشانه ضعف تلقی می‌شود و منافع بسیاری را به خطر می‌اندازد...»

او ادامه می‌دهد: «ما این موضوع را به رئیس سازمان هواپیمایی کشوری هم منتقل کردیم که هرچند آیین‌نامه حقوق مسافری به‌روز و ابلاغ شده، اما با توجه به نبود نظارت کافی و قوانین متقن در این زمینه، بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی از رعایت موارد آن سرپاز می‌زنند؛ برای مثال اگر به هر دلیلی مسافر بعد از بسته شدن کانتنر به فرودگاه برسد، ۱۰۰ درصد هزینه بلیت، سوخت شده و با توجه به سایر موارد موردنیاز در سفر، اعم از هتل و ... باید جریمه زیادی را متحمل شود، اما به‌کررات شاهد کنسلی یا تاخیر در پروازها بوده‌ایم که حتی یک ریال خسارت برای جبران پرداخت نمی‌شود و فقط اصل پول مسترد می‌شود که آنهم گاهی نیاز به پیگیری و زمان بسیار زیاد دارد.»

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی ایران، تصریح می‌کند: «معمولاً بیش از ۵۰ درصد مسافران برای سفر کاری یا ماموریتی برنامه‌ریزی می‌کنند و اگر از پرواز جا بمانند یا پرواز باطل شود، شاید برای کارمندان دولتی اهمیتی نداشته باشد (چراکه نه فقط هزینه پرواز، بلکه حق ماموریت هم دریافت می‌کنند که البته در نهایت از جیب مردم پرداخت می‌شود) اما در مورد مسافران عادی هیچ جبرانی برای خسارت ناشی از تاخیر وجود ندارد.»

او در ادامه با اشاره به سابقه طولانی تدوین آیین‌نامه حقوق مسافران هوایی، اذعان می‌کند: «هرچند که ظاهر امر نشان از نظارت سازمان هواپیمایی کشوری بر رعایت آن را دارد، اما در واقعیت این سازمان اجازه حمایت و دخالتی برای دفاع از حقوق مسافر و یا پیگیری خسارت و ضرر مسافر از آژانس‌های هواپیمایی را ندارد و اگر چنین کاری انجام دهد، مرتکب تخلف شده است. در واقع، با توجه به قوانین موجود در حوزه حقوق مسافر، نهاد ناظر بر اعمال حقوق مسافر در حوزه نرخ‌گذاری شرکت‌های هوایی، سازمان حمایت از مصرف‌کننده و نهاد ناظر برای جریمه و دریافت خسارت از شرکت، سازمان تعزیرات حکومتی دولت است.»

به گفته او، قوانین حقوق مسافری در زمینه خسارت و ضرر و زیان به

### ◀ فقدان مشتری‌مداری، ناشی از فزونی تقاضا بر عرضه است

مازیار شهمیری، یکی دیگر از اعضای هیئت‌مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی ایران، حقوق مسافر را دارای دو جنبه قانونی و مشتری‌مداری می‌داند و می‌گوید: «در ایران برای تعریف حقوق مسافر به قوانین یاتا که سال‌های دور تعریف شده، استناد می‌شود که تنها مرجع این حوزه محسوب می‌شود، اما در این قوانین مسائل کلی اعم از خراب شدن هواپیما، بد بودن هوا، تاخیرهای طولانی و ... عنوان شده و مسائل جزئی حقوق مسافران ذکر نشده است.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن دفاتر مسافرتی می‌افزاید: «قوانین و شرایطی در بلیت هر یک از شرکت‌های هواپیمایی درج شده که لزوماً همیشه مطابق با قوانین یاتا نیست و بیشتر براساس سلیقه خود ایرلاین‌ها تدوین شده، اما با توجه به خلاء موجود و نبود تعریف مستقلی در حوزه قوانین حقوق مسافر، مقررات یاتا به‌عنوان مرجع این حقوق و وظایف معرفی شده‌اند.»

او در پاسخ به سوال خبرنگار ترابران مبنی بر اینکه آیا در ایران حقوق مسافر رعایت می‌شود یا خیر، اذعان می‌کند: «قبل از پاسخ به این سوال، باید بدانیم که این حقوق از چه مرجعی مطالعه و مورد استناد است؛ با توجه به اینکه یاتا مرجع ما در این حوزه است باید بگویم که قوانین یاتا تعاریف مشخصی دارد که بیشترین موارد آن مربوط به این است که اگر به هر دلیل پرواز کنسل شد و یا تاخیر داشت، وظایف شرکت هواپیمایی در قبال مسافر چیست؛ به عبارت دیگر در این قانون شرکت هواپیمایی فقط وظیفه استرداد پول مسافر را دارد.»

شهمیری ادامه می‌دهد: «در قوانین یاتا برای مسافری که وسط راه باشد یعنی فردی که باید با دو یا چند پرواز به مقصد برسد و وسط راه پرواز کنسل شود، شرکت هواپیمایی موظف است علاوه بر پرداخت هزینه، پذیرایی و اسکان، مبلغ اضافه‌ای هم بابت معطلی پرداخت کند.»

او با بیان اینکه در بسیاری از کشورها مدل‌هایی از بیمه برای جبران خسارت مسافران در پکیج مسافرتی اعم از پرواز، هتل و سایر موارد تعریف شده، می‌افزاید: «باتوجه به اینکه شرکت‌های هواپیمایی فقط هزینه بلیت را تقبل می‌کنند، گاهی مسافران به دلیل تاخیر یا کنسلی پرواز از مسافرت جا مانده و علاوه بر بلیت هواپیما، به لحاظ رزرو هتل و ... هم متحمل زیان می‌شوند که در این موارد به کمک بعضی از پوشش‌های بیمه‌ای، خسارت کامل به مسافران پرداخت می‌شود.»

مدیرعامل آژانس هواپیمایی امیترا تصریح می‌کند: «یکی از نقایص اصلی حقوق مسافر در کشور ما این است که شرکت‌های هواپیمایی به دلیل بالا بودن تقاضا نسبت به عرضه، تعهدی برای پاسخگویی و



**حرمت‌اله رفیعی: سازمان هواپیمایی اجازه دخالت برای دفاع از حقوق مسافر و یا پیگیری خسارت و ضرر مسافر از آژانس‌های هواپیمایی را ندارد، چون با توجه به قوانین موجود، نهاد ناظر بر اعمال حقوق مسافر در حوزه نرخ‌گذاری، سازمان حمایت از مصرف‌کننده و نهاد ناظر برای جریمه و دریافت خسارت از شرکت، سازمان تعزیرات حکومتی دولت است**



«در ایام اربعین عنوان شده بود که اگر مسافر به هر دلیلی پرواز را کنسل کند، ایرلاین موظف به بازگشت وجه بلیط است؛ اما با گذشت بیش از ۵ ماه از این ایام هنوز مبلغ بلیط بسیاری از مسافران که طبق ضوابط ایرلاین، پرواز خود را کنسل کرده‌اند، با وجود پیگیری‌های فراوان هنوز استرداد نشده است.»

او معتقد است: «متأسفانه با توجه به کمبود ناوگان هوایی کشور، در بیشتر مواقع نهادهای ناظر سعی در چشم‌پوشی و اغماض نسبت به تخلفات شرکت‌های هواپیمایی دارند، البته بنده فضاوتی درباره درستی یا نادرستی اقدامات این چینی در موقعیت کنونی ندارم، اما مسلم است که تخلفات نباید منجر به ضایع شدن حقوق مسافران شود.»

رفیعی ضمن اظهار امیدواری از اقدامات انجام شده طی ماه‌های اخیر در حوزه حقوق مسافر، یادآور می‌شود: «هرچند که برخی از رسیدگی‌ها به تخلفات شرکت‌های هواپیمایی در ماه‌های اخیر رسانه‌ای شده، اما هنوز به دلیل زیاده‌تر بودن تقاضا نسبت به عرضه، ایرلاین‌های ایرانی، بسیاری از حقوق تعریف شده مسافران را نادیده می‌گیرند و نهادهای ناظر هم به همین دلیل کمبود ناوگان و افزایش تقاضا نسبت به عرضه، معمولاً چشم‌پوشی می‌کنند.»

به گفته وی، داشتن یک آیین‌نامه خوب لزوماً به معنای رعایت قانون نیست، مهم آن است که جلوی شانه‌خالی کردن شرکت‌های هوایی از اجرای آیین‌نامه حقوق مسافر را بگیرند.



**عضو هیئت مدیره انجمن دفاتر خدمات مسافرت**

**هوایی ایران: در بسیاری از کشورها، مدل هایی**

**از پوشش بیمه ای برای جبران خسارت مسافران**

**در پکیج مسافرتی اعم از پرواز، هتل و سایر**

**موارد تعریف شده است و شرکت های هواپیمایی**

**فقط هزینه بلیت را تقبل می کنند**



یا جلب رضایت مشتری ندارند، اما همه شرکت های هواپیمایی در دنیا همواره برای حفظ مشتری درصدد جلب رضایت هستند و برای تحقق این امر، برنامه هایی را برای جبران ضرر اعم از جایگزین کردن هواپیما، ارائه خدمات بیشتر و یا اختصاص بلیط مجانی و ... پیش بینی می کنند تا مشتری وفادار بماند، در حالی که در ایران تقریباً هیچ یک از شرکت ها به این مسائل اهمیتی نمی دهند.»

او معتقد است که قوانین حوزه مسافری، مشتری مداری و جلب رضایت مشتری و همچنین تعریف مدل های بیمه ای، روش های مختلفی برای حفظ حقوق مسافری است که هریک از آنها جنبه های مختلفی دارد. شهمیری در ادامه توضیح می دهد: «قوانین در این حوزه کاملاً مشخص و غیرقابل تغییر است که جای بحث ندارد، اما مشتری مداری برای حفظ مشتری و جلب رضایت مشتری روش های بسیار متفاوتی دارد که در دنیا جز مسائل مهم و اولویت دار حقوق مسافری است، اما در ایران ابداً به آن توجه نمی شود.»

**خدمات قابل ارائه توسط شرکت های هواپیمایی در زمان تاخیر پروازها براساس آخرین ویرایش آیین نامه حقوق مسافر**

نوع پرواز	تاخیرات	اقدامات و خدمات قابل ارائه در زمان تاخیر پروازها
پرواز داخلی	کمتر از ۲ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول (ارائه این پذیرایی مشروط به داشتن زمان کافی)
	بین ۲ ساعت تا ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی مناسب: حداقل نوع اول یا پذیرایی نوع دوم انتخاب مسافر از یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت استرداد وجه بلیت ظرف مدت ۴۸ ساعت و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت
پرواز خارجی	بیشتر از ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی مناسب نوع اول و دوم انتخاب مسافر از یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۱ برابر قیمت بلیت
	کمتر از ۳ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول (ارائه این پذیرایی مشروط به داشتن زمان کافی)
	بین ۳ ساعت تا ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول و دوم ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت پایه بلیت
	بیشتر از ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول و دوم انتخاب یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (از نظر کلاس و مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت

فاصله زمانی ممکن بر روی سرویس هوایی خود یا سایر شرکت‌های هواپیمایی با پرواز مستقیم یا توقف دار در کابین پروازی یکسان یا بالاتر از آن (تجاری یا عالی) با رعایت مدارک و شرایط مسافر است.

در صورت امتناع شرکت هواپیمایی از اعزام مسافر در کوتاه‌ترین زمان ممکن، مسافر مجاز به اقدام نسبت به ابتیاع بلیت به مقصد از روی سرویس هوایی سایر شرکت‌های هواپیمایی در همان کابین پروازی یا حتی بالاتر با تایید رئیس ایستگاه شرکت حمل‌کننده اصلی و در صورت امتناع وی، با تایید مدیر ترمینال فرودگاه است و پس از انجام پرواز حداکثر ظرف مدت یک هفته از تاریخ پرواز، می‌بایست نسبت به طرح موضوع و ارسال مدارک به شرکت هواپیمایی اصلی اقدام نماید. شرکت هواپیمایی اصلی ظرف مدت یک هفته مسئول پرداخت وجه بلیت جدید خریداری شده توسط مسافر و همچنین استرداد وجه کامل بلیت اول و اخذ رضایت‌نامه از مسافر است.

چنانچه هیچ یک از اقدامات جبرانی شرکت هواپیمایی رضایت مسافر را جلب ننماید، مسافر می‌تواند نسبت به طرح دادخواست در دادگاه‌های صالحه اقدام نماید.

#### ◀ در صورت تاخیر در انجام پرواز چه می‌توان کرد؟

در آیین‌نامه حقوق مسافر آمده است: هرگونه تعجیل یا تاخیر در ساعت انجام پرواز از زمان صدور بلیت تا روز پرواز می‌بایست بلافاصله با ارسال پیامک تلفنی یا پست الکترونیکی و یا تماس مستقیم با مسافر به اطلاع او رسانده شود. مسافر در انتخاب زمان جدید پرواز با توجه به برنامه زمان‌بندی سفر خود مجاز است. در صورت عدم موافقت مسافر با زمان جدید و اراده وی بر انجام سفر در زمان اصلی، شرکت هواپیمایی مربوطه می‌بایست با انتخاب مسافر نسبت به انتقال وی بر روی سرویس هوایی سایر شرکت‌های هواپیمایی با ساعت پرواز مشابه با حداقل اختلاف زمانی معقول و مورد قبول مسافر اقدام نماید.

در صورت عدم موافقت مسافر با زمان جدید و انصراف از انجام پرواز کل وجه بلیت خریداری شده بدون کسر هزینه باید به مسافر مسترد گردد. در صورت عدم اطلاع‌رسانی به مسافر و حضور وی در فرودگاه طبق بلیت صادره، شرکت هواپیمایی صادرکننده بلیت می‌بایست، همانند مسافر منع شده از پرواز خود با مسافر رفتار نماید.

در صورت امتناع و یا قصور شرکت هواپیمایی از انجام راهکارهای مربوطه، مسافر خود می‌تواند با توجه به شرایط اعلامی در آن قسمت اقدام نماید و شرکت هواپیمایی موظف به دریافت اسناد و پرداخت هزینه مربوطه است. ■



**امروزه در دنیا، شرکت‌های هواپیمایی از بحث حقوق مسافر گذر کرده و به مشتری‌مداری توجه می‌کنند، اما یکی از نقایص اصلی در زمینه حقوق مسافر در کشور ما این است که شرکت‌های هواپیمایی به دلیل بالا بودن تقاضا نسبت به عرضه، تعهدی برای پاسخگویی و یا جلب رضایت مشتریان خود ندارند**



او یکی از مدل‌های مهم جذب مشتری را رقابت شرکت‌های هواپیمایی می‌داند و می‌افزاید: «در حال حاضر با توجه به تقاضای بسیار بالا در ایران، می‌توان گفت که رقابت تقریباً بسیار کم‌رنگ است و تنها رقابت موجود به قیمت بلیت و تخفیفات آن مربوط می‌شود که با چنین شرایطی در نهایت کمترین منفعت نصیب مسافر خواهد شد.»

مدیرعامل آژانس هواپیمایی امیترا می‌گوید: «امروزه در دنیا از بحث حقوق مسافر گذر کرده و به مشتری‌مداری توجه می‌کنند، اما ما هنوز در پارامترهای اولیه مانده‌ایم که به نظر بنده بزرگترین دلیل این عدم نبود رقابت سالم شرکت‌های هواپیمایی به ویژه در حوزه ارائه خدمات به مسافران است.»

او خاطرنشان می‌کند: «رقابت شرکت‌های هواپیمایی در ایران صرفاً در حوزه قیمت بوده و در زمینه خدمات و حقوق مسافران هیچ توجهی ندارند و متأسفانه سطح توقع و مطالبه‌گری مسافران هم به قدری کاهش یافته که به تاخیرهای کوتاه هم راضی هستند.»

#### ◀ ممانعت از سفر چه شرایطی دارد؟

گفتنی است، براساس ویرایش جدید آیین‌نامه حقوق مسافر، در صورتی که شرکت هواپیمایی علی‌رغم داشتن بلیت تایید شده و حضور به‌موقع برای انجام خدمات پذیرش و به همراه داشتن اسناد مسافرتی لازم، از پذیرش مسافر در آن پرواز به لحاظ محدودیت ظرفیت امتناع کند و مسافر به طور داوطلبانه به این امر رضایت ندهد، در این صورت شرکت حمل‌کننده ملزم به اعزام مسافر به مقصد مندرج در بلیت در کوتاه‌ترین

مقررات‌زدایی صنعت حمل‌ونقل هوایی در سرزمین چشم‌بادامی‌های سرخ چگونه انجام گرفت؟

## آزادی پرواز به سبک چینی

یادداشت از

خلیل‌الله معمارزاده



در حالی که آزادسازی صنعت هوانوردی در بیشتر مناطق جهان پیشرفت کرده است، چین که با توجه به ماهیت استراتژیک حمل‌ونقل هوایی در آن، همواره از سیاست‌های محافظه‌کارانه‌تری در گشودن بازارهای خود به روی بنگاه‌های غیردولتی پیروی کرده، نمونه آموزنده‌ای را در این زمینه به ما ارائه می‌دهد. این کشور نیز همزمان با مقررات‌زدایی سال ۱۹۷۸ در آمریکا، اصلاحات اساسی در حمل‌ونقل هوایی خود را آغاز کرد، اما در مقایسه با ایالات متحده، مسیری متفاوت در آزادسازی و دستیابی به اقتصاد بازار اتخاذ کرد، این به آن معنا است که پیروی از آزادسازی تجاری و یا به عبارت دیگر اتخاذ هرگونه اصلاحات، مستلزم بررسی دقیق ابعاد زمینه‌ای (Contextual) ملی در کنار ابعاد مفهومی (Conceptual) بین‌المللی آن است و تدوین این راهکارهای اقتصادی در چارچوب ویژگی‌های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و حتی جغرافیای ملی صورت می‌گیرد.

متوجه می‌شویم که در صورت عدم برنامه‌ریزی مناسب و اجتناب از استراتژی‌های بومی‌سازی شده جهانی در مقوله توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی، نه تنها در سال ۱۴۰۴ دستیابی به جایگاهی مناسب در صنعت هواپیمایی منطقه برای ایران میسر نخواهد بود، بلکه کشور ما با جایگاهی به مراتب نامناسب‌تر و پایین‌تر نسبت به وضعیت حال حاضر در عرصه بین‌الملل تنزل خواهد کرد.



به عبارت بهتر، به طور مشابه (از بسیاری جهات) با روند مقررات‌زدایی صنعت هوانوردی در ایالات متحده که طی ۴۰ سال تحت نظارت شورای هوانوردی غیرنظامی آمریکا (بعداً به اداره هوانوردی فدرال تغییر ساختار پیدا کرد) اداره می‌شد؛ اداره هوانوردی غیرنظامی چین (CAAC) نیز کنترل نظارتی را بر خطوط هوایی، نرخ‌های بلیت، فرکانس‌ها و مجوزهای مسی‌های پروازی و مجوز تاسیس و انحلال شرکت‌های هواپیمایی و فعال در بخش حمل‌ونقل هوایی را کماکان حفظ کرد.

CAAC حتی ورود خطوط هوایی منطقه‌ای جدید را برای تامین و تغذیه ترافیک ۶ شرکت حمل‌ونقل اصلی خود تشویق کرد. این سیاست توسعه‌ای شبیه به رشد هواپیماهای سبک و توسعه هوانوردی عمومی (GA) در ایالات متحده پس از جنگ جهانی دوم بود، اما برخلاف ایالات متحده، خطوط هوایی منطقه‌ای چین، متعلق به دولت‌های استانی بودند. همچنین شش شرکت هواپیمایی در فاصله سال‌های ۱۹۸۷ تا ۱۹۹۱ با مالکیت اسمی کاک در شهرهای بزرگ چین تاسیس شدند.

این شرکت‌ها عبارت بودند از ایرچاینا (با مرکزیت پکن)، هواپیمایی چین شرقی (با مرکزیت شانگهای)، هواپیمایی چین شمال غربی، هواپیمایی چین شمالی، هواپیمایی چین جنوب غربی و چین جنوبی (با مرکزیت گوانگژو). علاوه بر این، اصلاح قوانین ورود به بازار و مسی‌های پروازی، منجر به جذب تعدادی شرکت هواپیمایی منطقه‌ای گردید، اما اکثر این شرکت‌ها با به‌کارگیری تنها ۲ یا ۳ هواپیما، ناتوان در دستیابی به صرفه‌جویی‌های مقیاس بودند، بنابراین به دنبال برخی ناتوانی‌های مالی، شورای دولتی در سال ۱۹۹۳ صلاحیت شرکت‌ها را مجدداً بررسی کرد و صدور مجوز برای حامل‌های جدید به تعلیق درآمد که خود نشانه‌ای از ضرورت ادغام شرکت‌های هواپیمایی کوچک بود.

از سال ۱۹۹۷ صنعت هواپیمایی چین با شوک‌های داخلی و خارجی مانند چالش‌های فزاینده رقابتی، افزایش درخواست برای مقررات‌زدایی، تقاضای ارائه خدمات با کیفیت بالا و نرخ‌های مناسب و همچنین بحران‌های اقتصادی بزرگی مواجه شد. بنابراین کاک آزادسازی تهاجمی بازارهای حمل‌ونقل هوایی را در پیش گرفت، اگرچه این هدف همیشه مطابق با برنامه‌های مدنظر پیش نرفته است؛ به‌عنوان نمونه، برای تشویق رشد خطوط هوایی و گسترش بازار مسافر، CAAC به خطوط هوایی اجازه داد در چندین سطح مختلف، بلیت‌های تخفیف‌دار ارائه دهند، اما این کار باعث شد که یک جنگ نرخی تمام‌عیار آغاز شود، بنابراین کاک با محدود کردن دامنه تخفیف‌ها، طرح‌های تقسیم درآمد و مجازات خطوط هوایی متخلف بر اساس اصول رقابت سالم و مضر، مجدداً کنترل بازار حمل‌ونقل هوایی و نظارت بر نرخ‌ها را به دست

صنعت هوانوردی چین از سال ۱۹۵۰ تا سال ۱۹۸۰ زیر نظر مجموعه‌ای با نام اداره هوانوردی غیرنظامی چین (CAAC) موسوم به «کاک» اداره می‌شد که خود یکی از واحدهای نیروی هوایی ارتش آزادی‌بخش خلق بود. در این دوره، خدمات مسافری به‌صورت محدود، ناکارآمد و عموماً با کیفیت پایینی ارائه می‌شد و عمده مسافران، مقامات بلندپایه دولتی، مدیران ارشد و کارکنان شرکت‌های بزرگ دولتی بودند و کاک به‌عنوان تنها متصدی بازار و در عین حال یک نهاد قانون‌گذاری، بر تمامی جنبه‌ها از جمله مسی‌ها و قیمت‌ها نظارت داشت.

اما پس از مرگ مائو در سال ۱۹۷۶، چین به تدریج سیاست‌های بازار آزاد را اتخاذ و شروع به پذیرش رقابت به‌عنوان ابزار توسعه و رشد اقتصادی کرد؛ هرچند همانند روش اتخاذشده در اروپا، چین هم رویکردی تدریجی داشت، اما به‌مراتب محتاطانه‌تر از اروپایی‌ها، فرآیند آزادسازی در بازار حمل‌ونقل هوایی خود را دنبال کرد.

نظر به زبان‌دهی صنعت هواپیمایی، هدف اصلی در این دوره، انجام اصلاحات موردنیاز به‌منظور دستیابی به یک تشکیلات اقتصادی سودآور بود، بنابراین در نخستین گام، کاک در سال ۱۹۸۰ از ارتش تفکیک شد و تحت نظارت مستقیم شورای دولتی قرار گرفت. در عین حال، وظیفه اداره مستقیم خطوط هوایی نیز از دوش CAAC برداشته شد و هر شرکت هواپیمایی، مسئولیت عملیات و سود و زیان خود را بر عهده گرفت، هرچند کماکان به‌عنوان نهاد قانون‌گذار در صنعت هوانوردی شناخته می‌شد و فرودگاه‌ها، شرکت‌های هواپیمایی و دیگر خدمات حمل‌ونقل هوایی را اداره می‌کرد.



**پس از مرگ مائو در سال ۱۹۷۶، چین به تدریج سیاست‌های بازار آزاد را اتخاذ و شروع به پذیرش رقابت به‌عنوان ابزار توسعه و رشد اقتصادی کرد؛ هرچند همانند روش اتخاذشده در اروپا، چین هم رویکردی تدریجی داشت، اما به‌مراتب محتاطانه‌تر از اروپایی‌ها، فرآیند آزادسازی در بازار حمل‌ونقل هوایی خود را دنبال کرد**







**مقررات زدایی برای چینی‌ها نیز نتایج مالی مشابه اروپا و ایالات متحده به ارمغان آورد؛ تا آنجا که از زمان مقررات زدایی بالفعل در سال ۱۹۹۷، خطوط هوایی چین رشد انفجاری بیش از ۱۵ درصدی در سال را تجربه کردند تا اینکه با رکود جهانی در سال ۲۰۰۸ این روند رشد کاهش یافت و باعث شد دولت چین بسته‌های نجات قابل توجهی را برای حفظ بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل ارائه کند**



موجی از ادغام‌ها در میان خطوط هوایی چین رخ داد و سه شرکت بزرگ امروزی که در بزرگ‌ترین شهرهای چین یعنی پکن، شانگهای و گوانگژو قرار دارند، بر هر یک از مناطق کشور مسلط شدند.

این ادغام‌ها با توجه به گستره جغرافیایی وسیع در چین، شرایطی را به‌وجود آورد که در کنار توسعه مسیر خطی و نقطه‌به‌نقطه تحت نظارت کاک، شبکه‌های قطب و پیرامونی نیز بین شهرهای اصلی گسترش یابد.

از دیگر تحولات مهم مربوط به توسعه صنعت هواپیمایی در چین، می‌توانیم به عضویت دو شرکت چین جنوبی و چین شرقی در اتحاد شرکت‌های هواپیمایی «اسکای تیم» و الحاق ایرچاینا و هواپیمایی «شنزن» به اتحاد «استار الاینس» به‌عنوان اولین و بزرگ‌ترین اتحاد شرکت‌های هواپیمایی در جهان اشاره کنیم. این مهم نه‌تنها منجر به گسترش شبکه پروازی ایرلاین‌های چینی و نیز دسترسی راحت‌تر و بیشتر

گرفت، این در حالی بود که خطوط هوایی چین نیز تمام تلاش‌های خود را برای گریز از این کنترل‌ها انجام می‌دادند.

جالب اینجاست که تا سال ۲۰۰۴، هواپیمایی کشوری چین (CAAC) اساساً شکست خود را در عمل در برابر شرکت‌های هواپیمایی چین پذیرفت و از ادامه تلاش‌ها برای کنترل‌های قیمتی صرف‌نظر کرد، اما به‌صورت صرفاً اسمی این کنترل‌ها در حیطه وظایف هواپیمایی کشوری چین باقی ماند و شرکت‌های هواپیمایی چین همچنان تحت مالکیت دولت‌های ایالتی یا منطقه‌ای یا استانی بودند.

سرمایه‌گذاری خارجی و مالکیت محدود نیز پس از سال ۱۹۹۴ مجاز شد و شرکت‌های هواپیمایی شروع به عرضه سهام عمومی خود در بورس‌های اصلی و معامله سهام خود کردند که با این امر با خطوط هوایی چین شرقی در سال ۱۹۹۷ شروع شد.

در سال ۲۰۰۱ و پس از ورود چین به سازمان تجارت جهانی، آغاز خصوصی‌سازی جدی خطوط هوایی رقم خورد و بیش از ۴۰ شرکت هواپیمایی خصوصی جدید که عمدتاً از مدل جدید کسب‌وکار یعنی شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه (LCC) پیروی می‌کردند، وارد چرخه خدمات شدند، اما پس از مدتی اکثر آنها از نظر مالی با مشکل مواجه و در نهایت، با یا شرکت‌های هواپیمایی بزرگ‌تر ادغام یا ورشکست و منحل شدند.

در همین دوره زمانی، هواپیمایی کشوری چین یا همان CAAC به‌تدریج مجوز ورود و خروج آزاد از اغلب مسیرها و بازارها را برای شرکت‌های هواپیمایی خود صادر می‌کند.

در سال ۲۰۰۲ میلادی، اقداماتی برای اصلاح ساختار حمل‌ونقل هوایی چین از ۴ رده به ۲ رده (کاک و شش دفتر منطقه‌ای) و واگذاری کامل اداره فرودگاه‌ها به دولت‌های محلی انجام گرفت و نهایتاً با توجه به عواملی نظیر تاثیرات زیانبار حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر در حوزه حمل‌ونقل هوایی تجاری جهان و نیز آثار بحران مالی جنوب شرق آسیا،

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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



**نکته قابل توجه آن است که آزادسازی و پذیرش بازارهای آزاد، در نهایت، رشد اقتصادی، مشاغل بیشتر و درآمدهای بالاتر را به دنبال خواهد داشت، هرچند که ممکن است با پیامدهای منفی و چالش برانگیز ناشی از جراحی‌های سخت اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی هم همراه باشد**



اعضای پیمان‌های یاد شده به مسیرهای داخلی این کشور شد، بلکه دسترسی به خدمات گسترده جهانی و رضایت بیش از پیش متقاضیان سفرهای هوایی چین را به همراه داشت. بدین ترتیب، مقررات‌زدایی نتایج مالی مشابهی مانند اروپا و ایالات

متحده به ارمغان آورد و از زمان مقررات‌زدایی بالفعل در سال ۱۹۹۷، خطوط هوایی چین رشد انفجاری بیش از ۱۵ درصدی در سال را تجربه کردند تا اینکه با رکود جهانی در سال ۲۰۰۸ این روند رشد کاهش یافت و باعث شد دولت چین بسته‌های نجات عظیمی را برای حفظ بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل ارائه کند، به طوری که اکثر شرکت‌های هواپیمایی تا سال ۲۰۱۰ از سود بی‌سابقه‌ای برخوردار شدند.

نکته قابل توجه آن است که در هر صورت با انجام روش‌های متفاوت و حتی بعضاً متناقض، این آزادسازی و مقررات‌زدایی علی‌رغم تفاوت‌های زیاد و قابل توجه سیستم‌های اقتصادی و فرهنگی، نتایج مشابهی به بار آورد؛ به عبارت بهتر، آزادسازی و پذیرش بازارهای آزاد، در نهایت، رشد اقتصادی، مشاغل بیشتر و درآمدهای بالاتر را به دنبال خواهد داشت، هرچند که ممکن است با پیامدهای منفی و چالش برانگیز ناشی از جراحی‌های سخت اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی هم همراه باشد. برخی از این آشفتنگی‌ها و هرج‌ومرج‌ها و پیامدهای منفی آزادسازی سیستم‌های اقتصادی که توسط جوزف شومپتر، اقتصاددان، «تخریب خلاق» نامیده می‌شود، «بهای رقابت آزاد» است. ■

## ۱۰ اولویت برتر خطوط هوایی در سال ۲۰۲۳



اینترنت اشیا، امنیت سایبری و فناوری بلاک چین ادامه دهند.

۵- **آموزش و توسعه کارکنان:** شرکت‌های هواپیمایی به منظور رقابتی ماندن و سازگاری با روندهای در حال تغییر صنعت، باید آموزش و توسعه کارکنان را در سال ۲۰۲۳ در اولویت قرار دهند.

۶- **انعطاف‌پذیری مالی:** خطوط هوایی باید بر کاهش هزینه‌ها، مدیریت جریان نقدینگی و اجرای مدل‌های تجاری پایدار تمرکز کنند.

۷- **مدیریت زنجیره تامین:** این شامل مدیریت موجودی کالا، کاهش زمان تحویل و بهینه‌سازی روابط تامین کنندگان است.

۸- **نوآوری:** این شامل کشف فناوری‌های جدید، توسعه محصولات و خدمات جدید و آزمایش مدل‌های تجاری جدید است.

۹- **همکاری و تشریک مساعی:** شامل همکاری با یکدیگر برای توسعه استانداردهای صنعت، به اشتراک گذاشتن بهترین شیوه‌ها و رسیدگی به چالش‌های مشترک.

۱۰- **مدیریت بحران:** خطوط هوایی باید به اولویت‌بندی مدیریت بحران، از جمله اجرای استراتژی‌های ارتباطی موثر به‌ویژه در ارتباط با تحولات بالقوه ژئوپولیتیکی در جهان ادامه دهند.

مدیرکل اسبق دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات هواپیمایی جمهوری اسلامی، ۱۰ اولویت برتر خطوط هوایی را در سال ۲۰۲۳ برشمرد.

داریوش نیکنام، کارشناس حمل‌ونقل هوایی، ۱۰ اولویت برتر خطوط هوایی را در سال ۲۰۲۳ به شرح زیر ذکر کرد:

۱- **ایمنی:** ایمنی مسافران و خدمه همچنان اولویت اصلی صنعت هواپیمایی در سال ۲۰۲۳ است.

۲- **توسعه پایدار:** صنعت حمل‌ونقل هوایی باید در سال ۲۰۲۳ الزامات توسعه پایدار را در اولویت قرار دهد. این شامل کاهش انتشار کربن، سرمایه‌گذاری در سوخت‌ها و فناوری‌های جایگزین و اجرای شیوه‌های پایدارتر در سراسر زنجیره تامین است.

۳- **تجربه مشتری:** با افزایش رقابت و تغییر انتظارات مصرف کنندگان، خطوط هوایی باید در سال ۲۰۲۳ بر ارائه یک تجربه استثنایی برای مشتری تمرکز کنند؛ از خدمات شخصی مسافران گرفته تا سرگرمی‌ها و امکانات رفاهی در پرواز.

۴- **تحول دیجیتال:** خطوط هوایی باید به پذیرش تحول دیجیتال شامل به کارگیری هوش مصنوعی، تحلیل داده‌ها، یادگیری ماشین،





می‌توانند و نمی‌روند، چون درخت زندگی‌شان در این آب‌و‌خاک ریشه دوانده و چراغشان در این خانه می‌سوزد. چه باک از اینکه عده‌ای نالایق سنگ‌اندازی کنند، کنارشان بگذارند یا به جرم میهن‌دوستی تهمتشان بزنند، دغدغه و پایبندی آنها بسی فراتر از کوتاه‌بینی اندکی صندلی‌نشین است. ترابران گفت‌وگوی مبسوطی با ملک‌رضا ملک‌پور، به عنوان یکی از چهره‌های ماندگار داشته است که در این شماره، بخش نخست آن را می‌خوانید.

بخش نخست گفت‌وگو با قدیمی‌ترین کارشناس دریایی قوه قضائیه

# می‌جنگم، پس هشتم



گفت‌وگو از

بهاره بوذری

## ◀ بازرسی کالا و کشتی؛ محصول دوربین مخفی

در اسفند ماه سال ۱۳۶۵، پس از کش‌وقوس‌های فراوان، با معزول شدن از سمت مدیرکلی استان هرمزگان که داستان آن را بعداً برایتان خواهم گفت، به کار خود در دستگاه‌های دولتی خاتمه دادم و وارد بخش خصوصی شدم. در ابتدا اصلاً فکر نمی‌کردم کسی در بخش خصوصی از من دعوت به همکاری کند، اما هنوز از بندرعباس به تهران نرسیده بودم که یک شرکت سوئیسی بسیار خوشنام و با سابقه از من خواست به عنوان معاون مدیرعامل شعبه ایران خود، با آنها همکاری داشته باشم. کار این شرکت بازرسی کالا و کشتی بود.

مدیر این شرکت سوئیسی هنگام دعوت به کار از من، در پاسخ به این پرسش که مرا از کجا می‌شناسید که به من پیشنهاد معاونت شرکت را داده‌اید؟ گفت: در سال ۱۳۶۱، به دفتر شما آمدم و خواهش کردم بخشنامه ممنوعیت ورود بازرسان این شرکت را در بنادر لغو کنید، قول دادید ظرف ۲۴ ساعت رسیدگی خواهید کرد. بعد هم بررسی کردید و وقتی معلوم شد گروهی به‌صورت مافیایی در سازمان بنادر به دنبال باج‌گرفتن ارزی از شرکت ما بوده‌اند، آن بخشنامه بلافاصله لغو شد. به دلیل ذهنیتی که از فعالیت در ایران داشتیم، منتظر بودیم که بابت رفع این مشکل، از ما درخواست مبلغی (رشوه) داشته باشید، اما شما طی این سال‌ها هیچ انتظار مادی یا غیرمادی از ما نداشتید، پس همیشه منتظر فرصتی بودیم تا شما را به کار دعوت کنیم.

## ◀ ایران سفینه و رده‌بندی آسیا

در سال ۱۳۶۸، سازمان بنادر و دریانوردی در روزنامه‌های کثیرالانتشار آگهی چاپ کرده بود که هر کسی طرحی برای رده‌بندی شناورهای زیر ۵۰۰ تن (GT) دارد، پیشنهاد بدهد. در بین پیشنهادهای رسیده، طرح من بالاترین امتیاز را آورد و لذا شرکت «ایران سفینه» را تاسیس کردم. این شرکت بسیار در کار خود موفق بود و آقدر رشد کرد که ۵ سال بعد، سازمان بنادر و دریانوردی درخواست کرد با صندوق بازنشستگی سازمان شرکت مشترک تشکیل داده و «موسسه رده‌بندی واحد» پایه‌گذاری



ملک‌رضا ملک‌پور، کارشناس مجرب و برجسته بندری و حمل‌ونقل دریایی، از صاحب‌نظران و همکاران دیرینه ترابران است که تاکنون بارها به بهانه‌های گوناگون از دیدگاه‌های ارزشمند و روایت‌های گیرای او بهره‌مند شده‌ایم، اما این بار بر آن شدیم که گفت‌وگویی با او درکسوت یکی از چهره‌های ماندگار حوزه حمل‌ونقل داشته باشیم. در پاسخ به درخواست انجام مصاحبه، ملک‌پور تاکید داشت که در سن هفتاد سالگی هیچ انگیزه‌ای برای مطرح کردن خود ندارد، تا بالاخره پس از پافشاری‌های فراوان، طی چندین مرحله داستان زندگی حرفه‌ای خود را برایمان تعریف کرد.

گستره و اهمیت فعالیت‌های ملک‌پور طی ۵۰ سال در زمینه حمل‌ونقل دریایی - چه در دستگاه‌های دولتی و چه در بخش خصوصی - مثال‌زدنی است که بنیان‌گذاری انجمن کیفیت ایران، کانون دریانوردان خیره و انجمن توسعه دریامحور و صاحب امتیاز و مدیرمسئولی مجله‌های «بندر و دریا» و «بهنگام» تنها نمونه‌هایی از خوراک هستند. به دلیل بردامنه بودن کنشگری‌های ملک‌پور، تصمیم گرفتیم سالشمار فعالیت‌های او را در دو شماره پیاپی منتشر کنیم، بنابراین در این شماره به فعالیت‌های او در بخش خصوصی یعنی از سال ۱۳۶۶ تا ۱۴۰۱ خواهیم پرداخت و در شماره پسین، زندگی و مسئولیت‌های او را در بخش دولتی در بازه زمانی ۱۳۵۱ تا ۱۳۶۵ مرور خواهیم کرد.

دریغ که بنا به ملاحظاتی، همه خاطراتی که او برایمان بازگو کرد، امکان انتشار در ترابران را ندارد، اما همین بس که در هنگام یادآوری چندین واقعه، از حسرت فرصت‌سوزی‌های عامدانه یا ناآگاهانه مسئولان، اشک در چشمانمان حلقه بست.

## ۱۱

**در اسفند ماه سال ۱۳۶۵، با معزول شدن از سمت مدیریت استان هرمزگان، به کار خود در دستگاه‌های دولتی خاتمه دادم، اما هنوز از بندرعباس به تهران نرسیده بودم که یک شرکت سوئسی بسیار خوشنام و با سابقه از من خواست به عنوان معاون مدیرعامل شعبه ایران خود، با آنها همکاری داشته باشم. کار این شرکت بازرسی کالا و کشتی بود**

## ۱۲

استاندارد در سازمان ISO ژنو را به عهده داشتم و به علت مشارکت فعال در بحث‌های کارگروه‌های ارزیابی انطباق ISO با رای مجمع، به عضویت گروه مشورتی دبیرکل ISO انتخاب شدم. در سال ۱۳۸۵، رئیس وقت سازمان ملی استاندارد ایران، از من خواست تا کمک کنم ایران به عضویت اتحادیه بین‌المللی تایید صلاحیت IAF (International Accreditation Forum) درآید. این ماموریت را پذیرفتم. در اجلاس براتیسلوا در کشور اسلواکی، همایش ۱۳ روزه‌ای

شود. بنابراین «موسسه رده‌بندی آسیا» تشکیل شد و کار بسیار موفق پیش رفت تا اینکه در سال ۱۳۸۵، یکی از ارگان‌های وابسته به حاکمیت ۸ فروند لندن گرافت ساخت و درخواست کرد ظرفیت GT آنها را زیر ۵۰۰ تن بنویسیم، در حالی که ظرفیت واقعی آنها ۷۵۰ GT بود. طبیعی است که به عنوان مدیرعامل رده‌بندی آسیا مخالفت کردم. سازمان بنادر و دریانوردی هم به شرکت دیگری که ظاهر یک سازمان مردم‌نهاد را داشت، مجوز فعالیت داد.

### ◀ سال ۱۳۷۹؛ تاسیس کلوپ P&I

در همایش ارگان‌های دریایی شهرستان رامسر، قطعنامه‌ای صادر شد که اگر کسی می‌تواند کار جدیدی در بخش کشتیرانی انجام دهد، داوطلب شود. اولین آنها تاسیس کلوپ P&I برای مالکان کشتی‌های ایرانی بود. این کلوپ را ظرف یک سال با مطالعه گسترده بین‌المللی، تحت عنوان کلوپ آسیایی P&I در منطقه آزاد قشم به ثبت رساندم، اما کوتاه‌بینی بعضی از مسئولین ذی‌ربط صنعت بیمه در کشور باعث شد عربستان از طریق کنفرانس اسلامی، نام آن را به کلوپ اسلامی P&I تغییر دهد و مرکز آن را به خارج از ایران منتقل کند. هم اکنون نیز شعبه این کلوپ در منطقه آزاد دبی مشغول به کار است.

### ◀ تاسیس نظام تایید صلاحیت ایران و دعوت از PSA

از سال ۱۳۸۰، به مدت ۴ سال با هزینه شخصی، نمایندگی سازمان ملی



۳۱ شهریور ماه سال ۱۳۸۲ - براتیسلوا، اسلواکی / اعضای ILAC

عنوان هاب خود در منطقه به مدت ۴۰ سال انتخاب کردند.

#### ◀ سال ۱۳۹۵ و تصویب طرح مدیریت سفر

وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۸۳ با استفاده از بودجه اختصاص یافته از بانک جهانی، تحقیقات وسیعی را توسط موسسه تحقیقاتی ملی حمل‌ونقل سوئد (SWEROAD) انجام داد که در ۹ هزار صفحه تحریر شد. نتایج گزارش نهایی این موسسه که در شهریور ۱۳۸۳ منتشر شد، نشان می‌داد که سالانه ۲۶ هزار نفر در سوانح جاده‌ای ایران جان خود را از دست می‌دهند و تعداد مجروحان متجاوز از ۲۵ هزار نفر در سال است.

در این گزارش آمده بود تعداد مرگ و میر سالانه در حوادث جاده‌ای ایران به ازای هر ۱۰ هزار دستگاه خودرو ۵۰ نفر است، در حالی که این رقم در ترکیه فقط ۷ نفر است. موسسه SWEROAD نتیجه گرفته بود میزان دبه ۲۶ هزار نفر در سال ۱۳۸۱، ۴۱،۶۰۰۰ میلیارد ریال است که این میزان معادل ۴ درصد تولید ناخالص ملی ایران است.

این مؤسسه سوئدی در گزارش خود تاکید کرده بود که پایگاه داده موجود نیروی انتظامی اجازه بررسی عمیق علل حوادث را نمی‌دهد و اساساً نرم‌افزار مورد استفاده احتیاج به بازنگری دارد. همه این داده‌ها باعث شد که «طرح مدیریت تقاضای سفر» بر مبنای گزارش ۹ هزار صفحه‌ای SWEROAD و مطالعه تطبیقی کشورهای دیگر و بسته‌های مدیریتی متکی بر عوامل اقلیمی، جغرافیایی، تعطیلات ملی و مذهبی در سال ۱۳۹۵ تهیه شود و نهایتاً در کمیسیون ایمنی یعنی بالاترین رکن وزارت راه و شهرسازی با دفاعیات و توضیحات من به تصویب برسد، چراکه شخصاً در کلیه جلسات کارشناسی وزارت راه و شهرسازی شرکت کرده بودم.

متأسفانه بعد از طی زمان طولانی و اقتناع کارشناسان و رسیدن به مرحله اجرا، دبیرخانه وزارت راه، تلفتی به من اطلاع داد که طرح خیلی خوبی است، ولی بودجه لازم برای اجرا پیش‌بینی نشده است؛ در حالی که بودجه لازم برای تهیه نرم‌افزار مورد استفاده توسط مرکز پژوهش‌های حمل‌ونقل دانشگاه شریف، فقط ۷۰۰ میلیون تومان بود (حتی کمتر از مبلغ دبه دو نفر که ممکن است در حوادث جاده‌ای قربانی شوند!) تا ظرف ۶ ماه نرم‌افزار را در اختیار وزارت راه، سازمان گردشگری، نیروی انتظامی و استانداری‌های کشور قرار دهد و بدین نحو تقاضای سفر با ظرفیت جاده‌ها، ناوگان حمل‌ونقل برون شهری، ظرفیت مهمانپذیرها و هتل‌ها همخوانی داشته باشد.

هدف اجرای طرح آن بود که در سال دوم اجرا، تعداد حوادث جاده‌ای

بود که در هر روز سه کارگروه باید فعالیت می‌کرد. در شب آخر دبیرکل IAF من را صدا کرد و گفت: به علت مشارکت موثر ایران، فردا در مجمع عمومی IAF عضویت ایران را به رای می‌گذاریم و تلاش خواهیم کرد که بدون هیچ نظر مخالفی ایران انتخاب شود.

روز بعد، مجمع عمومی تشکیل شد و به اتفاق آرا بعد از گذشت ۲۵ سال، عضویت ایران را در این نهاد تصویب کردند. از همان سال نظام تایید صلاحیت ایران با نام National Accreditation Center of Iran یا NACI فعال شد.

البته یادم هست معاون سازمان ملی استاندارد ایران که در اسلواکی همراه هیئت ایرانی بود، در همانجا از من درخواست کرد که شخصاً مسئولیت NACI را به عهده بگیرم، اما من گفتم: نمی‌خواهم با ورود مجدد به نظام اداری کشور، شریک ناکارآمدی‌های جاری شوم. این پاسخ آن قدر برایش گران تمام شد که هنگام نشستن هواپیما در تهران، بدون خداحافظی از من جدا شد.

در همین سال، یعنی ۱۳۸۵، هیئت‌عامل سازمان بنادر از من خواست که از بزرگ‌ترین پورت‌اپراتور جهان یعنی PSA برای فعالیت در ایران، دعوت کنم، مدیران PSA هم به ایران آمدند، اما پس از ده روز جلسه، وقتی روز آخر یک نفر از طرف شرکت پورت‌اپراتور ایرانی، از آنها خواست که «پورسانت» یک سال فعالیت در ایران را یکجا به حساب او واریز کنند، ایران را ترک کردند و بندر گوادر پاکستان در اقیانوس هند را به



**در سال ۱۳۶۸، سازمان بنادر در روزنامه‌های کثیرالانتشار آگهی داده بود که هر کسی طرحی برای رده‌بندی شناورهای زیر ۵۰۰ تن GT دارد، پیشنهاد بدهد. طرح من بالاترین امتیاز را آورد و لذا شرکت «ایران سفینه» را تاسیس کردم. این شرکت آنقدر در کار خود موفق بود که ۵ سال بعد، سازمان بنادر درخواست کرد با صندوق بازنشستگی آنها شرکت مشترک رده‌بندی پایه‌گذاری شود، بنابراین موسسه رده‌بندی آسیا، تشکیل شد**





**در سال ۱۳۷۹، کلوپ P&I را برای مالکان کشتی‌های ایرانی تاسیس کردم و تحت عنوان کلوپ آسیایی P&I در منطقه آزاد قشم به ثبت رساندم، اما نکته‌بینی بعضی از مسئولین ذی‌ربط صنعت بیمه در کشور باعث شد عربستان از طریق کنفرانس اسلامی، نام آن را به کلوپ اسلامی P&I تغییر دهد و مرکز آن را به خارج از ایران منتقل کند**



به‌ازای هر ۱۰ هزار دستگاه خودرو در ایران، به تعداد حوادث جاده‌ای به‌ازای هر ۱۰ هزار نفر دستگاه خودرو در ترکیه برسد، اما اکنون ۱۶ سال از گزارش SWEROAD و ۶ سال از تصویب موضوع در کمیسیون ایمنی وزارت راه و شهرسازی می‌گذرد و هیچ اقدامی نشده است، به جز مصاحبه‌های مطبوعاتی مسئولان و اعلام آمار و ارقام سوانح توسط نیروی انتظامی. در واقع، از سال ۱۳۹۵ تاکنون، حکمرانی کشور شریک قتل ۱۲۰ هزار نفر در جاده‌های کشور است. چرا؟!

#### ◀ سال ۱۳۹۶، چشم دوختن به بودجه دولتی برای آبادانی مکران!

براساس مطالعات دقیق کارشناسی، از ۴۴ کشور محصور در خشکی جهان، ۷ کشور در مجاورت ایران قرار دارند و در صورت اتصال به آب‌های آزاد جهان، اقتصاد شکوفایی خواهند داشت؛ به عنوان نمونه، اگر به کشورهایی همچون افغانستان، تاجیکستان و ارمنستان با مکانیزم‌های تعریف‌شده و متداول در جهان (مثل انعقاد قراردادهای ۹۹ ساله برای اجاره چند کیلومتر از سواحل مکران) این امکان پایدار داده شود که بدون توجه به مسائل سیاسی، واردات و صادرات خود را بتوانند از طریق ایران و اسکله سواحل استیجاری خود انجام دهند، کریدور مورد استفاده رونق خواهد گرفت و موقعیتی مثل سنگاپور در ترددهای دریایی به ایران ایجاد خواهد کرد.

آمار و ارقام دقیق محاسبه شده در طرح سواحل مکران در سال ۱۳۹۶ به وزارت راه و شهرسازی ثابت کرد که اگر ایران برای این ۷ کشور محصور در خشکی ارتباط پایداری در یک دوره ۹۹ سال فراهم کند، علاوه بر درآمد سالانه ۸۰ میلیارد دلاری از محل صادرات خدمات لجستیکی، بنگاه‌های اقتصادی این کشورها ضریب اشتغالی فراهم خواهند کرد که حتی از کشورهای همسایه به این بازار کار جذب شوند.

اما شرط موفقیت این طرح عبارت بود از اینکه اولاً، دولت ایران هیچ دخالتی در ارائه خدمات نکند، بلکه فقط محیط امن برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد شود و سیاست‌گذار باشد؛ ثانیاً، طرح مذکور فقط توسط بخش خصوصی ایران و کشورهای محصور در خشکی اجرا شود و به هیچ وجه شرکت‌های رانتهی و تحت پوشش ارگان‌های دولتی نظامی و امنیتی وارد صحنه نشوند.

متأسفانه بعد از تصویب این طرح و ارجاع آن به معاونت بین‌الملل وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۹۶، شرط اصلی طرح را مبنی بر هدایت پروژه توسط بخش خصوصی نقض کردند و از دفتر معاونت تماس گرفتند و ضمن تشکر فراوان اعلام کردند که «بنیاد تعاون ناجا» مسئول اجرای طرح شده است!





**در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ به این نتیجه رسیدیم که تا تغییر نکنیم، نمی‌توانیم تغییر بدهیم، بنابراین به این فکر افتادیم که مدل مبارزه با فساد اقتصادی در بخش خصوصی را طراحی کنیم. این مدل، پس از طراحی، تحت نام «اقدامات ایران در بخش خصوصی برای مبارزه با فساد» صحنه‌گذاری بین‌المللی پیدا کرد، ولی پس از تصویب اجرا نشد**



#### ◀ عدم به‌کارگیری همه‌باز یگران در حاکمیت اینترنت

امروزه فعالیت بنگاه‌های بزرگ و کوچک و تمامی کسب‌وکارها در هر نقطه از جهان منوط به ارائه خدمات اینترنتی قابل اعتماد با ثبات و دارای امنیت است و هرگونه تزلزل در ارائه خدمات اینترنتی، کلیه بخش‌های مرتبط را اعم از کشاورزی، هتلداری، بانکداری، خطوط هوایی، کارخانجات، ارائه‌دهندگان خدمات عمومی ... تحت تاثیر قرار می‌دهد، بنابراین باید از تمامی دست‌اندرکاران و استفاده‌کنندگان از خدمات اینترنتی دعوت شود تا به منظور تبادل اطلاعات، تجارت و همکاری‌های فی‌مابین چهار لایه فرهنگی و حاکمیتی، فنی، اقتصادی و اجتماعی را در کنار هم سازماندهی کنند.

برای رسیدن به این هدف، همایشی را در دی ماه سال ۱۳۹۶ در تهران به صورت ملی برگزار کردیم و قرار شد با مشارکت تمامی ذی‌نفعان حاکمیت اینترنت تحقق پیدا کند، اما علی‌رغم برگزاری همایش بسیار موفق، عملاً ارگان‌های حاکمیتی به دلایل کاملاً فرضی، مانع این مشارکت شدند. وضعیتی که در تاکنون نیز با آن مواجه هستیم و ناشی از کوتاه‌بینی حکمرانی در بخش Internet Government است که نمی‌خواهند مردم را در ساختار اینترنت کشور به بازی بگیرند.

#### ◀ چرا مدل مبارزه با فساد در بخش خصوصی متوقف شد؟

در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷، به این نتیجه رسیدیم که تا تغییر نکنیم، نمی‌توانیم تغییر بدهیم، یعنی مبارزه با فساد اقتصادی باید از خودمان شروع شود، بنابراین به این فکر افتادیم که مدل مبارزه با فساد

اقتصادی در بخش خصوصی را طراحی کنیم. با بررسی کلیه متون مرجع درباره چگونگی مبارزه با فساد از جمله UNICC و OECD این نتیجه حاصل شد که فساد جنبه بین‌المللی دارد، در نتیجه برای مبارزه با آن نیز باید از ابزارهای بین‌الملل استفاده شود.

با توجه به این موضوع و همچنین استفاده از تجارب کشورهای پیشگام مبارزه با فساد اقتصادی، اقدام به طراحی مدلی کردیم که در تدوین آن چند شرط اصلی مدنظر قرار گرفت: اینکه غیراجباری باشد؛ فراملی باشد؛ بر انگیزه تجاری متکی باشد؛ دارای مکانیزم سنجش و اندازه‌گیری باشد و به اصل تبری از تضاد منافع توجه کرده باشد؛ در عین حال باید مجریان این طرح نیز برای مبارزه با فساد متعهد باشند نه اینکه فقط حرف آن را بزنند؛ باید دید که آیا خودمان شرایط لازم را برای فساد ایجاد کرده‌ایم؟ آیا نیازی را نادیده گرفته‌ایم؟ یا توجیه انجام آن را فراهم کرده‌ایم؟ ... در واقع مبنای اصلی کار ما، بر «خودرزیایی» استوار بود.

این مدل، پس از طراحی، تحت نام «اقدامات ایران در بخش خصوصی برای مبارزه با فساد» صحنه‌گذاری بین‌المللی پیدا کرد، ولی پس از تصویب اجرا نشد، چون شرکت‌هایی که بیش از ۱۰ درصد سهام آنها متعلق به ارگان‌های خاصی بودند، نمی‌توانستند داوطلبانه وارد سیستم ارزیابی شوند و متأسفانه بنگاه‌هایی که طالب دریافت گواهینامه «عدم وجود فساد» بودند غالباً به ارگان‌های نظامی، انتظامی و امنیتی تعلق داشته و مشمول دریافت گواهینامه نمی‌شدند، بنابراین همان‌طور که گفتم، طرح مذکور همچنان متوقف باقی مانده است.

#### ◀ نابودی ۷ میلیون شغل در نبود حقوق مالکیت فکری

اقتصاد و تجارت در دنیای امروز عمدتاً مبتنی بر دارایی‌هایی است که کمتر جنبه فیزیکی و مادی داشته و بیشتر با ایده، فکر، خلاقیت، ابداع و اندیشه آدمی سروکار دارند؛ اندیشه‌هایی که در طول زمان توسعه پیدا کرده و راهکارهایی را برای زندگی توأم با آسایش و آرامش یافته‌اند. سابقه قانون‌گذاری برای حمایت از مالکیت فکری در ایران به بیش از ۹۰ سال پیش برمی‌گردد و طی این سال‌ها و به‌ویژه در ۳۰ سال اخیر، ایران به کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله کنوانسیون پاریس برای حمایت از مالکیت صنعتی و کنوانسیون تاسیس سازمان جهانی مالکیت فکری پیوسته است.

اما عدم الحاق ایران به کنوانسیون برن که تا به حال ۱۷۲ کشور به این کنوانسیون ملحق شده‌اند (حتی افغانستان و یمن) و عدم تعیین یک متولی خاص برای مالکیت فکری در ایران باعث شده است که در ۴۴ سال گذشته، در حوزه صنعت، علم و ادب و هنر بسیار آسیب ببینیم.







**در دی ماه سال ۹۶ همایشی در تهران برگزار کردیم و قرار شد با مشارکت تمامی ذی‌نفعان، حاکمیت اینترنت تحقق پیدا کند، اما علی‌رغم برگزاری بسیار موفق این همایش، عملاً ارگان‌های حاکمیتی به دلایل کاملاً فرضی، مانع این مشارکت شدند. وضعیتی که تاکنون نیز با آن مواجه هستیم**



سمینار سازمان جهانی دریاوردی (IMO) - سال ۱۳۸۶



#### ◀ تولید انیمیشن منحصربه‌فرد خدمات تسهیلات تجاری

از سال ۱۹۸۰ من به همراه آقای محمد صالح ذوقی، برای شبکه بانکی، حقوقدان‌ها و وکلای، مقررات اینکوترمز را تا ورژن ۲۰۲۰ را تدریس می‌کنیم. یک روز حین برگزاری سمیناری در سازمان مدیریت صنعتی کشور، یکی از شرکت‌کنندگان، انیمیشی ژاپنی به ما نشان داد که بسیار جالب بود و در تمام عمرمان چنین چیزی ندیده بودیم، ژاپنی‌ها همین مفاهیمی را که ما تدریس می‌کردیم، به صورت انیمیشن درآورده بودند، مثلاً دو اصطلاح بازرگانی مثل FOB و CFR را از بین ۱۲ اصطلاح اینکوترمز انتخاب و به صورت فیلم درآورده بودند که مدت زمان آن ۳ دقیقه بود. ما دیدیم که طی این ۳ دقیقه، تمام حرف‌ها و آموزش‌های ما گفته شده است، البته این فیلم به زبان انگلیسی بود.

به آقای ذوقی که اکنون در کشور کانادا اقامت دارد، گفتم چرا ما انیمیشن تهیه نکنیم؟ گفتم ما که ادعا داریم ۴۰ سال است این مسائل را درس داده‌ایم، مطمئن هستیم از این ژاپنی‌ها بهتر کار خواهیم کرد.

من در نیمه دوم ۱۳۹۷، برای نشان دادن ارزش محصول گران‌تری به نام «فکر» سمیناری با عنوان مالکیت فکری (Intellectual Property Seminar) برگزار و از آقای استفان فالیا، استاد بزرگ مالکیت فکری را برای سخنرانی در این سمینار دعوت کردم.

او از من خواست که او را به بازار بزرگ و مراکز مهم شهر ببرم تا از نزدیک با مردم، مغازه‌ها، کالاهای و فرهنگ خرید و فروش آشنا شود. پس از آن بازدیدهای میدانی، آقای فالیا در سخنرانی خود اعلام کرد: من ۱۱ کشور مانند اوکراین، روسیه، مالزی، ترکیه و... رفته‌ام، میزبان من در تمام این کشورها وزیر اقتصاد بوده است، اما میزبان من در این کشور آقای ملک‌پور، قائم‌مقام دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی است. او گفت من برای همه کشورها راهکارهایی برای مالکیت فکری ارائه می‌دهم، اما باید بگویم شما در ایران به هیچ‌جا نمی‌رسید چون هنوز نمی‌دانید مالکیت فکری چه ارزشی دارد. در میان شما، فقط میزبان من می‌خواهد این را بفهماند و اینطور به جایی نمی‌رسیم. من به چند مغازه شما سر زدم و دیدم همه کالاهای بازاریان تقلبی است.

آقای فالیا در همین سمینار آماری ارائه داد که نشان می‌داد ۷ میلیون شغل در ایران از بین رفته است، چون فرش، هنر و ادبیات ما در دنیا سند ثبت‌شده ندارد و همه آن را کپی می‌کنند. واقعیت این است که تجارت جهانی کالاهای جعلی و همچنین سرقت دارایی‌های فکری در سال ۲۰۱۳ میلادی، حدود ۴۸۰ میلیارد دلار ارزش داشته و بعضی از دولت‌های جهان، بقای خود را در توسعه سرقت دارایی‌های فکری و گسترش کالاهای جعلی و معاملات غیرقانونی می‌دانند.



**به همراه آقای محمد صالح ذوقی، انیمیشنی تولید کرده‌ایم به نام تسهیلات تجاری (چگونگی دسترسی کسب‌وکارها به بازارهای بین‌المللی) و در آن، درباره چگونگی دستیابی بنگاه‌های زودبازده کوچک به بازارهای جهانی توضیح داده‌ایم، این انیمیشن دو زبانه است. اما قصد داریم از سال ۱۴۰۲، به طور کلی، به زبان انگلیسی کار کنیم**



است که این انیمیشن را در یوتیوب به اشتراک بگذاریم و بعد فاز ۲ را اجرا کنیم، زیرا فاز ۲ بزرگ‌تر از فاز ۱ است.

وقتی تصمیم به تولید انیمیشن گرفتیم، با آقای ذوقی قرار گذاشتیم یافته‌های عمر خود را پیش از مرگ به‌طور وسیع منتشر کنیم. به نظرم این کار از جمله آثاری است که بعدها اهمیت خود را بیشتر نشان خواهد داد. اطلاعات این انیمیشن ۷ سال اعتبار دارد و بعد از آن، درباره بیمه و حمل‌ونقل کار می‌کنیم. تصمیم داریم انیمیشن‌ها را تک‌تک منتشر کنیم تا ابتدا مخاطبان ببینند و استقبال کنند، سپس به دنبال انتشار بعدی‌ها برویم.

### ◀ سال ۱۴۰۱؛ تهیه‌نامه کارشناسی محاکم دریایی

بعد از ۵۸ سال لایحه تشکیل محاکم قضایی دریایی تصویب شد، ولی نظام‌نامه کارشناسی آن دو سال است معوق مانده، از این رو، از بهمن ۱۴۰۱ تصمیم گرفته شد که راساً شروع به تهیه‌نامه کنیم. دولت سامانه‌ای دارد که کلیه افرادی که قصد کار تحقیقاتی دارند، باید در آنجا آگهی بدهند و به عبارتی، یک رقابت ملی رخ می‌دهد. در این سامانه آگهی کردند و گفتند که می‌خواهیم نظام‌نامه بنویسیم و هر کسی طرحی دارد به ما ارائه بدهد؛ دانشگاه‌های چابهار، علامه طباطبایی، بعضی شرکت‌های دانش‌بنیان و من (البته به همراه ۱۲ کارشناس دیگر دادگستری) شرکت کردیم و بعد از دو بار آگهی بالاترین امتیاز را آوردیم. یک روز مرا صدا کردند و گفتند باید با یکی از شرکت‌های دانش‌بنیان یا دانشگاه قرارداد ببندید، البته شما صاحب قرارداد هستید، اما ما کار را به یک شرکت دانش‌بنیان می‌دهیم، ۳۰ درصد از مبلغ قرارداد کسر می‌شود و بقیه را به شما می‌دهند. به نظرم اصلاً جالب نبود، اما با این وجود پذیرفتم.

من در ابتدای سال ۱۴۰۰ یک قیمت داده بودم و بهترین‌های موجود ایران را (۱۲ کارشناس در رشته مهندسی کشتی‌سازی، مهندس سازه دریایی، فرمانده، صیادی و ...) جمع کرده بودم، اما گفتند یا شرکت ایرانیان یا شرکت آسیا. گفتم مگر این‌ها دانش‌بنیان هستند؟ گفتند خیر، این‌ها منتخب خودمان هستند و ما به آنها مجوز داده‌ایم. البته اگر تمایل داشته باشید دانشگاه چابهار هم می‌تواند در این کار مشارکت داشته باشد.

به هر حال، با چند تن از همکارانم در کانون کارشناسان رسمی دادگستری تصمیم گرفته‌ایم تا سال ۱۴۰۲ نظام‌نامه کارشناسی محاکم دریایی را تهیه کنیم و به نسل بعدی تحویل بدهیم.

ادامه دارد



**یکی از آخرین برنامه‌های من، کار روی نظام‌نامه کارشناسی محاکم دریایی است. با چند تن از همکارانم در کانون کارشناسان رسمی دادگستری تصمیم گرفته‌ایم تا پایان سال ۱۴۰۲ این نظام‌نامه را تهیه کنیم و به نسل بعدی تحویل بدهیم**



چون مطمئناً او به‌طور مستمر ۴۰ سال کار آموزشی نکرده، بلکه فقط آدم باهوشی بوده و طی ۲ سال این کار را انجام داده است. به هر حال، من با نماینده یک شرکت تولید انیمیشن صحبت کرد و قرار شد آن شرکت هزینه کند و من و آقای ذوقی برنامه‌ریزی و اجرا را انجام بدهیم. الان در استرالیا، ژاپن و انگلیس هم چنین انیمیشن‌هایی وجود دارد، اما فرق انیمیشن ما با دیگر نسخه‌های موجود در دنیا، این است که ما به شکل Case study کار کرده‌ایم؛ فقط مشکل این است که مالکیت معنوی در ایران اعتباری ندارد، بنابراین وقتی بعد از گذشت یک سال و نزدیک به ۳۵ میلیارد ریال هزینه، فیلم موردنظر آماده شد، فکر کردیم چه کار باید کرد تا آن را کپی نکنند؟

اول می‌خواستیم به کشور افغانستان برویم تا حق کپی‌رایت در آنجا ثبت کنیم، اما چون آقای ذوقی در کانادا اقامت دارد گفت که خودش در آن کشور مالکیت معنوی اثر تولیدشده را ثبت می‌کند، بنابراین اگر این انیمیشن منتشر شود، نام آن تسهیلات تجاری (چگونگی دسترسی کسب‌وکارها به بازارهای بین‌المللی) خواهد بود و در آن، درباره چگونگی دستیابی SMEها (بنگاه‌های زودبازده کوچک ایرانی) به بازارهای جهانی توضیحات کاملی داده‌ایم، این انیمیشن دو زبانه است، یعنی بیانش فارسی است، اما زیرنویس انگلیسی هم دارد. البته قصد داریم از سال ۱۴۰۲، کل ۱۱ اصطلاح اینکوترمز را به انگلیسی ارائه بدهیم.

این انیمیشن را ابتدا در یوتیوب می‌گذاریم چون به این نتیجه رسیده‌ایم که اگر بیرون از مملکت رشد تکنیکال نداشته باشیم، در داخل کشور هم دیده نخواهیم شد، البته اگر ابتدا در ایران منتشر می‌کردیم، احتمال کپی غیرقانونی آن هم وجود داشت، بنابراین تنها راه باقی‌مانده این



## سراشیمی ریلی

- ◀ اصل «تجاری سازی» و فرع «مالکیت»
- ◀ افت توان کشندگی
- ◀ در ضرورت چسبیدن به قاچ زین
- ◀ حضور تشریفاتی در غیاب رقابت

با وجود اینکه در سال ۱۴۰۱، بر اثر کاهش بهره‌وری ناوگان و خطوط ریلی، توان کشندگی لکوموتیوها نیز بیش از پیش افت کرد، گفته شده است که به شرط مدیریت درست با ساختار فعلی هم می‌توان به افزایش عملکرد امیدوار بود. ترابران در این بخش در کنار واکاوی وضعیت زیرساختی حمل‌ونقل ریلی، راه‌های تجاری‌سازی و خروج از سراشیمی را در این صنعت بررسی کرده است.

عواقب ناشی از فراز جاده و نشیب ریل از دید کارشناسان

## اصل «تجاری سازی» و فرع «مالکیت»

با بررسی میانگین ۱۴ سال اخیر، مشاهده می‌کنیم که نسبت حمل ریلی بار در مقایسه با حمل زمینی (جاده‌ای و ریلی) در ۱۴ سال اخیر در حد ۱۱ درصد مانده است. حالا سوال اینجاست که چرا با وجود بعضی اصلاحات ساختاری و تصویب قوانین و مقررات متعدد از جمله خصوصی‌سازی‌های انجام شده و یا قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، متوسط حمل بار تغییر چشمگیری نداشته است؟ آیا اشکال صرفاً ناشی از ساختارهای موجود است؟ خیر، چرا که آمارها نشان می‌دهد حتی با وجود ساختار کنونی صنعت ریلی ایران، در برخی سال‌ها شاهد بهبود عملکرد بوده‌ایم که نشان می‌دهد با ساختار فعلی هم - البته با مدیریت درست - می‌توان به افزایش عملکرد امیدوار بود، کما اینکه در برخی سال‌ها شاهد افزایش سهم صنعت ریلی از حمل بار زمینی از ۱۰/۵ تا ۱۳/۵ درصد بودیم.

به عبارت دقیق‌تر، اگر بهره‌وری واگن‌های موجود در سطح سال ۹۷ حفظ می‌شد، سهم صنعت ریلی از حمل‌ونقل در سال جاری باید حدود

سال‌هاست در کشور ما حرف از رونق حمل‌ونقل ریلی مطرح بوده، اما آنچه در عمل رخ داده ایجاد کریدورهای موازی توسط همسایگان و از دست دادن سهم بازار حمل ریلی کشور بوده است. این معضل در آستانه تصویب برنامه هفتم توسعه، معاونت پژوهشی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی را واداشت تا اواخر سال گذشته، نشست با موضوع «اصلاحات ساختاری در صنعت ریل ایران» با حضور چند تن از کارشناسان و دست‌اندرکاران این حوزه برگزار کند تا ضمن ارائه تصویری از وضع موجود صنعت ریلی در کشور، اهداف اصلاحات و سناریوهای ممکن را با بررسی تجربه اصلاحات در سایر کشورها مطرح و در نهایت الگوی پیشنهادی براساس مطالعات انجام شده، ارائه شود.

آنچه در ادامه می‌خوانید، بخش‌هایی از سخنرانی دکتر علی نصیری اقدم؛ عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی، در این نشست است. او معتقد است که مسئله مهم در این حوزه، صرفاً مالکیت دولتی و خصوصی نیست، بلکه مهم این است که می‌توان با حفظ مالکیت، شرکت راه‌آهن را تجاری کرد.





**آمارها نشان می‌دهد حتی با وجود ساختار کنونی صنعت ریلی ایران، در برخی سال‌ها بهبود عملکرد داشتیم که نشان می‌دهد با ساختار فعلی هم - البته با مدیریت درست - می‌توان به افزایش عملکرد امیدوار بود. به عبارت بهتر، اگر بهره‌وری واگن در سطح سال ۹۷ حفظ می‌شد، سهم صنعت ریلی از حمل‌ونقل در سال جاری باید حدود ۱۳/۱ درصد می‌شد**



شمسی است. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، به بخش خصوصی اجازه دسترسی به زیرساخت، واگذاری واگن‌ها، برنامه‌ریزی سیر و حرکت را داده و علاوه بر تعریف حق دسترسی، حقوق مالکانه لکوموتیوها را هم تا حدی به رسمیت می‌شناسد و اجازه استاندارد شدن و استفاده از آن برای فاینانس را می‌دهد. از دیگر نکات این قانون به رسمیت شناختن تنظیم‌گری البته در حد تنظیم‌گری ایمنی است که این امر همچنان تحت اختیار شرکت راه‌آهن به عنوان متولی زیرساخت است.

ماده ۶ قانون دسترسی با اشاره به بحث قطار کامل، تصریح می‌کند که شرکت اپراتور باید امکان در اختیار گرفتن مسئولیت کامل قطار را داشته باشد که این مفهوم نیز تا امروز عملیاتی نشده است. از سوی دیگر، تبصره ماده ۷ اجازه داده که نیروی کشتی را بتوان به شرکت‌های حمل‌ونقلی اجاره داد و حسن این تبصره حمایت از شرکت‌های کوچک با توان مالی کم است تا بتوانند از راه‌آهن لکوموتیو اجاره کنند، اما در عرصه عملیاتی، اجرای این تبصره تبدیل به سلب اختیار کامل از شرکت‌های خصوصی شده و حتی شرکت مالک لکوموتیو، امکان مدیریت آن را ندارد و این امر مفهوم قطار کامل را خدشه‌دار می‌کند.

نکته دیگر این بخش هم مربوط به ماده ۹ است که تعیین بهای بلیت مسافری را منوط به تایید هیئت مدیره راه‌آهن کرده، اما دخالت مستقیم متولی زیرساخت در این امرگاهی منجر به ایجاد تضاد منافع شده است. از سوی دیگر، در آیین‌نامه اصل ۴۴ معروف به سهم بهینه بخش‌های

۱۳/۱ درصد می‌شد و اینکه چرا این امر محقق نشده را باید در عملکرد مسئولان و متولیان امر جست‌وجو کرد.

به نظر من، یکی از مشکلات مهم صنعت ریلی در کشور ما، نبود تناسب درست بین مسیرهای ریلی موجود و چشمه‌های بار و مسافر است؛ برای مثال خط تهران - همدان که احداث و نگهداری هر کیلومتر آن مستلزم صرف هزینه و زمان بسیاری است، توان خدمات‌دهی به روزانه یک زوج قطار با ظرفیت ۳/۸ میلیون تن کالا را دارد، در حالی که تقاضا برای این مسیر ۷۰۰ هزار تن و حدود یک‌پنجم ظرفیت موجود است. در خط کرمانشاه وضع از این هم بدتر است به طوری که با وجود حرکت ۲ قطار در هر ۵ روز، تقاضای موجود بسیار کمتر از ظرفیت تعریف‌شده برای حمل بار است، بنابراین نبود تناسب بین مسیر ریلی، ظرفیت تعریف‌شده و چشمه‌های بار و مسافر منجر به رکود فعالیت اقتصادی آن شده است. همه می‌دانیم که حرکت برنامه‌ای منظم و سرعت سیر یکی از نکات کلیدی و مهم در حمل‌ونقل و به‌ویژه حمل ریلی است. البته در بعد مسافری با توجه به ابعاد اجتماعی آن، معمولاً حرکت قطارها براساس برنامه از پیش تعیین‌شده و بدون تاخیر یا با حداقل تاخیر در جریان است، اما در حوزه باری و بازرگانی که مطالبات اجتماعی در آن کم‌رنگ و ضعیف است، حرکت برنامه‌ای بسیار پیش‌بینی‌ناپذیر بوده، همچنین سرعت سیر کم و تاخیر غیرقابل پیش‌بینی به دفعات و مکرراً اتفاق می‌افتد که در نهایت این بی‌نظمی منجر به کاهش عملکرد و افزایش هزینه‌های عملیات در بخش ریلی می‌شود.

نکته مهم دیگر، وابستگی راه‌آهن به بودجه دولتی است که باعث شده متولی صنعت ریل برای گذران امور سازمان تحت فرمان خود، به نحو موثری با لایه سیاست در ارتباط باشد.

جالب است بدانید کشورهایی که امروز در صنعت ریل توسعه‌یافته به‌شمار می‌روند، در گذشته تقریباً با مسائلی مشابه ما درگیر بوده‌اند. شاهد این ادعا، گزارش منتشر شده بانک جهانی در سال ۱۹۸۲ است که مشکلات مبتلابه صنعت ریلی را معرفی کرده که از آن جمله می‌توان به قدرت رقابت‌پذیری کم و رقابت ضعیف بین ریل و جاده، کم‌توجهی به نیازهای عملیاتی و مازاد نیروی انسانی و نبود تناسب عملکردی نیروی کار موجود در صنعت اشاره کرد. حال سوال این است که در لایه ساختار و به دور از سلیقه مدیریتی، چگونه می‌توان بر مسائل این حوزه فائق آمد؟ برای پاسخ به این پرسش باید ابتدا تصویری از وضع موجود صنعت ریلی در کشور ارائه کنیم.

می‌دانید که تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و همچنین تشکیل شرکت‌های باری و مسافری خصوصی مربوط به اواخر دهه ۸۰



**یکی از مشکلات مهم صنعت ریلی در کشور ما نبود تناسب درست بین مسیرهای ریلی موجود و چشمه‌های بار و مسافر است؛ برای مثال، تقاضا برای خط تهران - همدان که احداث و نگهداری هر کیلومتر آن مستلزم صرف هزینه و زمان بسیاری بوده و هست، صرفاً ۷۰۰ هزار تن و حدود یک پنجم ظرفیت موجود است**



دولتی و غیردولتی در فعالیتهای راه و راه‌آهن، گفته شده که اگر شخص یا فردی خواستار احداث و سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت و یا بهره‌برداری از خطوط اصلی بود، امکان استفاده از الگوهای مشارکت عمومی و خصوصی را دارد؛ این ماده قانونی نشان می‌دهد سیاست‌گذار متوجه بوده که مالکیت دولتی زیرساخت، منافاتی با تولید خصوصی زیرساخت نداشته و این دو هم‌زمان قابل جمع هستند و این امر کاملاً منطبق با تجارب بین‌المللی است؛ در حالی که در کشور ما فقط خط کرمان - سیرجان مشمول این ماده قانونی شده است.

بنابراین با توجه به جمیع جهات، در وضعیت کنونی، وظایف صنعت ریلی اعم از سیاست‌گذاری، بودجه، تنظیم‌گری، احداث، توسعه، زیرساخت و ... همگی با دخالت مستقیم راه‌آهن بوده و مسلماً تعدد وظایف ناسازگار در یک واحد منجر به ایجاد اختلال می‌شود، اما با وجود مشکلات، هنوز اقدامی مبنی بر تفکیک وظایف در بخش حمل‌ونقل ریلی انجام نشده و ادامه این روند آسیب جدی به حوزه ریلی وارد می‌کند.

از سوی دیگر، ما هنوز نپذیرفته‌ایم که شرکت دولتی نباید با قواعد دولتی اداره شود؛ در حالی که علاوه بر بیان صریح قانون تجارت مبنی بر اینکه شرکت دولتی یکی از اقسام شرکت‌های تجاری است؛ در اساسنامه راه‌آهن هم بر بازرگانی بودن این شرکت دولتی تاکید شده است.

#### ◀ سناریوهای اصلاح

اکنون در خصوص سناریوهای اصلاح ساختار باید به سه سوال عمده جواب دهیم، اولاً ساختار صنعت چطور باید از یک شرکت دولتی به شرکت‌های متعدد دولتی و خصوصی تفکیک شود؟ ثانیاً در چه بخشی قصد ایجاد رقابت داریم و ثالثاً در چه قسمتی توسعه اهمیت دارد؟ البته

پاسخ به هر سه سوال باید با این پیش‌فرض باشد راه‌آهن چه دولتی و چه خصوصی، باید براساس مدل کسب‌وکار و قواعد تجاری اداره شود. برای اصلاحات، مطالعه و بررسی تجربه سایر کشورهای کمک شایانی به انتخاب و اجرای راهکار درست و تصمیم‌گیری می‌کند، بنابراین بهتر است در ادامه، دو مطالعه رولند برگر و همچنین دفتر امور اقتصادی و سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن را بررسی کنیم.

رولند برگر، شش اقدام را عوامل اصلی موفقیت در لایه زیرساخت معرفی می‌کند که عبارتند از: جدا کردن کارکرد تنظیم‌گری و بهره‌برداری، قطع دخالت نهادهای سیاسی کشور، ایجاد مسئولیت کامل راه‌آهن برای توسعه زیرساخت، فاصله گرفتن راه‌آهن از سیاست، تامین بودجه از محل درآمدهای شرکت و ایجاد حق دسترسی و حق لکوموتیو برای بخش خصوصی. مدل نهایی پیشنهادی رولند برگر این است که زیرساخت شبکه ریلی باید کاملاً در اختیار راه‌آهن باشد و بخش عمده‌ای از ایستگاه‌ها در اختیار دولت و بخش محدودی در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد، اما خدمات مسافری سریع‌السير راه‌آهن به طور عمومی باشد، بارهای عمومی به بخش خصوصی واگذار شود و در حوزه نیروی کشش عملکرد ترکیبی باشد.

رولند برگر در حوزه مسافری پیشنهاد کرده که راه‌آهن حضور داشته باشد چراکه پیوند غیرقابل انحصالی بین لایه زیرساخت و عملیات در ایران وجود دارد و اگر راه‌آهن در لایه عملیات حضور نداشته باشد متوجه نیازمندی آن‌ها هم نخواهد شد؛ البته در لایه عملیات، شرکت‌های خصوصی هم قرار می‌گیرند که توسط نهاد تنظیم‌گر باید رقابت بین آنها اداره و کنترل شود.

اما در مدل پیشنهادی که توسط راه‌آهن ارائه شده و مبتنی بر یکی از الگوهای اتحادیه اروپا است، عنوان شده که برای بهبود عملکرد نیاز به یک شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی با تولید زیرساخت داریم که ورودی به لایه عملیات نداشته باشد، اما از طرف دیگر باید یک شرکت اپراتور با مسئولیت کامل تحت عنوان سازمان حمل‌ونقل ریلی وجود داشته باشد تا با مالک و مدیر زیرساخت به منظور تامین مالی برای ساخت خطوط جدید، تعمیر و نگهداری و ... در ارتباط قرار گیرد؛ البته اینکه این پیشنهاد تا چه اندازه تجاری باشد، محل مناقشه است.

در این مطالعه، یک نهاد ناظر در حوزه مقررات تعرفه و ایمنی هم حضور دارد که البته با آنچه ما برای نهاد تنظیم‌گر مدنظر داریم، متفاوت است. با همه این توضیحات، در نهایت مسئله مهم صرفاً مالکیت دولتی و خصوصی نیست، بلکه در این جمله خلاصه می‌شود که می‌توانید مالکیت را حفظ کنید، اما شرکت راه‌آهن را تجاری کنید. ■

چالش‌های مرتبط با کشنده‌های ریلی در ایران

# افت توان کشنده‌گی

گزارش از  
تحریریه ترابران

حمل‌ونقل ریلی علاوه بر مزایای فراوان در سطح ملی مانند ایمنی، توان حمل انبوه و ارزان، کاهش مصرف سوخت و کاهش خسارات محیط‌زیستی، دارای ارزش راهبردی برای کشور است و می‌تواند از ابعاد سیاسی و امنیتی نیز برای کشور ایجاد قدرت کند؛ اما در ایران با وجود اولویت داشتن توسعه حمل‌ونقل ریلی در اسناد بالادستی، سهم حمل‌ونقل ریلی از حمل‌ونقل کشور اندک است و اگرچه براساس ماده (۵۷) قانون برنامه ششم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور می‌بایست سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار در کشور حداقل به ۳۰ درصد در پایان برنامه می‌رسید، نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که فاصله چشمگیری میان وضع موجود و این هدف‌گذاری وجود دارد؛ به نحوی که بر مبنای شاخص تن - کیلومتر بار حمل شده، سهم شیوه ریلی از حمل بار زمینی کشور در پایان سال گذشته، ۱۱/۲ درصد بوده و حتی نسبت به سال شروع برنامه نیز افت داشته است (۱۱/۷ درصد).

در این میان، یکی از بخش‌های مهم در افزایش کارایی عملکرد بخش ریلی، کشنده ریلی (لکوموتیو) است که وضعیت فعلی آنها در کشور، با چالش‌ها و ضعف‌های متعددی روبه‌رو است. در گزارش حاضر، نگاهی به شرایط فعلی این نوع از ناوگان ریلی خواهیم داشت.



۸۷ دستگاه مانوری) که در گزارش‌های شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دولت سیزدهم نیز تکرار شد، این در حالی است که عملکرد بخش ریلی در حمل بار در سال ۱۳۹۹ برابر ۳۶ میلیارد تن - کیلومتر و معادل ۱۲/۴ درصد از مجموع حمل بار زمینی یعنی ۲۹۱ میلیارد تن - کیلومتر بوده است.

براساس برآورد دیگری از سوی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، برای تحقق هدف حمل ۳۰ درصد بار زمینی توسط ریل در سال ۱۴۰۵ و با پیش‌بینی رسیدن مجموع حمل بار زمینی به میزان ۳۶۹ میلیارد تن - کیلومتر در آن سال، عملکرد بخش ریلی باید به رقم ۱۱۱ میلیارد تن - کیلومتر (یعنی بیش از سه برابر رقم سال ۱۳۹۹) یا با فرض ثابت ماندن متوسط مسافت حمل بار ریلی، به ۱۵۶ میلیون تن برسد.

براساس همین برآورد، در بخش مسافری، برای تحقق هدف جابه‌جایی ۲۰ درصد مسافران حمل‌ونقل عمومی زمینی توسط ریل در سال ۱۴۰۵ و با پیش‌بینی رسیدن مجموع جابه‌جایی مسافر زمینی به رقم ۵۴ میلیارد نفر - کیلومتر در آن سال، عملکرد بخش ریلی باید به رقم ۱۹/۲ میلیارد نفر - کیلومتر (۳۷ میلیون نفر) برسد و بنابراین به ۱۲۴۴ کشته (حدود ۸۰۰ دستگاه باری، ۹۰ دستگاه مسافری و ۳۶۰ دستگاه مانوری) تا سال ۱۴۰۵ نیاز داریم که برآورد سرمایه‌گذاری لازم برای آن با قیمت‌های سال ۱۳۹۹ به حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد.

این در حالی است که باید همزمان، توسعه واگن با برآورد حداقل ۱۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه و توسعه شبکه (شامل خطوط فرعی، دوخطه کردن، بهسازی، نوسازی و بازسازی خطوط، تراک‌بندی و ...) با برآورد حداقل ۱۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه نیز رخ دهد که صرف‌نظر از وجود یا عدم وجود امکان عملیاتی و مالی برای تحقق این تعداد کشته تا سال ۱۴۰۳ و حتی تا سال ۱۴۰۵، ملاحظاتی درخصوص برآورد انجام شده کشته‌های مورد نیاز وجود دارد که براساس گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه کرده، به شرح زیر هستند:

۱- حتی در صورت در دسترس قرار گرفتن کشته‌ها، امکان بهره‌گیری از آنها برای حمل بار و مسافر به‌دلیل محدودیت‌هایی که در سایر بخش‌ها به‌ویژه ظرفیت خطوط وجود دارد، محل تردید جدی است.

۲- محاسبه تعداد کشته مورد نیاز (و به‌طورکلی زیرساخت و ناوگان ریلی)، تابع عوامل و فرضیات مختلفی است که تغییر این فرضیات می‌تواند برآوردهای انجام شده را به‌شدت متاثر کند؛ به عنوان نمونه، یکی از ورودی‌های این برآورد، تحقق اهداف پیش‌بینی شده در قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه است که سهم ۳۰ درصد حمل بار و ۲۰ درصد جابه‌جایی مسافر با شیوه ریلی را هدف‌گذاری کرده بود، بنابراین با

براساس آمارهای ارائه شده توسط راه‌آهن، تعداد کل کشته‌ها تا پایان سال ۱۴۰۰ برابر ۹۵۸ دستگاه بوده که ۵۷۱ دستگاه باری (۵۹/۶ درصد) و مابقی مسافری (۱۵/۷ درصد) و مانوری (۲۴/۷ درصد) به‌ترتیب با عمر متوسط ۳۳، ۸ و ۵۸ سال هستند. مالکیت ۸۱۴ دستگاه (۸۴/۸ درصد) در اختیار شرکت راه‌آهن و مابقی در اختیار بخش خصوصی است. نکته مهم اینجاست که متوسط افزایش تعداد کل کشته از سال ۱۳۸۰ تا پایان ۱۳۹۵ سالانه ۲۱/۳ دستگاه بود، اما طی سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ به عدد سالیانه ۸/۶ دستگاه تنزل یافت؛ به‌طوری که تعداد کل کشته‌ها در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۶ به میزان ۳ درصد رشد داشته است (از ۹۳۰ به ۹۵۸)، این در حالی است که به‌رغم افزایش اندک تعداد کشته طی سال‌های مورد بحث، میانگین روزانه آماده به کار بودن (در سرویس بودن) از ۶۱ درصد کل کشته‌ها به ۵۵ درصد کاهش یافته است (از ۵۶۸ دستگاه به ۵۲۳).

به عبارت بهتر، میانگین روزانه کشته‌هایی که در سرویس نیستند (تحت تعمیر یا منتظر تعمیر یا در حال بازسازی) از ۳۸/۹ درصد کل کشته‌ها به ۴۵/۴ درصد افزایش داشته است. گفتنی است، در ۱۰ سال منتهی به ۱۴۰۰ نیز میانگین روزانه کشته‌های آماده به کار، بین ۵۳ درصد تا ۶۱ درصد در نوسان و از سال ۱۳۹۶ این آمار در حال نزول بوده است.

#### ◀ تقاضای آینده و ملاحظات پیرامون آن

شرکت راه‌آهن در سال ۱۳۹۹، نیاز به افزایش ۱۰۰۰ دستگاه کشته را تا سال ۱۴۰۳ اعلام کرد (۸۰۵ دستگاه باری، ۱۰۸ دستگاه مسافری و



#### متوسط افزایش تعداد کل کشته از سال ۱۳۸۰

تا پایان ۱۳۹۵ سالانه ۲۱/۳ دستگاه بود، اما طی

سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ به عدد سالیانه ۸/۶ دستگاه

تنزل یافت. این در حالی است که عملکرد بخش ریلی

در حمل بار در سال ۹۹ برابر ۳۶ میلیارد تن - کیلومتر

و معادل ۱۲/۴ درصد از مجموع حمل بار زمینی

یعنی ۲۹۱ میلیارد تن - کیلومتر بوده است







توجه به اینکه دوره زمانی برنامه ششم توسعه سپری شده، در صورتی که هدف‌گذاری‌های انجام‌شده در سند بالادستی دیگری مانند برنامه هفتم توسعه تغییر کند، برآوردهای فعلی انجام شده تغییر خواهد کرد.

در عین حال، در برآورد کشنده‌های ریلی، فرضیاتی شامل متوسط سیر بار (کیلومتر)، عمر کشنده، میزان کشنده معادل برای هر دستگاه کشنده باری و مسافری جدید، درصد کشنده‌های رزرو علاوه بر کشنده‌های موجود، عملکرد کشنده (بهره‌وری مفروض) و قیمت هر دستگاه کشنده (برحسب دلار) وجود دارد که می‌تواند برآوردها را تغییر دهد.

این در حالی است که اطلاعات شفاف‌تری در این خصوص منتشر نمی‌شود و صرفاً در سند چشم‌انداز توسعه حمل‌ونقل ریلی در افق ۱۴۰۴ (تهیه شده در اواخر دهه ۸۰ شمسی) به‌عنوان تنها سند بالادستی بخش ریلی، عمر کشنده‌های باری برابر ۴۵ سال و درصد کشنده‌های رزرو نیز ۱۵ درصد فرض شده و نیز بهترین عملکرد کشنده‌ها طی بازه پنج ساله ۱۳۸۱ تا ۱۳۸۵ (۸۲/۶ میلیون تن-کیلومتر در سال ۱۳۸۲) به‌عنوان مبنای محاسبات قرار گرفته است. جالب اینجاست که این سند فقط به تصویب هیئت‌مدیره راه‌آهن رسیده و هنوز در وزارت راه یا دولت به تصویب رسمی نرسیده است!

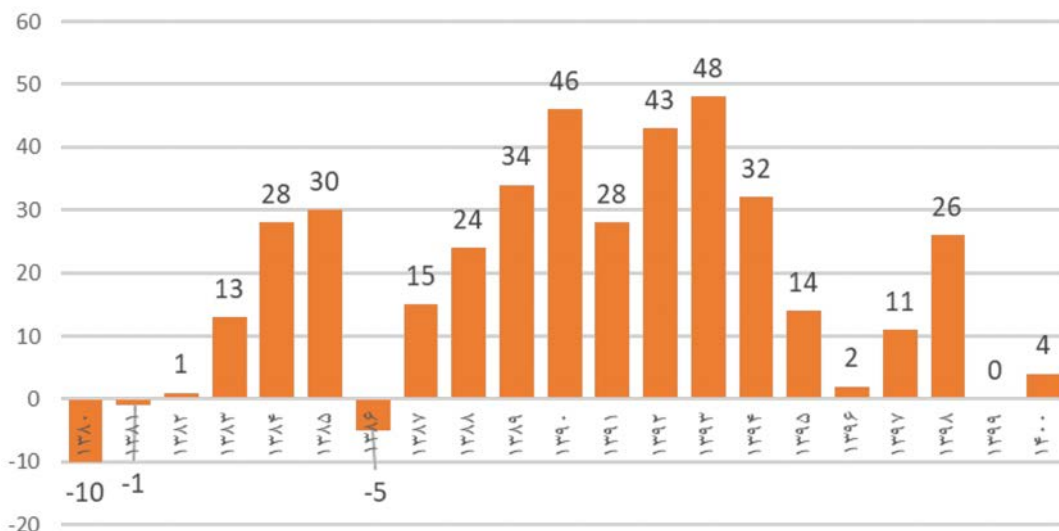
از سوی دیگر، عدم تناسب رقم‌های اعلام شده در ترکیب کشنده‌ها در سال ۱۳۹۹ (۸۰۵ باری، ۱۰۸ مسافری و ۸۷ مانوری تا سال ۱۴۰۳) و در سند دیگری در سال ۱۴۰۱ (حدود ۸۰۰ باری، ۹۰ مسافری و ۳۶۰ مانوری تا سال ۱۴۰۵) نشان‌دهنده عدم قطعیت ۲۵ درصدی نهاد متولی در برآوردهای انجام شده است.



**براساس برآورد شرکت راه‌آهن، برای تحقق هدف حمل ۳۰ درصد بار زمینی و جابه‌جایی ۲۰ درصد از مسافران حمل‌ونقل عمومی زمینی توسط ریل به ۱۲۴۴ کشنده (حدود ۸۰۰ دستگاه باری، ۹۰ دستگاه مسافری و ۳۶۰ دستگاه مانوری) تا سال ۱۴۰۵ نیاز داریم که برآورد سرمایه‌گذاری لازم برای آن با قیمت‌های سال ۱۳۹۹ به حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد**



نمودار ۱- تغییرات تعداد کل کشنده‌های ریلی کشور از سال ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۰



رومانی و سوئد بوده‌اند.

در بخش مسافری نیز از میان ۱۵۰ دستگاه از نوع ERY۴PC زیمنس آلمان، ۱۲۰ دستگاه توسط شرکت مپنا در داخل ساخته شده است، اما در بخش مانوری هیچ‌کدام از ۲۳۷ دستگاه در داخل تولید نشده، به طوری که ۳۸ مورد ساخت ژاپن و مابقی ساخت کشور آمریکا هستند. این در حالی است که براساس اطلاعات موجود بخش عمده بازار صادراتی کشنده دیزل - الکتریک در سال‌های گذشته در اختیار کشورهای آمریکا، چین، روسیه، آلمان و اسپانیا بوده است.

#### ◀ چالش‌های اصلی در بخش کشنده‌های ریلی

وضعیت کشنده‌های ریلی در ایران با ضعف‌ها و چالش‌هایی روبه‌رو است که در گزارشی از گروه حمل‌ونقل مرکز پژوهش‌های مجلس، به فهرستی از آنها به شرح زیر اشاره شده است؛ از جمله:

#### الف) چالش‌های کلان و ملی

- ۱- عدم اولویت‌دهی عملی به بخش حمل‌ونقل و به‌طور خاص حوزه ریلی در بسیاری از دولت‌ها و مجالس در چند دهه گذشته؛
- ۲- وجود سیاست‌های مالی به نفع حمل‌ونقل جاده‌ای و در نتیجه، مطلوبیت بیشتر حمل‌جاده‌ای برای صاحب بار و مسافر و کاهش قدرت رقابت حمل‌ونقل ریلی برای جذب سرمایه و توسعه‌پذیری؛
- ۳- ضعف ساختار حکمرانی راه‌آهن و چگونگی چینش نقش‌ها در آن



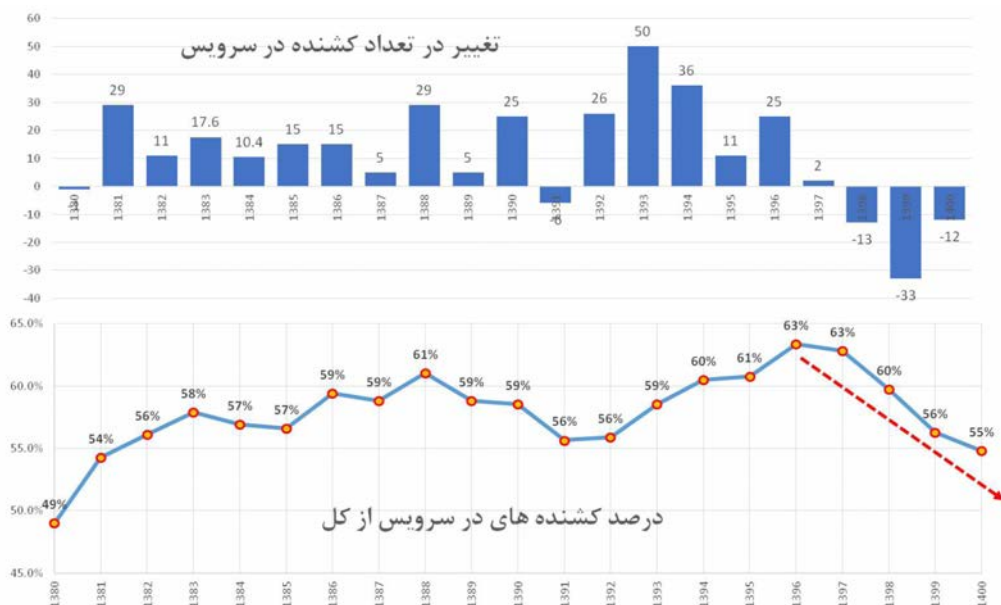
**تعداد کل کشنده‌ها در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۶ به میزان ۳ درصد رشد داشته است (از ۹۳۰ به ۹۵۸ دستگاه)، در حالی که به‌رغم افزایش اندک تعداد کشنده طی سال‌های مورد بحث، میانگین روزانه آماده به کار بودن (در سرویس بودن) از ۶۱ درصد کل کشنده‌ها به ۵۵ درصد کاهش یافته است**



#### ◀ وضعیت تولید کشنده در ایران

براساس آمارهای منتشر شده، تا پایان سال ۱۴۰۰، از میان ۵۷۱ دستگاه کشنده باری، تنها ۱۱۲ مورد (معادل ۱۹/۶ درصد) در ایران توسط شرکت مپنا (۲۶ دستگاه MAP۲۴) و واگن پارس (۶ دستگاه PARS۳۳) و ۸۰ دستگاه AD۴۳ آلتوم فرانسه) تولید، مونتاژ یا بازسازی شده و مابقی مربوط به کشورهای آمریکا، کانادا، کره جنوبی، فرانسه، چین،

#### نمودار ۲- تغییرات تعداد کل کشنده‌های در سرویس و درصد کشنده‌های در سرویس از کل طی سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۰





**براساس آمارهای منتشر شده، تا پایان سال ۱۴۰۰ از میان ۵۷۱ دستگاه کشنده باری، تنها ۱۱۲ مورد (معادل ۱۹/۶ درصد) در ایران توسط شرکت مپنا و واگن پارس تولید، مونتاژ یا بازسازی شده و مابقی مربوط به کشورهای آمریکا، کانادا، کره جنوبی، فرانسه، چین، رومانی و سوئد بوده‌اند**



### دسته اول: اصلاح و ارتقای نظام برنامه‌ریزی

۱- تهیه سند چشم‌انداز صنعت ریلی و برآورد دقیق از نیازهای کشور در بخش‌های مختلف ریلی مبتنی بر طرح جامع حمل‌ونقل کشور و تهیه نقشه راهبردی کشنده و سند مدیریت واردات.

۲- توجه به توسعه متوازن بخش ریلی کشور و پرهیز جدی از توسعه تک‌بعدی از طریق توجه هم‌زمان به رفع گلوگاه‌های ظرفیتی شبکه ریلی مبتنی بر مطالعات دقیق و کارشناسی؛ پرهیز از انجام طرح‌های کم‌فایده یا غیراولویت‌دار مانند اتصال برخی مراکز استان‌ها به شبکه ریلی با فشارهای برخی مسئولان محلی؛ آموزش لکوموتیوران کشنده‌های جدید و به‌کارگیری شبیه‌سازهای فراهم شده در داخل و آموزش تعمیرکار، پیش‌بینی دیوهای تعمیراتی و ...

۳- ارزیابی مجدد در زمینه حفظ مالکیت کشنده‌های ریلی توسط شرکت راه‌آهن با هدف افزایش بهره‌وری کشنده‌ها (با رعایت تمهیدات واگذاری و اصلاح مدل مالی و درآمدزایی راه‌آهن جمهوری اسلامی و ...)

### دسته دوم: اصلاح نظام تعمیر کشنده‌های ریلی

۱- تحول در نظام بازدید و سرویس روزانه کشنده‌ها، نظام تخصیص و اعزام کشنده‌ها، ساماندهی نظام تامین قطعات و انتقال فناوری‌های نوین نگهداری و تعمیر تجهیزات، ارائه آمار شفاف در خصوص وضعیت خرابی‌های شناسایی شده و فعال کردن واحد کنترل کیفیت برای ارزیابی دلایل خرابی و ریشه‌یابی و تحلیل آنها در یک مرکز تحقیقاتی.

۲- حل مشکل دیرکرد شرکت راه‌آهن و شرکت‌های غیردولتی ریلی در پرداخت هزینه تعمیر و مشکل اختلاف در قیمت‌گذاری و تقسیط

(ضعف در تعامل سه‌گانه دولت، راه‌آهن و بخش غیردولتی)؛  
۴- اجرای ناقص خصوصی‌سازی، به صورت مداخله‌جویانه و وجود انحصار دولتی در فعالیت‌های مهم ریلی (عدم پشتیبانی و حمایت هوشمندانه از بخش غیردولتی؛ کیفیت پایین اجرای قوانین خصوصی‌سازی؛ نبود عزم جدی در سیاست‌های تعامل با بخش غیردولتی؛ عمق داشتن نگاه دولتی؛ عدم پیاده‌سازی مشارکت عمومی- خصوصی؛ مشارکت نداشتن بخش خصوصی در تعیین تعرفه‌ها، رسیدگی سوانح، نحوه جبران خسارت؛ و شکل نگرفتن بخش خصوصی قوی).

### ب) چالش‌های برنامه‌ای و مدیریتی

۱- نداشتن چشم‌انداز و برنامه راهبردی و جامع در بخش حمل‌ونقل؛  
۲- غفلت از توسعه متوازن بخش ریلی و احتمال بروز گلوگاه‌های جدید بعد از چالش کمبود کشنده به دلیل توسعه نامتوازن مانند: چالش ظرفیت خطوط، کمبود واگن و ...

۳- به‌روز نبودن نظام بهره‌برداری و ضعف در نظام سیر و حرکت؛

۴- پایین بودن بهره‌وری کشنده‌ها (تن- کیلومتر سالیانه هر دستگاه به‌ازای کل کشنده‌ها) در ایران نسبت به بسیاری از کشورها (مانند استرالیا، برزیل، روسیه، چین و قزاقستان) و متوسط جهانی و روند نزولی در سال‌های اخیر؛

۵- آمار بالای خرابی کشنده‌ها و افزایش کشنده‌های غیرآماده به کار (اعم از متوقف یا تحت تعمیر) به خصوص در سال‌های اخیر به دلایلی مانند ضعف در نظام آماری در خصوص وضعیت خرابی‌های شناسایی شده با وجود تجربیات موفق در دهه‌های گذشته در این زمینه (مثلاً شناسایی کشنده‌های با خرابی پرتکرار و دارای فراوانی بالا)، فعال نبودن واحد کنترل کیفیت برای ارزیابی دلایل خرابی و ریشه‌یابی و تحلیل آنها، وابستگی به کشنده‌های با موتور دیزل و مهم‌تر از همه ضعف در نگهداری و تعمیر کشنده‌ها و تامین قطعات مورد نیاز.

۶- چالش‌های تولید داخل که خود متاثر از نوسان برنامه‌ها میان دوگانه «حمایت از تولید داخل یا واردات از خارج» و نبود نقشه راه یا سند راهبردی کشنده ریلی، دیرکرد شرکت راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی ریلی در پرداخت هزینه تعمیر و اختلاف دائمی در قیمت‌گذاری و تقسیط پرداخت‌های مراکز تعمیرگاهی است.

### راهنما و پیشنهادها

طبق چالش‌های شناسایی شده، کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس، راهکارهای خود برای ارتقای وضعیت کشنده‌های ریلی در ایران را در چند دسته به شرح زیر تقسیم‌بندی کرده‌اند:



### عدم تناسب رقم‌های اعلام شده در ترکیب

کشنده‌ها در سال ۱۳۹۹ (۸۰۵ دستگاه باری، ۱۰۸ مسافری و ۸۷ مانوری تا سال ۱۴۰۳) و در سند دیگری در سال ۱۴۰۱ (حدود ۸۰۰ دستگاه باری، ۹۰ دستگاه مسافری و ۳۶۰ مانوری تا سال ۱۴۰۵) نشان‌دهنده عدم قطعیت ۲۵ درصدی نهاد متولی، در برآوردهای انجام شده است



پرداخت‌های مراکز تعمیرگاهی.

۳- پیش‌بینی مساعدت گمرکی و بانکی دولت و ایجاد بانک اطلاعات فنی و اجرایی تعمیرگاه‌ها و تامین‌کنندگان عمده قطعات و مجموعه‌ها، تعیین متولی تامین قطعات همه شرکت‌ها، تسهیل روند و مجوزهای تامین ارز به‌منظور خرید قطعات؛ تعیین متولی تامین ارز برای مالکان و تعمیرگاه‌ها.

### دسته سوم: رفع کمبود کشنده‌ها بر اساس نیاز واقعی

کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس معتقدند: «اگرچه در اختیار داشتن تعداد بیشتری کشنده ریلی حتی به‌صورت ذخیره به دلایلی مانند کاهش پیش‌بینی‌ناپذیری و پایین آوردن عدم قطعیت جریان در شبکه ضروری است، اما به‌نظر می‌رسد که درخصوص میزان کشنده‌های مورد نیاز (۱۰۰۰ دستگاه تا سال ۱۴۰۳) بزرگ‌نمایی برای حصول اطمینان از تحقق حداقل بخشی از کشنده‌ها انجام گرفته است؛ بنابراین فارغ از اینکه نیاز کشور چه میزان باشد، به‌نظر می‌رسد که در صورت بازگرداندن تعداد زیادی از کشنده‌های دارای امکان تعمیر و بازسازی و نیز سفارش به سازندگان داخلی، بخش مهمی از نیاز کشور به کشنده‌های ریلی، حداقل در بازه زمانی کوتاه محقق شود.»

این مرکز با اشاره به اینکه برآورده راه‌آهن برای نگهداری از کشنده‌های فعال، در سال ۱۴۰۱ حداقل ۳۸۰۰ میلیارد تومان بوده، اما برای این منظور تنها مبلغ ۸۲۰ میلیارد تومان از محل طرح عمرانی بهسازی ناوگان در قانون بودجه پیش‌بینی شده، پیشنهاد کرده که ضمن اهتمام

به نگهداری کشنده‌های موجود در سرویس (۵۲۳ دستگاه)، کشنده‌های خارج از سرویس دارای امکان تعمیر و بازسازی (۴۳۵ دستگاه) با اولویت زیر به فعالیت بازگردانده شوند:

**اولویت اول)** تعداد ۱۵۰ کشنده دولتی نیازمند تعمیر اندک و قابل بازگشت به چرخه استفاده طی حداکثر یک سال (پایان شهریور ۱۴۰۲) از طریق تامین اعتبار فوری مطالبات پیمانکاران به مبلغ دو هزار میلیارد تومان در پاییز ۱۴۰۱؛

**اولویت دوم)** تعیین تکلیف ۱۳۰ کشنده متوقف نیازمند بازسازی و تعمیرات اساسی و فاقد قرارداد که می‌تواند در بازه حداکثر چهارساله به چرخه بازگردد و آسیب‌شناسی دلایل خرابی و سپس تامین اعتبار مورد نیاز (برابر یا ۳۵۰۰ میلیارد تومان طبق برآورد راه‌آهن)؛ این در حالی است که در صورت استمرار مشکلات مالی شرکت راه‌آهن، تعمیر این دسته از کشنده‌ها می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مثلاً به‌صورت بازسازی، مالکیت و بهره‌برداری (O.O.R) با لحاظ آسیب‌شناسی موارد ناموفق پیشین انجام شود؛

**اولویت سوم)** تسریع در رفع موانع بازسازی و تعمیرات اساسی ۴۷ کشنده متوقف دارای قرارداد و آسیب‌شناسی دلایل تعمیرات. مرکز پژوهش‌های مجلس، تامین نیاز از طریق خرید کشنده از خارج از کشور را با رعایت ملاحظات زیر توصیه کرده است:

۱- انجام واردات از سوی تولیدکنندگان داخل با توجه به نیاز جدی به تعمیرات همیشگی و پیشگیری از تکرار مشکلات فعلی نظیر خارج

شدن کشنده‌ها از سرویس و نیز امکان انتقال فناوری

۲- توجه به تجربه ناموفق واردات یا اجاره کشنده‌های دیزل-الکترونیک از خارج از جمله از کشورهای روسیه و رومانی در دهه ۶۰.

۳- توجه به حساسیت بالای خرید کشنده نسبت به سایر ماشین‌آلات صنعتی و ضرورت تناسب با مشخصات جغرافیایی کشور مانند تاب‌آوری در گرمای هوا یا مشخصات هندسی و فنی شبکه ریلی ایران مانند وجود شیب تند در برخی مسیرها، یا ساییده شدن ریل در قوس توسط چرخ‌های کشنده و ...

۴- توجه به تامین قطعات یدکی در آینده و پیشگیری از زمینگیری کشنده‌ها به مدت طولانی (تجربه گرفتن از اتفاق رخ داده برای کشنده‌های وارد شده به کشور مانند آلستوم فرانسه که متاسفانه در

واردات بعد از آن برای کشنده‌های زیمنس آلمان هم تکرار شد)

۵- توجه به کشنده‌های برقی- دیزلی یا پیش‌بینی تدابیری برای امکان برقی کردن کشنده در صورت نیاز در زمان سفارش به‌دلیل تاثیر چشمگیر بر قابلیت اعتماد کشنده‌ها و میزان آماده به کاری. ■

درباره وعده احداث راه آهن سریع السیر تهران - مشهد از سوی وزیر جدید

## در ضرورت چسبیدن به قاچ زین



گزارش از  
فریبا کهن

آبان ماه ۱۴۰۱ بود که وزیر سابق راه و شهرسازی اعلام کرد طی مذاکرات و تفاهم انجام شده، قرار است چینی‌ها، مطالعه اولیه را برای راه‌اندازی قطار سریع‌السیر مشهد - تهران با مقیاس ۳۳۰ کیلومتر در ساعت ظرف ۲ ماه آینده انجام دهند. مرحوم رستم قاسمی این مطلب را در سفر به مشهد بیان کرد و افزود: «راه‌اندازی قطار سریع‌السیر مشهد - تهران مورد تاکید مقامات ارشد نظام بوده و طی کمتر از یک ماه، مصوبه‌ای در این زمینه داده‌اند، لذا این طرح در اولویت طرح‌های ریلی کشور قرار گرفته است.» سخنان وزیر جدید راه و شهرسازی، هنگام ارائه نظرات و برنامه‌های خود در مجلس شورای اسلامی برای اخذ رای اعتماد نمایندگان مجلس نیز موید چنین تصمیمی است، مهرداد بذریاش در این جلسه اعلام کرد که اولویت اول وزارت راه و شهرسازی، به اتمام رسیدن قطار سریع‌السیر تهران به مشهد است که در این چند سال بر زمین مانده و هر روز با استانداردها فاصله می‌گیرد.»

این در حالی است که تا پیش از این، اظهار نظر مسئولان اغلب مبتنی بر لزوم برقی‌سازی این مسیر بود و اکثر کارشناسان این حوزه نیز راه‌اندازی قطارهای پرسرعت را در شرایط فعلی اقتصادی کشور به صلاح نمی‌دانند، در ادامه مروری خواهیم داشت بر دیدگاه‌های مختلف کارشناسی در مورد پروژه قطار سریع‌السیر تهران - مشهد؛ به این امید که درباره این وعده با تعمق بیشتری بررسی و تصمیم‌گیری شود.

۲۳ قانون الحاق) ارجاع می‌شود.»

این کارشناس می‌گوید: «در کمیسیون ماده ۲۳، طرح موردنظر از ابعاد مختلف فنی، اقتصادی، محیط‌زیستی و امکان تامین مالی مورد سنجش قرار می‌گیرد و اگر این کمیسیون تایید کرد آن وقت مجوز اجرا داده می‌شود. پس از دریافت مجوز اجرا نیز در قانون بودجه برای طرح موردنظر ردیف ایجاد شده و اسم طرح موردنظر در لایحه بودجه درج می‌شود.»

گفتنی است، در باره این پروژه، سال گذشته گزارش توجیهی اولیه‌ای به وزارت راه ارسال شد که تاکنون به تصویب نرسیده است.

#### ◀ راه‌آهن پرسرعت تهران - مشهد ردیف بودجه‌ای ندارد

مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه راه‌آهن تاکید می‌کند: «تاکنون مصوبه‌ای برای اجرای این طرح در مراجع ذی‌صلاح صادر و ابلاغ نشده، بلکه به‌عنوان یک طرح در دست بررسی دنبال می‌شود و بررسی اولیه نشان‌دهنده نداشتن توجیه اقتصادی بوده است. با توجه به این روند، هنوز در قانون بودجه، ردیفی برای راه‌اندازی راه‌آهن پرسرعت (قطار سریع‌السیر) تهران - مشهد وجود ندارد.»

ناصریان ادامه می‌دهد: «طبق قانون بودجه سنواتی هم تنها طرح مصوب راه‌آهن پرسرعت، محور تهران- قم - اصفهان است که قرارداد تجاری آن منعقد شده است، اما حتی این پروژه هم با ۱۰ درصد پیشرفت یک تجربه شکست‌خورده است. دوستان در وزارت راه می‌توانند درباره این ابرپروژه که به عللی به‌ویژه اشتباهات مدیریتی کارفرمایی در باتلاق مسائل قانونی، مالی و تامین مالی غرق است و هر روزه بر ضررهای معطلی آن اضافه می‌شود، دلایل کمیسیون عمران مجلس و سازمان برنامه مبنی بر توقف آن را جویا شوند.»

ناصریان در مورد خبر اعلام شده توسط وزیر سابق راه و شهرسازی مبنی بر پیگیری احداث راه‌آهن پرسرعت در مسیر مشهد به تهران و از تهران به تبریز با کمک چینی‌ها معتقد است: «وام یا فاینانس خارجی در شرایط کنونی فراهم نیست، ولی اگر هم فراهم شود، به جای راه‌آهن پرسرعت، پیگیری اجرای برقی کردن راه‌آهن موجود تهران - مشهد و تهران - تبریز مناسب‌تر است.»

سیدمرتضی ناصریان با اشاره به اینکه شرکت‌های چینی به پروژه‌های راه‌آهن پرسرعت رغبت بیشتری دارند و علت آن منافع بیشتر برای آنها در صدور کالای چینی است و این همسو با منافع ما نیست، توضیح می‌دهد: «باید توجه داشت که برای افزایش سرعت راه‌آهن تهران به مشهد همواره دو گزینه مطرح بوده است: اول، برقی کردن خط موجود

مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه راه‌آهن در شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور در مورد لزوم احداث راه‌آهن‌های پرسرعت می‌گوید: «تکنولوژی یا سرعت به‌خودی‌خود هدف اصلی نیستند، بلکه ارائه خدمات مطلوب، با شیوه اقتصادی و با آینده‌نگری باید مدنظر باشد و راه‌حل‌های محتمل به‌وسیله متخصصین ریلی و در قالب طرح جامع سنجیده و مناسب‌ترین پروژه‌ها انتخاب شوند، بنابراین پروژه‌هایی نظیر احداث خطوط پرسرعت را باید به‌عنوان گزینه‌هایی در مقایسه با دیگر گزینه‌های محتمل برای ارائه خدمات مناسب سنجید.»

سید مرتضی ناصریان می‌افزاید: «در مورد پروژه‌های راه‌آهن پرسرعت در داخل ایران (مثلاً در مسیر تهران - مشهد، تهران - تبریز، اصفهان - شیراز و اصفهان - اهواز) لازم است ابتدا برای پروژه موردنظر مطالعه امکان‌سنجی فنی و اقتصادی و مقایسه با گزینه‌های هوایی و جاده‌ای صورت گیرد و سرعت بهینه مشخص شود. چنین مطالعاتی قبلاً فقط مسیر تهران - مشهد در حد امکان‌سنجی اولیه مطالعه شده است.»

او با تاکید بر اینکه در شرایط فعلی، ترجیح بر برقی کردن خط موجود است، روند تصویب طرح‌های جدید را چنین تشریح می‌کند: «معمولاً چنین است که ابتدا مطالعات توجیهی طرح صورت می‌گیرد که ممکن است منتهی به پیشنهاد احداث طرح جدید گردد. گاهی نیز یک شرکت خارجی پیشنهاد خود را ارائه می‌دهد که در هر دو حالت طرح جدید به‌عنوان یک پیشنهاد تلقی می‌شود. این پیشنهاد بررسی و اگر نظر وزارت راه و شهرسازی را جلب کرد، به سازمان برنامه و بودجه ارسال می‌شود. پس از آن، پیشنهاد موردنظر در دفتر راه و ترابری سازمان برنامه و بودجه مورد رسیدگی قرار می‌گیرد و سپس به کمیسیون ذی‌ربط (مربوط به ماده



**مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه**

**راه‌آهن: تاکنون مصوبه‌ای برای اجرای قطار**

**سریع‌السیر در مراجع ذی‌صلاح صادر و ابلاغ نشده،**

**بلکه به‌عنوان یک طرح در دست بررسی دنبال**

**می‌شود و بررسی اولیه نشان‌دهنده نداشتن**

**توجیه اقتصادی بوده است**





## د

**طبق قانون بودجه سنواتی تنها طرح مصوب برای****راه آهن پرسرعت، محور تهران - قم - اصفهان****است که قرارداد تجاری آن منعقد شده است، اما****حتی این پروژه هم با ۱۰ درصد پیشرفت یک تجربه****شکست خورده است؛ یک ابرپروژه با اشتباهات****مدیریتی کارفرمایی و غرق در باتلاق مسائل****قانونی، مالی و تامین مالی**

## ر

دارد که به علت مشکلات در موتور یا ژنراتور و فقدان قطعات راکد مانده‌اند، پس در صورت برقی کردن یک محور، نیاز به خرید لکوموتیو برقی نیست و می‌توان لکوموتیوهای دیزلی معیوب را با حذف موتور و ژنراتور و با اصلاحات محدود تبدیل به لکوموتیو کرد.

مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه راه آهن، با تاکید مجدد بر اینکه در مطالعاتی که قبلاً با کمک مهندسان مشاور فرانسوی برای محور تهران - مشهد انجام شد و گزارش‌های آن در دسترس است، نرخ برگشت سرمایه برای برقی کردن خط موجود ۲۷ درصد و برای احداث راه آهن پرسرعت ۳ - درصد محاسبه شد، دیدگاه خود درباره ارجحیت راه آهن برقی بر پرسرعت را چنین جمع‌بندی می‌کند:

۱- راه آهن پرسرعت روی خط موجود قابل اجرا نیست و نیازمند احداث محور جدید است.

۲- ظرفیت ترابری خطوط ریلی موجود پر نشده و با برقی کردن بیشتر می‌شود، بنابراین از حیث ظرفیت نیاز به خط جدید نیست.

۳- اقلام پروژه برقی کردن تا ۸۰ درصد داخلی است ولی اقلام راه آهن پرسرعت تا ۵۰ درصد خارجی است.

۴- هزینه راه آهن پرسرعت ۸ تا ۱۰ برابر برقی کردن خط موجود است.

۵- پروژه‌های راه آهن پرسرعت در شرایط اقتصادی کنونی ایران توجیه اقتصادی ندارند. برای سنجش کلی این موضوع معمولاً از قدرت خرید سرانه فرد استفاده می‌شود و میانگین جهانی نشان می‌دهد کشورهایی که در آستانه ورود به صنعت راه آهن پرسرعت بوده‌اند، به صورت میانگین دارای حدود ۱۵ هزار دلار قدرت خرید سرانه سالانه بوده‌اند.

که پروژه‌های کاملاً اقتصادی و ضروری است و همراه با افزایش سرعت قطارها به حدود ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود و دوم، ایجاد خط جدید ریلی پرسرعت با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت یا بالاتر؛ چرا که خط موجود امکان ارتقا به راه آهن پرسرعت را ندارد.

او درباره تهاثر نفتی به‌عنوان یکی از روش‌های تامین منابع مالی پروژه‌های حمل‌ونقلی از جمله راه آهن پرسرعت می‌گوید: «اگر هم قرار باشد بخشی از ظرفیت تولید نفت برای تهاثر نفتی در اختیار بخش حمل‌ونقل قرارگیرد، در این بخش صدها طرح مصوب و نیمه‌کاره با اولویت‌های بالا نظیر راه آهن‌های ترانزیتی وجود دارد که نوبت به طرح غیرمصوب، پرهزینه، بدون توجیه و لوکس راه آهن پرسرعت تهران مشهد نمی‌رسد.»

**برقی کردن، سه برابر بهتر از احداث راه آهن پرسرعت**

ناصریان خاطرنشان می‌کند: «یک بار در سال ۱۳۸۶، مطالعات جامعی با همکاری شرکت مشاور خارجی فرانسوی و یک شرکت مشاور ایرانی صورت گرفت تا مشخص شود، خط آهن تهران - مشهد باید برقی باشد یا پرسرعت. در آن مطالعات مشخص شد اگر بخواهیم راه آهن پرسرعت ساخته شود، باید بالاترین سرعت در دسترس از نظر تکنولوژی، منظور شود یعنی بین سرعت‌های ۲۵۰، ۳۰۰ و ۳۵۰ کیلومتر در ساعت، سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت مناسب‌تر است.»

ناصریان می‌افزاید: «بررسی‌ها همچنین نشان داد، راه‌اندازی راه آهن پرسرعت نیازمند زیرساخت جدید است و روی خط موجود نمی‌توان آن را راه‌اندازی کرد و در مقایسه بین دو گزینه برقی‌سازی خط موجود و ساخت خط جدید راه آهن پرسرعت، گزینه برقی‌سازی خط موجود از نظر شاخص‌های اقتصادی به مراتب مناسب‌تر است.»

او تاکید می‌کند: «بر اساس مطالعات صورت گرفته، شاید منافع برقی کردن خط موجود، نصف منافع راه آهن پرسرعت باشد، ولی هزینه‌اش یک‌ششم آن است و در نتیجه هزینه - فایده برقی کردن خط موجود، سه برابر بیشتر از احداث راه آهن پرسرعت است.»

ناصریان معتقد است: «برداشت من این است که اگرچه عدد و رقم‌های مطالعه انجام شده در سال ۸۶، اکنون دستخوش تغییر شده، اما در مجموع بین گزینه برقی کردن خط موجود و راه‌اندازی راه آهن پرسرعت در این محور، همچنان برقی کردن ترجیح اقتصادی بیشتری دارد و این نتیجه‌گیری تغییری نکرده است و به نظرم راهبرد توسعه خطوط پرسرعت در کشور ما به‌جای خرید پروژه از خارج، بومی‌سازی آن است که هزینه به‌مراتب کمتری خواهد داشت.»

او متذکر می‌شود: «راه آهن ایران اکنون لکوموتیوهای دیزلی بسیاری



**دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی: زمان مناسب برای اجرای چنین پروژه‌هایی، وقتی است که درآمد سرانه مردم ما به چندین برابر وضع فعلی رسیده باشد، ساختن خط قطار سریع‌السیر در مسیر تهران به اصفهان، مانند این است که در خانواده‌ای با شش فرزند، پنج فرزند گرسنه باشند و ما دنبال خرید ساعت رولکس برای فرزند ششم باشیم!**



۶- بومی کردن راه‌آهن پرسرعت دارای سوابق مطالعاتی قابل توجه بوده و لازم است به عنوان آینده‌نگری دنبال شود، اما این به معنای تولید داخلی ۱۰۰ درصد نیست بلکه باید اقلام قابل ساخت در داخل را تولید و در عین حال، مدیریت بر سفارش‌دهی برخی اقلام به خارج داشته باشیم، نه اینکه پروژه را یکجا از طرف خارجی بخریم.»

#### ◀ اکنون وقت اجرای هیچ پروژه قطار سریع‌السیری نیست

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیز معتقد است: «زمان مناسب برای اجرای چنین پروژه‌هایی، وقتی است که درآمد سرانه مردم ما به چندین برابر وضع فعلی رسیده باشد، در یک تمثیل ساده می‌توان گفت ساختن خط قطار سریع‌السیر در مسیر تهران به اصفهان، مانند این است که در خانواده‌ای با شش فرزند، پنج فرزند گرسنه باشند و ما دنبال خرید ساعت رولکس برای فرزند ششم باشیم.»

سیحان نظری در نشست که در پایگاه خبری تین‌نیوز برگزار شد، با بیان اینکه شرایط کشور ما در حال حاضر به گونه‌ای است که بسیاری از مناطق کشور، از نظر شاخص‌های دسترسی حمل و نقلی فقیر به شمار می‌روند، افزود: «از منظر خردمندی، وجدان جمعی، نمی‌توان پذیرفت که در کنار چنین مناطق کم‌بهره و فقیری، مناطقی هم باشند که به خرج بیت‌المال با انواع و اقسام تسهیلات ریلی و جاده‌ای و هوایی، رفاه حمل و نقلی برایشان فراهم شود.»

این فعال صنفی خاطرنشان کرد: «موضوع مهم دیگر این است که مدافعان این طرح‌ها عموماً مدعی آن هستند که بالاخره این پروژه‌ها

از نظر مطالعات اقتصاد مهندسی موجه تشخیص داده شده‌اند، اما باید دانست که نه فقط در ایران بلکه در همه کشورهای دنیا، مطالعات توجیه اقتصادی چنین مگا پروژه‌هایی عموماً با بزرگ‌نمایی منافع و کوچک‌نمایی هزینه‌ها تهیه می‌شود تا پروژه موجه جلوه داده شود و تازه در دوران اجرا، هزینه‌ها چندین برابر عدد برآورد شده تمام می‌شود.» نظری افزود: «حتی دلیلی مثل انتقال فناوری هم در شرایط کنونی ایران ما، برای توجیه چنین تصمیماتی کفایت ندارد، بگذریم از این که در عمل این انتقال فناوری در سطح کافی انجام نمی‌شود.»

#### ◀ خارجی‌ها که نباید بگویند کجا می‌خواهند سرمایه‌گذاری کنند!

یکی دیگر از کارشناسان ریلی هم معتقد است: «اینکه ناگهان مدتی است از ضرورت اجرای قطار سریع‌السیر تهران - مشهد صحبت می‌شود عجیب به نظر می‌رسد، اولاً به این دلیل که در تامین مالی پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان هم مشکل داریم و دوم این که برای راه‌آهن تهران - مشهد همواره بحث برقی کردن مطرح بوده و این که اکنون موضوع قطار سریع‌السیر مطرح شده جای تعجب دارد.»

او با بیان اینکه ساخت راه‌آهن سریع‌السیر در حال حاضر اولویت کشور نیست عنوان می‌کند: «خط سریع‌السیر با شرایط اقتصادی کشور همخوانی ندارد و مردم عادی از پس قیمت تمام‌شده بلیت آن بر نمی‌آیند. علاوه بر هزینه سنگین ساخت، هزینه نگهداری آن هم در توان مالی کشور نیست. شرکت راه‌آهن همین الان در نگهداری زیرساخت فعلی هم با مشکلات

متعدد مالی دست به گریبان است.»

قصابیان می‌افزاید: «اگر قرار است فاینانسی هم انجام شود، پروژه‌های خیلی واجب‌تری وجود دارد، ضمن اینکه اساساً تعیین اولویت اجرای پروژه‌ها باید در اختیار مسئولان ما باشد، نه سرمایه‌گذار خارجی. این که یک سرمایه‌گذار خارجی بگوید من می‌خواهم در فلان پروژه سرمایه‌گذاری کنم، پذیرفتنی نیست.»

این کارشناس در پاسخ به این پرسش که چرا چینی‌ها این پروژه انتخاب را کرده‌اند، می‌گوید: «آنها به برگشت سرمایه‌گذاری خودشان فکر می‌کنند. در مورد قطار سریع‌السیر، مطمئناً قیمت بلیت آنقدر گران خواهد بود که مسافران ایرانی قادر به پرداخت آن نباشند، اما سرمایه‌گذار چینی نگران عدم وجود مسافر نیست، نگران برگشت سرمایه خودش است و از آنجا که کشورهای خارجی از دولت ضمانت می‌گیرند و بانک مرکزی بازگشت سرمایه‌گذاری را تضمین می‌کند، بنابراین برایشان خیلی فرق نمی‌کند در چه موردی سرمایه‌گذاری کنند. آنها به نرخ برگشت سرمایه خود توجه دارند. حجم سرمایه‌گذاری بالاتر، منفعت بیشتر برای فاینانسر.» ■



# حضور تشریفاتی در غیاب رقابت

تحلیل فرایند خصوصی سازی با تمرکز بر بازار حمل و نقل ریلی کشور



فوتبال دوستان، باشگاه نیوکسل یونایتد انگلستان را می‌شناسند. بیش از ۱۲۰ سال عمر کرده و بازیکنان مشهوری چون کوین کیگن و آلن شیرر را به فوتبال انگلستان و اروپا معرفی کرده است، این باشگاه اما هیچگاه یک تیم قوی و درجه یک نداشته و به جز سال‌های معدود، عموماً در نیمه پایین جدول به کار خود پایان داده است و جام‌های زیادی در کلسیون افتخارات آن دیده نمی‌شود.

تا اینکه سرانجام مالکیت این باشگاه پس از چندین بار مخالفت از سوی اتحادیه باشگاه‌های فوتبال انگلستان و دیگر مراجع، بالاخره در اکتبر ۲۰۲۱ به یک کنسرسیوم ثروتمند عرب واگذار و این کنسرسیوم موفق شد تصمیم‌گیران را قانع کند که به دولت سعودی وابسته نیست. البته خیلی‌ها همچنان این ادعا را باور نکرده‌اند و این تیم را متعلق به بن سلمان می‌دانند. همانطور که «پاری سن ژرمن» و «منچستر سیتی» را به شیوخ متمول جنوب خلیج فارس متصل می‌بینند.

اما یکی از تصمیمات جالب مدیریت جدید این باشگاه این بود که از زمان در اختیار گرفتن سکان مدیریت، تغییر زیادی در ترکیب بازیکنان نداده و تیم با همان شاکله قبلی به کار خود ادامه می‌دهد. این تیم در باقیمانده فصل قبل (۲۰۲۲-۲۰۲۱) خود را از انتهای جدول به رده یازدهم

یادداشت از:

سعید قصابیان



در حال حاضر، مهم‌ترین معضل اقتصاد کشور، درجه نازل بهره‌وری است، حتی علی‌رغم اینکه از ابزار خصوصی سازی هم برای ارتقای بهره‌وری استفاده شده و شرکت‌هایی با تابلوی خصوصی متولد شده‌اند، اما همچنان در عمل بهره‌وری دلخواه در ارکان اقتصادی کشور به دست نیامده است، تا آنجا که ظاهراً دولت (سازمان برنامه و بودجه) هم تصمیم گرفته با حذف تبصره موسوم به «بهره‌وری» در بودجه سال ۱۴۰۲ (حکمی که در قوانین بودجه سال‌های گذشته به منظور «ارتقای بهره‌وری» پیش‌بینی شده بود) کلاً موضوع را منتفی قلمداد نماید.

اما علت ناکامی در افزایش بهره‌وری چیست؟ به اعتقاد نگارنده، علت را باید در غیررقابتی بودن فضای کسب‌وکار برای بازیگران در بازارهای مختلف اقتصادی جست‌وجو کرد. ریزش و رویش به ندرت اتفاق می‌افتد و رقابت، شکلی تشریفاتی به خود گرفته است.



**مجموعه‌ای که امروز در بازار حمل‌ونقل ریلی فعالیت می‌کنند به جز معدودی شرکت، واجد شرایط بخش خصوصی نیستند، حتی اگر در اداره ثبت به عنوان «خصوصی» ثبت شده باشند. از این ترکیب نمی‌توان انتظار فضای «رقابت برای بقا» را داشت و بدون فضای رقابتی، انتظار رشد و بهبود کیفیت و بهره‌وری بهبود یافته است**



در پایان فصل بالا کشید و در فصل جاری (۲۰۲۲-۲۰۲۳) نیز نتایج بسیار خوبی گرفته و در ۲۴ بازی انجام شده فقط ۳ باخت داشته و در هر بازی کمتر از یک گل خورده دریافت کرده است. اکنون در جمع ۶ تیم اول جدول قرار گرفته و شانس گرفتن سهمیه لیگ قهرمانان اروپا در فصل بعد را دارد. حالا سوال این است که چگونه یک تیم بدون تغییرات زیاد در بازیکنان و بدون خریدهای گران‌قیمت و با استخدام یک مربی نه‌چندان مطرح توانسته چنین صعودی در جدول رده‌بندی داشته باشد؟ یک پاسخ می‌تواند شارژ مالی بازیکنان باشد، البته این پاسخ نمی‌تواند نادرست باشد، اما بیانگر همه چیز نیست.

بیباید مسئله را از دید بازیکنان ببینیم. این بازیکنان عموماً متوسط که چهره شاخص و گران‌قیمتی در میان آنها دیده نمی‌شوند، نیک می‌دانند که مدیریت باشگاه دیر یا زود به خرید بازیکنان گران‌قیمت اقدام خواهد کرد و مدعی قهرمانی خواهد شد. وقتی طوفان خرید بازیکنان بزرگ در این باشگاه وزیدن بگیرد، احتمالاً تعداد زیادی از بازیکنان فعلی مجبورند از روی نیمکت، بازی‌ها را به تماشا بنشینند و چه‌بسا ناچار به ترک باشگاه شوند. انگیزه بقا به این بازیکنان دیکته می‌کند که از جان مایه بگذارند و حداکثر کیفیت بازی خود را به نمایش بگذارند تا در این تیم ماندگار و از درآمدهای بالا و پاداش‌های هنگفت حال و آینده بهره‌مند شوند و نامشان در مقابل جام‌هایی که فتح خواهند شد ثبت شود.

رقابت سختی بین بازیکنان درگرفته و به آنها تحمیل کرده که «با عالی باش یا حذف شو؛ راه میانه‌ای وجود ندارد». همین انگیزه قوی باعث شده که این تیم پیشرفت خود را از همان اکتبر ۲۰۲۱ شروع کند و تا

به امروز ادامه دهد. رقابت باعث بهبود عملکرد بازیکنان و کل تیم شده است؛ رقابت برای بقا باعث تمرکز و خلاقیت شد و اینها عامل بهبود کیفیت بازی و افزایش بهره‌وری تیم هستند.

اما رقابت در هفته پایانی برای تیمی که در میانه جدول رده‌بندی قرار دارد تشریفاتی است. برد اسباب قهرمانی نیست، اما باخت هم باعث سقوط به دسته پایین‌تر نمی‌شود.

واقعیت این است که رقابت در همه دیگر زمینه‌ها هم زمینه پیشرفت و موفقیت است؛ از جمله در تجارت و اقتصاد. در فضای رقابتی است که شرکت‌ها هر ابتکاری را به خرج می‌دهند تا موفق شوند و بر رقیب غلبه کنند. عده‌ای در این رقابت پیروز می‌شوند و در بازار باقی می‌مانند و عده‌ای دیگر از رقابت باز می‌مانند و حذف می‌شوند. این گونه از حذف شدن‌ها هیچ جای نگرانی ندارد و لازمه رقابت است. ریزش و رویش در ذات بازار رقابتی است.

یکی از توجهات اصلی برای خصوصی‌سازی در اقتصاد کشور و از جمله حمل‌ونقل ریلی ایجاد فضای رقابتی با این پیش‌فرض بود که شرکت‌های وابسته به دولت انگیزه و ماموریتی برای رقابت ندارند. متصل به حاکمیت هستند و باید ماموریت‌های حاکمیتی را اجرا کنند. هزینه‌شان را مجلس تصویب می‌کند و آنها خرجش می‌کنند. همه کارمند دولت محسوب می‌شوند و طبعاً در این فضا رقابتی متصور نیست. رقابت بین شرکت دولتی و بخش خصوصی هم معنی ندارد. نتیجه مناقصه یک پروژه عمرانی که یک شرکت خصوصی و یک شرکت متصل به دولت در آن شرکت کنند، از قبل معلوم است، بنابراین مراد از خصوصی‌سازی ایجاد فضای رقابتی در میان بازیگران خصوصی به امید کاهش قیمت و بهبود کیفیت و خلاقیت در نتیجه رقابت است. در این فضا شرکت‌های توانا می‌مانند و شرکت‌های ضعیف حذف می‌شوند و چه بسا شرکت‌های جدیدی جای آنها را بگیرند (ریزش و رویش).

آیا در صنعت حمل‌ونقل ریلی در ایران (اعم از حمل بار یا مسافر) رقابت برای بقا جریان دارد؟ به فهرست شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی فعال نگاهی بیندازید. به استثنای چند شرکت که با سرمایه خصوصی شکل گرفته‌اند، قدرترین این فعالان، فرزندان راه‌آهن هستند در قالب صندوق کارکنان راه‌آهن که ارکان آنها با امضای مدیرعامل راه‌آهن منصوب می‌شوند. شرکت رجا (که شستا فقط مالک آن است و مدیریت آن عملاً گوش به فرمان راه‌آهن دارد) در بخش مسافری بی‌رقیب است. گروهی دیگر از این شرکت‌ها نیز به بنیادها یا آستان یا نهادهای عمومی و نظامی و انتظامی متصل هستند. گروهی توسط فولادسازان (عموماً دولتی) تاسیس شده‌اند و گروهی توسط خودروسازان (کاملاً دولتی)؛ بعضی دیگر توسط

شرکت‌های معدنی (دولتی) و برخی توسط شرکت کشتیرانی دولتی یا توسط وزارت نیرو و ...

وجه اشتراک همه این شرکت‌ها آن است که برای بقا رقابت نمی‌کنند، چون سرمایه‌شان خصوصی نیست، بلکه مستقیماً یا به واسطه از سمت دولت و یا نهادهای عمومی تامین شده است. لاجرم مجمع عمومی آنها هم از گماردگان مستقیم یا غیرمستقیم دولت یا نهادها تشکیل شده، هیئت مدیره منتخب همین مجمع است و مدیرعاملی منصوب هیئت‌مدیره، پس خوب می‌داند و خیالش راحت است که سهامدار خصوصی در میان نیست که پیگیر سود سهامش باشد.

مجموعه مدیریت این شرکت‌ها در حاشیه امن قرار دارند. چیزی بقایشان را تهدید نمی‌کند. آیا اگر شرکت در پایان سال ضرر نشان بدهد گزندی به منافع این حضرات و علیا مخدرات وارد می‌شود؟ آیا هیئت‌مدیره و مدیرعامل جریمه می‌شوند؟ آیا توبیخ یا برکنار می‌شوند؟ آیا باید از جیب خودشان ضرر را جبران کنند؟ پاسخ سوالات بالا در اغلب موارد منفی است. آیا در چنین شرکتی انگیزه‌ای برای عالی بودن وجود دارد؟ باکی از حذف شدن هست؟ (این در حالی است که عده‌ای مدعی هستند که حمل‌ونقل ریلی مسافراساساً ضررده است و انتظار سوددهی از آن متصور نیست. اگر این مدعا درست باشد، مدیر شرکت حمل‌ونقل مسافری

چرا باید دنبال سودآوری باشد؟ کشیدن پای بخش خصوصی به کاسی که ذاتاً ضررده است چه توجیهی دارد؟ چرا آن را به دولت برنمی‌گردانند؟

برخلاف بازیکنان آن تیم فوتبال که در ابتدای یادداشت، درباره‌اش صحبت کردیم، برای این عزیزان همیشه راه میانه وجود دارد. به تعبیر میلتن فریدمن از کسی که مایل است با پول دیگران (ملت) کار کند، نمی‌توان انتظار نوآوری و خلق ثروت و کیفیت عالی داشت. به همین ترتیب، از مدیرعاملی که می‌خواهد به نمایندگی از یک نهاد واسطه دولتی، برای پول کارکنان راه‌آهن یا بیمه‌شدگان تامین اجتماعی

## د

**شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی پس از دریافت بار از صاحب کالا و یا مسافرگیری، واگن را در اختیار راه آهن قرار می‌دهند و دیگر در تشکیل قطار، واگذاری قطار به سکو، نوع لکوموتیو و لکوموتیوران، سرعت سیر، ایمنی سیر و امنیت بار، زمان اعزام و زمان رسیدن قطار و تاخیرها و توقف‌های بین راه، مسلوب‌الاختیار هستند. آیا در چنین فضایی رقابت بین شرکت‌ها معنی دارد؟**

## ر

تصمیم می‌گیرد، نمی‌توان انتظار خلق ثروت زیاد و کیفیت عالی داشت. در این شرکت‌ها همه از صدر تا ذیل کارمند هستند و مانند بقیه کارمندان، بقای کسی در خطر نیست. بدترین اتفاقی که می‌تواند برای مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره این شرکت‌ها بیفتد استعفاست. البته به همراه یک مراسم تودیع باشکوه و احياناً شغلی جدید در شرکتی دیگر.

وجه اشتراک همه این شرکت‌ها این است که به خاطر بقای خود رقابت نمی‌کنند. رقابت برای بقا باعث خلاقیت شده و خلاقیت منشاء بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری است. رقابت در صنعت حمل‌ونقل ریلی از نوع تشریفاتی است. به همین دلیل است که همیشه در مجموعه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی رویش داریم و به‌ندرت ریزش.

ذخالت راه‌آهن در این بازار و انحصار سیر و حرکت در دست



### دکتر علی خداکرمی

متخصص بیمه در صنعت حمل‌ونقل (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)

**مدرس و مولف کتاب بیمه‌های حمل‌ونقل با بیش از ۳۰ سال تجربه**

**"هیچکس مطمئن نمی‌تواند آینده را پیش‌بینی کند،**

**اما به کمک ما می‌توانید از آن محافظت کنید"**

**اگر می‌خواهید در خصوص:**

« قوانین، آیین‌نامه‌ها، قواعد حقوقی و نکات فنی مربوط به قراردادهای بیمه‌ای

« نحوه مدیریت خسارت هنگام وقوع حوادث و چگونگی رفع اختلافات بیمه‌ای

بیشتر بدانید، کافی است با ما در تماس باشید.

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۵۶۷۸

✉ behina1375@yahoo.com

**"شما در راه نخواهید ماند اگر آگاهانه انتخاب و هوشمندانه تصمیم بگیرید."**



**رقابت برای بقا باعث خلاقیت شده و خلاقیت منشا بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری است، اما رقابت در صنعت حمل‌ونقل ریلی از نوع تشریفاتی است. در این فضا، نقش شرکت‌های حمل‌ونقل در حد پیمانکار جذب بار و مسافر است و همیشه می‌توان سستی در ارائه خدمت به صاحب بار و مسافر را به گردن راه‌آهن انداخت**



این شرکت از دیگر عوامل کاهش بهره‌وری است. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی پس از دریافت بار از صاحب کالا و یا مسافرگیری، واگن را در اختیار راه آهن قرار می‌دهند برای سیر و از آن مرحله به بعد هیچ اختیاری ندارند و در تشکیل قطار، واگذاری قطار به سکو، نوع لکوموتیو و لکوموتیوران، سرعت سیر، ایمنی سیر و امنیت بار، زمان اعزام و زمان رسیدن قطار و تاخیرها و توقف‌های بین راه، مسلوب‌الاختیار هستند. در این فضا، نقش شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در حد پیمانکار جذب بار و مسافر است و همیشه می‌توان سستی در ارائه خدمت به صاحب بار و مسافر را به گردن راه‌آهن انداخت.

خشت اول خصوصی‌سازی، تضمین حق مالکیت فردی است و سپس امنیت سرمایه و نهایتاً رقابت سالم. واقعیت این است که تلاش مهمی در حاکمیت برای شکل‌گیری یک بخش خصوصی قوی و مستقل انجام نشده است. مجموعه‌ای که امروز در بازار حمل‌ونقل ریلی فعالیت می‌کنند بجز معدودی واجد شرایط بخش خصوصی نیستند، حتی اگر در اداره ثبت شرکت‌ها به‌عنوان «خصوصی» ثبت شده باشند. از این ترکیب نمی‌توان انتظار فضای «رقابت برای بقا» را داشت و بدون فضای رقابتی انتظار رشد و خلاقیت و بهبود کیفیت و بهره‌وری بهبود یافته است. نهایتاً اینکه این ره که به‌عنوان خصوصی‌سازی تاکنون رفته‌ایم به ترکستان است، اما برای برگشت و تجدیدنظر هیچ وقت دیر نیست. ■

## افتتاح راه‌آهن رشت - کاسپین بار دیگر به تعویق افتاد



گذشته اعلام کرده بود که تا پایان سال ۱۴۰۱ طبق برنامه زمان‌بندی عملیات اجرایی حد فاصل رشت تا ایستگاه پیربازار به‌عنوان اولویت اول تکمیل و آماده بهره‌برداری می‌شود. در دهم اسفند ماه به مهر گفته بود: «با توجه به اینکه فعلاً حدود ۷۸ درصد پروژه تمام شده است، امکان ندارد تا پایان سال ۱۴۰۱ به پایان برسد.» محمد منجمی، سرپرست اداره کل راه‌آهن منطقه ۲ کشوری نیز درباره این موضوع به مهر گفت: «با توجه به اینکه این پروژه به اعتبار نیاز دارد، وزیر راه اعتبار لازم برای اتمام پروژه را به سازمان برنامه بودجه تحویل داده و اگر تا پایان سال ۱۴۰۱ این اعتبار تخصیص داده شود احتمالاً این پروژه تا سال ۱۴۰۲ به پایان خواهد رسید.» او افزود: «اگر اعتبار به این پروژه داده نشود، شرکت برای وام از طریق بانک مسکن اقدام خواهد کرد و با توجه به شرایط تورمی موجود این پروژه تا پایان سال ۱۴۰۲ به پایان خواهد رسید.»

با وجود اینکه معاون وزیر راه و شهرسازی دی ماه گذشته اعلام کرد که تا پایان سال ۱۴۰۱، راه‌آهن رشت - کاسپین تکمیل و آماده بهره‌برداری می‌شود، در ابتدای اسفندماه اعلام شد که با توجه به اینکه فقط حدود ۷۸ درصد پروژه تکمیل شده، اتمام ساخت این پروژه تا پایان سال جاری نیز مشروط شده است.» به گزارش ترابرن، راه‌آهن رشت - کاسپین به‌عنوان بخش نخست یکی از پروژه‌های اولویت‌دار ریلی کشور، یعنی راه‌آهن رشت - آستارا است که آخرین بخش از کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود. این پروژه از سال ۱۳۸۵ کلید خورد و با گذشت ۱۳ سال فقط ۳ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و کارهای اصلی برای ساخت آن از سال ۱۳۹۸ کلید خورد. فارغ از وعده و وعیدهای مختلف برای افتتاح و بهره‌برداری از راه‌آهن رشت - کاسپین هنوز این کار انجام نشده است. با وجود اینکه خیراله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی دی ماه سال





## دست‌اندهای وارداتی

رمز ناکامی‌های ما در پروژه‌های مختلف «نظام مدیریتی حاکم بر کشور» است. به صورتی که دستاورد اجرای طرح واردات کامیون‌های سه سال کارکرده اروپایی با مدیریت درست و هماهنگی فراسازمانی، می‌شود نوسازی ۹۰ درصد ناوگان بین‌المللی و حاصل آزادسازی واردات خودرو، می‌شود آشفته‌بازاری که خودرویی ناشناخته با قیمتی مبهم به فروش می‌رسد.

◀ همه خواب‌های وارداتی

◀ آیین پوست‌اندازی

◀ نوسان ارز؛ زیان تولید



وزارت صمت تقدیم می‌کند؛ آشفته‌بازار واردات خودرو

# همه خواب‌های وارداتی

گزارش از  
بابک وفایی



روند تصمیمات دولت طی دو سال اخیر برای بازار خودرو کشور آن قدر عجیب و بعضاً خلق‌الساعه بوده که تقریباً عادت کرده بودیم از هیچ‌چیز غافلگیر نشویم، اما وزارت صمت نشان داده همچنان توانایی غافلگیر کردنمان را دارد، آن هم با تصمیماتی که عمرشان گاهی به هفته هم نمی‌رسد و ایده‌هایی که حتی از دورترین پیش‌بینی‌ها دورتر هستند. جدیدترین ایده غافلگیری‌ها، مربوط به اسفند ماه سال گذشته و واردات خودرو است، جایی که با حمایت تمام قد و علنی وزیر صمت، قرار شد چند ده هزار خودرو وارداتی در حالی که نه مدل و مشخصات آنها معلوم است و نه قیمت آنها اعلام شده، پیش‌فروش شوند، در حالی که اطلاعات آنها «محرمانه» اعلام شده است!

روند اتفاقات عجیب در بحث واردات خودرو آن قدر سریع و داغ است که نمی‌توان پیش‌بینی کرد در فاصله نگارش این مطلب (هفته سوم اسفند ماه) تا زمان انتشار، شاهد چه اتفاقات جدیدی باشیم اما آنچه می‌خوانید مروری است بر مجموعه‌ای از تصمیمات عجیب و بعضاً فراقانونی وزارت صمت برای واردات خودرو در حالی که این بار این وزارتخانه نه در زمینه تسهیل یا مدیریت واردات خودرو، که برای وارد کردن و فروش خودروها آستین بالا زده است تا در نهایت واردات خودرو و فروش خودروهای وارداتی که در همه جهان (و تا چند سال پیش در ایران) یک روال طبیعی تعریف شده دارد، اکنون به آشفته‌بازاری تبدیل شود که ممکن است هم خریداران و هم واردکنندگان و هم وزیر را به چاه بکشد.

در بازار غیررسمی بوده است و مدتی قبل هم نمایشگاهی در جاده مخصوص با نشان کیا را تاسیس کرده بود. مدتی بعد، یک جنجال رسانه باعث زیر سوال رفتن این شرکت شد، جایی که رسانه‌ها به محتوای یک خبر از کیا موتورز دست پیدا کردند که صراحتاً عنوان کرده بود کوشا خودرو نماینده کیا نیست. چنین تکیذیهایی از گذشته سابقه داشته است، اما نکته جالب آنکه بلافاصله بعد از رسانه‌ای شدن این خبر، در تمام بلیبوردها و وبسایت این شرکت، عنوان نماینده رسمی برداشته شد.

نکته قابل توجه آنکه درج هر عبارتی بر روی بلیبوردهای شهری باید به تایید نهادهای ناظر برسد و تا پیش از این، استفاده از نشان تجاری هر برندی نیاز به ارائه مدارک مالکیت بر آن نشان تجاری داشت و مشخص نیست کوشا خودرو در حالی که مالکیتی بر نشان کیا نداشته و نام‌های

هرچند خودرو در ایران آن قدر عجایب دارد که هر لحظه از آن، می‌تواند شروع یک داستان باشد اما برای کوتاه‌تر شدن ماجرا، این نوشتار را از چند ماه پیش آغاز می‌کنیم، جایی که پس از مصاحبه‌های پی‌درپی وزیر و معاونانش در زمینه واردات خودرو (که البته در ابتدا قرار بود اقتصادی باشد و بعداً اقتصادی از پسوند آن حذف شد) ناگهان شاهد بلیبوردهایی با نشان کیا و نام شرکتی با عنوان «کوشا خودرو» بودیم، شرکتی که مدعی نمایندگی رسمی کیا در ایران بود و خبر از عرضه محصولات کیا در ایران می‌داد.

اینکه کیا در میانه تحریم‌ها حاضر با همکاری با شرکتی در ایران شده باشد و نام نمایندگی رسمی به آن بدهد عجیب بود، اما عجیب‌تر از آن عدم همکاری با نماینده سابقش با سال‌ها قدمت و در عوض همکاری با یک شرکت ناشناخته بود، شرکتی که اوج فعالیتش، واردات خودرو



برای نمایندگی ندارد، چگونه توانسته در این سطح گسترده از نشان این شرکت در بیلبوردهای شهری استفاده کند.

این‌ها البته همه ماجرا نبود، چراکه غیر از این خبر، بر اساس شواهد، حداقل دو نامه دیگر بین کیا و ایران ردوبدل شده که در آن صراحتاً به تخلف کوشا خودرو اشاره شده است. نامه نخست از سوی کیا به وزیر صمت ارسال شده و در آن استفاده کوشا خودرو از نام این شرکت و اعلام نمایندگی کیا، برخلاف قوانین بین‌المللی و حتی قوانین داخلی ایران عنوان شده است و کیا طی آن خواهان جلوگیری از این اتفاق از سوی وزیر بوده است.

این نامه از سوی وزیر بی‌پاسخ مانده و به همین دلیل کیا نامه دیگری را این بار به مالک کوشا خودرو ارسال کرده و طی آن، مالک شرکت را برای استفاده از نام و نشان تجاری، ادعای نمایندگی و ... به شکایت حقوقی تهدید کرده است. نکته جالب‌توجه آنکه نه وزیر صمت و نه کوشا خودرو به این نامه‌ها پاسخی نداده‌اند که بیش از هر چیز می‌تواند ناشی از تصمیم وزارت صمت برای حمایت تمام‌قد از واردکننده باشد بدون آنکه به عواقب حقوقی آن توجه کند.

به این ترتیب مشخص نیست وزارت صمت چگونه گواهی نمایندگی کوشا خودرو را صادر کرده، در حالی که شرکت مادر به‌صراحت هرگونه همکاری را تکذیب و حتی تهدید به شکایت حقوقی می‌کند. جالب‌تر آنکه در مقابل تمام این سوالات و ابهامات، وزارت صمت سیاست سکوت را در پیش گرفت و کوشا خودرو نیز تلاش کرد با دعوت از برخی رسانه‌ها، جو را تلطیف کند، هرچند در نهایت این پرسش‌ها و پرسش‌های بیشتر در این میان بی‌پاسخ ماند.

این مسیر غلط، غیرقانونی و شبهه‌دار چند نوبت دیگر هم ادامه پیدا کرد



**زمستان سال ۱۴۰۱، پس از مصاحبه‌های پی‌درپی وزیر صمت و معاونانش در زمینه واردات خودرو (که البته در ابتدا قرار بود اقتصادی باشد و بعداً اقتصادی از پسوند آن حذف شد) شاهد بیلبوردهایی با نشان کیا و نام شرکتی با عنوان کوشا خودرو بودیم که مدعی نمایندگی رسمی کیا در ایران بود و خبر از عرضه محصولات کیا در ایران می‌داد**



و در این مدت چند شرکت دیگر تازه وارد نیز با ادعای نمایندگی برندهای اروپایی، بیلبوردهایی را در سطح شهر نصب کرده‌اند که البته بعداً پایین آمد تا مشخص نشود چگونه اجازه اکران آنها داده شده است.

#### ◀ فروش در بورس کالا؛ ایده‌ای که فقط وزیر آن را دوست داشت

یکی از عجیب‌ترین بخش‌های واردات خودرو در دولت رئیسی و در زمان صدارت فاطمی امین بر وزارت صمت، شیوه عرضه آن بود جایی که وزیر صمت به شکل علنی قوانین و حتی بورس کالا را دور زد و مسیر عرضه را برخلاف وعده‌های اولیه‌اش، به جایی خارج از بورس کالا منتقل کرد. ایده اولیه عرضه خودرو در بورس کالا، مربوط به سال‌ها قبل است و در چند نوبت هم آزموده شده، اما در روزهایی که وضعیت بازار متعادل بود، عرضه در بورس ایده‌ای شکست‌خورده بود که به سرعت هم فراموش شد. البته در یک سال اخیر و با برهم خوردن نظم بازار و تفاوت عمیق میان عرضه و تقاضا، راهکارهای مختلفی برای عرضه خودرو در بازار امتحان شد که تقریباً همه آنها مخالفین قدرتمندی داشت و همگی هم شکست خوردند.

فاطمی‌امین در روزهای پیش از انتصابش به عنوان وزیر، خود از منقدین شیوه قرعه‌کشی بود و هرچند با روی کار آمدنش تا مدتی (و حتی تا زمان تنظیم این مطلب) شیوه قرعه‌کشی با وجود قول‌های متعدد او همچنان برقرار بود، اما در نهایت وزارت صمت مسیر عرضه در بورس کالا را باز کرد. عرضه خودرو در بورس کالا هرچند در ظاهر و بر اساس اخبار رسمی، برای گسترش دسترسی عمومی به خودروها، کاهش قیمت‌ها

## »

**از همان ابتدا می‌شد پیش‌بینی کرد که ایده عرضه خودروهای وارداتی در بورس، اجرایی نخواهد بود؛ چراکه واردکنندگان خودرو به سختی حاضر هستند با سود ۱۵ درصدی، نسبت به واردات و پذیرش تعهدات گارانتی خودروها اقدام کنند، آن هم در شرایطی که عملاً رابطه‌ای بین واردکننده و خودروساز بین‌المللی وجود ندارد**

## “

در بازار و البته کشف قیمت واقعی انجام می‌شد (که البته بر اساس شواهد در هر سه هم شکست خورد) اما در عمل اصلی‌ترین هدف آن، ایجاد شرایطی برای فروش رسمی خودرو از سوی خودروسازان با قیمتی بالاتر از قیمت کارخانه بود تا به این ترتیب بخشی از زیان انباشته خودروسازان، از جیب خریداران جبران شود.

وزارت صمت با اصرار، عرضه خودرو در بورس کالا را راه‌حلی ایده‌آل می‌دانست و از همان ابتدا اعلام کرد قصد دارد همین شیوه را برای خودروهای وارداتی نیز اعمال کند. بر این اساس، این وزارتخانه بر اساس فرمولی، قیمت رسمی خودرو را اعلام می‌کرد و پس از آن خودرو برای عرضه وارد رقابت بین خریداران در بورس کالا می‌شد. پس از کشف قیمت در این بازار، واردکننده سهم ۱۵ درصدی خود را از سود حاصله به دست می‌آورد و هر آنچه باقی می‌ماند، به عنوان سهم دولت و تعرفه واردات در نظر گرفته شده و نصیب دولت می‌شد.

این ایده، حاصل کار کارگروه اقتصادی واردات خودرو متشکل از وزرای صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور بود، هرچند از همان ابتدا هم مشکلاتی داشت و می‌شد پیش‌بینی کرد اجرایی نخواهد بود؛ چراکه در درجه اول واردکنندگان خودرو به سختی حاضر هستند با سود ۱۵ درصدی، نسبت به واردات و پذیرش تعهدات گارانتی خودروها اقدام کنند، آن هم در شرایطی که عملاً رابطه‌ای بین واردکننده و خودروساز بین‌المللی وجود ندارد و گارانتی تماماً باید توسط واردکننده انجام شود.

علاوه بر این، سود مذکور باید هزینه توسعه شبکه و پورسانت فروش نمایندگی‌ها و ... را نیز فراهم می‌کرد و عملاً از سهم ۱۵ درصدی واردکننده، مبلغ ناچیزی باقی می‌ماند که مقرون به صرفه نبود. در عین حال، در شرایطی که اساساً خودرویی وارد کشور نشده بود، فروش در بورس کالا عملاً در سطح پیش‌فروش تقلیل می‌یافت، آن هم در شرایطی که نه قیمت کالا مشخص بود و نه می‌شد پیش‌بینی نرخ ارز را برای ورود خودروها انجام داد.

بدر از همه اینکه برخی از واردکنندگانی که نامشان در این طرح شنیده می‌شد، به طور کلی توانایی مالی واردات خودروها را بر اساس تعداد مورد نظر وزارت صمت نداشتند و پیش‌فروش در بورس کالا، عملاً فرآیندی برای تامین مالی آنها بود.

بر این اساس و با مشخص شدن ابهامات عجیب این ایده، وزارت صمت اعلام کرد در کنار عرضه در بورس، راهکار موازی فروش مستقل را نیز پیش‌بینی کرده است، هرچند در این زمینه هم نامشخص بودن تعرفه نهایی واردات و شیوه محاسبه سود عادلانه واردکننده و ... از جمله





## د

### عرضه خودرو در بورس کالا هرچند در ظاهر و

بر اساس اخبار رسمی، برای گسترش دسترسی عمومی

به خودروها، کاهش قیمت‌ها در بازار و البته کشف

قیمت واقعی انجام می‌شد (که البته بر اساس شواهد

در هر سه هم شکست خورد) اما در عمل، اصلی‌ترین

هدف آن، ایجاد شرایطی برای فروش رسمی

خودرو از سوی خودروسازان با قیمتی

بالتر از قیمت کارخانه بود

## د

ناتوانی واردکنندگان در عرضه خودروها نیز اشاره کرد که از آن جمله تغییرات قوانین، عدم تایید خودروهای وارداتی توسط نهادهای نظارتی و ... است. به این ترتیب مشخص بود بورس کالا حاضر به پذیرش این فرآیند غیرقانونی و پر ریسک نیست. البته بورسی‌ها یک پیشنهاد مشخص داشتند و آن ایجاد شرایط برای فروش خودروها در زمانی بود که خودرو وارد گمرک شده و قبض انبار دریافت کرده باشد. این راه‌حل به نظر منطقی‌تر می‌رسید، اما نه برای واردات مورد نظر وزارت صمت چراکه وزارت صمت به دنبال آن بود که از محل بورس، سرمایه لازم برای واردات را تامین کند و طبیعتاً در این فرآیند نمی‌توان انتظار داشت خودرویی پیش از آغاز فروش وارد گمرک شود.

در نهایت ماحصل همه این نامه‌نگاری‌ها باعث شد وزارت صمت و فاطمی امین، با ایده جدیدی وارد میدان شوند، ایده‌ای که شالوده آن دور زدن بورس کالا و فروش با شیوه‌ای ابتکاری بود، شیوه‌ای که خود بیش از آنکه ابهامات را برطرف کند بر ابهامات افزود و بدعتی در فروش خودرو (یا هر کالایی) در کشور شد.

### فروش خودرو؛ آن گونه که هیچ وقت ندیده‌اید

پس از آنکه بورس کالا زیر بار این اقدام غیرقانونی وزارت صمت نرفت، آنها با ایده‌ای جدید وارد میدان شدند و با دور زدن بورس کالا (که تا مدتی قبل کعبه آمال وزارت صمت برای فروش خودرو بود)، روشی بدیع را ابداع کردند، روشی که در آن خریداران باید برای خودرویی که نه

مشکلات بود. همه این‌ها البته تا قبل از این بود که وزیر صمت به شکل علنی قانون را دور بزند و در پاسخ به اعتراض بورس کالا، این نهاد را از فرآیند فروش خودرو کنار بگذارد.

### زمانی برای دور زدن بورس کالا

ایده عجیب وزارت صمت برای کسب درآمد مناسب از محل واردات خودرو از مسیر بورس کالا البته یک مخالف مهم داشت: بورس کالا. به این ترتیب نهادی که قرار بود با ایده وزیر صمت، محلی برای فروش خودروهای وارداتی و کسب انتفاع دولت و البته تامین مالی واردکنندگان باشد، مخالفت خود را اعلام کرد تا شرایط پیچیده شود. یکی از اصلی‌ترین دلایل مخالفت بورس کالا، همان چیزی بود که از ابتدا هم مخالفین این شیوه واردات بر آن تاکید می‌کردند؛ ریسک عدم امکان انجام تعهدات توسط واردکنندگان.

این اتفاق پیش از این بارها روی داده بود و هرچند احتمالاً سوابق آن برای بسیاری به حدود ۵ سال پیش بازمی‌گردد اما سابقه بی‌تعهدی واردکنندگان به مشتریان را حتی می‌توان در واردات محدود اواخر دهه ۷۰ شمسی هم دید. در نمونه‌های جدیدتر، پس از اعمال محدودیت برای واردات خودرو به کشور شاهد بروز مشکل برای انبوه خریدارانی بودیم که هزینه خرید خودرو را پرداخت کرده بودند، اما واردکنندگان امکان واردات خودرو را نداشتند. به این ترتیب، حجم زیادی از پرونده‌های قضایی از چند سال پیش شکل گرفت که برخی از آن‌ها (به‌عنوان نمونه در مورد شرکت رامک خودرو) همچنان ادامه دارد.

بر همین اساس، بورس کالا در نامه‌ای با اشاره به ریسک بالای این روش فروش (یا به‌طور دقیق‌تر پیش‌فروش) اعلام کرد با توجه به مشکلات قبلی که در این حوزه ایجاد شده «لازم است تصمیمات این حوزه به‌صورت مضاعف مورد ارزیابی و سنجش قرار گرفته تا از تصمیم‌گیری مقطعی فسادآور و گذرا اجتناب شود».

این البته تنها یک جنبه از مخالفت‌های بورس کالا با روش پیشنهادی وزیر صمت بود، چراکه این مسئله مشکلات دیگری هم داشت. از یک‌سو، واریز مابه‌التفاوت قیمت کشف‌شده و قیمت پایه از سوی بورس کالای ایران به حساب خزانه‌داری کل کشور در هیچ‌یک از قوانین جاری کشور و قوانین مرتبط با بورس کالا وجود ندارد و بر این اساس، همه مبلغ حاصل از فروش در بورس کالا باید به‌طور مستقیم به حساب فروشنده واریز شود، مشابه اتفاقی که در زمینه فروش خودروهای داخلی در بورس کالا رخ می‌داد.

در کنار این‌ها، بورس کالا در چند نوبت به ریسک‌های موجود در زمینه

و نمی‌توان این فاکتور مهم را به آینده موکول کرد و در غیر این صورت معامله باطل است.

در کنار این اشکالات فقهی و حقوقی و البته نامشخص بودن همه جنبه‌های فروش خودروها، تاکید وزارت صمت بر تحویل خودروها در بازه ۳ ماه است و مشخص نیست در حالی که احتمال می‌رود شمار خریداران در این طرح زیاد باشد، وزارت صمت با چه پشتوانه‌ای تاریخ دقیق تحویل را اعلام می‌کند، در حالی که مشخص نیست چه تعداد خودرو را می‌توان در این بازه زمانی وارد کشور کرد. ضمناً این وزارتخانه تاکید کرده که اولویت در ثبت اطلاعات در وبسایت، تاثیری در اولویت ثبت‌نام ندارد و معلوم نیست متقاضیان خرید خودرو قرار است به چه شیوه‌ای اولویت‌بندی شوند، آن‌هم در حالی که وزارت صمت تاکید دارد با این کار شیوه قرعه‌کشی را حذف کرده است.

در این بین، صحبت‌های سخنگوی وزارت صمت هم در نوع خود جالب است، جایی که وقتی در مقابل پرسش‌های متعدد در زمینه روشن شدن وضعیت خودروهای وارداتی قرار گرفت اعلام کرد اطلاعات واردات خودرو «محرمانه» است و نمی‌تواند آن را در اختیار رسانه‌ها و عموم قرار دهد و به وقت لازم، اطلاعات به خریداران داده می‌شود!

#### ◀ ثبت‌نام برای خودروهایی که نیستند!

علاوه بر همه موارد عنوان شده در بالا، بدترین بخش فروش خودروهای وارداتی، نه اشکالات حقوقی و فقهی و ساختاری که فروش خودروهایی است که وجود خارجی ندارند و شاید اصلاً وارد کشور هم نشوند. وزارت صمت در حالی صحبت از فروش چند هزار خودرو (بنا به اخباری ۲۰ هزار خودرو) پیش از پایان سال جاری می‌کند که تعداد کل خودروهای وارد شده به کشور تا زمان تنظیم این خبر به ۵۰۰ دستگاه هم نمی‌رسد. بدتر آنکه اصلاً چشم‌انداز مشخصی برای تداوم در واردات این خودروها وجود ندارد. در نبود ارتباط رسمی میان برخی از واردکننده‌ها و شرکت‌های مادر، شیوه خرید از فروشندگان منطقه خلیج فارس (به‌طور مشخص عمان) در برنامه واردکنندگان است، آن‌هم در شرایطی که این شیوه پایداری لازم را ندارد و این مشکل به‌طور مشخص برای کوشا خودرو که قصد عرضه محصولات کیا را دارد دیده می‌شود.

از سوی دیگر، سایپا که با محصولات چانگان قصد ورود به این عرصه را دارد، هنوز خودروها را به شکل انبوه وارد کشور نکرده است و بر اساس شنیده‌ها، تعداد کل خودروهای خریداری‌شده این شرکت هم بسیار کمتر از گفته‌های وزیر است. با این شرایط، در حالی که مشخص نیست اساساً بتوان محموله بعدی از خودروها وارد کرد، پیش‌فروش خودرو



**بورسی‌ها یک پیشنهاد مشخص داشتند و آن ایجاد شرایط برای فروش خودروها در زمانی بود که خودرو وارد گمرک شده و قبض انبار دریافت کرده باشد. این راه‌حل به نظر منطقی‌تر می‌رسید، اما نه برای واردات مورد نظر وزارت صمت؛ چراکه وزارت صمت به دنبال آن بود که از محل بورس، سرمایه لازم را برای واردات تامین کند!**



مدل و نه مشخصات و نه قیمت و نه زمان تحویل آن معلوم نیست، پول بپردازند و امیدوار باشند که خودرویشان توسط واردکننده وارد شود! برای این منظور، وزارت صمت در یک حرکت ناگهانی، سایتی را معرفی کرد که قرار است مرجع فروش خودروهای وارداتی باشد؛ سایتی با نام سامانه جامع فروش خودرو.

خرید خودرو از این سامانه تابع شرایط عجیبی است، اما بدون شک مهم‌ترین آنها، لزوم بلوکه کردن ۵۰۰ میلیون تومان در حساب بانکی است. به این ترتیب خریداران در حالی که مطلقاً هیچ‌چیز در مورد خودروهایی که قرار است خرید کنند نمی‌دانند، باید ۵۰۰ میلیون تومان را در حساب بانکی خود مسدود کنند، به امید اینکه در زمان آغاز فروش بتوانند خودرویی را که برند و مدل و قیمت آن معلوم نیست بخرند.

این مسئله علاوه بر اینکه به نظر غیرمنطقی می‌رسد، با مشکلات حقوقی نیز همراه است. به‌عنوان نمونه، مدیرکل حقوقی سازمان تعزیرات در یک گفت‌وگوی زنده تلویزیونی با اشاره به این شیوه فروش خودروهای وارداتی گفت: «به‌عنوان فردی که درس حقوق خوانده، باید بگویم با توجه به اینکه در این معامله اوصافی از جمله معلوم بودن و معین بودن و ارزش و موارد دیگر مشخص نیست، این شیوه فروش از نظر حقوق مدنی ما با مشکل مواجه است. شاید بتوانیم در قالب یک قرارداد، این موارد را مرتفع کنیم ولی وقتی قیمت کالا و کیفیت کالا معلوم نیست به نظر می‌رسد بهتر است قطعیت معامله معلوم شود.»

از سوی دیگر، غلامرضا مصباحی‌مقدم، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز در پاسخ به حکم شرعی پیش‌فروش خودروهای وارداتی اعلام کرد مطابق شرع، مبلغ معامله در هنگام انشا قرارداد باید معین باشد

## د

**بدترین بخش فروش خودروهای وارداتی  
نه اشکالات حقوقی و فقهی و ساختاری، که فروش  
خودروهایی است که وجود خارجی ندارند. وزارت صمت  
در حالی صحبت از فروش چند هزار خودرو (بنا به  
اخباری ۲۰ هزار دستگاه خودرو) تا پیش از پایان سال  
۱۴۰۱ می‌گردد که تعداد کل خودروهای وارداتی  
تا نیمه دوم اسفند به ۵۰۰ دستگاه هم نمی‌رسید**

## ع

البته دولت با اخذ عوارض از واردات خودرو، اخذ مالیات بر ارزش افزوده از محل فروش خودرو، دریافت هزینه برای اسقاط خودروهای فرسوده از واردکننده و البته اخذ مالیات عملکرد از شرکت‌های واردکننده، می‌تواند از محل واردات این خودروها کسب درآمد کند اما به نظر می‌رسد حاشیه بازار سنگین خودروهای وارداتی باعث شده دولت بیش از این‌ها بخواهد و ورود وزارت صمت به این بخش از بازار و ایده کسب درآمد از حاشیه سود قیمت پایه تا قیمت نهایی هم فقط به این دلیل است.

در کنار این، باید به انگیزه‌های شخصی وزیر هم اشاره کرد. وزیر صمت در یک سال اخیر و بیش از هر چیز به دلیل وضعیت آشفته بازار و صنعت خودرو، بارها تا آستانه استیضاح رفته و هر بار با مجموعه‌ای از لایه‌های سیاسی و رسانه‌ای و اقداماتی کوتاهمدت در بازار توانسته بر مسند خود باقی بماند. واردات خودرو یکی از مباحثی است که وزیر بارها از آن به‌عنوان راه‌حلی برای بهبود شرایط بازار یاد می‌کرد تا جایی که در ابتدا صحبت از واردات خودروهای اقتصادی بود (که البته مدت‌ها است صحبتی از اقتصادی بودن آنها به میان نمی‌آید) تا جای کمبود عرضه خودروهای داخلی را در بازار بگیرند. به این ترتیب، ایده واردات خودرو به هر قیمتی حتی دور زدن قوانین جاری کشور را می‌توان در راستای عمل به این تعهد تفسیر کرد، تعهدی که ممکن است عواقب آن نه تنها دامن وزیر که بالاتر از آن دامن دولت را نیز بگیرد.

همه این‌ها در شرایطی است که نخبه‌ترین اقتصاددان‌ها و کارشناسان نیز نمی‌توانند شرایط کشور را برای یک ماه بعد پیش‌بینی کنند و در نهایت شاید در این بین خریداران بمانند و خودروهایی که تحویل نگرفته‌اند و سرمایه‌هایی که در تورم چند ده درصدی کشور آب شده است. ■

آن‌هم از سوی وزارت صمت به‌عنوان یک نهاد دولتی با تعهد تحویل ۳ ماهه چیزی فراتر از ابهام است و شاید تنه به روی‌پزدازی بزند. بدتر اینکه این بار در شرایطی که پای وزیر در میان است، نمی‌توان انگشت اتهام را به‌سوی واردکنندگان یا خریداران گرفت (آن‌گونه که پس از بروز مشکلی مشابه در سال‌های قبل رخ داد) و این مسئله می‌تواند پای وزارت صمت را به یک تعهد مالی سنگین حاکمیتی باز کند.

### ◀ پرکردن خزانه و تثبیت جایگاه وزیر

در پایان نوبت به پاسخ به یک سوال مهم است؛ با همه این مشکلات و چالش‌ها و ریسک‌ها و موانع حقوقی و قانونی، چرا وزیر صمت و مجموعه دولت همچنان با تمام توان اصرار به واردات خودرو دارند و حاضرند برای این کار قوانین را تغییر داده و حتی قوانین مصوب دولت را دور بزنند و خود مستقیم نقش فروشنده را بازی کنند؟

شاید بتوان برای این سوال دو پاسخ اصلی یافت؛ پرکردن خزانه و تثبیت جایگاه وزیر. در غیاب درآمدهای نفتی پایدار و تحریم‌های سنگین بین‌المللی، مدت‌ها است دولت از کسری شدید بودجه رنج می‌برد و به دنبال راهکاری برای کسب درآمد و گذراندن امورات روزمره کشور است. در این شرایط، واردات خودرو می‌تواند یک محل درآمد بسیار خوب باشد، جایی که با توجه به اختلاف قیمت بسیار زیاد خودرو در بازارهای بین‌المللی و منطقه‌ای با قیمت آن در بازار خودرو کشور، سود عظیمی ایجاد می‌شود، سودی که البته تنها ناشی از بستن بازار طی چند سال اخیر به روی خودروهای وارداتی است.

این سود در حالت طبیعی باید نصیب واردکننده و در مرحله بعدی (آن‌گونه که این روزها در گفتار رسمی باب شده است) دلالت بازار شود.

## د

**پس از آنکه بورس کالا زیر بار این اقدام غیرقانونی  
وزارت صمت نرفت، صمتی‌ها با ایده‌ای جدید وارد  
میدان شدند و روشی بدیع را ابداع کردند، روشی که  
در آن خریداران باید برای خودرویی که نه مدل و  
نه مشخصات و نه قیمت و نه زمان تحویل آن  
معلوم نیست، پول بپردازند**

## ع

با سلب اختیار از ستاد سوخت، نوسازی ناوگان جاده‌ای بدون متولی ماند

## آیین پوست‌اندازی

ویرایش‌های مشکل‌زای قوانین، بر دشواری‌های نوسازی ناوگان جاده‌ای حمل‌کالا می‌افزاید



گزارش از

ماهور مجد

با تصویب طرح واردات کامیون‌های زیر سه سال کارکرده اروپایی و گشایش گره‌های موجود برای این کار، ۹۰ درصد ناوگان ترانزیتی ایران از برندهای ولوو، داف و رنو نوسازی و این پوست‌اندازی موجب ماندگاری ایران در حوزه ترانزیت شد؛ چراکه دیگر ایران با آن ناوگان قدیمی راه نجاتی در این حوزه نداشت و بدون شک از این عرصه حذف می‌شد، اما اکنون نه تنها می‌تواند شانه به شانه ناوگان ترکی، قزاقی و گرجی به رقابت بپردازد بلکه برای تردد در اروپا نیز جان تازه‌ای گرفته است.

با این حال، سعید صیادی، عضو هیئت‌مدیره و رابط انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در کارگروه شرکت‌های واردکننده صنفی، علی‌رغم مثبت ارزیابی کردن هماهنگی سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف در این عرصه در سال ۱۴۰۱، از ایجاد دست‌اندازی جدید خبر می‌دهد و می‌گوید: «با سلب اختیار از ستاد مدیریت سوخت و احتمال واگذاری مسئولیت نوسازی به وزارت صمت، علاوه بر خواب بالغ بر ۵۰۰۰ دستگاه کشنده در گمرک و اعمال جریمه و عوارض سنگین بر آنها، اکنون این موضوع متولی ندارد و کسی جوابگوی راننده و شرکت واردکننده نیست.»



**با وجود اینکه در اجرای مصوبه نوسازی، آزمون و خطاهای بسیاری صورت گرفت، اما خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ با همکاری سازمان‌های دولتی و بر اساس نامه دیوان عدالت اداری و حذف شرط اسقاط از واردات بالاخره آن مصوبه به بار نشست و به هدف اصلی خود دست یافت؛ زیرا کامیون‌ها بدون هیچ هزینه‌ای پلاک شدند**



اسقاط از واردات کامیون یا همان کشنده‌های سنگین مجلس مصوبه‌ای مبنی بر دریافت ۵ تا ۶ درصد قیمت کشنده اعمال کرد که هنوز اجرا نشده است، خاطرنشان می‌کند: «با وجود اینکه با حذف اسقاط رویه ثبت سفارش، واردات، ترخیص از گمرک و پلاک‌گذاری به‌خوبی انجام می‌شد اما متأسفانه بر اثر یک ویرایش جدید بر قانون، ترخیص کامیون‌های وارداتی از گمرک دوباره تعطیل شد؛ زیرا بر اساس آن ویرایش، اختیار از ستاد سوخت گرفته و به وزارت صمت محول شد.»

او تصریح می‌کند: «به این صورت، فعالیت دفتر ستاد سوخت در مورد این امر تعطیل و موجب خواب تعداد زیادی از کامیون‌های وارداتی در گمرک شده است. اکنون این موضوع متولی ندارد و کسی جوابگوی راننده و شرکت واردکننده نیست. یکی می‌گوید وزارت صمت مسئول است و دیگری از مسئولیت وزارت راه، سازمان راهداری، ستاد سوخت و یا هر نهاد دیگر سخن می‌راند.»

صیادی تأکید می‌کند: «اکنون ۵۰۰۰ دستگاه کشنده سنگین وارداتی از اروپا حداقل ۲۲۰ روز است که در گمرک خوابیده است و این توقف ترخیص کشنده‌ها علاوه بر خواب سرمایه، عوارض و جریمه سنگین برای آنها به همراه دارد و موجب آسیب روحی رانندگان می‌شود زیرا رانندگان افرادی پویا هستند و این امر موجب می‌شود که هم سرمایه و هم آرامش آنها از بین برود.»

او درباره رویه پلاک‌گذاری کشنده‌های وارداتی می‌گوید: «مشکلات ما

سعید صیادی، عضو هیئت مدیره و رابط انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در کارگروه شرکت‌های واردکننده صنفی در گفت‌وگو با خبرنگار ترابریان درباره مصوبه واردات کامیون‌های زیر ۳ سال کارکرده اروپایی، آن مصوبه را خوب و مفید می‌داند و می‌گوید: «با وجود اینکه در اجرای آن مصوبه آزمون و خطاهای بسیاری صورت گرفت و مشکلات زیادی وجود داشت، اما خوشبختانه در سال ۱۴۰۱ با همکاری سازمان‌های دولتی و بر اساس نامه دیوان عدالت اداری و حذف شرط اسقاط از واردات بالاخره آن مصوبه به بار نشست و به هدف اصلی خود دست یافت؛ زیرا کامیون‌ها بدون هیچ هزینه‌ای پلاک شدند. در صورتی که پیش از آن، به دلیل تضاد قانون و شفاف نبودن رویه اسقاط، هزینه‌ای سنگین و مضاعف روی دوش عامل (راننده) و حق‌العمل‌کار (شرکت‌های واردکننده) گذاشته شده بود.»

مدیرعامل و رئیس هیئت‌مدیره شرکت «شاهو ترابر پارس» در ادامه می‌افزاید: «خوشبختانه بیش از ۹۰ درصد ناوگان بین‌الملل ما از محل واردات از برندهای اروپایی نوسازی شد که اگر این پوست‌اندازی در ناوگان بین‌المللی صورت نگرفته بود، ترانزیت ما با آن ناوگان قدیمی راه نجاتی نداشت؛ زیرا دیگر کامیون‌های قدیمی نمی‌توانستند در مسیرهای اروپایی تردد داشته باشند، در حالی که اکنون ما می‌توانیم در کنار کامیون‌های ترانزیتی گرجی، ترکی و آذری بایستیم و در رقابت شرکت کنیم. در غیر این صورت ترانزیت ما نابود می‌شد.»

صیادی با بیان اینکه نوسازی ناوگان از برندهای رنو، داف و ولوو صورت گرفته است، می‌گوید: «اگر با توجه با سابقه قبلی ورود کشنده‌های بنز و ماک به ایران در بعد از انقلاب و مقبولیت این تریلرها بین رانندگان ایرانی، مجدداً به بخش خصوصی ما، اجازه واردات این برندها داده شود بیش از پیش شاهد نوسازی کشنده‌های داخلی و ناوگان ترانزیتی فرامرزی ایرانی خواهیم بود.»

او با اشاره به اینکه ناوگان نوسازی شده هم راننده‌مالک است، تأکید می‌کند: «متأسفانه دولت هیچ حمایتی نکرده است که از محل صندوق ذخیره ارزی تسهیلاتی به شرکت‌ها اختصاص دهد تا شرکت‌ها بتوانند ناوگان ملکی وارد کنند و توانمند شوند، این در حالی است که اکنون علاوه بر ترکیه حتی عراق و افغانستان هم ناوگان شرکت مالک دارند و هر کدام از آن شرکت‌ها به بازوی توانمندی برای کشورشان تبدیل شده‌اند اما متأسفانه ما چنین قدرتی نداریم.»

#### ◀ دست‌اندازی جدید در نوسازی ناوگان

مدیرعامل «شرکت شاهو ترابر پارس» با اشاره به اینکه با حذف شرط



**خوشبختانه بیش از ۹۰ درصد ناوگان بین‌المللی ما از محل واردات از برندهای اروپایی نوسازی شد. البته هنوز اجازه ورود از بنز داده نشده، در صورتی که اگر می‌توانستیم از بنز و برندهای آمریکایی مانند ماک‌کشنده وارد کنیم، شرایط بسیار بهتر می‌شد**



بسیار بود، مثلاً اینکه یکبار به بیش از ۱۰ هزار دستگاه کشنده را برای پلاک‌گذاری اعلام کردند که مراکز شماره‌گذاری و پلیس راهور شلوغ شد. گاهی نامه محیط‌زیست نمی‌رسید و زمانی هم تاییدیه نهادهای دیگر زمان بر می‌شد اما با همه این سختی‌ها ما خرسند هستیم که آن ۱۰ هزار دستگاه بالاخره پلاک‌گذاری شد؛ زیرا همه سازمان‌ها و ارگان‌ها با هم همکاری خوبی داشتند.»

#### ◀ تعداد مجوزهای ثبت سفارش ناعادلانه بود

رابط انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در کارگروه شرکت‌های واردکننده صنفی با اشاره به اینکه ما در کارگروه انجمن به دنبال نظم‌دهی و ساماندهی امور هستیم، می‌گوید: «در این مقوله، یک شرکت بازرگانی که دو روز بود تاسیس شده بوده و هیچ‌گونه سابقه‌ای در این موضوع نداشت ۵۰ مجوز ثبت سفارش گرفت و شرکت‌های قدرتمند و با سابقه حمل‌ونقل بین‌المللی ۱۰۰ مجوز دریافت کردند، در صورتی که تعداد راننده‌های شرکت‌های حمل‌ونقلی بسیار زیادتر از آن است. اسناد کاری آنها در گمرک، بانک، وزارت راه و شهرسازی و اتاق‌های بازرگانی وجود دارد و مشخص است اما اهلیت مدیران، میزان سرمایه و توان مالی شرکت‌های تازه تاسیس بازرگانی نه تنها موجود نیست بلکه حتی بررسی هم نشد.»

او می‌افزاید: «مشخص نیست که بر چه اساسی این دستورالعمل تعداد ثبت سفارش‌ها تعیین شد اما هرچه هست حاصل عدم رایزنی دولت با بخش خصوصی کارآمد و با اهلیت در این حوزه است که مشکلات بسیاری را برای شرکت‌های بازرگانی به بار آورد و عواقب آن گردن راننده، دولت، قوه قضائیه و ... را گرفت و موجب تجمع رانندگان در مقابل

مجلس، سازمان راهدای، ستاد سوخت و ... شد.»

صیادی با اشاره به اینکه این تغییر در قانون به صورت خلق‌الساعه رخ داد، یادآور می‌شود: «ما درخواست داریم حداقل همه ثبت سفارش‌هایی که تاکنون انجام شده و کشنده‌هایی که تاکنون به گمرک وارد شده است، به شیوه گذشته و با مسئولیت ستاد سوخت ترخیص کنند و پس از آن با تمهیدات لازم و آماده‌سازی زیرساخت‌ها ثبت سفارش و واردات و ترخیص را به وزارت صمت بسپارند.»

او با بیان اینکه در حال حاضر کشنده‌های وارداتی در گمرک جریمه می‌خورد و سایه اموال تملیکی بالای سر آنها است، می‌گوید: «متأسفانه بین شرکت‌ها و رانندگان و دولت دعوای سختی در گرفته است. راننده می‌خواهد مال خود را ببرد و در منزل خودش بگذارد زیرا مشخص نیست پس از آن قرار است با چه نرخ ارزی از گمرک ترخیص شود. در سال ۱۴۰۰ همین کشنده‌ها با ۱۷۰ میلیون تومان ترخیص می‌شد که سال ۱۴۰۱ به حدود ۷۰۰ میلیون تومان رسید و اکنون معلوم نیست که با چه قیمتی ترخیص شود.»

رئیس هیئت‌مدیره شرکت شاهو ترابری پارس می‌افزاید: «در سال ۱۴۰۰، نرخ ترخیص کشنده‌ها با ارز ۴۲۰۰ تومانی محاسبه می‌شد که در سال ۱۴۰۱ به یکباره به نرخ ارز ۲۸ هزار تومانی رسید و مشخص نیست که برای سال ۱۴۰۲ این رقم به چه نحوی برسد و همین می‌تواند تورم بالایی را در برداشته باشد؛ زیرا هرچه قدر قیمت لجستیک بالا رود، کرایه حمل افزایش می‌یابد و قیمت تمام‌شده گران‌تر می‌شود.»

او اظهار می‌کند: «این تصمیمات عواقب و نتایج خوبی ندارد و مسئولانی که عمداً یا سهواً و از روی ناآگاهی و بی‌اطلاعی این کار را می‌کنند، باید از بخش خصوصی و واردکننده نظرسنجی داشته باشند و آنچه را به نفع کشور است انجام دهند. در حالی که مسئولان به جای تسهیل امور، بر پیچ و خم بوروکراتیک امور دولتی می‌افزایند و با اتخاذ بدترین رویه و



**در حال حاضر کشنده‌های وارداتی در گمرک جریمه می‌خورد و سایه اموال تملیکی بالای سر آنها است. مشخص هم نیست که بالاخره با چه نرخ ارزی از گمرک ترخیص خواهند شد**





ویرایش‌های مشکل‌زای قوانین، کارها را دشوارتر می‌کنند.»

صیادی می‌گوید: «همه رانندگان برای تامین بودجه به مشکل برخوردند خورد و مجبورند تا پول نزول کنند و یا چند دانگ از خودروی خود را بفروشند و هزینه ترخیص آن را تامین کنند. به همین دلیل پیش‌بینی می‌شود که ماجرای دعوی بین شرکت‌ها و رانندگان و تجمع رانندگان دوباره در سال ۱۴۰۲ تکرار شود.»

به گفته صیادی؛ وزارت صمت می‌بایست ثبت سفارش را باز کند و ستاد سوخت هم برای خودروهای وارد شده مسئولیت خود را تمام کند و بعد از آن رویه را تغییر دهند.

او در ادامه می‌گوید: «علاوه بر حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت، در حوزه داخلی هم اگر دولت اجازه دهد که با تسهیلات کامیون‌های ۵ سال کارکرده وارد شود حتی اگر با ارز ۶۰ هزار تومانی هم محاسبه کنیم قیمت هر دستگاه حدود ۲ میلیارد تومان می‌شود اما کامیون‌های جدیدتر گران‌تر می‌شود و کرایه حمل آنها هم افزایش می‌یابد؛ زیرا یک کامیون ۲ میلیارد تومانی ۲ میلیون کرایه حمل می‌گیرد اما کامیون ۱۰ میلیارد تومانی ۵۰ میلیون کرایه می‌گیرد؛ بنابراین ضروری است که دولت حمایت کند تا کامیون‌های فرسوده در جاده‌های کشور هم نوسازی شود.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران با اشاره به اینکه راننده داخلی را نمی‌توان برای نوسازی مجبور کرد، می‌افزاید: «دولت می‌تواند از محل صرفه‌جویی در سوخت با ناوگان نو، به رانندگان تسهیلات دهد تا ناوگان خود را نو کنند؛ زیرا هر خودرویی اگر هر ماه ۱۵ هزار کیلومتر پیمایش داشته باشد در سال ۱۸۰ هزار کیلومتر می‌شود که ناوگان نو ۵۰ درصد ماشین فرسوده سوخت مصرف می‌کند که همین



**همه کامیون‌های جدید راننده مالک هستند، چون دولت هیچ تسهیلاتی از محل صندوق ذخیره ارزی به شرکت‌ها اختصاص نداد تا شرکت‌ها بتوانند ناوگان ملکی وارد کنند، این در حالی است که اکنون علاوه بر ترکیه حتی عراق و افغانستان هم ناوگان شرکت‌مالک دارند که هر کدام به بازوی توانمندی برای کشورشان تبدیل شده‌اند**



صرفه‌جویی سوخت سالی ۴۵ هزار دلار سود گازوئیل برای دولت به همراه دارد و اگر ضرب در دلار ۴۰ هزار تومان - و نه اینکه ۶۰ هزار تومان - هم بکنیم، ۱/۸ میلیارد تومان به ازای هر دستگاه خودرو سالانه به جیب دولت می‌رود.»

او خاطرنشان می‌کند: «اجازه واردات تریلر بخچالی، تریلر چادری و کفی مستعمل تا عمر ۵ سال هم جهت مهار قیمت سرسام‌آور این نیم‌پدک‌ها به‌منظور رفاه حال رانندگان بسیار ضروری است.»

صیادی در پایان اظهار امیدواری می‌کند که مسئولان با درایت و توجه به پیشرفت ایران، وطن پرستی را در هر مسئولیت و سمتی چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی مد نظر قرار دهند. ■

## فراخوان مخاطبان ترابران



از مخاطبان و خوانندگان گرامی ماهنامه ترابران که در این سال‌ها با همراهی خود مایه دلگرمی همکاران و تداوم فعالیت این نشریه تخصصی شده‌اند، دعوت می‌شود که ازین پس، ارتباط مستقیم‌تری با **ترابران** داشته باشند و **با در میان گذاشتن مشکلات و دیدگاه‌های کارشناسی** در زمینه فعالیت خود (چه به صورت تلفنی و چه به صورت یادداشت) هیئت تحریریه ترابران را در انجام رسالت خود که پوشش هر چه کامل‌تر رویدادها و چالش‌های بخش حمل‌ونقل کشور است، یاری دهند. چشم‌به‌راه دریافت اندیشه‌ها و پیشنهادهای گرانقدرتان هستیم.

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

✉ tarabaranmag@gmail.com



ارزیابی فضای کسب‌وکار در گف‌وگو با یک فعال اقتصادی در زمینه تولید خودروهای تجاری

## نوسان ارز؛ زیان تولید

گف‌وگو از

سیما ذوکایی نعمتی

موانع تولید بسیارند. یک نظرسنجی رسمی که تصویری تازه و دقیق از مشکلات بخش تولید به نمایش می‌گذارد، و اطلاعات آن به‌صورت مستقیم از ۷۴ هزار تولیدکننده در ۳۱ استان کشور اخذ شده، نشان می‌دهد مشکلات صنعتگران عمدتاً ناشی از وضعیتی است که نظام بانکی، نظام مالیاتی، نظام تامین اجتماعی و مسائل صادرات و واردات به صنایع و شرکت‌های مختلف تحمیل کرده‌اند.

این در حالی است که قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور اول اردیبهشت سال ۱۳۹۴ در مجلس به تصویب رسید، اما با گذشت ۷/۵ سال از عمر ابلاغ این قانون، به وضوح مشخص است که نتوانسته تأثیری در اعتلا و ارتقای تولید داشته باشد و کماکان فضای نامساعد کسب‌وکار در ایران یکی از مهم‌ترین موانع تولید است. در همین خصوص، پای صحبت‌های یک فعال اقتصادی در زمینه تولید خودروهای تجاری نشستیم. معاون فروش شرکت شرکت آریا اورست ماشین نیز تحریم‌ها و مشکلات نقل و انتقال پول ناشی از آن و همچنین نوسانات نرخ ارز را مهم‌ترین موانع تولید در ایران می‌داند.



تولید و شماره‌گذاری شده است، توضیح داد: «از سال ۹۸ تاکنون فعالیت خود را در زمینه تولیدات ماشین‌های سنگین و نیمه‌سنگین اعم از کشنده ۴۲ تن و کامیونت ۱۰ تن ادامه دادیم و در حال حاضر قطعات ماشین‌های آریا اورست ماشین در قالب CKD از کشور چین وارد و در کارخانه، واقع در ارگ جدید بم به عنوان منطقه ویژه اقتصادی مونتاژ می‌شود.»

این فعال اقتصادی با اشاره به موانع تولید در ایران، اظهار کرد: «یکی از

عباس درخشانی‌فر، معاون بازاریابی و فروش شرکت «آریا اورست ماشین» در گف‌وگو با ترابران، با اشاره به اینکه این شرکت از سال ۹۱ شروع به کار کرده و در سال ۹۲ نمایندگی محصولات دایون را اخذ کرده، گفت: «دایون کمپانی چینی با تولیدات بسیاری است که ما در ایران مونتاژ ماشین‌های سنگین و نیمه سنگین آن را برعهده داریم.»

او با بیان اینکه اولین ماشین آریا اورست ماشین که کشنده دایون N8 بود، سال ۹۳ پلاک شد و پس از آن تا سال ۹۸ حدود ۴۰۰ دستگاه





## د

**عباس درخشانی فر، معاون بازاریابی و فروش شرکت آریا اورست ماشین: با توجه به اینکه قراردادهای ما با مشتریان در قالب قراردادهای پیش فروش قطعی است، نوسان نرخ ارز در بسیاری موارد منجر به کاهش سود فروش و یا حتی متضرر شدن شرکت می شود**

## ”

می شود دایون یک کپی برداری نه چندان با کیفیت از طراحی ولوو FM است، گفت: «پلتفرم خودروهای چینی عمدتاً کپی از خودروهای اروپایی است، اما آنچه اهمیت دارد میزان هزینه و توقع ما نسبت به آن است، به عنوان یک مثال ساده خارج از حوزه تخصصی، گوشی آیفون اصل با قیمت بسیار بالا و گوشی آیفون کپی چین در بازار با یک پنجم قیمت اصلی آن به فروش می رسد، اما با وجود پلتفرم مشابه هر دو نوع گوشی، نمی توان توقع داشت که کیفیت و کارکرد هر دو یکسان باشد، در حوزه خودرو هم دقیقاً این روند جاری است با این تفاوت که خودرو علی رغم سایر محصولات برای تایید تولید، نیاز به رعایت الزامات استاندارد براساس استانداردهای اروپایی دارد که بدون اخذ این تاییدیه ها تولید خودرو در هیچ کجای جهان ممکن نبوده و اجازه شماره گذاری و ورود به بازار را نخواهد داشت.»

این فعال اقتصادی در ادامه ضمن اشاره به رضایت مشتریان محصولات آریا اورست ماشین در سال های اخیر، گفت: «قیمت یک کشنده دایون در بازار حدود ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان است، در حالی که قیمت کشنده ولوو بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان است، با مقایسه این دو قیمت قطعاً مصرف کننده هم می داند که توقع یکسان از هر دو محصول و مقایسه آنها درست نیست، اما کیفیت محصولات دایون به نسبت قیمت آن از نظر مشتریان رضایت بخش بوده است.»

درخشانی فر درباره بازار فروش محصولات آریا اورست ماشین در داخل ایران گفت: «باتوجه به تجاری بودن خودروهای ما، بازار هدف بیشتر افرادی هستند که با معادن و یا در مناطق بارخیز کار می کنند.»

موانع جدی و بزرگ در حوزه فعالیت تولید خودرو، مربوط به تحریمها است که با توجه به تشدید تحریمها در سال های اخیر، واردات کالا به سختی و گاهی با هزینه بیشتری انجام می شود. تا پیش از تحریمها با گشایش اعتبارات اسنادی خارجی (LC) انجام می شده که به واسطه اعتبار شرکت در بازار، روند واردات بسیار سهل تر بود، اما امروزه این امر به سختی انجام می شود که دلیل عمده این فرآیند مشکلات نقل و انتقال پول ناشی از تحریم است.»

درخشانی فر نوسان نرخ ارز را از دیگر معضلات تولید برشمرد و اذعان کرد: «با توجه به اینکه قراردادهای ما با مشتریان در قالب قراردادهای پیش فروش قطعی است، نوسان نرخ ارز در بسیاری موارد منجر به کاهش سود فروش و یا حتی متضرر شدن شرکت می شود.»

او در پاسخ به سوالی مبنی بر میزان استفاده از تولیدات داخلی در خودروها، اظهار کرد: «براساس الزام سازمان استاندارد، بخشی از قطعات مورد استفاده در تولید خودروها اعم از لاستیک، باتری، مایعات، صندلی، باک و فنرهای ماشین از قطعات تولیدی داخل کشور است.» معاون بازاریابی و فروش «آریا اورست ماشین» درباره موانع استفاده از قطعات داخلی، گفت: «متأسفانه تولیدات داخلی جوابگوی بازار نیست، البته از لحاظ کیفی قابل قبول هستند، اما از لحاظ تیراژ به اندازه نیاز بازار توان تولید ندارند.»

او توضیح داد: «ارزیابی استاندارد و کیفیت قطعات تولیدی توسط شرکت های بازرسی مورد تایید وزارت صمت انجام می شود، به طور کلی مراجع تضمین کیفیت قطعات، دو سازمان استاندارد و وزارت صمت است که با آزمون و خطا و تست های کیفی بررسی می کنند، ضمن اینکه قبل از استفاده هم تست قطعات در شرکت انجام می شود.»

درخشانی فر با اشاره به اینکه قیمت گذاری محصولات براساس بهای تمام شده کالا و درصد مجاز تعیین شده بر مبنای قیمت خرید و قانون گمرک و عرف وزارت صمت انجام می شود، اضافه کرد: «در حال حاضر مزیت رقابتی آریا اورست ماشین نسبت به رقبای این است که محصولات با شرایط پیش فروش قطعی واگذار می شوند؛ این در حالی است که به دلیل نوسانات بسیار زیاد نرخ ارز، معمولاً هیچ تولیدکننده ای ریسک چنین شرایطی را نمی پذیرد.»

او با تأکید بر معرفی محصولات «آریا اورست ماشین» به بازار به عنوان هدف اصلی شرکت، گفت: «هدف ما ورود به بازار و کسب سهم بازار است که برای این مهم فعلاً معرفی محصول در وهله اول و بحث سود و منفعت پس از آن اهمیت دارد.»

معاون بازاریابی و فروش شرکت «آریا اورست» در توضیح اینکه گفته



داخلی اعم از قطعات پلاستیکی، فایبرگلاس و ... است.»  
به گفته او، ارائه دقیق و مداوم بازخوردهای محصولات از طرف مشتریان به کارخانه و تقاضای بهبود محصول از دیگر اقداماتی است که به منظور بهبود کیفیت و توسعه تکنولوژی محصولات انجام می‌شود که در این زمینه می‌توان به بهبود کیفیت و تولید نسل جدید گیربکس‌های مصرفی خودروها اشاره کرد که در نتیجه همین بازخوردها و پیگیری شرکت محقق شد، اما به طور کلی برای ایجاد تغییرات توسعه‌ای ناچار به ارجاع نظرات کارشناسی به کارخانه تولیدکننده هستیم.»

درخشانی‌فر با بیان اینکه با وجود نوسان نرخ ارز، حذف پیش‌فروش قطعی در دستور کار شرکت نیست، ادامه داد: «هرچند که در ماه‌های اخیر به دلیل نوسان بسیار زیاد ارز مجبور به محدود کردن و گاهی متوقف کردن فروش محصولات شدیم، اما فعلاً تصمیمی برای حذف شرایط پیش‌فروش قطعی نداریم؛ لذا تصمیم‌گیری درباره ادامه این روند کاملاً بستگی به شرایط ارز و بازار دارد.»

او در پاسخ به سوال خبرنگار ترابرن مینی بر اینکه آیا با شرکت‌های لیزینگ خودرو همکاری دارند یا خیر، خاطرنشان کرد: «بله؛ در حال حاضر با توجه به شرایط موجود جامعه، به منظور تسهیل شرایط خرید برای همه مشتریان با حدود ۱۰ شرکت لیزینگ همکاری داریم.» ■

**قیمت یک‌کشنده دایون در بازار حدود ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و قیمت‌کشنده ولوو بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان است، بنابراین توقع یکسان از هر دو محصول و مقایسه آن‌ها درست نیست، اما کیفیت محصولات دایون به نسبت قیمت آن از نظر مشتریان رضایت‌بخش بوده است**



معاون بازاریابی و فروش «آریا اورست» درباره چگونگی توسعه تکنولوژی محصولات، اذعان کرد: «شرکت ما بیشتر نقش مونتاژکننده و نمایندگی یک شرکت چینی را برعهده دارد؛ بنابراین تغییرات توسعه‌ای هم باید از طرف کارخانه تایید شود، با این حال، برای ارتقای کیفی محصولات، تلاش‌هایی انجام شده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها تولید با کیفیت قطعات

## خودروهای تجاری در راه بورس کالا



مدیران این شرکت اعلام کرده‌اند که تصمیم گرفته‌اند محصولات پرترفدار و کاربردی خود را در بورس کالا عرضه کنند تا با حذف نقش دلالان و واسطه‌گران، این خودروها با قیمت کمتری در دسترس خریداران قرار گیرد.

کشنده جدید شک موتو X5000 یک خودروی تک‌محور است که از پیش‌رانه قدرتمند ۱۳ لیتری کامینز ISZ520 استفاده می‌کند. این موتور قادر به تولید ۵۲۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۱۳۰۰ نیوتن‌متر گشتاور است. این مشخصات از طریق گیربکس اتوماتیک با تعداد ۱۶ دنده جلو و ۲ دنده عقب به چرخ‌ها وارد می‌شود. این کشنده از ظرفیت مجاز فنی ۷/۵ تن روی محور جلو و ۱۳ تن روی محور عقب برخوردار است.

قیمت پایه ماشین‌های سنگین آریون‌دیزل در بورس کالا تا زمان تنظیم اخبار این شماره هنوز مشخص نشده بود.

تاکنون بورس کالا تنها ویتترین خودروهای سواری، پیکاپ و وانت بوده است، ولی حالا شرکت «آریون‌دیزل پایا» دست به عرضه خودروهای تجاری زده است.

آریون‌دیزل به عنوان یکی از تولیدکنندگان خودروهای غیرسواری و نیز نماینده رسمی خودروهای سبک تجاری، کامیونت، ون و مینی‌بوس شرکت جک موتورز در ایران، تصمیم گرفته محصولات خود را در یک بستر مزایده‌ای عرضه کند. ماشین‌های سنگین آریون‌دیزل در بورس کالا شامل سه کامیونت ۶، ۸/۵ و ۹ تنی و همین‌طور کشنده جدید شک موتو X۵۰۰۰ می‌شود که به تازگی رونمایی شده است.

آریون‌دیزل محصولاتی را در بورس کالا به مزایده می‌گذارد که علی‌رغم تقاضای بالا، عرضه کمی دارند. بدیهی است که عرضه پایین، آن هم در شرایط اقتصادی فعلی و نرخ سرسام‌آور ارز در کشور، باعث می‌شود قیمت ماشین‌های سنگین به طور چشمگیری افزایش پیدا کند، اما



نگاهی اجمالی به ۲ پروژه آتی و بیستتازی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران در استفاده از دانش ایرانی

## ابروژه‌هایی برای خدمت‌رسانی با کیفیت به مسافران هوایی

شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران

صنعت فرودگاهی ایران برای برآورده ساختن نیازهای بنیادین خویش به منظور ارائه خدمات با کیفیت، در دسترس، سریع، ایمن و امن، اقدامات متعددی را انجام می‌دهد و پروژه‌های بزرگ و کوچک مختلفی را طراحی و اجرا می‌کند. در این میان، برخی اقدامات و پروژه‌ها به دلایل مختلف از جمله وسعت و تاثیرگذاری فراوان، به ابرپروژه یا کارهای ماندگار معروف می‌شوند. از جمله این کارهای ماندگار که در زمره اقدامات ماندگار شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران قرار خواهد گرفت، ساخت ترمینال جدید فرودگاه بین‌المللی مهرآباد و احداث ساختمان پشتیبان مرکز کنترل فضای کشور است.



### اشاراتی به ویژگی‌های ترمینال جدید فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

ترمینال جدید فرودگاه بین‌المللی مهرآباد دارای ویژگی‌های مختلف است که در ادامه به هریک از آنها اشاره می‌شود.

– این ترمینال که ۱۰۰ هزار مترمربع وسعت دارد، اکنون در مرحله انتخاب مشاور طراحی است و یک شرکت داخلی زودی به عنوان مشاور پروژه انتخاب خواهد شد و طراحی ترمینال را انجام خواهد داد.

– این ترمینال با ارزش ۶ هزار میلیارد تومان ساخته خواهد شد. منابع هم از محل درآمدهای فرودگاهی و سرمایه‌گذار بخش خصوصی است.

– بعد از تکمیل طرح، پیمانکار پروژه نیز انتخاب خواهد شد و ترمینال جدید نیز ان‌شاءالله طی سه سال ساخته می‌شود.

ناگفته نماند که ترمینال "یک" فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با ۷۰ سال قدمت، از سوی سازمان میراث فرهنگی، صنایع گردشگری و گردشگری به ثبت ملی رسیده است و در آینده فرودگاه مهرآباد نیز نقش خودش را خواهد داشت.

### تبدیل درد مزمن به افتخاری بزرگ

برای اینکه اهمیت پروژه ساخت ترمینال جدید فرودگاه بین‌المللی مهرآباد بیشتر آشکار شود، ابتدا بایستی در نظر داشت که مهرآباد، به عنوان پرتراфик ترین فرودگاه کشورمان، سال‌هاست که به مسافران پروازهای ورودی و خروجی خودش در چهار ترمینال یک، دو، چهار و شش خدمات فرودگاهی ارائه می‌کند، موضوعی که به عنوان یک درد مزمن، نیازمند یک بازنگری اساسی بوده اما به دلایل مختلف، ساخت یک ترمینال مدرن با ظرفیت پذیرش میلیونی مسافر امکان‌پذیر نبوده است.

البته اکنون نیز موانع مختلفی بر سر راه ساخت چنین ترمینالی وجود دارد، اما عزم راسخ مسئولان شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران از یک طرف و نیاز غیرقابل انکار فرودگاه بین‌المللی مهرآباد از سوی دیگر، سال ۱۴۰۱ را به فرصتی تکرارنشده برای آغاز طراحی و انجام مقدمات چنین پروژه‌ای تبدیل کرد.

آبان ماه سال ۱۴۰۱ و در روزی که قرار بود یک پروژه مهم و بزرگ به نام بهسازی باند ۲۹ جیب فرودگاه بین‌المللی مهرآباد افتتاح شود، حمیدرضا سیدی، معاون وزیر، رئیس هیات مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران از آغاز دو پروژه مهم دیگر نیز خبر داد. اول؛ آغاز مطالعات برای ساخت ترمینال ۱۰۰ هزار مترمربعی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر در سال و دوم؛ کلنگ‌زنی احداث ساختمان پشتیبان مرکز کنترل فضای کشور. آن روز مدیرعامل شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران اعلام کرد که به دستور وزیر راه و شهرسازی ساخت یک ترمینال جدید در مهرآباد با ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر سالانه در دستور کار قرار گرفته است.



### شرکت فرودگاهها؛ پستماز در بهره‌گیری از دانش ایرانی

در سالی که از سوی مقام معظم رهبری "سال تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین" نامگذاری شده، شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران با تعامل گسترده با دانشگاهها، مراکز علمی و به ویژه شرکت‌های دانش‌بنیان، پستماز استفاده از دانش بومی و ایرانی در صنعت هوآوردی بود. در این راستا، در حال حاضر این شرکت قراردادهایی را با ۱۶ دانشگاه و شرکت دانش‌بنیان در موضوعات مندرج در جدول زیر برنامهریزی کرد.

ردیف	دانشگاه/موسسه	عنوان پژوهش
۱	دانشگاه شریف	۱- تحلیل تطبیقی وضعیت زیرساخت های حمل و نقل هوایی
۲	دانشگاه تربیت مدرس	۲- بررسی و تحلیل ترافیک ناشی از اعمال بارهای متناوب و غیرمعمول پروازی بارده بر سازه هوایی King Air B300 series (350) لایت چک
۳	دانشگاه علامه طباطبائی	۱- تدوین طرح جامع شبکه فرودگاهی کشور (تعمین نقش هر فرودگاه در شبکه پروازی شامل حال بین المللی، کارگو، هوآوردی عمومی و تعین نقش شبکه فرودگاهی کشور)
۴	دانشگاه امیرکبیر	۱- مطالعات جامع اقتصادی فرودگاهها تر توسعه و کسب و کار و افزایش درآمد
۵	شرکت دانش بنیان لاناک	۲- تدوین چرخه بهره‌وری در شرکت
۶	دانشگاه علوم و تحقیقات	۱- رفع موانع و توسعه کسب و کارهای نوین در شرکت
۷	دانشگاه صنعت نفت آبادان	۲- پیش بینی ۲۰ ساله تقاضای مسافر، بار و تعداد پرواز در فرودگاههای ایران
۸	مرکز آموزش عالی هوآوردی (دانشگاه صنعت هواپیمایی)	مستزای مدیریت دانش
۹	دانشگاه تهران	نمود ترخ گذاری خدمات فرودگاهی
۱۰	دانشگاه علامه طباطبائی	استقرار چرخه بهره‌وری در شرکت
۱۱	دانشگاه صنعت نفت آبادان	مطابق با استانداردهای HSE در شرکت
۱۲	دانشگاه علامه طباطبائی	تدوین نظامنامه جامع صلاحیت شلیک هواآوردی و فرودگاهی براساس مقررات سازمان هواپیمایی کشوری و الگوی EASA
۱۳	دانشگاه تهران	مطالعات حوزه منابع انسانی شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی بر مبنای مدل ۴۴۰۰۰
۱۴	دانشگاه صنعتی امشاهان	تحلیل طراحی و پایداری سازه‌های نماپیکر نظاری (VSD)
۱۵	پژوهشگاه هوافضا	تدوین برنامه متوق های پروازهای عبوری و فرودگاهی
۱۶	شرکت دانش بنیان لاناک	توسعه استقرار نظام مدیریت دانش
۱۷	دانشگاه تهران	ارزانی نظام مدیریت بهره‌وری
۱۸	دانشگاه تربیت مدرس	راهکارهای افزایش پروازهای عبوری
۱۹	شرکت دانش بنیان آرون لوند	سیستم استقرالی پرواز سفر CUPPS

فهرست قراردادهای پژوهشی ۱۴۰۱

### دلایلی برای احداث ساختمان پشتیبان مرکز کنترل فضای کشور



برای طراحی و احداث مرکز پشتیبان یا اضطراری کنترل فضای کشور، به عنوان یک پروژه بزرگ دیگر از شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران باید اشاره کرد که مرکز کنونی کنترل فضای کشور با داشتن ۲۰ سال عمر، نیاز به نوسازی و بازسازی دارد و به همین منظور، مرکز کنترل پشتیبان در نزدیکی ترمینال های ۱ و ۲ مهرآباد به مساحت ۲۰ هزار متر مربع و ۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار طی دو سال ساخته خواهد شد.

این موضوع را باید به خاطر داشت که به‌روزرسانی سیستم‌های ناوبری هوایی از وظایف شرکت فرودگاههاست و متخصصان این شرکت روزانه به ۱۵۰۰ پرواز داخلی، خارجی و عبوری خدمات‌رسانی می‌کنند و حدود ۱۲۰ سامانه و دستگاه‌های فاصله‌یاب و سیستم‌های ارتباطی از لحظه‌ای که هواپیما از مرز جاهلبار وارد کشور می‌شوند تا زمانی که از مرز بازرگان خارج شوند یا بالعکس، کنترل پرواز را بر عهده دارند؛ البته علاوه بر این ۱۵۰۰ پرواز، روزانه ۲۰۰ تا ۳۰۰ پرواز آموزشی، هلی‌کوپتری و محلی هم انجام می‌شود.



«هانی کرانه دریا» آماده ارائه مشاوره و خدمات بازرگانی به فعالان اقتصادی

## مجموعه‌ای از خدمات حمل و نقل

محمد هویدا، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل گروه مشاوره و خدمات بازرگانی هانی کرانه دریا با پیشینه‌ای قریب به بیست سال در حوزه بازرگانی و خدمات لجستیک، با عنایت بر چالش‌های بازرگانان در سال ۱۳۹۹ تصمیم به تاسیس گروه مشاوره و خدمات بازرگانی هانی کرانه دریا گرفت. این مجموعه متشکل از تیم هیئت‌مدیره با سابقه درخشان در حوزه‌های حق العملکاری، ثبت سفارش، تشریفات صادرات و واردات، اخذ مجوزها، کشتیرانی، امور بندری، تخلیه و بارگیری، مالی و حقوقی، مشاوره و بازاریابی است.



از آغاز فعالیت تاکنون، این مجموعه افتخار داشته است بسیاری از چالش‌های بازرگانان را بررسی و رفع کند. رسیدگی به دغدغه‌های بازرگانان و ارائه ارزان‌ترین و سریع‌ترین راهکارها همواره در دستورکار گروه مشاوره و خدمات بازرگانی هانی کرانه دریا قرار داشته است.



### چالش‌های تجارت!

دموراز با حق توقف کانتینرها همیشه یکی از دلایل بالا رفتن هزینه‌های جانی بازرگانان است.

همچنین اشتباه‌های رایج در ثبت اسناد مثبت‌ه صادرات و واردات کالا مانند فاکتور، انتخاب ارزش مناسب طبق سامانه ارزش‌گذاری گمرک، عدم تطبیق اچ اس کد یا تعرفه با کالا، اقدام به دریافت مجوزهای سامانه‌های ذی‌ربط مانند استاندارد، عدم بسته‌بندی مناسب و نشانه‌گذاری روی کالا، عدم اطلاع واردکنندگان از آخرین بخشنامه‌های اجرایی وزارت صمت، عدم بیمه کردن کالا قبل از ورود به مرزهای بین‌المللی از مواردی هستند که موجب وارد شدن خسارات مالی و زمانی به بازرگانان و تولیدکنندگان می‌شود.

به هر میزان روند انجام امور گمرکی طولانی‌تر شود، طبعا بازرگانان هزینه‌های بیشتری متحمل می‌شوند.

### چند راه‌حل!

کوتاه کردن هرچه بیشتر روند انجام امور گمرکی یکی از راه‌حل‌های کاهش هزینه‌های جانی است.

ما در گروه مشاوره و خدمات بازرگانی هانی کرانه دریا با تشکیل مجموعه‌ای متخصص از هر آنچه یک بازرگان نیاز دارد، اشتباه‌های رایج را به صفر رسانده‌ایم و با آگاهی کامل از قوانین و مقررات و بخشنامه‌های همواره در حال تغییر، بهترین راهکارها را برای کاهش زمان ارائه می‌دهیم و حداقل سه روز از زمان انجام عملیات گمرکی کم کرده‌ایم.

همچنین با در اختیار شدن بالغ بر ۵۰۰۰ متر انبار سرپوشیده و محوطه، پیش از به اتمام رسیدن فری تایم کانتینرها با تخلیه بار در انبار، از بالا رفتن هزینه‌های ناشی از حق توقف کانتینری جلوگیری می‌کنیم.



### همیشه راه ارزان‌تری وجود دارد!

هر زمان احساس کردید در حال پرداخت هزینه بالایی هستید، بدانید که می‌توانید یک راه ارزان‌تر انتخاب کنید! گروه مشاوره و خدمات بازرگانی هانی کرانه دریا در سال ۱۴۰۰ با ارائه راهکار تخلیه بار در انبار قبل از ترخیص برای فقط یک شرکت توانست ۱۴۰ میلیون ریال هزینه‌های جانبی آن شرکت را کاهش دهد!



### کاهش هزینه‌های دمووراز با هانی دریا کرانه

ما در هانی کرانه دریا با همکاری بیش از ۳۰۰ بازرگان، تولیدکننده و صادرکننده به راهکاری دست یافته‌ایم که می‌توانیم با تخلیه کالاها (استریپ، تافینگ) قبل از ترخیص محموله‌ها و قبل از به اتمام رسیدن زمان رایگان استفاده از کانتینرها، در انبار اختصاصی واقع در اسکله بندر شهید رجایی، هزینه‌های ناشی از خواب کانتینرها را تا ۷۰ درصد کاهش دهیم.

این شرکت مخترع است با بهره‌گیری از تجربیات ارزشمند و موفق چندین سال گذشته و همکاری با شرکت‌های معتبر تولیدی و بازرگانی و با در اختیار داشتن پرسنل با تجربه و مجرب و با رعایت استانداردهای کیفی با شنایی بیشتر از گذشته، جایگاه خود را در حوزه مشاوره و خدمات بازرگانی در کشور ارتقا دهد.



### چرا هانی کرانه دریا؟

این شرکت مجری تمامی خدمات بازرگانی است. می‌توانید صفر تا صد روند واردات کالا از ثبت سفارش تا حمل زمینی به شهر مقصد و صادرات کالا تا رسیدن محموله به کشور مقصد را به ما بسپارید. ارائه مشاوره تخصصی، بازاریابی و... از خدمات جانبی مجموعه ماست. در صورت استفاده از چند یا همه خدمات مجموعه یکی از خدمات رایگان یا شامل تخفیف می‌شود.

موضوعی که بیش از هر چیزی حائز اهمیت است، کوتاه کردن زمان تا حداقل سه روز و کاهش هزینه‌ها تا ۳۰ درصد توسط تیم متخصص این مجموعه است.



### یک پکیج کامل شامل چه خدماتی است؟

وقتی یک مجموعه پکیج کاملی از خدمات ارائه می‌دهد یعنی بازرگان یا تولیدکننده به شخص یا مجموعه دیگری برای به انجام رساندن هیچ‌کدام از مراحل نیاز ندارد. در نتیجه، پیگیری و رسیدگی به روند انجام امور بسیار آسان‌تر می‌شود، همچنین بعضی از خدمات به صورت موازی انجام می‌شوند و این امر به‌خودی‌خود تأثیر بسزایی در تسریع عملیات دارد. در ضمن با استفاده از چند خدمت یک مجموعه، قطعا تخفیف شامل خدمات دیگر می‌شود.



شرکت حمل و نقل بین المللی نیکسان کالا تجارت  
Niksan Kala Tejarat

ترانزیت، صادرات، واردات

ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

بندرعباس، بین میدان بلوکی و یادبود، کوچه شهید حسن پور، ساختمان آسمان، طبقه ۵، واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۷۵ - ۳۲۲۳۳۸۹۲

🌐 [www.nkt-co.com](http://www.nkt-co.com)

📠 ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

📠 ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹

✉ [info@nkt-co.com](mailto:info@nkt-co.com)





khatte saba international transport co.PJS

شرکت حمل و نقل بین المللی

# خط صبا (سهامی خاص)

خدمات حمل و نقل بین المللی  
حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت

خدمات کرایه و فورواردری

مالک بیش از ۲۵۰ دستگاه کشنده و انواع یدک  
تانکر چادری کنسی تیغه بفلدار کمپرسی

خدمات حمل و نقل سراسری

خدمات حمل و نقل گروپاژ و پروژه ای  
دارای شعب فعال در اقصی نقاط کشور  
تهران، بندرعباس، بندر امام خمینی (ره)، بندرانزلی، بندر امیرآباد

جزء بزرگترین شرکت های  
حمل تانکری خصوصی  
حمل روغن خام خوراکی در کشور



IRU



دفتر مرکزی: تهران، پونک، بزرگراه شهید آیت الله اشرفی اصفهانی، بن بست شهید طباطبائی، پلاک ۲۱، طبقه ۵، واحد ۲۰

پایانه: تهران، کیلومتر ۹ آزادراه تهران - قم، رو به روی مجتمع خدمات رفاهی فانوس، شرکت حمل و نقل بین المللی خط صبا

۰۲۱-۴۶۱۰۴۳۶۲

۰۲۱-۴۰۴۴۹۴۱۷

www.khsco.ir

khatte\_saba@yahoo.com



## کشتیرانی سپید بندر مکران ( SEPID BANDAR MAKRAN )



خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،  
چارترینگ، تدارکات کشتی، بار شماری

چابهار، اسکله شبید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

WWW.SEPIDBANDAR.COM

۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹

INFO@SEPIDBANDAR.COM

۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳



# راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



صفحه	حمل و نقل بین‌المللی تهران
۱۵۳	آرسام بار آریایی
۱۵۲	آرش تیر زین
۱۶۲	آرمان دریا زمین
۱۸۵	آریا فرین جام
۱۵۶	اسکان پرودت پارس
۱۵۲	اسرع ترابر
۱۶۱	افرا بار
۱۶۳	اکسون ترابر ایریشم
۱۵۸	الماس ترابر پارس
۱۶۴	الماس راه پیام
۱۵۳	الیت آریا جم
۱۵۴	امید اندیشی
۱۵۳	امین ترابر
۱۶۱	ایران سریع
۱۵۶	ایران ترکمن
۱۵۴	ایران پرودت بار
۱۶۳	ایلیا لجستیک
۱۶۴	بارایستا توان ترابر
۱۵۳	بازیوان ایران
۱۵۴	بارید
۱۵۴	بارفراری راهیان
۱۵۷	بارفراری کامیاران
۱۶۱	بارمان ره تنیس
۱۵۶	به تام ترابر
۱۵۲	بی‌تا ترابر
۱۵۹	پارسا ترابر یرشیا
۱۵۹	پارساترابر کاسمین
۱۵۹	پارس پیشرو دریا گوهر
۱۶۲	پارس ترابر
۱۵۷	پارس سما کالا
۱۵۷	پارس گیتا
۱۵۵	پارسان زمین دریا
۱۵۶	پریشیا سپید ترابر
۱۶۵	پل وان ترابر
۱۶۱	پنج اقلیم
۱۵۶	پیروز رانان جهان
۱۵۲	پیشرو حمل کالا
۱۶۰	پیشرو ناوگان سیراف
۱۵۲	پیشتاژان
۱۶۳	تات فریر ایرانیان
۱۶۵	ترابر صد راه جم
۱۶۶	تیرابی ایران فن
۱۷۱	ترکیب حمل و نقل
۱۸۱	توزال تکرو آسیا
۱۶۲	تیران
۱۵۳	تیرکاران
۱۵۹	تهران تیر
۱۵۷	تهران راهوار
۱۵۶	تهران رخش
۱۵۸	جاده ایریشم
۱۵۹	جاده ایریشم فرابر
۱۶۰	جاده یویان جهان
۱۶۳	جوانه کارگو بار
۱۶۳	جهان جاده
۱۵۸	جهان یخچال بار
۱۷۲	حامد بار
۱۵۲	خزر ترابر
۱۵۲	خیام ترابر
۱۶۰	دریا زمین اروند
۱۶۰	دریا کالا ران
۱۵۳	دلنا بار
۱۶۰	دنیا کرد
۱۵۴	دی ترانس صبا
۱۶۲	راگا ترابر پاسارگاد
۱۶۲	راگا ترابر پارسیمان
۱۶۳	رادمان ترابر
۱۶۵	رادیان دریایی ماهان
۱۵۷	راه گستر فارس
۱۶۱	راه نیک
۱۵۴	راه وند
۱۵۳	روشن تیر
۱۵۳	رهیاد ایریشم
۱۹۹	رهبار
۱۵۵	رهزاد ترابر
۱۵۸	زمرد ترابر نوین
۱۶۱	زمرد راه سعادت
۱۶۵	سان لجستیک
۱۵۵	سپهران ترابر
۱۶۴	سما مروارید آسیا
۱۵۳	سینا صدر
۱۵۶	سی بن ترابر
۱۶۱	شامخ فرابر
۱۶۴	شاهین ترابر
۱۵۲	شهاب ترابر آریا
۱۵۳	شهاب ناقب
۱۵۸	شیب
۱۶۴	صبا لجستیک
۱۷۲	صحرا ترابر
۱۶۰	کارگیا نیک نام
۱۶۵	کارینا ترابر کیان
۱۵۷	فرار رانان جهان
۱۵۲	کاسپین
۱۵۴	کالا بر
۱۵۶	کالا تندبر
۱۶۲	کالا سپید ترابر
۱۶۰	کهکشان سیر آسیا
۱۶۶	کیان ترابر حافظ
۱۶۶	گسترش
۱۵۶	گنج بار تهران
۱۵۵	لایزن ترانسپورت کیش
۱۵۷	ماکو سیر
۱۶۴	ماهان ترنس
۱۵۵	مرسا ترابر پیشرو
۱۵۳	مژده ترابر
۱۵۷	مسیر آکسیر
۱۵۶	ملک ترابر
۱۵۷	مهان تندر بار
۱۶۶	مهرداد ناوگان
۱۶۲	مهرکاران تهران
۱۵۳	مهم ترابر
۱۵۲	فامداران ترابر
۱۵۹	نصرا لافدین
۱۵۸	نیک تک
۱۵۹	وفاره
۱۵۴	ویسمان
۱۵۸	هاگ بار
۱۵۵	هویار ترابر
۱۶۵	یونیاپک
۱۵۳	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی
۱۷۲	آرتا لجستیک
۱۷۲	اسپاد ترابر ویوا
۱۹۹	اپده آل راه
۱۷۳	ترنم تیریز
۱۷۲	ساریان گستر سیلان
۱۷۳	سرفراز ترابر
۱۷۳	شهاب سحر آذر
۱۷۳	کالجار
۱۷۳	نیرو ترابر
۱۷۳	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی
۱۷۳	آرتک تکین
۱۷۲	شهاب تیر آریا
۱۷۳	مروارید ماکو
۱۷۲	نیک بر
۱۷۳	حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان
۱۶۷	آیا تمیم گیتی
۱۶۷	آبازراه طوس
۱۶۹	آتا ترابر اطلس
۱۷۰	اجافی
۱۶۸	آسا پرودت طوس
۱۶۹	آسا ترابر شرق
۱۶۸	بانی راه توس
۱۶۸	بیسان ترابر یویا
۱۶۸	پیشتاژ ترابر عصر خاوران
۱۶۷	تائیا بارید تیر پارس
۱۷۰	توکا ترابر
۱۶۷	جواهر نگار توس
۱۶۸	خادم لجستیک
۱۶۸	خلیج فارس ریل
۱۶۷	ره تاش توس
۱۶۹	زرین ترابر آسیا
۱۶۷	زهره شب
۱۶۹	ستاره باران زمین
۱۶۹	سدنا آسیا بار فرابر
۱۶۹	سلمان ترابر توس
۱۹۱	کارکیا ترابر آسیا
۱۶۷	کیا مهر ترابر
۱۶۷	مارال ترابر ایرانیان
۱۶۹	میچکا ترابر شرق
۱۷۳	حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل
۱۷۲	پادیا اردبیل
۱۷۲	مانا ترابر
۱۷۳	ماهور کیان سیلان
۱۷۳	حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان
۱۹۹	استاد ترابر
۱۷۰	حان ترابر شرق
۱۷۰	صبا ماهان مشهد
۱۷۰	شاهراه طلای گنجان
۱۶۷	حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان
۱۶۷	ایران ویج
۱۶۷	حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه
۱۹۹	روانسر ترابر
۱۹۹	حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان
۱۹۹	فارتیر ترابر
۱۹۹	حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان
۱۷۰	روان ترابر امید
۱۸۴	نیکسان کالا تجارت
۱۸۵	هزیر راه
۱۹۸	حمل و نقل داخلی کل کشور
۱۹۸	آذر ظرف
۱۵۰	پیام بار دلیجان
۱۷۴	تکران سرعت سیراف
۱۷۵	توکا
۱۷۱	جاده رانان رفسنجان
۱۷۰	حمل و نقل پتروشیمی
۱۷۵	سروش کار آفرینان کویر
۱۷۱	سعادت ترابر
۱۷۵	شاهنگ بروجن
۱۹۹	صنایع روغن بار گلزا
۱۷۱	فجر جهاد
۱۵۰	طارق
۱۹۹	عدل ترابریان توس
۱۷۰	گلدشت دماوند
۱۹۹	مسلم بار
۱۸۵	ممتاز
۱۶۶	میثم ترابر
۱۷۴	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان
۱۷۴	آتشین ترابر هرمزگان
۱۷۴	آزاده بندر
۱۷۴	آذر ترابر هرمز
۱۷۵	احسان هرمزگان
۱۷۴	بندر پیشتاژ
۱۷۵	توحید هرمزگان
۱۷۵	دنیز ترابر خلیج فارس
۱۷۵	دوستان هرمزگان
۱۷۵	رشید بار بندر
۱۷۴	سعادت بندر
۱۷۱	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
۱۷۱	ستی
۱۷۱	سنگین ترابر
۱۵۹	خدمات لجستیک
۱۶۲	امیر لجستیک
۱۵۷	سام ران لجستیک
۱۵۵	سینا لجستیک
۱۵۵	گروه لجستیک نسیم اطلس
۱۸۵	هدف مارین



**کریر- فورواردر**  
هوایی، زمینی، دریایی  
مجازه به کامیون های یخچال دار

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱  
☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱  
✉ sales@namdaranlogistic.com  
www.namdaranlogistic.com



**شرکت خزر ترابار**  
شکرت حمل و نقل بین المللی  
کریر فورواردر

**حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس**  
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳  
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳  
☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



**بی تا ترابار**  
شکرت 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  
☎ ۸۸۶۸۳۳۳۴ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳  
☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲  
☎ ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳ کرمانشاه:  
☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸ خسروی:  
✉ info@bitatarabar.com  
www.bitatarabar.com



**شرکت خیام ترابار**  
(با مسئولیت محدود)  
کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر- فورواردر  
خدمات گمرکی- ترخیص کالا

**Khayyam Tarabar Co.LTD**  
Shipping & International transportation  
Carrier - Forwarder  
Customs services  
Customs clearance  
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی  
**نمایندگی انحصاری خطوط:**

- ◆ نمایندگی خط کانتینری لنسر لاین
  - ◆ نمایندگی خط کشتیرانی سی آیکون
  - ◆ نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
  - ◆ نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی اندی 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 V SPEDITION GmbH  
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸، طبقه ۴، واحد ۱۰  
کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵  
☎ ۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵  
☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵  
✉ Info@khayyamtarabar.com  
www.khayyamtarabar.com



**شهاب ترابار آریا**  
شکرت حمل و نقل بین المللی  
کریر- فورواردر

- ◆ حمل کالا های صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- ◆ حمل کالا های وارداتی از اتحادیه اروپا و کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی 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 اروپا، چین 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 شهر های چین و دبی به ایران

**TURKEY OFFICE**  
Hardway Logistics Tasimacilik A.S  
K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci yolu cad, brandium residans, RI - Block, Kat:19 No: 220  
Atasehir/Istanbul/Turkey  
☎ (+90216) 4699990  
☎ (+90216) 4699059

**CHINA AGENT**  
U-ELITE LOGISTICS CO.,LTD  
room#2302, guidu building,  
No.3007 chunfeng Road, luoho district, shenzhen city Postcode: 518000  
☎ +86-755-25889867

**EUROPE OFFICE**  
HANI TRANS GmbH  
In DenSchützenstraße 11,D- 66953 Pirmasens  
☎ +49 6331 2281010-11  
☎ +49 6331 2281012  
www.hanitrans.de  
✉ Info@hanitrans.de

تهران، خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹ طبقه ۵، واحد ۸  
☎ ۸۸۵۳۵۷۷۵ ☎ ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



**پیشرو حمل کالا**  
شکرت حمل و نقل بین المللی،  
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده های، دریایی، هوایی و ریلی  
تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سهروردی، پلاک ۱۱۲، طبقه اول، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰-۷۲  
☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲  
✉ info@pishrohaml.com  
www.pishrohaml.com



**پیشستان**  
شکرت حمل و نقل بین المللی  
تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲  
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲  
☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵  
✉ Info@phishtazan.net  
www.pishtazan.net



**حمل و نقل بین المللی**  
**اسرع ترابار**  
تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷  
☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹  
www.asratarabar.com info@asratarabar.com



**کاسپین**  
شکرت حمل و نقل بین المللی  
کریر فورواردر

تهران میرزای شیرازی شمالی، نبش کوچه شهدها، پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹  
☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰  
✉ Caspian@caspian-transport.ir  
www.caspian-transport.ir



**آرش تیرزرین**  
شکرت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)  
◆ حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان

◆ حمل کالا به اروپا مخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
◆ دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوت جهت حمل سوخت  
تهران، خیابان آیت الله کاشانی، اول خیابان وفا آذر، بن بست طالقانی، ساختمان بانک پاسارگاد، طبقه ۵، واحد ۱۸  
☎ ۰۴۴-۱۱۱۰۱-۶  
✉ arashtirzarin@gmail.com



تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸، طبقه ۴، واحد ۱۰  
کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵  
☎ ۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵  
☎ 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 امیراتابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا

تلفن (خط ۱): ۸۸۸۲۰۱۱۸  
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۶۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳

✉ Deltabar@deltabar.com

🌐 www.deltabar.com



## باربران ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی نماینده کشتیرانی و خدمات بار هوایی

متخصص در حمل ترکیبی از قاره به ایران  
ترانزیت به کشور های CIS  
حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران، خیابان فلسطین، نبش خیابان بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱، ط ۴، واحد ۴۶

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶  
تلفن: ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳  
فکس: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

📷 barbaraniran

✉ Farid@barbaraniran.com

🌐 www.barbaraniran.com



## روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی، ترانزیت و ترخیص کالا کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۳، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲  
فکس: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

✉ info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

## سینا صدر

تهران، خیابان سعدی شمالی، ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم، واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵  
تلفن: ۷۷۶۱۲۵۴۱  
فکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

🌐 sinasadr@neda.net.ir



## الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

تهران، خیابان آیت الله کاشانی، جنب پارک باران، پلاک ۲۲۰، برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۰۸

تلفن: ۵۸۷۴۱  
دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۱۰۵۵۲۷۱-۲  
دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

✉ info@elitearia.com

🌐 www.elitearia.com



## رهیاد ابریشم

فورواردر - کریر

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا به ایران و آسیای میانه و بالعکس

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

تهران، خیابان مطهری، نبش سلیمان خاطر، شماره ۱۴۸ طبقه سوم

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵  
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵

✉ ecmelan2003@yahoo.com



## شرکت میهن ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران، میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی، کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲/۸۸۸۲۷۰۹۲-۳  
تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۳

✉ info@mihan-tarabar.com

🌐 www.mihan-tarabar.com



## مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

تهران، بلوار آیت الله کاشانی، برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲  
تلفن: ۴۴۰۵۸۹۵۷

✉ info@mojdehtarabar.com

🌐 www.mojdehtarabar.com



## امین ترابار

همراهی امین و امن کریر - فورواردر - ترخیص کالا (دریایی، ریلی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲ (خط ۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

✉ amintarabar

✉ info@amintarabar.com

🌐 www.amintarabar.com



## شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن کریر - فورواردر - ترخیص کالا (دریایی، ریلی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲ (خط ۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

✉ shahabsaghebintl

✉ info@shahabsagheb.com

🌐 www.shahabsagheb.com



## تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

🌐 www.tirkarantransport.com

✉ info@tirkarantransport.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی زمینی - هوایی - دریایی کریر - فورواردر

سرویس کامیون ایرانی متشکل از کامیون های چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی و بلعکس

دارای نمایندگی در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، یونان، بلغارستان، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵ طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۹۸۹۸۷۵-۷۶  
تلفن: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۹  
🌐 www.arsambarco.com



دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان  
سرویس های حمل وارداتی در تمام نقاط اروپا به ایران و بلعکس

سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا  
انجام کلیه خدمات اسناد برای محمولات خاص  
خدمات Trading Company

📍 No.119, bul.Iliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

تلفن: +359-877443900  
تلفن: +359-879207970  
✉ info@safecargo-co.com

🌐 www.safecargo-co.com



شرکت کالابر  
حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

**KALA BAR**  
International Transport & Shipping Services

زمینی ، دریایی ، هوایی، کریر، فورواردر  
● سرویس کامیون ایرانی، چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی، روسیه و بالعکس  
● دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

📍 تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان  
**گروه شرکت های راهیان**

حمل و نقل بین المللی و صاحب خط کانتینری RDS  
دارای سرویس مستقیم از:  
◀ اروپا، آسیا، جنوب شرق آسیا، کانادا، استرالیا، آمریکای جنوبی و بالعکس  
◀ کشورهای حوزه خلیج فارس به بنادر ایران و بالعکس  
◀ ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای CIS  
◀ حمل محمولات فله و پروژه ای  
◀ حمل هوایی  
◀ حمل زمینی از اروپا  
◀ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران  
◀ شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران  
◀ دارای دفتر اصلی در کشور امارات، کانادا، انگلستان و چین

📍 تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳ (ناحیه ۱۵)

☎ ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (ناحیه ۱۵)

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshopping.com

🌐 www.rdsshopping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی کالا  
**هوایی، زمینی و دریایی**

♦ ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی به ایران و بالعکس

♦ حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه شرکت (Door To Door)

♦ انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد

♦ حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:

۵۱۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



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 کشتن های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو پریمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

📍 تهران، میدان هفتم تیر، خیابان بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

☎ ۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱

☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ Info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی

**دی ترانس سبا**

کریر - فورواردر  
با سابقه درخشان در عرصه 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

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ایران بروdat بار**

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**راهوند**

Rahvand

International Transport & Shipping Co

International Transport & Shipping Co

International Transport & Shipping Co

📍 تهران، خیابان استاد نجات اللهی (ویلا)، شماره ۲۲۷

☎ ۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

☎ ۸۸۹۱۲۷۱۱

✉ Info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



ICCCI



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



Iran.Belgium



I.E.C.C.

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



## هویار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
Int'l Transport Co.LTD

کریر - فروردر

- ◀ صادرات، واردات، ترانزیت
- ◀ حمل ترکیبی و پروژه
- ◀ خدمات گمرکی
- ◀ چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراند مولتی  
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران، میدان آرژانتین، بلوار  
بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵،  
طبقه همکف

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰

☎ ۸۸۱۷۶۷۹۱

✉ info@huyartarabar.com

زمینی / هوایی / دریایی  
واردات / صادرات  
سوئیچ بار هوایی از اروپا  
صادرات گروپاژ به اروپا

تهران، خیابان خرمشهر، پلاک ۴۰ واحد ۲

☎ ۹۱۰۰۵۰۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



## مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی



## پارفرابری پارسین زمین دریا

Persian Land Sea Forwarding

## Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



## رهزاد ترابر

Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها با  
کامیون‌های چادری و یخچالی به  
کشورهای افغانستان  
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)  
عراق

(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کرکلا، نجف)  
ارمنستان - ترکمنستان  
ازبکستان - تاجیکستان  
گرجستان - آذربایجان  
ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساهو، شهرک صنعتی  
چهاردانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)،  
میدان نصرت، پلاک ۳۳، ورودی ۹

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



## سپهران تپا

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردینگ،  
حمل و نقل چند وجهی و حمل  
کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از  
کلیه مبادی به مقاصد داخلی،  
آسیای میانه و روسیه

تهران، خیابان ولیعصر، مقابل  
پارک ملت، خیابان دریا بندری،  
پلاک ۶۶، طبقه چهارم

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

✉ info@sepehran.com



## گروه بین المللی نسیم اطلس

Atlas Breeze Logistics Group

ارائه انواع خدمات تجارت بین المللی

- جست و جوی تأمین کننده
- واردات و خرید خارجی
- بازاریابی بین المللی
- حق و عملکردی و ترخیص کالا
- روش های پرداخت
- بیمه
- بازرسی

ارائه انواع خدمات لجستیک

- مدیریت لجستیک (4PL,3PL)
- نرم افزار مدیریت لجستیک
- حمل و نقل بین المللی
- ترانزیت
- انبارداری
- اکسپرس سرویس
- محمولات فله

تهران، خیابان احمد قصیر (بخارست)، کوچه مقدس (چهارم)، پلاک ۲۱

☎ ۰۲۱-۴۳۰۶۸ ☎ ۰۲۱-۴۲۴۹۸۴۹۸



WWW.ATLAS-GROUP.CO ✉ Info@atlas-group.co



شرکت حمل و نقل بین المللی و  
کشتیرانی

## لاینر ترانسپورت کیش

تهران، اتوبان رسالت، خیابان  
شهید عراقی، نبش گیلان شرقی،  
پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۱۰  
☎ ۲۶۳۱۱۰۶۱

بندرعباس، میدان یادبود (شهدا)،  
ساختمان دهقان، طبقه دوم  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

✉ Info@linertransportkish

WWW.LINERTRANSPORTKISH.COM



Management by Ms. Ahu OZTURK  
University Lecturer of Airfreight  
Expert on Airfreight for Iran

From Anywhere to IKA ...

☎ +90 2122675272 (09:00 - 18:00 / MON - FRI)

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persion speakers

✉ cargo@larafreight.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 شاه نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه ۴، واحد ۷  
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳  
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸  
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

✉ [Info@iranturkeman.com](mailto:Info@iranturkeman.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابر

ارائه خدمات فورواردینگ و ترخیص کالا کلیه گمرکات کشور  
دارای دفاتر اختصاصی در چین، امارات، ترکیه، اروپا

فرودگاه امام خمینی (ره)، ترمینال بار، جنب گمرک حوزه ۲ تجاری، شماره ۲۱  
تهران، باقرخان غربی، پلاک ۸۳، طبقه دوم واحد ۶  
☎ ۰۲۱-۶۶۵۶۱۷۸۴ / ☎ ۰۲۱-۶۶۵۷۱۸۲۶ / ☎ ۰۲۱-۶۶۹۱۴۳۵۸  
☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ☎ ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲  
☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ☎ ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲  
@ behtam.tarabar    ✉ h.miri@behtam.net  
www.behtam.net    ✉ Info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه ۱۳ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷  
☎ ۸۸۷۳۳۱۰۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۲۸۷۲  
✉ Info@persiasepidtarabar.co  
www.persiasepidtarabar.co



شرکت حمل و نقل بین المللی  
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  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
✉ info@piroozranan.com  
www.piroozranan.com



حمل کالاهای سنگین و پروژه ای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از اقصی نقاط دنیا • مجهز به ناوگان کامیونهای چادری، یخچالدار و تانکر تحت مالکیت و تحت پوشش • دفاتر و نمایندگی های فعال در کلیه کشورهای اروپایی، اسکاندیناوی (آمریکا - کانادا) شرق آسیا و کلیه بنادر چین

تهران، میدان فاطمی، نرسیده به خیابان ولیعصر، ساختمان شماره ۱۸، پلاک ۱۴، طبقه دوم، واحد سوم  
☎ ۴۵۶۷۴۰۰۰    ☎ ۸۸۹۳۰۲۴۴  
www.ganjbar.com    ✉ info@ganjbar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport Co. Ltd  
فورواردر - کریر

تهران، میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی (تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم  
☎ ۸۸۸۳۴۶۳۶  
☎ ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹  
☎ ۸۸۸۳۵۲۱۷  
✉ y.ebadi@ktb-co.ir



حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی  
کریر، فورواردر  
آژانس هواپیمایی

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور شمالی (توانیر)، کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶  
✉ info@trclco.com  
www.trcl.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)  
سی بن ترابر

ارائه شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، ریلی و هوایی) جهت حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس  
ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنگ طبقه ۷  
☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲    ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲  
✉ Info@seabonetarabar.com  
www.seabonetarabar.com



ارکان بروود پارس  
حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی  
کالاهای فاسد شدنی  
☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴  
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵  
✉ info@skanbp.com



Malek Tarabar International Transp  
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

(اخط) ۶۶۰۱۸۱۸۲  
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

✉ Info@malektarabar.com

متخصص در امور روسیه

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری
- ◀ از / به کانادا، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان
- ◀ حمل مشتقات نفتی





**عضو اتحادیه بین المللی فرواردرها**  
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: ۰۲۱-۸۸۹۷۶۰۰  
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۲۰۸۸  
Email: manager@kamyaran.co

www.kamyaran.co



**شرکت حمل و نقل بین المللی راه گستر فارس**  
(سهامی خاص)  
کریر - فرواردر

ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه  
حمل کانتینر وارداتی از مبداء 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 مطبوعهشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲  
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸

www.rgfco.net    Info@rgfco.net



**پارس گیتا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۵ و ۶

تلفن: ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶  
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۳۲-۳  
فکس: ۸۸۸۴۴۵۴۳

Info@pargita.com  
www.parsgita.com



**ماکو سیر**  
حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی، پلاک ۱۹، برج زرین، طبقه ۶، واحد ۲

کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷  
تلفن: ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹  
تلفن: ۸۸۷۴۷۷۸۳  
فکس: ۸۶۰۳۱۲۰۵

ms\_makuseir@yahoo.com



**شرکت تهران راهوار** (ب.م.م)  
Tehran Rahvar Co. Ltd  
International Freight Forwarders  
کریر - فرواردر

انجام کلیه خدمات دریایی، فله و کانتینر و حمل و نقل کالاهای سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷، ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲  
تلفن: ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲    فکس: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net    info@tehranrahvar.net



**پارس سما کالا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)  
زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸

تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**مسیر اکسیر**

تنها در سال گذشته، بیش از ۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰۰ پروژه موفق حمل و نقل بین المللی هوایی، دریایی و زمینی برای ۱۷۰ مشتری حمل کرده ایم.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۳۱۲-۱۳  
www.masirex.com



**مهان تندر بار**  
MEHANTONDAR BAR  
GLOBAL FORWARDING  
شرکت حمل و نقل بین المللی

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل، ساختمان گل، طبقه دوم، واحد ۲۰۱  
تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱  
Email: md@mehantondar.com

www.mehantondar.com

**سینا لجستیک**  
اینترنشنال  
SPR  
Freight & Logistics  
مشاور و کارگزار در  
حمل و نقل بین المللی لجستیک

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۲۶۸۴۳  
فکس: ۰۲۱-۸۸۴۳۵۳۲۲  
تلفن: ۰۹۳۳۱۰۱۰۷۶۸  
Email: info@spatgroup.com

www.sinapereserahco.com



**حمل و نقل روسیه تخصص ماست**  
شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۲۰ سال سابقه در مسیر روسیه

تهران، خیابان مطهری، خیابان کوه نور، بن بست دوم، پلاک ۸، طبقه اول، واحد دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱

www.frjtrans.com    info@frjtrans.com

فروردین ماه ۱۴۰۲



حمل و نقل بین المللی و کانتینرهای هاب بار  
**حمل و نقل بین المللی**  
 کریر - فورواردر

داخلی توانمند ،  
 سراسری بزرگ مقیاس هوشمند،  
 نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،  
 تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص  
 کرج، خیابان سپاه اسلام، خیابان  
 شهید عباس شفیعی (جلال)

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۹

✉ info@hbtc.biz

🌐 www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

♦ انبارداری و توزیع

♦ مشاوره لجستیک

♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

♦ مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

📍 تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،

خیابان عطار، پلاک ۴۸

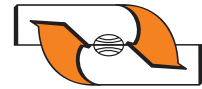
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



**جاده ابریشم**  
 شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی  
 زمینی و هوایی

📍 تهران، خیابان استاد  
 نجات الهی، خیابان شهید  
 کلانتری، پلاک ۷۸، طبقه ۳،  
 واحد جنوبی

☎ ۴۰۸۸۱۱۱۲

☎ ۴۰۸۸۱۵۷۰

✉ info@silk-roadco.com

🌐 www.silk-roadco.com



**ALMAS GROUP**  
 INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**گروه الماس ترابرس پارس**

♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

♦ دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق

♦ دارای نمایندگی فعال در دوبئی، چین، تایوان، تایلند، مالزی

♦ دفاتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور

♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

♦ حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی

📍 تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

🌐 www.almastpgroup.com

✉ info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**زمرد ترابرس نوین**  
 کریر - فورواردر

کشتیرانی

📍 تهران، بزرگراه نواب، نبش  
 آذربایجان شرقی، برج گردون،  
 واحد ۵۰۲ شمالی

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۸

✉ info@zomorrod tarabar.com

🌐 www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

**شهاب**  
 (مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

🌐 www.shibshahab.ws

✉ info@shibshahab.ws



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

**شیب**  
 (سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

🌐 www.shib.ws

✉ info@shib.ws



شرکت حمل و نقل بین المللی  
 و نمایندگی کشتیرانی و  
 خدمات بار هوایی

**جهان یخچال بار**  
 (با مسئولیت محدود)

📍 تهران، خیابان سهروردی جنوبی،  
 خیابان شهید برادران نوبخت،  
 شماره ۲۹

کدپستی : ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

☎ ۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

☎ ۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

✉ info@jybco.com

تهران - خیابان طالقانی - تقاطع سپهبد قرنی - ساختمان ۲۹۲ - طبقه دوم  
 تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۰۸







شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارسا ترابری 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، هوپزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

☎ ۸۸۷۶۴۶۱۱

☎ ۸۸۷۶۷۰۶۰

✉ info@pasargas.com



**جاده ابریشم فرابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خیابان شمس، خیابان نور، ضلع جنوبی ساختمان ستاره دریا، طبقه ۷، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

✉ info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar  
International Transport Co. Ltd.

**پارس پیشرو دریا گوهر**

حمل و نقل بین المللی

(زمینی دریایی هوایی و ریلی) ترانزیت و امور بازرگانی کالا (صادرات واردات و ترخیص)

از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک، خ ونک،

ساختمان آگینه ونک، شماره ۱۱۰

واحد اداری ۵۰۲

☎ ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

☎ ۸۸۷۸۶۴۴۳

✉ info@pars-pishro.com



حمل و نقل بین المللی  
**وفا راه**

کریر - فورواردر

- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کشورها CIS اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
- صدور بارنامه فیتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران، خیابان آیتالله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵

☎ ۴۶۰۹۲۳۰۵-۵ / ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳

☎ ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱ / ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

✉ vafarah\_co@yahoo.com

www.vafarah.com



NASR  
Al Rafedain

شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



IRU

**حمل و نقل به عراق و سوریه**

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق | □ سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- حمل و نقل دریایی | □ ترخیص کالا در گمرکات و بندر عراق و سوریه | □ سرویس گروپاژ به عراق



sales1@nasr-alfaradain.com

ایران - تهران  
+98-2188921210

عراق - بغداد  
+964 - 7721033931

International logistics

www.nasr-alfaradain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارسا ترابری کاسپین**

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان هوپزه، نبش ویدا، پلاک ۱، طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

✉ ptc.acc@parsagroup.biz



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی  
**ماهان تجارت لیمارک**

- سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی

• بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک

- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل و انجام پروژه‌های نفتی به کشورهای همسایه
- فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران، مجتمع اطلس مال طبقه پنجم، واحد ۲۰

☎ ۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

✉ Info@mahantejaratL.com | ✉ Info@amir-logistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**امیر لجستیک**



**تهران تیر**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

- دریایی - زمینی - هوایی
- صادرات - واردات - ترانزیت
- حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بندر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بندر و مرزهای کشور

تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقزنی، ساختمان ۷۶، طبقه ۵، واحد ۲۴

☎ ۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

☎ ۸۸۸۴۹۰۲۵

✉ tehrantair@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

**دنیگارد**  
**DONYA GARD**

با ۴۵ سال سابقه فعالیت  
کریر- فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

- خدمات گمرکی - ترخیص کالا
- صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی، نبش سوم غربی، ساختمان سپه

☎ (خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰  
☎ ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸  
☎ ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰-۵۱

✉ Azad@Donyagard.ir  
azaddonyagard@yahoo.com

🌐 www.Donyagard.co

**PNS**  
Int. Project Forwarding & Logistics Co.

شرکت

**پیشرو ناوگان سیراف**  
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه‌های ارائه کلیه خدمات لجستیکی

**Direct To Every Dircetion**

تهران، بلوار نلسون ماندلا، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹

☎ ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ ☎ ۲۲۰۵۸۳۳۰

🌐 www.pishronavgan.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 نقاط مختلف جهان، از جمله کشورها؛ چین، ترکیه، امارات، عمان و ...

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com  
🌐 www.arvandsealand.com

« فروش انواع کسندنه وارداتی « خرید مستقیم بدون واسطه از اروپا

« ترخیص و انجام کلیه تشریفات گمرکی صفر تا صد در کمترین زمان

« حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

« ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

« دارای دفاتر نمایندگی در کشورها CIS اروپا و کلیه مبادی ورودی

« صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

« دارای انبار اختصاصی در استانبول و آلمان

تهران، خیابان سمیه، ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷ / ۸۸۳۱۳۰۷۶

بعد از مفتح، پلاک ۱۱، طبقه ۴، واحد ۱۶ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹

بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

جاده پویان جهان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸ ☎ ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰

**JADDEH POUYAN JAHAN**  
International trasport co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

**جاده پویان جهان**

کریر-فورواردر

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com ✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com

**Nik Nam**  
Karkia Nik Nam  
Intl Transport & Shipping Agency Co.Ltd.

**کارکیا نیک نام**

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

خدمات حمل دریایی ، زمینی ، هوایی

- ◀ فورواردر ، کریر ، لجستیک و ترخیص کالا
- ◀ واردات ، صادرات و ترانزیت کالا
- ◀ حمل ترکیبی ، حمل محمولات ترافیکی و سنگین
- ◀ سرویس به کشورهای اروپایی ، آسیای میانه و روسیه

تهران، سهروردی شمالی، کوچه سلطانی، پلاک ۳۴، واحد ۲

☎ ۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴  
☎ ۸۸۱۷۵۲۷۵

✉ Info@niknamtransport.com  
🌐 www.niknamtransport.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

**دریا کالاران**  
(با مسئولیت محدود)

**Darya Kala Ran**  
International Transport Co.Ltd

کریر - فورواردر  
(دریایی - زمینی - هوایی - ریلی)

تهران، بلوار کریمخان زند، خیابان خردمند جنوبی  
نبش بهشهر ، ساختمان شماره ۲، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۹۱۲۷۲۳۹۰۰۶  
☎ ۰۲۱-۴۳۰۰۰۰۵۸

🌐 www.daryakalaran.com ✉ info@daryakalaran.com

**KAHKESHAN**  
SARIRASIA CO.LTD  
Intl Transport & Freight Forwarding  
Reg No: 483666

شرکت حمل و نقل بین المللی

**کهکشان سیر آسیا**  
کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زاثر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

☎ ۶۶۴۳۲۵۴۲- ۶۶۹۰۴۹۵۵  
☎ ۶۶۵۸۳۸۰۷ - ۶۶۵۸۳۸۱۵

✉ kahkeshanseireasia@gmail.com

www.tarabaran.com





ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا  
دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان دستگردی، غربی، پلاک ۳۵۲، طبقه ۶  
☎ ۸۶۰۸۷۸۱۷ / ۸۶۰۸۷۲۱۹  
۸۶۰۸۷۲۵۸ ☎ ۸۸۶۴۵۱۵۵  
✉ [Info@shamekh.org](mailto:Info@shamekh.org)  
🌐 [www.shamekh.org](http://www.shamekh.org)



سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی  
خدمات حمل Door to Door  
خدمات حمل پروژه ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی، نبش میرعماد، شماره ۲۸۲، واحد ۲۰۲  
☎ ۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ ☎ ۸۸۷۵۷۸۸۱  
🌐 [www.5continents.ir](http://www.5continents.ir) ✉ [info@5continents.ir](mailto:info@5continents.ir)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**افرا بار**

زمینی - دریایی - هوایی  
دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی  
کریر - فرورادر

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر جنوبی پلاک ۱۳۴  
مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴  
☎ ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲  
☎ ۰۹۱۲۱۲۶۶۰۸  
☎ ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲  
✉ [afrabar2@gmail.com](mailto:afrabar2@gmail.com)



**ایران سریع**

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.



کریر- فرورادر

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

تهران، خیابان فلسطین بنش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

☎ ۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

☎ ۶۶۴۰۷۱۸۷

✉ [info@ariangmbh.com](mailto:info@ariangmbh.com)

🌐 [www.iransarie.com](http://www.iransarie.com)

✉ [@iransarie.com](mailto:@iransarie.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**راه نیک ترابر**  
کریر- فرورادر

- حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های خرده بار، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی، فله و محمولات فاسد شدنی
- حمل ترکیبی پروژه
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- دارای دفاتر فعال در کشورهای ترکیه، هلند، امارات و کلیه گمرکات مرزی

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۶  
☎ ۰۲۱-۴۵۴۲۹  
✉ [info@rahniklogistics.com](mailto:info@rahniklogistics.com)



حمل و نقل بین المللی

**بارمان ره تئیس**

- متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس
- انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی از / به اقصی نقاط دنیا
- صادرات - واردات - ترانزیت

تهران، میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲  
☎ ۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸  
🌐 [www.brt-co.com](http://www.brt-co.com) ✉ [info@brt-co.com](mailto:info@brt-co.com)



کریر- فرورادر

شماره ثبت: ۴۴۸۳۸۰

**زمرّد راه سعادت**

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امر ترانزیت کالا  
دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

☎ ۰۲۱-۶۶۴۳۲۵۴۲  
۰۲۱-۶۶۹۰۴۹۵۵  
۰۲۱-۶۶۵۸۳۸۰۷  
۰۲۱-۶۶۵۸۳۸۱۵

✉ [arez1975@yahoo.com](mailto:arez1975@yahoo.com)

**TIRAN**  
INT'L TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

## تیران

- حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com

حمل و نقل بین المللی

## مهركاران تهران

MEHR KARAN Tehran International Transportation

- حمل و نقل بین المللی و خدمات فوروردی
- حمل و ترانزیت ماشین آلات، کانتینر، خودروی سواری به مقاصد کردستان عراق / آسیای میانه
- حمل و ترانزیت داخلی کلیه محمولات ورودی به ایران و ارسال به تمامی گمرکات کشور

تهران، خیابان بهشتی، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه میرزاحسنی، پلاک ۱۳، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

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

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

مشهد، پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پارس ترابر

PARS TARABAR International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

## سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸۵، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

شرکت حمل و نقل بین المللی

## راگا ترابر پاسارگاد

Raga Tarabar Pasargad

شرکت حمل و نقل بین المللی

- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربیست و کانتینر دربیست
- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی Door To Door

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم، واحد ۱۰۵ و ۵۰۸

☎ ۲۲۵۵۱۴۸۸ ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com

ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی ◀ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ◀ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور

سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه

متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا

دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ◀ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

ARMAN SEA LAND  
آرمان دریازمین  
(با مسئولیت محدود)

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران

www.tarabaran.com





تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به  
سرهراه فاطمی، کوچه شهید حمید  
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲  
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

## شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کرپلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co

info@ritco.co



## Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی

### جهان جاده

(کریر - فورواردر)

International transport and  
Freight Forwarders

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
  - حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه های و فله
  - دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره
- تهران، خیابان نجات الهی، خیابان ارک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۳  
☎ ۰۲۱۰-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹  
www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



(کریر و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل بین المللی  
ایلیا لجستیک

Elya Logistics Intl Transport co.ltd

- ♦ تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
- ☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷  
☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

## جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
JAVANEH CARGO BAR  
Int'l Transportation Co Ltd.



ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای  
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد،  
نیش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸  
☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی تات فرابر ایرانیان

(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا،  
انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،  
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نیش کوچه جرج جرداق،  
پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹  
☎ ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

Alipour@tatfarabar.com trans\_shams  
tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

## Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.



Axon Trabar Abrisham  
International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
- دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران

حمل و نقل بین المللی  
اکسون ترابار ابریشم

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ 📠 ۸۸۹۷۷۹۴۰

فورواردر - ترانزیت

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir

### Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

تهران، میدان هفت تیر،  
خیابان مفتوح جنوبی، خیابان  
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

(خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶



## شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسؤلیت محدود)



کریر و فورواردر  
Carrier & Forwarder

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات  
انجام کلیه عملیات لجستیک، تخلیه و بارگیری  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانتینر  
انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



ALMAS RAHE PAYAM  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

### شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری، اول نواب ساختمان شهاب ا،  
طبقه ۷، واحد ۱۷۱

۶۶۳۸۷۰۳۴ / ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷

info@almasrahepayam.com

www.almasrahepayam.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

## صبا لجستیک

### واردات و صادرات و ترانزیت

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۱۸۱، واحد ۱۵  
۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com

info@sabaLc.com



## ماهان ترانس

با مسؤلیت محدود

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده‌ای کالا  
کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار  
تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲، طبقه ۲، واحد ۵

۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲ / ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

ترمینال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia  
SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

## سما مروارید آسیا

شرکت لجستیک بین المللی  
خدمات حمل  
هوایی، دریایی، زمینی

با کادری مجرب در واردات کلیه کالاها از اقصی نقاط دنیا به خصوص شرق آسیا و اروپا  
انجام کلیه حوالات ارزی خاص ناشی از تحریم  
دارای بهترین نمایندگان خارجی در کلیه کشورها و همچنین کلیه گمرکات  
ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۹، واحد ۳

۰۲۱-۵۷۶۴۳ / ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

## بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسؤلیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۴۳

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر  
ایران - اروپا



## Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳  
۸۸۳۰۹۱۴۱  
۸۸۸۳۳۲۷۴  
۸۸۳۴۳۷۳۳  
۸۸۸۳۳۳۴۹  
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

## پلوان ترابر

حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، فله، مایعات  
حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع، ترکیه و بالعکس  
حمل کالا های 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



کریر و فورواردر  
Carrier & Forwarder  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

📍 تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح جنوبی، خیابان ورزنده، پلاک ۸، واحد ۳



🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

• حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه  
نقاط دنیا به ایران و بالعکس  
• خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

📍 تهران، میدان فتح، بعد از شبیر پاستوریزه، خیابان فتح  
سیزدهم، مجتمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۸۲۷

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳  
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

✉ A.hosseinzadeh@sadrahjam.ir ✉ Info@sadrahjam.ir



## شرکت یونپاک

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

• بسته بندی لوازم منزل و مبلمان • ساخت صندوق های چوبی  
• بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری  
• 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 شرکت ها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه  
• عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

📍 تهران، کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص کرج، بعد از پل  
ایران خودرو، خیابان انصار، کوچه اول، پلاک ۱۱

☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰ 📠 ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ (خط ۷)

🌐 www.unipack.ir ✉ info@unipack.ir



## شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

• ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی بصورت درب به درب  
شامل حمل زمینی و دریایی، حمل ترکیبی، حمل و نقل محمولات  
ترافیکی، ترانزیت، ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی،  
حوالجات ارزی، خدمات انبارداری و ...

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سهروردی، پلاک ۸۶، طبقه ۱

☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ 📠 Sun.logistic

🌐 sun.logistic.net ✉ Info@sun.logistic.net



## RADIAN DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

## رادیان دریای ماهان

فورواردری

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (چردن)، ساختمان نگین  
آفریقا، پلاک ۸۸، طبقه ۴، واحد ۴۰۸

☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

✉ Shirin@radianshipping.com

♦ حمل انواع خودرو سبک و سنگین از امارات و ترانزیت به روسیه، قزاقستان

قرقیزستان تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان، عراق

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران

♦ ترخیص و ترانزیت خودروهای سبک و سنگین از بنادر جنوبی ایران

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، ☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۴۹۲۹ - ۸۸۵۴۴۹۲۸

📠 ۰۲۱-۸۸۵۳۶۸۰۵ 📍 خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱

🌐 www.karinatarabar.com

✉ info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd

گروه شرکت‌های حمل و نقل

## نیلگون



### گسترش

حمل و نقل بین المللی  
فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



### میثم ترابری

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



### نیلگون آب ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

« انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)

« حمل محموله های (نفی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورهای به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)

« حمل کلیه کالاها با در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیرکس، کارکریر، کفی)

« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه اختصاصی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲

📠 ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.com



We Know The Business,  
You Call,  
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان  
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرداد ناوگان  
فعال در بخش فورواردری



شرکت ام ال سی شیپینگ  
خدمات فورواردری و کشتیرانی در کشور امارات



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

📍 تهران، خیابان شریعتی،  
تقاطع طالقانی خیابان خواجه  
نصیرالدین طوسی، شماره ۲۸۸،  
طبقه ۵، واحد ۲۰

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲

۷۷۶۲۴۹۷۳

☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین المللی

**ترابری ایران فن (تراف)**

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir 🌐 www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، ☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

📍 نبش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کیان ترابری حافظ**

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING



شرکت حمل و نقل  
بین المللی (T.B.T)**تانیا باربود تیر پارس**

کریر - فورواردر  
( جاده ای، دریایی، ریلی )  
صادرات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه،  
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷،  
منفرد ۶، پلاک ۲۱ طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳

☎ ۳۷۱۲۶۲۸۴

☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰

☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM

www.taniabarbod.com

حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی**ایران ویچ**

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه  
مولوی کرد، پلاک ۸  
☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸  
☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱  
☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان  
سوسن، شماره ۴، طبقه ۴  
☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹  
☎ ۸۸۹۱۱۰۵۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰  
☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷  
☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

✉ iranvichco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

**آبانراه طوس**

کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG پاکامیون های  
ملکی و تحت پوششحمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد، میدان ابوظالب، نبش حر عاملی ۴۷،  
ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ ☎ ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ ☎ ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

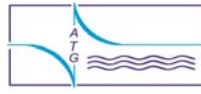
✉ khavari@abanrahtos.com

☎ ۰۹۱۵۳۱۲۶۰۲۶

www.abanrahtos.com bidel@abanrahtos.com

**دریای آبی متحد**

شرکت نمایندگی کشتیرانی

**آباتیم گیتی**

شرکت حمل و نقل و لجستیک بین المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی، LCL و پروژه ای از اقصی  
نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل از مبدا تا مقصد DOOR TO DOOR SERVICES

« حمل چندوجهی بین المللی Multimodal Transport

« ترخیص کالا

Head Office:

☎ (+98) 513 705 4062

☎ (+98) 0912 047 2267 / 993 211 2907

✉ ublueslogistics@gmail.com

✉ abatamim@yahoo.com

www.ubslogistics.com www.abatamimgiti.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**زهره شب**

کریر - فورواردر - ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان  
« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان  
« حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS  
« نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی  
« اجاره ژنست (دستگاه مولد برق) در دیوی بندرعباس جهت  
کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۱۶ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵

☎ ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ ☎ ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ ☎ ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

www.zohreshab.com info@zohreshab.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، کوهسنگی ۳۶، ساختمان  
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱

☎ ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

☎ 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، کوهسنگی ۳۶، ساختمان  
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۶۹۹۷۸

☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

KIA MEHR TARABAR  
International Transport Company

شرکت حمل و نقل بین المللی

**کیامهر ترابار**

کریر - فورواردر

« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و  
ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی  
به کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
« ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر  
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی،

سه راه دارایی، ساختمان اداری

مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

✉ kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**مارال ترابار ایرانیان**

حمل و نقل اختصاصی محمولات فله از  
کشورهای حوزه CIS و Russia به بنادر  
شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، صیاد شیرازی،  
نبش صیاد شیرازی ۲، مجتمع اداری و  
تجاری زرد، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۶۹۷۷۶۹

☎ ۰۵۱-۳۸۶۹۷۷۴۹

☎ ۰۹۱۵۳۱۶۶۷۵۳

✉ Malekabadi1358@gmail.com

Maral.tarabar.iranian1@gmail.com

**WAGON BAR** واگن بار آسیا  
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای 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، پلاک ۴۸  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی  
**خلیج فارس ریل**

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی به آسیای میانه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفاتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سرخس و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد، بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۶۸۹۱۱ / ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸ / ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹

www.persianguilfrail.ir / Sms.ghandchi@gmail.com

**KHADEM**  
Logistics Holding



www.khadem-logistics.com  
Contact us : 021-88609173  
021-88605083  
051-31731000

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی  
ریلی هوایی گمرکی نامین کالا و انبارداری



**Bany Rah Toos**  
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**بانی راه توس**

کریر، فورواردر سوخت و کالا  
(صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)  
جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کیپسول های واجد شرایط با تأیید سازمان بررسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های غیر نفتی با تانکر های استیل استاندارد
- حمل محموله های کانتینری با انواع تریلر های کفی، چادری، خودرو بر

خراسان رضوی، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ / ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳ / ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۳۷

سامانه پیامکی ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ / Brtco.11253@gmail.com

www.Brt.Co.Ir / Brtco\_11253@Yahoo.com



**بیساران ترابر پویا**  
حمل و نقل بین المللی  
شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

حمل انواع محمولات سنگین و ترافیکی در داخل کشور و به کشورهای آسیای میانه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان) و ترکیه

مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com / info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پیش‌تاز ترابر**

عصر خاوران



کریر - فورواردر

- حمل فرآورده های نفتی صادراتی ازبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین‌المللی
- حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵

تلفن: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰ / ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

پیش‌تاز ترابر: ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹

pishtaztarabar@yahoo.com

مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه‌های 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 بندر کشور، دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۷۹ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

14, 5th, floor of Marmar Complex, Imam khomeini 28st, Mashad, Iran. +98915 3141875

info@abtlogistics.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

**آسا بردت توس**

کریر - فورواردر





### خدمات حمل و لجستیک مواد سوختی و گاز مایع (LPG)

« فورواردر - کریر  
« جاده‌ایی - ریلی  
« حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از  
تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای  
میانه، عراق، آذربایجان و قزاقستان

مشهد، احمد آباد، احمد آباد ۱۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵ / ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۱-۶۴ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

## سلمان ترابر توس

### حمل و نقل بین‌المللی 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، عراق و روسیه • 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

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



### سدنا آسیا بار فرابر

(مسئولیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

« تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشور های مستقل مشترک المنافع،  
ترکیه، افغانستان و بالعکس  
« تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب  
« خدمات ترابری بین‌المللی و ترانزیت کالا (قله، کانتینری)  
« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰، نبش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶

☎ 098-51-37666958-59 / 098-51-37650426

No.30, Unit 6, Gelayol St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

www.sednaasiaforwarder.com info@sednaasiaforwarder.com



### شرکت حمل و نقل بین‌المللی

## زرین ترابر آسیا

مدیرعامل: سپید حسین قمری

■ مشاور در امور گمرکی ■ ترانزیت به کشورهای آسیای میانه  
■ دارای ناوگان حمل جاده ای ■ حمل محموله های وارداتی و صادراتی (جاده ای ریلی)  
■ بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی جاده‌ای (ترانزیتی صادراتی)  
■ حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص محموله های ترافیکی و سنگین بار  
■ جستجوی و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران



مشهد، خ امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، برج مرمر، طبقه ۱۰، واحد ۷

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۹۲-۴ / ۳۸۱۱۴۳۷۷ / ۰۹۱۵۳۰۹۳۷۲۶

✉ zta.co.iran@gmail.com

### شرکت حمل و نقل بین‌المللی میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر



عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان،  
افغانستان و آسیای میانه، به خصوص تاجیکستان، قزاقستان،  
قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن  
به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳

☎ ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

☎ ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۵۴

✉ info@michka-mts.com

### حمل و نقل بین‌المللی ستاره یاران زمین



کریر - فورواردر  
خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد، کوهسنگی ۳۰، پلاک ۱۱۶، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۵۱-۳۸۴۹۶۳۱۰ / ۳۸۴۹۶۳۱۱

Saramadyaranzamin@yahoo.com

✉ yaranzamin\_star@yahoo.com

### ATA TARABAR ATLAS International Transport Co



حمل و نقل بین‌المللی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)

دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت  
شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran

☎ 098-5138550305-9 / 098-5138545669



www.atatarabar.com

✉ info@atatarabar.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی توکا ترابر**  
 کریر فورواردر  
 ( جاده ای - دریایی - ریلی )  
 حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان  
 ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا  
 انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا  
 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۰  
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵  
 ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰  
 info@tookatarabar.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی شاهراه طلایی کیهان**  
 با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه ترین زمان به مشتریان خود عرضه می دارد  
 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵  
 ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰  
 info@shahrahtalayi.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی حنان ترابر شرق**  
 کریر-فورواردر  
 حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات  
 زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲  
 ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰  
 ۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳  
 ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳  
 ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸  
 ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴  
 Hannantarabarshargh@gmail.com

- حمل و نقل بین المللی جاده ای، دریایی، ریلی، هوایی
  - ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین المللی و بازرگانی بین الملل
  - دارای نمایندگی های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
  - تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
  - اخذ گواهینامه های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...
- مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۲۸، طبقه ۲۵  
 (رامین اجاقی) ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳  
 www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



**شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی اجاقی**



**شرکت بازرگانی مروارید تجارت توانا مکران**  
 مدیریت آقای مهاجری  
 کریر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس  
 زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶  
 ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵  
 ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸  
 Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com



**روان تراب نوپین امید**  
 شرکت حمل و نقل بین المللی  
 کریر-فورواردر  
 \* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی \* واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص \* واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی \* حمل زمینی از اروپا \* خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور  
 بندرعباس، سهره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳  
 ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲  
 RAVANTARABAR@GMAIL.COM

**با ۳ سال سابقه فعالیت یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور**

« امکان صدور بارنامه تمبردار دولتی در سراسر کشور  
 « دارای شعب فعال در شهرستان های :  
 « تهران - بندرامام - بندرعباس - عسلویه - تبریز - اراک - اصفهان - شیراز - کرمانشاه - ایلام  
 « حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا (جاده ای - ریلی - دریایی - ترکیبی- ترانزیت - ترافیکی)  
 « انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور  
 « تهران، سعادت آباد، بین تقاطع مسجد القدس و خیابان رامشه، جنب داروخانه دریا، پلاک ۳۲  
 www.ptec-ir.com info@ptc-ir.com



**شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی P.T.E.C**  
 شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی  
 ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲  
 ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

www.tarabaran.com



**Sangin Tarabar**  
Road Transporta Co Ltd.



**سنگین ترابر**  
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژہ - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین  
( داخلی - آسیای میانه )

تهران، اتوبان، تهران-ساوه، کیلومتر ۱۲ پایانه بار تهران، غرفه ۲۲۶

☎ ۵۵۲۹۵۹۳۶-۹ / ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶  
☎ ۵۵۲۹۶۱۳۷

www.sangintarabar.com info@sangintarabar.com

**سستی**

سهامی خاص  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...

دارنده: ISO9001:2000

☎ ۱۵۸۷۶ کد پستی: ۲۲۷ شماره مطهری،  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

www.sati-co.com info@sati-co.com

**TARKIB HAML-O-NAGHL CO**

Affiliated with I.R.I Rail ways  
Personnel Saving Found Institute (PSRAI)

- Internal & International Rail, Road and multi-modal freight transportation
- Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
- Active Agencies at the Iran borders and ports

☎ No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran  
☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821)66915187

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir

**شرکت ترکیب حمل و نقل**

وابسته به موسسه صندوق پس انداز کارکنان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریور - فوروردری
- ریلی - جاده‌ای
- حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
- نماینده ایران در کریدور بین الملل شمال - جنوب
- دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

**جاده رانان رفسنجان**

شرکت حمل و نقل

قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور

دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷  
☎ ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

aligholamhoseyni537@gmail.com

**سعادت ترابر**  
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

دفتر شرکت های تابعه  
(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

☎ دفتر مرکزی، کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷  
☎ ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴  
☎ زرنده، جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج)  
☎ مدیرعامل: محمدرضا باربد / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹ / ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

www.saadattarabar.com saadat\_tarabar@ymail.com

تهران، نسیم شهر، پایانه استان تهران، غرفه ۲۰۵ ☎ ۰۲۱-۵۵۲۹۵۸۹۳-۶ ☎ ۵۵۲۹۵۸۹۵

بندر انزلی، پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴ ☎ ۰۱۳۴۳۴۲۲۴۹۹

بندر امام خمینی، پایانه بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰ ☎ ۰۶۱۵۲۲۴۱۲۰۵

بندر عباس، پایانه بار، غرفه شماره ۲۸ ☎ ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۵۳

بوشهر، پایانه بار بوشهر ☎ ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷

چابهار، پایانه بار، غرفه شماره ۸ ☎ ۰۵۴۳۴۲۸۶۰۰۲

عسویه، پایانه بار منطقه ویژه ☎ ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۵۱-۴

کرمانشاه، پایانه بار کرمانشاه ☎ ۰۸۳۳۷۱۰۳۱۲۲

شعبه زنجان ☎ ۰۲۴۳۳۷۹۴۰۳۳

پایانه و دفتر فنی تهران، آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵ جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان ☎ ۵۵۸۲۸۰۰۴۴ / ۵۵۸۶۰۴۵۷ ☎ ۵۵۸۲۰۰۲۸ ☎ ۵۵۸۴۳۰۵۵۶

www.fajr-jahad.com

**فجر جهاد**

شرکت حمل و نقل جاده ای فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده‌ای داخلی  
(وابسته به صندوق بازنشستگی کشوری)

فروردین ماه ۱۴۰۲



**حامد بار**  
(بزرگ مقیاس هوشمند)  
شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری  
شرکت برتر در حمل و نقل کشور  
در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

دارای سامانه هوشمند اختصاصی  
حمل و نقل « صدور بارنامه های  
دولتی در سراسر کشور  
ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر  
کشور در سریع ترین زمان توسط  
تیرلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار  
و ترانزیت و کلیه کامیون ها  
دارای ترمینال اختصاصی

تهران، خیابان آزادی، روبروی  
مسجد دانشگاه شریف، شماره  
۴۶۰، ساختمان مصطفی

۰۶۶۰۴۹۰۹۶-۹

۰۶۶۰۰۱۰۸۶

info@hamedbar.ir

www.hamedbar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**شهاب تیارآریا**  
کریر و فورواردر

دارای کنشده های ملکی  
فعال در مسیرهای اقلیم کردستان، عراق و ترکیه  
دارای مجوز حمل یکسره و سرویس منظم به اقلیم کردستان

ارومیه، بلوار آزادی نرسیده به گمرک، ساختمان شهاب تیر  
آریا، طبقه همکف

فرشاد حاتمی ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳ / ۰۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷

تبریز، انتهای خیابان رسالت  
مرکز تجاری رسالت ساختمان  
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

۳۴۴۶۸۷۰۱

۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ساربان گستر سبلان**  
با مسئولیت محدود  
کریر- فورواردر



SAHRA TARABAR CO.  
Shipping & International Transport  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
نمایندگی خطوط کشتیرانی  
کریر و فورواردر

حق عملکردی، انباری، مشاوره در  
امور گمرکی و ترخیص

ترانزیت کالا توسط کامیونهای  
کفی، چادری، تانکر، کارکریر،  
کمرشکن، بوژی

ترخیص کالا هر کلیه بنادر  
گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی،  
نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه  
اول، واحد ۲

۰۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

۰۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

Info@stcotransport.com

www.stcotransport.com

فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا

**اسپاد ترابر ویرا**

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود



دارای گواهینامه های

- پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای
- پروانه فعالیت حمل و نقل ریلی
- پروانه کارگزاری گمرکی
- گواهی فعالیت فیاتا

• خدمات پشتیبانی حمل و نقل ( تخلیه و بارگیری و باربندی، صدور بارنامه، حمل شهری...)

حوزه های فعالیت

- حمل و نقل تخصصی ریلی در حوزه داخلی و بین المللی
- حمل و نقل جاده ای و دریایی
- حمل و نقل ترکیبی و درب به درب
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل و نقل ( تخلیه و بارگیری و باربندی، صدور بارنامه، حمل شهری...)

تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۲

www.spodgroup.com

s.sanavi@spodgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**بادپا اردبیل**

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی  
از ایران به کشورهای همجوار و  
بالعکس

حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با  
کامیون های کفی و کانتینر به  
کشورهای همجوار

اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان

ترهبار، نرسیده به ترمینال مسافری،  
ساختمان STC طبقه چهارم

۰۴۵-۳۳۸۲۲۲۰۷-۸

۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa\_ardabil@yahoo.com



Mana Tarabar  
International transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی

**مانا ترابر**  
خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱۱

۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸

۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

manatarabarparsiyan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر و فورواردر

**NIKBAR Co**  
Int'l transport  
URMIA IRAN

04432759351-4

infonikbarco@gmail.com





شرکت حمل و نقل بین المللی

### ترنم تبریز

کریر - فرورادر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه
- ◀ تبریز، چهارراه آپرسان، ساختمان اسکان، طبقه هفتم، واحد DY
- ☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳
- ☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵
- ☎ ۳۳۳۵۵۳۱۸
- ✉ info@taranomtabriz.ir

**کالجار**  
KALJAR INTERNATIONAL TRANSPORT CO. (سهامی خاص)  
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار و مسافرت هوایی  
International Transport & Air Cargo Services.co  
Carrier - Forwarder

- نمایندگی کلیه ایرلاین ها
- ◀ تبریز، انتهای خیابان رسالت مجتمع اداری تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
  - ☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
  - ☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹
  - ☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۴۵
  - ◀ فرودگاه تبریز، روبهروی سالن مسافری
  - ☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳
  - مدیر عامل ایوب ساعتی ۰۹۱۱۴۶۹۷۶
  - www.kaljar.net www.kaljar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

### آرنگ نگین

(سهامی خاص)

- ◀ کریر فرورادر
- ◀ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان
- ◀ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- ◀ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، باکو، گرجستان، تفلیس، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه
- ◀ ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵
- ◀ خوی، بلوار ولیعصر، روبروی بانک ملی، کوچه سمندری، پلاک ۱، طبقه ۲ (تتومند) ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶
- ✉ latifbeiramy@yahoo.com
- www.lbeg.ir info@lbeg.ir



### سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

کریر - فرورادر

### Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

- ◀ تبریز، فلکه دانشگاه برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
- ☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱
- ☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
- ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com
- www.sarafraztarabar.com info@sarafraztarabar.com



### آرتا لجستیک

کریر - فرورادر

- ◀ صادرات و واردات، ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی
- ◀ کارگزار رسمی واردات کسنددهای روز اروپا
- ◀ دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس
- ◀ ارائه خدمات فورواردینگ بین المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)
- ◀ سرویس های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و بالعکس
- ◀ تبریز، محله نصف راه، خیابان شهید آیت اله محلاتی، بلوار ۲۲ بهمن، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸
- ☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰
- ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲
- www.artalogistic.com info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### نیرو ترابر

کریر - فرورادر

Nirou Tarabar International Transport

- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- ◀ تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
- ☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
- ☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
- ◀ دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب گاراژ مدرن
- ☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
- ☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

- ### شهاب سحر آذر
- کریر - فرورادر
- ◀ سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان، پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه
  - ◀ جلفا، خیابان تیمسار فلاحی، روبهروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰
  - ☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸
  - ☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸
  - ☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷
  - shahabsaharazar@gmail.com



### ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فرورادر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- ◀ اردبیل، شهرک رجایی، کوچه شهید شعاری، پلاک ۱۱۱، طبقه اول
- ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶
- ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰
- ◀ تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ۶ واحد ۳۱
- ☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳
- ☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴
- info@mahourkiyan.ir



### MORVARID MAKU

Int'L Transport Co.P.J.S.

### مروارید ماکو

(سهامی خاص)

- ◀ ترابری بین المللی
- ◀ زمینی، هوایی، دریایی
- ◀ بسته بندی و ترخیص کالا
- Road & airway ■ Shipping & packing ■ custom clearance & services
- ◀ جنب درب گمرک بازرگان، مجتمع امیرحسین، طبقه ۳، واحد ۵
- ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶
- ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴۰
- ◀ Next to the bazargan customs door. Amir Hussein Complex. floor3. Unit5
- ☎ (+9844) 34375084/ 6
- ☎ +984434372740
- morvaridmaku\_transport@yahoo.com

فروردین ماه ۱۴۰۲

مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵
- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲
- کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

- ترخیص و بارگیری
- استریپ
- حمل و نقل داخلی



- دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ☎ ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱
- دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ☎ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

✉ azartarabarhormoz@yahoo.com



### شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری
- بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی
- پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
- میدان تره بار: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه های، حمل و نقل غرفه ۱
- تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com | info@azadehbandar.com



### شرکت حمل و نقل جاده ای بندر پیشباز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل جاده ای از مبدا بندرعباس به تمام نقاط کشور

- بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران ۶
- دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه
- امیرکریم الدینی ۰۹۱۳-۳۴۵۴۳۱۷
- حیدر حسینعلی پور ۰۹۱۳-۳۴۵۷۶۷۱
- ۰۷۶-۳۹۲۵۵۲۵۸

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com | bandarpishtaz\_hormozgan



### شرکت سعادت بندر

حمل و نقل داخلی، ریلی - جاده ای، انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

- بندرعباس، امیرآباد، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم
- پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴۰

www.saadatbandar.ir | j\_sadeghimajd@yahoo.com



### شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

تخصصی ترین شرکت در جنوب کشور جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

- مدیرعامل: علیرضا شاه نشین
- بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۳۲

۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

## آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

حمل سریع و مطمئن کالای شما از مبدا بندرعباس به سایر نقاط کشور

- بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص  
شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

- ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹
- ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴
- @atashin\_tara
- @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**رشید بار بندر**

بندرعباس، بلوار امام خمینی،  
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه  
هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

رشدیدبار\_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**توحید هرمزگان**

حمل کالا از بندرعباس  
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،  
ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

تلفن: ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل  
**دنیز تارابار**  
DENIZ TARABAR  
Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیر عامل: مهدی سرخاب

بندرعباس، بلوار پاسداران،  
روبه‌روی دخانیات، پلاک ۵، طبقه  
۱۳ واحد ۵

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۳۴۵-۴۸

تلفن: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

deniz.tarabar@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

هرمزگان، بندرعباس، جاده  
کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،  
غرفه شماره ۲۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

تلفن: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل  
**توکا**

سهامی عام  
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده  
در بازار بورس اوراق بهادار

اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه  
IMS

اولین شرکت حمل و نقل جاده‌ای دارای  
تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی  
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی  
صدور بارنامه در کل کشور

توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:

جاده‌ای-ریلی-دریایی

توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،

ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور

توانایی اجرای پروژه‌های متنوع حمل و نقل

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

نماینده 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

تلفن: ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۶

تلفن: ۳۳۸۶۶۹۰۱ / ۳۳۸۷۲۵۶۵

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱-۳

تلفن: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۴

تلفن: ۳۳۵۳۲۷۵۴

کاشان: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱

تلفن: ۵۵۵۴۱۲۶۱

رشت: ۰۱۳-۳۳۶۹۶۱۶۹

زرین شهر: ۰۳۱-۵۲۲۱۷۰۲۷

تلفن: ۵۲۲۲۳۵۹

Info@TUKATRANS.COM

WWW.TUKATRANS.COM



شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**احسان هرمزگان**

دارای کمرشکن ۱۱،۷۱۴ محور جهت حمل محمولات  
سبک و سنگین به تمام نقاط ایران  
قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور  
مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات  
دارای محوطه جهت حمل شهری و انبارداری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه  
جهانباز، ساختمان ایران خودرو، طبقه

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com ehsan.hormozgan@yahoo.com



شرکت حمل و نقل کالای  
**سروش کارآفرینان کویر**

- خدمات حمل و نقل جاده ای و ریلی
- خدمات ایاب و ذهاب پرسنل
- انجام پروژه‌های حمل سرباره ذوب
- انجام پروژه‌های عمرانی

آران و بیدگل، خیابان عباس آباد، بعد از یادگان شهید کبریایی، جنب  
مجتمع فولاد کویر

تلفن: ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۰۵ / ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۷۳

sorooshkarafarinan@gmail.com



بنیان: ۱۳۱۹  
شرکت حمل و نقل  
**شباهنگ بروجن**  
(متحدہ)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی  
دانشگاه آزاد

تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰

تلفن: ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

تلفن: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

تلفن: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



## شرکت کشتیرانی فانوس طلایی جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)

BH	MY	PK	CH	SG	KW	AE
SY	SA	JO	EU	EG	AF	TH
IQ	VN	SK	NK	KH	JP	BG

تهران ، خیابان خالد اسلامبولی ( وزرا ) ، خیابان کاتوزیان ، پلاک ۸ ، طبقه دوم

Floor 1 , NO 8 , Katoziyan Street , Khaled Eslamboli Street ( Vozara ) , Tehran

بندر عباس ، بلوار امام خمینی ، خیابان امام موسی صدر ، ساختمان پاداش ۲ ، طبقه ۶

Floor 6 , Padash Building , Emam Moosa Sadr Street , Emam BLVD , Bandar Abbas

Info@iglship.com

تهران : ۰۲۱ - ۹۱۰۰۱۹۵۰  
بندر عباس : ۰۷۶۳ - ۲۲۵۳۲۳۴ - ۷



Fanus\_Talae\_Jazire\_Shipping

www.iglship.com

# راهنمای شرکتهای کشتیرانی و خدمات دریایی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور

صفحه	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۸۰	آباد اختر آریامن
۱۷۹	آینوس خارک
۱۹۰	آینوس راه خاورمیانه
۱۸۹	آزاد راه دریا
۱۸۰	آرمان راه کوروش
۱۸۷	آریا بندر سینتا
۱۸۳	آریا راد مهر دریا
۱۸۶	آرین ترنس
۱۸۶	آرین سپهر اروند
۱۸۶	آهنگ دریا
۱۹۱	ابنکار ترابری پارسا
۱۸۴	اتحاد دریایی دوستی
۱۸۶	اسپندان ترابری آتیه
۱۹۰	البرز سیریک
۱۸۰	امواج دریا
۱۹۱	امواج زرین دریا
۱۸۶	ایران ترابری
۱۸۳	ایرسا دریا لجستیک
۱۸۶	ایرسا دریای فرناک
۱۸۲	ایرسا مارین
۱۸۱	پاسارگاد لاین
۱۸۲	پاشا دریا شرق
۱۸۰	پیدیس اقیانوس سیراف
۱۷۸	تاج دریا گناوه
۱۸۱	تاجران دریا کالا
۱۹۱	تاو ساحل اروند
۱۸۹	تجارت دریای آترین
۱۸۳	ترنگ دریا (TDS)
۱۸۹	توسعه تجارت روبینا
۱۸۷	توسعه تجارت کارن مکران
۱۸۶	توشه بر
۱۷۸	جهان دینیز کالا
۱۸۲	خط استوا مارین
۱۸۱	خط کرانه دریایی
۱۸۸	خورشید دریایی آبی
۱۷۹	داتام دریای اروند
۱۸۷	دروازه طلایی دریای نور
۱۷۹	دریا پرتوی گیتا
۱۸۲	دریا تجارت سامیار
۱۹۰	دریا سرعت
۱۸۳	دریا سفیر هرمز
۱۶۷	دریای آبی متحد
۱۸۲	دریای متحد
۱۸۹	دریای نیلگون شفق
۱۸۸	دینیز دریا نورد متحد
۱۸۸	دورقی
۱۸۵	رایبن مارین
۱۷۸	راشا تجارت شایگان
۱۷۹	راهیان تجارت مارین
۱۷۸	راهیان دریای سعادت
۱۷۹	رایکا دریا تجارت
۱۹۱	روشن دریای پارس
۱۸۸	ساعی ترابری آرشام
۱۸۰	ساعی پارس دریا
۱۸۳	سام دریا آسیا
۱۸۰	سپید بندر مکران
۱۸۶	ستاره
۱۷۹	ستاره آبی دریا (BSL)
۱۸۱	سلین دینیز
۱۸۴	سلام دریا
۱۸۷	سها رسا مانا
۱۸۹	سیراف دریا لیلان
۱۸۱	سیما دریای گناوه
۱۸۶	شاحص صدف دریا
۱۸۸	فانوس ساحل
۱۷۸	فرناک دریای آرام
۱۸۷	فرشته اقیانوس آبی
۱۹۰	فرمد
۱۸۴	کیان راه ساحل
۱۸۸	گذرگاه دریا پارس
۱۸۳	لتکا آبی کیش
۱۸۰	ماروس ترابری
۱۸۸	مدیریت بار و دریا
۱۸۹	مروارید اقیانوس آرام
۱۹۰	مروارید دریای آرام
۱۸۷	موج مد
۱۶۶	مهر دریا ناوگان
۱۷۸	نیک یاد دریا
۱۸۱	نوس دریا
۱۸۷	هفت دریا
۱۸۲	هلال دریای ایرانیان
۱۸۹	هنزا ناو دریا
۱۸۲	یکتا مارین
<b>خدمات بندری</b>	
۱۸۴	امیدان ساحل پارسیان
۱۷۸	تیم دریا
۱۸۷	خلیج پژم
۱۸۴	دریای آبی خلیج فارس
۱۹۰	ساحل نمایان بندر
۱۸۱	کسری افق دریا
۱۹۰	لنگر دریا جنوب




**TavFreight**



حمل و نقل و خدمات  
هوایی. دریایی. زمینی

به صورت  
Direct LCL  
هفتگی services

واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای  
سرویس پست بین المللی

**راه اندازی سرویس منظم**

ایران - روسیه  
ایران - آفریقا

تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷  
www.Tavfreight.com | sales@Tavfreight.com



شرکت کشتیرانی  
**سها رسا مانا**

ترخیص گمرکی محمولات صادراتی  
وارداتی ، ترانزیت، انجام کامل امور  
عملیات بندری ، تخلیه و بارگیری  
انبارداری ، تامین کانتینر ، استافینگ  
حمل دریایی از بندر انزلی به بندر  
روسیه و قزاقستان و بالعکس



بندر انزلی، خیابان رضایی، ساختمان آرمن، واحد ۱۶  
تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲ همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۱۰۳۴  
info@soharasamana.com



FARTAK DARYAYE ARAM  
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶  
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹  
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶  
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

## فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR)
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- « ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین

WWW.FTA-CO.NET

@fartak\_darya

farahdel@fta-co.net



Jahan Deniz Kala

## جهان دنیز کالا

- « فورواردری
- « حمل کالاهای سنگین
- « ترانزیت داخلی و خارجی
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



## شرکت خدمات ساملی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی فاص)

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk&Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶

۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



مرکز آموزش دوره‌های دریانوردی و لجستیک بندری

## تاج دریا گناوه

- ♦ اجرای دوره‌های مولوانی افسری، ناخدایی، صیادی، دوره‌های جانبی و ایمنی چهارگانه
- ♦ اجرای دوره کاربر موتورهای دریایی، کمک‌های اولیه پیشرفته، اطفای حریق پیشرفته
- ♦ اجرای دوره‌های لجستیک بندری جهت مدیران و کارکنان شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری
- ♦ تمدید و صدور و المثنی مدارک در سامانه جامع دریانوردان

بندر گناوه، اول خیابان پیروزی، روبروی پمپ بنزین پارسا (شهید سهیلی)

۰۷۷-۳۳۱۳۶۷۴۷ / ۳۳۱۳۰۷۵۶ / ۳۳۱۲۲۱۲۹

۰۹۱۷۳۷۷۷۱۲۶



NIK PAD DARYA  
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی

## نیک پاد دریا

- ♦ حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- ♦ حمل کالاهای خطرناک و آنتنزا
- ♦ حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- ♦ حمل کانتینر های یخچالی
- ♦ حمل کانتینر های یخچالی

تهران، خ خالد اسلامبولی (وزرا) کوچه ششم، پلاک ۱۴، واحد ۲

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM

## راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « دارای نمایندگی خطوط کشتیرانی
- « حمل تخصصی کالا و ترابری دریایی، هوایی، زمینی
- « ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
- « انجام کلیه امور لجستیک بین‌المللی (WAREHOUSING-CROSS STUFFING)
- « ارائه سریع‌ترین و ایمن‌ترین خدمات حمل‌ونقل
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل‌ونقل



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com



# B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 [www.bslshipping.com](http://www.bslshipping.com)



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**آبنوس خارگ**  
مدیر عامل: هادی بخشی

♦ نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا، کالای فله، تانکر و... ♦ شعبات: بندر و پایانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

📍 تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ ۷۷۵۲۲۱۹۵ 📠 ۷۷۶۷۱۲۰۶  
📠 ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

🌐 [www.abnouskharg.com](http://www.abnouskharg.com) ✉ [info@abnouskharg.com](mailto:info@abnouskharg.com)



نمایندگی کشتیرانی

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان ۲۵ گاندی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴ 📠 ۸۸۷۷۴۶۵۱  
✉ [management@raikaseatrade.com](mailto:management@raikaseatrade.com)

🌐 [www.raikaseatrade.com](http://www.raikaseatrade.com)



کشتیرانی داتام دریای اروند  
(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱  
✉ [info@datamsea.org](mailto:info@datamsea.org)

🌐 [www.datamsea.org](http://www.datamsea.org)



شرکت کشتیرانی  
**دریا پرتوی گیتا**

- » Feeder operator
- » Port services
- » Stack provider
- » Ship agency
- » Regular port calling schedule at

AEJEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

دارای شعب در بندرعباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی(ره)، خرمشهر و دبی

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵،

طبقه ۴، واحد ۷ ☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

🌐 [www.dpgshippinglines.com](http://www.dpgshippinglines.com) ✉ [info@dpgsl.com](mailto:info@dpgsl.com)



راهیان تجارت مارین نمایندگی خطوط کشتیرانی

• نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا ( جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 [www.rtmmarine.co](http://www.rtmmarine.co)



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 فوروردی • ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه حقانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۷۸۷۰-۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



## کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،  
چارترینگ، تدارکات کشتی، بارشماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

تلفن: ۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۰۲۴۹ / ۳۵۳۲۱۳۷۰

تلفن: ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶

EMAIL: INFO@SEPIDBANDAR.COM

WWW.SEPIDBANDAR.COM

## گروه شرکت های کشتیرانی ماروس



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، ساختمان ماروس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net  
www.linkedin.com/company/maroos-group



## شرکت آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی  
نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴ ۶۳۶۳-۶۵۶۵-۶۴۶۴

EMAIL: Info@AAA-Logs.com



## شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص  
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات  
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی  
(پهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

EMAIL: ops@seapersia.com



## شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات  
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان

- مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)
- حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، جردن، خیابان سپهر، پلاک ۲۲ (ساختمان سپهر)،  
طبقه ۵، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۱۲۴۱-۴

WWW.ARKCOTRANS.COM

نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پردیس اقیانوس سیراف

- ◀ سرویس فیدری منظم و هفتگی از بندر عباس به جبل علی و بالعکس
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
- (Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, V Birds, SATT & Elite Shipping Line)
- ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
- ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
- ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس



تهران، میدان ونک، خیابان  
ملاصدرا، بن بست صدر  
پلاک ۶، واحد ۳

تلفن: ۸۸۶۴۳۷۶

www.pas-shipping.com



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd  
Shipping Agency & Int'L  
FreightForwarder



### تاجران دریا کالا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO

سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا بصورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ | فکس: ۸۸۱۹۷۵۴۵

www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
Reg No.: 468726 (مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱ ۵۴۹۸۴۰۰۰ (خط ۳۰)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸۷۶۳۰۷۸

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳

WWW.SSHLINE.COM  
sales@sshline.com



### سیمای دریای گناوه

نمایندگی خط کشتیرانی  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
توژال تکرو آسیا

- حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- چارتر کشتی برای بارهای فله‌ی خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ترانزیت داخلی و خارجی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳، طبقه دوم

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷ | فکس: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تلفن: ۶۶۴۹۸۱۷۳ | فکس: ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

info@sdgshipping.com | info@toojaltakro.com

www.sdgshipping.com | www.toojaltakro.com



### شرکت کشتیرانی ونوس دریا

- حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
- ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
- ارائه خدمات فورواردری
- انجام امور لجستیکی و چارترینگ

تهران، میدان آرژانتین، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان صهبا، طبقه ۱، واحد ۱

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰۹۰۰۱ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | فکس: ۰۹۱۲۷۷۶۶۲۷۲

www.venusdarya.com | info@venusdarya.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نمایندگی خطوط کشتیرانی سلین دنیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴

۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.COM



### PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح خلیج فارس

دفتر گناوه: ۰۷۷-۳۳۱۳۹۰۰۰ | دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱ | دفتر دبی: ۰۰۹۷۱۵۰۱۷۱۳۰۲۴

www.pasargadline.com

Mail: comr@pasargadline.com



ceo@slotmaster.ae

### فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوهای نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرتقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بنادر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

ksh.co.asl@gmail.com



### شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کشتیرانی  
**خط استوا مارین**

**حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های**

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

☎ ۸۸۷۷۱۹۴۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی  
**یکتا مارین**

**حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی**

- سرویس حمل کانتینری از بندر جنوبی ایران به بندر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Switch B/L و Cross Stuffing

☎ ۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی  
**پاشا دریای شرق**  
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریائی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بندر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندرامام 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  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نماینده کشتیرانی  
**هلال دریا ایرانیان**

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱  
بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

✉ info@hilaldarya.com



شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

- حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
- انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
- حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ
- چارتینگ 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



**دریا تجارت سامیار** (سهامی خاص)  
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

🌐 www.sstrade.ir ✉ Comm2@sstrade-ir.com

دفاتر شرکت در امارات و چین

- « حمل دریایی کانتینری و فله، حمل هوایی، زمینی
- « عملیات جابه‌جایی محمولات وارداتی و صادراتی از بندر جبل‌علی و صدور اسناد جدید (Cross stuff/Switch BL)

تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ / ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷

✉ Info@unitedsea.net



**دریای متحد**

United Sea Shipping and Int'l Transport Co.







شرکت کشتیرانی  
**سام دریا آسیا**

- نمایندگی خطوط کانتینری
- سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
- متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵ نیش  
خیابان زاگرس - ساختمان پرهام پلاک ۱/۲۸ طبقه ۲ واحد ۶۶  
☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی  
**لتکا آبی کیش**

Blue Lotka Kish

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نیش کوچه  
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش  
(داخلی ۱۸۱) ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ ☎ ۸۸۱۰۰۷۰۱

✉ info@ltkshipping.com



کشتیرانی بین الملل  
**ایرسا دریا لجستیک**

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایزوتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱  
☎ ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸  
📧 Irsa.darya.logistics.shipping

🌐 www.irsalogistics.com ✉ Info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی  
**آریا رادمهر دریا**

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی  
حمل کالای خطرناک / ترخیص  
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹،  
ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ ☎ ۸۸۳۱۹۳۶۷

🌐 www.armdshipping.com ✉ info@armdshipping.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰  
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲  
www.torangdarya.com  
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR  
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات،  
طبقه ۹، واحد ۹۰۲

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۵۸

✉ INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و پدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لنڈینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲  
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

✉ daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی  
**دریا سفیر هرمز**

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BND، BIK، Bushehr، and Khoramshahr از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان استفاده

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

📍 unit.1. First Flour. No.49. Shadab St. Qarani Ave. Ferdousi Sq. Tehran-IRAN  
☎ +98 21 86037500 (5 LINES) 📠 +98 21 88760173



نمایندگی کشتیرانی  
**کیان راه ساحل**

📍 تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان شاداب، پلاک ۴۹ طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳  
☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 [www.srkco.Net](http://www.srkco.Net)

✉ [info@srkco.Net](mailto:info@srkco.Net)



شرکت  
نمایندگی کشتیرانی **سلام دریا**  
Hi Sea Shipping Company (Nvocc Services)

◀ ارائه سرویس کانتینری دریایی  
◀ دارای مالکیت کانتینر خشک و یخچالی  
◀ سرویس Cross stuff واردات و صادرات ◀ حمل تخصصی محمولات هوایی و زمینی ◀ دارای دفاتر نمایندگی در امارات، چین و ترکیه

📍 تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ / ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷

✉ [info@hiseashipping.net](mailto:info@hiseashipping.net)



شرکت دریای **آبی خلیج فارس**  
(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

◀ عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)  
◀ عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی  
◀ تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون  
◀ رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا  
◀ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال

📍 بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)

☎ ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴ 📠 ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱  
✉ [blue\\_sea\\_pg@yahoo.com](mailto:blue_sea_pg@yahoo.com) [Shahrokh\\_Bik@yahoo.com](mailto:Shahrokh_Bik@yahoo.com)

🌐 [www.blueSPG.com](http://www.blueSPG.com)



شرکت  
**امیدان سامل پارسیان**

• چارترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی  
• خدمات Ship to ship  
• مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

📍 تهران، پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ 📠 ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

🌐 [www.ospico.com](http://www.ospico.com) ✉ [info@ospico.com](mailto:info@ospico.com)



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**اتحاد دریای دوستی**

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی، فرآورده‌های نفتی و...

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

✉ [info@afsmarine.com](mailto:info@afsmarine.com)

🌐 [www.afsmarine.com](http://www.afsmarine.com)

ترانزیت، صادرات، واردات  
ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۷۵-۳۲۲۳۳۸۹۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹

☎ ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

📍 بندرعباس، بین میدان بلوکی و یادبود، کوچه

📍 شهید حسن پور، ساختمان آسمان، طبقه ۵، واحد ۱۰

🌐 [www.nkt-co.com](http://www.nkt-co.com)

✉ [info@nkt-co.com](mailto:info@nkt-co.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**نیکسان کالا تجارت**

Niksan Kala Tejarat





شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آریا فرین جام**  
ARIA FARIN JAAM  
INTERNATIONAL FREIGHT  
FORWARDING CO.

« سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپا و سایر نقاط بوسیله کامیون در دست یا به صورت خرده بار، با استفاده از ناوگان ایرانی و خارجی  
« حمل محمولات هوایی به صورت یخچالی و غیر یخچالی از کلیه نقاط جهان به مقصد ایران و بالعکس  
« حمل دریایی با استفاده از انواع مختلف کانتینر به صورت خرده بار یا در دستار کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیرمستقیم  
« انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا

تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

www.ariafarin.com | Info@ariafarin.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**هژیرراه**

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ

نیش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳ / ۰۲۱-۲۲۱۲۳۹۳۱

بندرباس، بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر،

طبقه دوم کتاب فروشی

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com | info@hazhirrah.com

تخصصی ترین مجموعه حمل محمولات یخچالی  
دارای کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Open top, Flat rack  
حمل مواد پتروشیمی با استفاده از Flexi tank و Iso Tank  
حمل کالا بصورت EX Work  
ارائه خدمات فوروردی و استعلام آنلاین  
سرویس Cross Stuffing از/به تمام نقاط دنیا (همراه با محوطه اختصاصی)  
ترانزیت داخلی و خارجی از/به کشورهای CLS  
حمل هوایی از/به تمام نقاط دنیا  
حمل زمینی از/به اروپا  
دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

کشتیرانی  
**رابین مارین**

تهران، خیابان شریعتی  
پابین تراز پل رومی، شماره ۱۷۸۸، واحد چهار

0212229 5669

rabinmarine.com

**نمایندگی خطوط کانتینری با سرویس های منظم هفتگی**

از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور

RABINMARINE

سراسر اروپا، استرالیا و امریکا



Unit 23, F2, No.42, Saba  
Blv., Africa Blv., Tehran, Iran

+9821-220 20 108

+9821-220 20 136

+98 9128866844

info@hbdco.net



صادر انواع بیمه نامه:

باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان

سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵ / ۸۸۳۱۷۹۷۳

۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

bobehreja@gmail.com



قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور  
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،  
ایستگاه ممتاز

خط ۱۲) ۳۳۳۸۳۰۳۰

۳۳۷۴۲۶۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه

۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت اسپندان ترابری  
Spandan Tarabar Atieh  
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر، پلاک ۴ واحد ۷  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۹۶۰۸  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸  
m.bahrami@sta-co.com  
info@sta-co.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  
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹  
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس  
☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱  
☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه  
☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



**ایران ترابر**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورودرهای بین‌المللی • حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا • ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳  
www.irantarabar.com

## 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

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



www.cargobooking.com

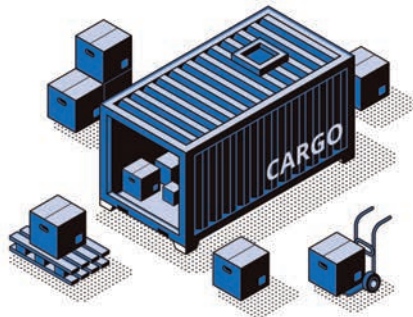
**TCIS**  
خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI



www.tcisirs.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳)  
www.ariantrans.com  
info@ariantrans.com



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی  
**شاخص صدف دریا**

« صادرات و واردات و ترخیص کالا

« ارائه خدمات گمرکی و ترمنالی، کراس استاف در بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

« ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

« سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بندر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند، بندر جنوب شرق آسیا و بندر اصلی چین.

☎ بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی،

ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ ☎ ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵

INFO@SHAKHSSD.COM

**rsa Daryaye Fartak**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

**ایرسا دریای فرتاک**

• حمل دریایی، زمینی و هوایی  
• انجام خدمات لجستیکی Door to Door در کلیه کشورهای جهان  
• اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فله بر و تانکری

☎ ۰۲۱-۸۸۵۵۵۳۷۷

info@irsadaryayefartak.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، بندرعباس، بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار، خارك و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸  
☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸  
☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

Info@starmarine.net  
www.starmarine.net

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

**توشه‌بر**

**Tushebar**  
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

(تا ۳۰ خط) ☎ ۰۲۱-۴۳۶۰۲  
☎ ۸۸۷۳۶۹۷۱





**کشتیرانی بین‌المللی**  
**آریا بندر سپنتا**

- 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

☎ ۸۸۷۰۸۰۰۳۰۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶  
☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰۰۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸  
✉ info@absshshipping.com  
www.absshshipping.com

**Fereshteh agency solutions**

شرکت کشتیرانی  
**فرشته اقیانوس آبی**

نماینده ۵ خط کشتیرانی در حوزه‌های جغرافیایی مختلف

- دارای سرویس‌های حمل کالاهای صادراتی و وارداتی دریایی به/ از چین، کره، سنگاپور، مالزی، هند، ویتنام، سریلانکا و بنادر اروپایی

• مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت راک و اپن تاپ

📍 تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه ۲ واحد ۵

☎ ۸۸۵۰۸۳۵۱-۸  
☎ ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷

✉ Info@fereshtehagency.com



شرکت کشتیرانی  
**دروازه طلایی**  
**دریای نور**

- حمل‌ونقل دریایی (کانتینری، فله)
- نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- حمل‌ونقل هوایی (Air-Freight)
- از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵  
☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴  
☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۶  
☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

✉ info@dnshippingco.com

www.dtdnco.com



شرکت کشتیرانی  
**سُها رَسا مانا**

◀ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی، ترانزیت، انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری، تامین کانتینر، استافینگ، حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه و قزاقستان و بالعکس

📍 بندرانزلی، خیابان رضانی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱۱۸۱۱۰۳۴

☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



OUR MOTTO IS EASY AND SAFE

توسعه تجارت

**کارن مکران**

- ارائه خدمات فورواردری کشتیرانی
- OPEN TOP - REEFER - GP - FLAT RACK
- خدمات حمل Door To Door
- سرویس منظم روزانه ترانزیت یخچالی و چادری به دبی و عمان
- ارائه خدمات حمل ترکیبی به آفریقا، کانادا و ..
- Cross stuffing in Dubai and Turkey

دفتر مرکزی

بندرعباس، تقاطع مرادی، کوچه مهباز 1، ساختمان آرتمیس، طبقه 3، واحد 305  
تلفن: 07632220071 - 09763220511

شعبه 1

شیراز، بلوار امیر کبیر، مقابل شهرک امیرکبیر، ساختمان هایک، طبقه 2 - واحد 3  
تلفن: 07138337368

تلفن همراه  
09129174737

www.karenmakran.com



تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)  
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ (خط) ۲۲۲۵۳۰۳

☎ 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



خدمات کشتیرانی

**موج مد**

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج ۵م، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ (خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳

☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



**شرکت خدمات کشتیرانی**  
(با مسئولیت محدود)  
**خورشید دریای آبی**  
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

♦ عضویت در گروه نمایندگی های  
Cooperative & Pacific Power Logistic  
در کلبه 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 فلهر و تانکری ♦ انجام کلبه  
عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴  
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹  
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳  
✉ info@blueseasun.com  
www.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، سعادت آباد، میدان کاج، کوچه علی اکبر، پلاک ۲۰، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
☎ gmr@psp-shipping.com



**کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی**  
📍 تهران، شمال میدان هفت تیر،  
خیابان غفاری، شماره ۲۰،  
ساختمان دورقی

☎ ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹  
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸  
☎ (داخلی ۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

شعب: بازرگان، لقا (نوردوز)،  
آستاره تبریز، بندرانزلی، مشهد،  
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،  
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

✉ douraghi@douraghi.com



**SAEEI TARABAR ARSHAM**  
SHIPPING AGENCY CO. LTD

♦ ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی  
♦ خدمات حمل DOOR TO DOOR  
♦ ارائه خدمات فوروردی  
♦ حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری  
♦ نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴  
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹-۳  
Add: Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahhari St, Valiasr St, Tehran  
Tel: (+9821) 88106921-2 Fax: 88712758  
www.Sta-transport.com info@sta-transport.com



**نمایندگی خطوط کشتیرانی**  
**ANC و SMS**

حمل کلبه محمولات کانتینری به  
مقاصد خاور دور، آسیای جنوب  
شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه،  
اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک  
ملت، خیابان دریابندری، پ ۶۶،  
ط ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹  
✉ info@esmshipping.com



**نمایندگی خطوط کشتیرانی**  
**شرکت دنیز دریانورد متحد**  
DENIZ SEAFARER UNITED COMPANY LTD.  
(با مسئولیت محدود)

♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان  
♦ ارائه سرویس های Cross stuffing و BL switch ♦ 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


📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲،  
برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ کدپستی

U.A.E. (Dubai) OFFICE:  
DENIZ Sea Shipping Lines  
Agents L.L.C. Suite No.4108, 41  
Floor, Churchill Tower, Business  
Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:  
Deniz Seafarer Pakistan  
Suite #108, 1st Floor Progres-  
sive Center, P.E.C.H.S Block 6  
Karachi, Pakistan

✉ denizseafarer.com ✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی  
(تاسیس ۱۳۶۱) (۶۴۲ عامل)  
مدیر عامل: خدابخش امینی

**شرکت فانوس ساحل**

♦ عضو بیمکو ♦ عضو انجمن کشتیرانی  
و خدمات وابسته ♦ ارائه کلبه خدمات  
مربوط به نمایندگی ♦ نمایندگی خطوط  
کشتیرانی و چارترینگ  
(کالای عمومی، فله و نفتی)  
♦ خدمات کانتینری ♦ دارای شعب در  
تمامی بنادر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان فاطمی، ساختمان  
لئون، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹  
☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹  
amini@fanussahel.com  
operation@fanussahel.com  
✉ Fanus@fanussahel.com

www.tarabaran.com





## دریای نیلگون شفیق

نماینده کشتیرانی  
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی  
روبروی پاساژ نصر، ساختمان  
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴  
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



## توسعه تجارت روبینا

نماینده کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانتینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه  
قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) ◀ سرویس  
Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp ◀ سرویس حمل  
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ◀ سرویس حمل زمینی و  
هوایی ◀ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ◀ سرویس کانتینر یخچالی  
◀ سرویس ریلی ◀ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب  
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تأمین فلکسی، استافینگ،  
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،  
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com

## مرورید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20\_40\_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ داخلی (۳۹/۴۰۷) ۴۳۶۰۲-۰۲۱

☎ ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

🌐 GhaderiTushehbar

🌐 www.pcp-shpng.com

### شرکت نماینده کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

• دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری  
• خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی  
• ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی  
• خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی  
• خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا  
• دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران  
• دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم  
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲-۰۲۱ فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲  
ایمیل: info@hansanav.com



خدمات بین المللی حمل و نقل و لجستیک  
International Freight and Logistics Services

www.hansanav.com



## شرکت تجارت دریای آترین

نماینده کشتیرانی

ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی

کالاهای وارداتی و صادراتی

مشاوره در امور گمرکی

ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان ناهید غربی،

پلاک ۴۸، طبقه پنجم، واحد ۵۰۳

تلفن: ۲۶۲۱۹۹۵۷

Email: info@atrinseatrading.com

Website: www.atrinseatrading.com



## شرکت خدمات کشتیرانی

## آراد راه دریا

ARAD SEA WAY  
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نماینده کشتیرانی

• حمل و نقل بین المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری، مفتوح شمالی، برج مرجان، پلاک ۲۷۲،

طبقه ۹، واحد ۹۰۲

☎ ۸۸۳۰۳۴۴۲ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

۸۸۸۶۷۰۵۳

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



## شرکت کشتیرانی

## سیراف دریا لیان

Siraf Darya Lian

ارائه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

• حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)

• نماینده کشتیرانی

(فورواردرینگ، خدمات Door-to-Door)

• خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا

• ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبداي مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،

ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdlllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal

شرکت کشتیرانی پایانه کالا

## البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای  
فله، تریلی، یخچالی از  
بندرعباس به امارات و عمان  
به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران،  
چهارراه جهان بار، کوچه دکتر  
ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



## شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

• حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری • استریپ و استافینگ  
کانتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت  
تسریع در عملیات بارگیری 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: مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی دویست هکتاری، دارای دو  
پایانه اختصاصی A و B

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،  
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

sahelnamyanbnd@gmail.com

www.sahelnamabnd.ir



## خط کانتینری فرمد

حمل دریایی  
کانتینرهای یخچالی و خشک  
از بندر اصلی کشور به بندر  
قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

info@farmad.co

www.farmad.co



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999



CSP Calm Sea Pearl

## شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید دریای آرام

• ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"  
• دارای نمایندگی ترخیص در امارات  
• انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

تهران، یوسف آباد، خیابان  
سیدجمال الدین اسدآبادی، خیابان

چهل و یکم، ساختمان صدف،  
پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶

۸۸۰۶۷۱۳۸

۸۸۰۶۷۱۲۶

info@csp-shpg.com

www.csp-shpg.com



## شرکت لنگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance  
Export / Import

• خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات • نمایندگی  
حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی • خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از

بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

بندر امام خمینی (سرپندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه

شکوفه ۳، پلاک ۳

۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱۰۳۹ / ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

info@langardarya.com



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

## شرکت آبتین راه خاورمیانه

(نمایندگی خطوط کشتیرانی)

۱. نمایندگی خطوط کشتیرانی
۲. ارائه خدمات حمل و نقل دریایی کالای فله و جنرال کارگو از بندر مختلف
۳. حمل کالای عمومی و پروژه ای از کلیه بندر دنیا به ایران و بالعکس با در اختیار داشتن شبکه نمایندگیهای کار آمد .
۴. قابلیت انجام حمل های ( فورواردری زمینی و دریایی و هوایی )
  - (کانتینر در بست) FCL، (خوده بار کانتینری) LCL
  - (کامیون در بست) FTL، (خوده بار کامیونی) LTL
  - (حمل بار هوایی) Air Shipment
  - انجام امور چارترینگ و نمایندگی کشتی HANDYMAX و PANAMAX
  - ترانزیت کالاهای وارداتی و صادراتی

آدرس : ایران - تهران خیابان خالد اسلامبولی خیابان بیست و سوم پلاک 9 طبقه چهارم واحد 11  
info@abtinway.com

تلفن : 88559896

www.abtinway.com

فاکس : 88708425



# RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس  
Shipping & International Freight Forwarder

✳ سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر  
چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتنر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat Rack & Open Top.

Tel: +98 21 86047425 Fax: +98 21 86043379  
Mob: +98 912 246 0188

www.roshandarya.com office@roshandarya.com



SGW  
نماینده کشتیرانی  
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش  
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،  
واحد ۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com  
info@sgwshipping.com



## شرکت ابتکار ترابر پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- نمایندگی کشتیرانی • حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه های چوبی و بسته بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی
- انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس
- صادرات، واردات، ترانزیت داخلی • حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

✉ info@etpcargo.com



## کارکیا ترابر آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

- 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)

📍 مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۲ و ۵۰۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ 📠 ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲  
📠 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ 📞 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

📍 بندرعباس، پشت شهر، بلوار صیادان، کوچه مالک اشتر ۲، مجتمع صدر، طبقه ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com

✉ Traffic@karkiatarabar.com



Tav Freight



حمل و نقل و خدمات  
هوایی، دریایی، زمینی

به صورت  
Direct LCL  
services

واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه های

📍 تهران / خیابان وزرا / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷ ☎ ۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰

www.Tavfreight.com 🌐

✉ sales@Tavfreight.com



NIKOO BAR ASIA

International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

**نیکوبار آسیا**

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، کوچه سی یکم، پلاک ۹، طبقه ۶

تلفن: ۷۸ - ۷۵ - ۸۸۶۷۱۰۷۵ - ۲۱ - ۰  
[info@nbalogistics.com](mailto:info@nbalogistics.com)





# راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صفحه	حمل و نقل ریلی
۱۹۵	پیشناز راه و شهر
۱۶۸	خلیج فارس ریل
۱۹۴	راه آهن حمل و نقل
۱۹۴	راه آهن کشتی
۱۹۵	راهبران ریلی آسیا بار
۱۹۴	سمند ریل
۱۹۵	سینا ریل پارس
۲۰۰	نیرو صنعت روزبه
۱۶۸	واگن بار
خودروسازی	
۲۰۱	ایران خودرو دیزل
۲۰۱	گواه
۲۰۲	فیدر فردا
بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۹۶	آراد ترابزر قصر
۱۹۶	بازرگانی ابشی
۱۷۰	بازرگانی اجافی
۱۹۷	بازرگانی اسلامی
۱۹۶	بازرگانی بالا زاده
۱۹۶	بازرگانی HCO
۱۹۷	بازرگانی قاسمی
۱۹۶	بازرگانی لطفی
۱۹۶	بازرگانی لاله رخسار
۱۹۸	تاب فورواردر
۱۹۷	ترخیص کاران جنوب
۱۹۷	تجارت مبین دریا
۱۹۸	توان تجهیز تارا
۱۹۷	سلطان تجارت بازرگان
۱۹۷	گمرکی عباس نوری
۱۹۹	عرفان تجارت آستارا
۱۵۹	ماهان تجارت لیماک
۱۹۸	ماهور تجارت آرام
۱۷۰	مروارید تجارت توانا مکران
۱۹۸	نوید راسا آذر
۱۶۶	نیلگون آبی ایرانیان
۱۹۷	هامون صنعت شریف
آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	
۱۹۸	آماد راه
۱۰۶	تهران رخش
۱۳۶	JSF AIR
۱۹۵	چاپار
۱۲۱	ستی
۱۵۸	شهب شهاب
۱۳۹	هنزا ناو دریا
۱۵۵	Lara Freight
خدمات بیمه	
۱۸۵	بیمه آسیا (بوهه رز)
مسافری داخلی و بین المللی	
۱۷۵	آرام گرد انهر
۲۰۰	ایران پیما
۲۰۰	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
صنعت و خدمات	
۱۳۶	خدمات فنی و بازرسی TCIS
۲۰۰	موسسه آموزشی کارآمد
۱۹۹	مشهد فولاد توس
Tarabaran Guide	
203	Abdis Marine
161	Arian
203	B.S.L Shipping
203	Pole One Trans
183	Ocean Ppole Star
203	Rahian Tejarat Marine
203	Rasha Tejarat Shaygan
203	Marin Samin Pars
203	Safe Cargo
203	Shaahin Tarabar
203	Torang Darya

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت تراباران دنبال کنید.  
www.tarabaran.com





**ردپو**  
همیشه به راه ...

ردپو، سامانه نوین مدیریت حمل و نقل و لجستیک، مفتخر به ارائه امکانات متنوع برای کسب و کارهای فعال در حوزه‌های ترابری (ملی و بین المللی)، توزیع و پخش، مدیریت شهری، امدادی و امنیتی، لیزینگ، عمران و ... می‌باشد.

از جمله مزایای بهره‌وری سازمان‌های مجهز به سامانه ردپو:

- تسهیل سازی فرآیندهای گزارش‌گیری سازمانی
- پایش وضعیت سلامت و ساعات کاری کارکنان
- مدیریت مصرف و جلوگیری از سرقت سوخت
- ارتقای ایمنی ناوگان و پلمپ الکترونیک
- افزایش بهره‌وری و شفافیت سازمان
- کمک به کاهش هزینه‌های عملیاتی
- بررسی و تحلیل رفتار راننده
- کاهش اقدامات غیرمجاز
- پایش موقعیت لحظه‌ای



**www.radpoo.ir**

**info@radpoo.ir**

**۰۲۱-۹۱۰۱ ۱۵۵۱**



**KAREN MAKRAN**



**Our motto is**  
**Easy and Safe**

**شرکت توسعه تجارت کارن مکران**

- ارائه خدمات فورواردری کشتیرانی
- OPEN TOP - REEFER - GP-FLAT RACK
- خدمات حمل Door to Door
- سرویس منظم روزانه ترانزیت یخچالی و چادری به دبی و عمان
- ارائه خدمات حمل ترکیبی به آفریقا، کانادا و ...
- Cross stuffing in Dubai and Turkey

دفتر مرکزی: بندرعباس، تقاطع مرادی، کوچه مهیار ۱  
ساختمان آرتمیس، طبقه ۳، واحد ۳۰۵  
۰۷۶۳۲۲۲۰۵۱۱      ۰۷۶۳۲۲۲۰۵۷۱

شعبه ۱: شیراز، بلوار امیرکبیر، مقابل شهرک امیرکبیر  
ساختمان هانیک، طبقه ۲، واحد ۳  
۰۷۱۳۸۳۳۷۳۶۸      ۰۹۱۲۹۱۷۴۷۳۷

## سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتنر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی ( تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ... )  
و انبارش ( مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات ( پتروشیمی ، کانتینر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ... )



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 [www.samandrail.ir](http://www.samandrail.ir)

✉ [info@samandrail.ir](mailto:info@samandrail.ir)



مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل داخلی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فورواردری از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

حمل و نقل بین المللی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد فله در بندرعباس و سنگان

امکانات لجستیکی

🌐 [www.rwf.ir](http://www.rwf.ir)  
✉ [info@rwf.ir](mailto:info@rwf.ir)

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰  
☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



شرکت  
**راه آهن کَشَش**

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 [www.rak.co.ir](http://www.rak.co.ir)

✉ [info@rak.co.ir](mailto:info@rak.co.ir)



## حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

**سینا ریل پارس**  
SINA RAIL PARS

مدیرعامل: حامد نوروزی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،  
نیش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،  
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۸۶۳۶ / ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

🌐 www.srpt.ir

✉ info@srpt.ir



## شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah &amp; Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه تهران،

ساختمان شهید صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴ کدپستی: ۱۱۸۹۶۱۴۵۳۳

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۸۶۳۶ / ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

☎ ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

🌐 www.ghatarbar.ir

✉ info@ghatarbar.ir

**چاپار**  
chapar

شرکت کالارسانان چاپار

حمل و سرویس درب به درب

مرسولات پستی داخلی و بین الملل

📍 تهران، بالاتر از چهارراه جهان کودک، کوچه کیش پلاک ۱۸

☎ ۰۲۱-۶۴۰۸۵

✉ Chapar.intl@chaparnet.com

🌐 www.chaparnet.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

✉ asiabarco@asiabarco.com

🌐 www.asiabarco.com

## بازرگانی رحیم ابشی

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ کارگزار (حق العمل کار)
- رسمی گمرک ایران
- ♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
- از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی  
 ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵  
 ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴  
 ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰  
 ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸

rahimabshi@yahoo.com



## گروه بازرگانی HCO

- ♦ مشاور بازرگانی بین المللی
- ♦ تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه
- ♦ ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز
- ♦ دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک



♦ کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهرز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶  
 ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵      ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۳  
 www.ariaatlaskish.com

export@ariaatlaskish.com      import@ariaatlaskish.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

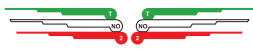
۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵  
 ۸۸۶۷۷۶۴۶  
 ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi\_trade@yahoo.com

www.lotfitrade.com

## ترمینال تهران

شماره ثبت: ۲۷۷۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور مصلحی

۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۱۸۵۳۰۱۴  
 ۰۶-۵۱۸۵۳۲۴۶

پایانه شرق

۰۸۵۵-۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۰۸۵۱-۷۷۸۸۰۸۵۱  
 ۰۶۰۷-۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۰۱۵۱-۷۷۸۶۰۱۵۱

pmt.t2co@gmail.com

www.pmtco.ir



## آراد ترابر قصر

- ♦ مشاور در امور گمرکی صادرات - واردات، بازرگانی و ترخیص کالا
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل زمینی
- ♦ ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات غرب کشور
- ♦ دارای نمایندگی فعال در کشور عراق و اقلیم کردستان

♦ کرمانشاه، منطقه آزاد تجاری قصر شیرین

۰۸۳-۴۲۴۲۳۵۲۷

۰۹۱۸۷۵۳۶۵۸۸ / ۰۹۱۸۳۳۵۷۰۱۰



پیشرو در صنعت  
 حمل و نقل مسافری

دفتر مرکزی

۰۷۱۴۸-۶۶۷

رزرو ترمینال جنوب

۰۲۳-۵۵۱۸۵۳۱۲

رزرو ترمینال غرب

۰۵-۴۴۶۶۳۹۵۴

رزرو ترمینال شرق

۰۸۰-۷۷۸۶۸۶۸۰-۷۷۸۶۵۵۳۰

رزرو پارکینگ بیهقی

۰۱-۸۸۷۵۳۶۰۰

www.iranpeyma.info

## بازرگانی لاله رخسار LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۶۳)

### ترخیص کالا در بوشهر

### صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

♦ تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸

♦ بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲

♦ دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

۰۲۱-۴۵۹۴۳      داخلی بوشهر: ۳۳۳

داخلی تهران: ۲۱۱

۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

lrtrading.co

www.LRtrading.co

info@LRtrading.co



ترخیص فوق‌العاده کلیه کالاهای وارداتی مجاز

- قدیمی‌ترین شرکت ترخیص با ۳۸ سال سابقه و تجربه
- دارای کارت حق‌العمل‌کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک
- اخذ ثبت سفارش، حمل کالا از مبدا و تحویل درب انبار مقصد

نماینده‌ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان نماینده‌های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی

تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۲۳، پلاک ۱۹  
 واحد ۳۰۳، طبقه سوم ۰۹۱۲۱۰۲۵۳۵۹ / ۸۸۷۸۳۱۵۰  
 ۰۲۱-۸۸۲۰۷۲۶۰ / ۸۸۶۶۲۲۷۷



S.C.C GROUP  
South Customs Clearance Group

گروه ترخیص گاران جنوب

شماره ثبت: ۵۶۵۹۰

کالای خود را با اطمینان در مبدا به ما بسپارید و در مقصد با بهترین شرایط بصورت فیکس شده و قانونی تحویل بگیرید.

www.gtjonoub.com

gtjonoub@gmail.com

www.tarkhiskar.co

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷  
 ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱  
 ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰  
 ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۹۱۳۵۰۰-۱

www.ghasemitradeco.com info@ghasemitradeco.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  
 ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



شرکت بازرگانی تجارت مبین دریا

- ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
- صادرات به عمان و کلیه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتینر

بندرعباس، سه راه سازمان، بلوار موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۲، واحد ۲۱۴

با مدیریت افشین ابراهیمی رهبر

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۳-۴ / ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir



شرکت بازرگانی هامون صنعت شریف

HAMOON SANAT SHARIF

واردات - صادرات - ترخیص دارای دفتر در چین- ترکیه- دوی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۲

۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

۸۶۰۹۷۴۲۱

- ◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات
- ◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور
- ◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



## شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- 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
  - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلوواسی استانبول ترکیه
  - و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قیضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A      • İstanbul'daki depomuz dilovası 30 bin metir ve 10 bin metir
- TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI
- ÇAKAN ANTREPO
- kapalı depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir.
- Farhad Azarafza
- +902627540126      • +905347875532      • +905323131857
- +989122077929      • +9125273520      • +9122077929
- ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶      • ۶۶۲۷۷۰۵۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com



هر آنچه شما نیاز دارید، به ما بسپارید  
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرک و لجستیک  
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده

FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

+971 439 57 664      +971 502827073  
+971 50 774 6775      +971 56 9474757

Kouros@topforwarder.com      Samira@topforwarder.com



## توان تجهیز تارا

شرکت مهندسی توسعه

صادرات - واردات - ترخیص انواع کالاهای مجاز  
ثبت سفارش / اخذ مجوز و مشاوره کلیه امور بازرگانی  
ترخیص کالا از گمرکات تهران، فرودگاه امام خمینی، بندرعباس، بوشهر و ...

دفتر مرکزی: شهریار، فاز ۴ اندیشه، مجتمع تجاری ارغوان، واحد ۲۵۰

۰۲۱-۶۵۳۴۰۶۸۲      ۰۹۲۲۸۰۵۹۵۳۳

تهران، شمال به جنوب خیابان نواب، بعد از میدان توحید،

خیابان اردبیل، پلاک ۱۰، واحد ۱۷      ۰۲۱-۶۶۹۳۵۹۶۶

info@TajhizTara.ir



حمل جامدات، مایعات، گاز

## آذر ظریف

تبریز، انتهای خیابان رسالت، روبروی مجتمع خدماتی کوثر، پلاک ۱۸

۰۴۱-۳۴۴۵۱۴۹۱ / ۳۴۴۵۴۵۹۵ / ۳۴۴۶۴۰۴۰-۴۱      ۰۴۱-۳۴۴۵۱۴۹۱  
مدیر عامل (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۵۷۰۵۳      مدیر داخلی (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۴۵۰۳

شعبه ۱: دفتر پایانه بار      ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۷۰

شعبه ۲ (کارگاه نگهداری و تعمیرات): جنب درب غربی پتروشیمی تبریز

۰۹۱۴۱۱۸۴۱۴۶      ۰۴۱-۳۴۳۱۲۲۰۰      ۰۴۱-۳۴۳۱۱۰۵۰۱-۲

شعبه ۳: مراغه      ۰۴۱-۳۷۲۷۳۵۵۵      ۰۹۱۴۱۲۰۷۰۷۵

شعبه ۴: کلبر      ۰۴۱-۴۴۴۳۳۶۹۱      ۰۹۱۴۸۳۱۷۵۷۰

www.azarzarif.com      azarzarif.co@gmail.com



## Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،

پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

۲۶۲۱۶۰۳۹ / ۲۶۲۱۵۶۰۴

www.amarah.com      info@amarah.com

- ثبت سفارش، خرید، حمل، ترخیص و تحویل کالا از کلیه کشورهای اروپایی و آسیایی
- انجام کلیه خدمات حمل و نقل از اقصی نقاط جهان به ایران و بالعکس
- حمل تخصصی محموله‌های ترکیبی و چندوجهی
- دارای نمایندگی فعال در استانبول، دبی و لندن جهت ارائه خدمات بازرگانی
- دارای نماینده رسمی در تمامی گمرکات اصلی کشور (بازرگان، شهید رجایی، شهریار و ...)

تهران، خیابان یوسف آباد (اسد آبادی)، نبش خیابان شصتم، ساختمان تابان، طبقه ۴، واحد ۴۰۲

۰۹۹۱۴۴۶۶۹۷۲      ۰۲۱-۸۸۰۵۹۳۴۸-۰۹      ۰۲۱-۸۶۰۵۳۹۱۱

info@mta-co.net



شرکت بازرگانی بین‌المللی

## ماهور تجارت آرام





شرکت حمل و نقل بین المللی

## استاد ترابر

« کریر - فوروردر  
« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت  
« دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
« فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه، افغانستان و قفقاز

📍 زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰

☎ ۰۵۴-۳۳۲۲۱۵۹

☎ ۳۳۲۶۴۲۶۶

✉ ostadtarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## فارا تیر ترابر

( قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه )

صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا  
ریلی - زمینی - دریایی  
دارای ناوگان یخچالدار روسی به تمام نقاط روسیه  
انجام کلیه امور بارگیری تخلیه و ترانزیت و صادرات کالا از مبادی زمینی دریایی و ریلی گمرگ آستارا

📍 آستارا، روبروی داروخانه دکتر حریری

☎ ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲ ☎ ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

✉ erfantejarat.astara@gmail.com

✉ faratirtarabarastara@gmail.com



شرکت

## عرفان تجارت آستارا



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

☎ تهران ۸۸۵۳۴۰۲۹

☎ ۸۸۷۴۶۵۵۰

☎ ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

☎ کرمانشاه ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

☎ ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه ۰۲۰۴۰۷۷۰۷۷۰ (+۹۶۴۷۷۰)

✉ jafarsouri@yahoo.com

## مسلم بار

شرکت حمل و نقل

مدیرعامل: فریدون کاوه

شماره ثبت: ۱۹۳۲

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور  
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل  
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

📍 خرم آباد، کمربندی پایانه بارخصوصی کاوه

☎ ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۰۱ / ۳۳۱۱۳۰۰۲ / ۳۳۱۱۳۰۰۴

☎ ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۱۳ ☎ ۰۹۱۶۸۸۸۷۵۳۵ / ۰۹۱۶۳۶۰۶۸۸۰



شرکت حمل و نقل

## صنایع روغن بارگلزا

حمل کننده کلیه کالاهای با انواع کاربری ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور  
(بنادرباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)  
حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳

☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندرباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ بندرامام: ۰۶۱-۱۲۹۸-۵۲۲۴۱۳۵۲

تهران: ۰۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

☎ www.bargolza.com

✉ bargolzatrn@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## ایده آل راه

کریر - فوروردر

- « حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- « حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
- « حمل قیر یا 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

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

✉ idealrah@gmail.com

■ صادرکننده انواع مقاطع فولادی

■ انواع میلگرد، انواع ورق،

■ نبشی و ناودانی و ...

📍 مشهد، کیان سنتر ۲، واحد ۱۱۰۹

☎ +۹۸-۳۱۶۷۰

## مشهد فولاد توس

☎ ۰۹۱۵۳۲۰۲۰۵۰

☎ mashhadfoolad.com

✉ mashhadfoolad@yahoo.com



## عدل ترابران توس

(عدالتیان)

- حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

📍 مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ (داخلی ۵) ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹

☎ شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷

✉ adltarabaran@yahoo.com



## رهبار

شرکت حمل و نقل بین المللی

## Rahbar

International Transport Co.

کریر - فوروردر

ترخیص و ترانزیت کالا

📍 تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۲۶، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

☎ ۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

☎ ۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

✉ rahbarco.co@gmail.com



## آموزش کارآمد . خدمات سرآمد

### خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین‌المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب‌وکار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

📍 تهران، شریعتی، بالاتر از پل رومی، کوچه سلمان، پلاک ۳۳، طبقه ۱

☎ ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

📧 karamad\_transport\_training

🌐 karamad\_transport\_training

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

### دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری  
 بشکهای و تانکری بین‌المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،  
 حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

📍 استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

☎ ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

☎ ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co



### شرکت مهندسی نیرو صنعت روزبه

- ◀ تعمیر و نگهداری و بازسازی و بهره برداری جرثقیل های ریلی، چرخ لاستیکی و سقفی
- ◀ تامین قطعات و لوازم مصرفی
- ◀ تعمیر و نگهداری بالابرها از قبیل لیفتراک ها، هایسترها و کلیه وسائط نقلیه سبک و سنگین
- ◀ ساخت و تامین قطعات ریلی و مهندس مشاور
- ◀ اجرای کلیه امور خدماتی شستشو و نظافت
- ◀ تعمیرات انواع سالن‌های مسافری و واگن های باری و لوکوموتیو
- ◀ راهبری واگن‌های مسافری و خدمات پشتیبانی

📍 تهران، نارمک، میدان نبوت، کوچه فاطمه الزهرا، پلاک ۷، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۷۷۹۷۲۸۹

☎ ۰۲۱-۷۷۹۴۵۱۸۳

✉ nirosanat.r@gmail.com



### شرکت حمل و نقل طارق

- « تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- « تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- « حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- « حمل آهن‌آلات شامل ورق، شمش، کوپل، تیرآهن، میلگرد، کلاف، رول و...»
- « حمل محمولات پروژه‌های و کیسه‌ای، قطعات و نگله‌های سنگین، قطعات کارخانه‌های فولادی
- « ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- « ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس متدهای استاندارد

📍 اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶-۸ ☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹

☎ ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ☎ ۰۹۱۲۳۲۱۱۶۰۳

🌐 www.tareghtrans.com

✉ info@tareghtrans.com





تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات  
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری

تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

۲۰ - ۴۴۵۴۵۰۱۶ / ۰۲۱-۴۷۹۷۷

۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

www.govah.com

بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



#### حوزه های فعالیت

- تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، کامیونت، ون و وانت پیکاپ دوکابین

#### سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H۵، کامیون کشنده فوتون H۴، کامیون کشنده آتامان، کامیون‌های باری و کمپرسی
- مرسدس بنز ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴، کامیونت آرنا پلاس، اتوبوس درون‌شهری اتروس، اتوبوس برقی e-Atros، مینی‌بوس آرین، ون وانا، وانت پیکاپ دوکابین فوتون دیزلی با گیربکس دستی و وانت پیکاپ دوکابین فوتون بنزینی اتوماتیک
- برخورداری از نمایندگی‌های گسترده خدمات پس از فروش سراسر کشور

تهران، بزرگراه آزادگان، بزرگراه آیت الله سعیدی، بلوار شهدای ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو دیزل

۰۲۱-۵۱۲۴۲۴۲۴

۰۲۱-۵۱۲۴۲۷۲۸

www.ikd.ir

IKDCO



شرکت ماشین آلات راه سازی و معدنی  
**فیدار فردا** (سهامی خاص)



شرکت ماشین آلات راه سازی و معدنی فیدار فردا  
تولید کننده و ارائه دهنده خدمات پس از فروش  
لودرهای ۵ تن و بیلهای هیدرولیکی ۲۳ تن فیکس تک

کارخانه:

قم، منطقه اقتصادی سلفچگان، فاز ۱، خیابان اقتصاد، خیابان استاندارد، قطعه ۵۸  
کدپستی: ۳۷۴۶۱۳۹۶۴۸

+98 (21) - 4864 1414 ☎️ +98 (21) - 4864 1011 📠

دفتر مرکزی فروش:

تهران، کیلومتر ۹ جاده قدیم کرج، خیابان شهید سامانی پور، خیابان البرز اول  
شرکت فیدار فردا، کدپستی: ۱۳۷۹۸۴۳۴۱۳

+98 (21) - 4864 1010 ☎️ +98 (21) - 4864 1011 📠

🌐 [www.FardaMachine.com](http://www.FardaMachine.com) 📧 [info@FardaMachine.com](mailto:info@FardaMachine.com)





## Pole One Trans (LTD)

International Trans, Co.

The exact address of goods transportation  
in to the world

Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh  
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821)88820889

+9821)88833349 / 88343722-3

www.poleone.com Info@poleone.com

## Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD  
Carrier and Forwarder

Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh  
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821) 88322297 +9821) 88322296

Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



## Rahian Tejarat Marine Co.

Unit.2, 1 st floor, Block No.62, West Taban Alley,  
After Mirdamad Bridge, Africa Blv, TEHRAN-IRAN

+98 21 87700269

info@rtmarine.co



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

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

## Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



## Shipping & Int'l Transport Co.

info@m-sp-co.com

Tel: 021 88 17 83 30 0921 358 51 69

No 12, Unit 7, East 14th St, Beihaghi St,  
Argentina Sq, Tehran - Iran

www.m-sp-co.com



Unit 2, First floor, No.161, Motahari  
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

## Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi  
st., Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com

# بازرگانی لاله رخسار

## LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۲۶۳۴)

### ترخیص کالا، صادرات، واردات

● صادرات کالا	● واردات کالا	● ترخیص کالا
● مشاوره بازرگانی	● خرید کالا	● ثبت سفارش کالا
● لجستیک در امارات	● استاندارد کالا	● امور بانکی و ارز

(بوشهر - بندرعباس - امارات)

۴۵۹۴۳ (۰۲۱)

مرکز تماس بازرگانی لاله رخسار

با ما در تماس باشید

تهران، بلوار میرداماد، برج رز، طبقه ۷ واحد ۷۰۸

بوشهر، خیابان گمرک، ساختمان عیسوندی، طبقه اول، واحد ۲

دبی، دیره، خیابان بن یاس، برج کریک، طبقه ۱۸ واحد B

Info@LRTrading.co

www.LRTrading.co

09194568850

lrtrading.co

شرکت حمل و نقل بین المللی

## ایده آل راه



- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲

تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۴۱

idealrah@gmail.com

واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶



# بازارگاه الکترونیکی حمل و نقل نصر تایباد

www.enasrtransport.ir



اولین شرکت حمل و نقل داخلی کالا در منطقه تایباد  
حمل محصولات کشاورزی و حمل بار سنگ آهن از معادن منطقه  
آماده عقد قرارداد با کلیه معادن و کارخانجات



خراسان رضوی، تایباد، کیلومتر ۲ جاده خواف، پایانه بار خصوصی، غرفه شماره ۴ جنوبی

☎ ۰۵۱-۵۴۵۵۵۴۰۳-۵

☎ ۰۵۱-۵۴۵۵۵۴۰۶-۷

☎ ۰۵۱-۵۴۵۳۴۲۴۲ / ۵۴۵۳۴۳۴۳

☎ ۰۹۱۵۵۲۹۳۳۲۳ / ۰۹۰۱۳۶۰۳۶۲۴ / ۰۹۱۵۵۲۸۳۵۷۲

🌐 www. enasrtransport.ir

✉ info@ enasrtransport.ir



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

## اهم فعالیت‌ها و دستاوردهای

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در دولت سیزدهم

### ◀ تولید و نگهداری ناوگان ریلی

- تولید و بازسازی ۲۲۲۵ دستگاه انواع ناوگان ریلی با حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به ارزش ۷۳۰۱ میلیارد تومان
- افتتاح فاز یک بخش تعمیرات لکوموتیو بندر خشک آپرین در فروردین ۱۴۰۱
- شکستن رکورد نوسازی ناوگان با تولید و بازسازی ۱۷۱۴ دستگاه ناوگان ریلی به ارزش ۵۸۹۶۰ میلیارد ریال

### ◀ حوزه بهره‌برداری

- افتتاح فاز اول بندر خشک ریلی تهران به‌عنوان بزرگترین قطب وارداتی و صادراتی ریلی مرکز کشور پس از ۷ سال از شروع پروژه با درصد رشد ۹۰ درصدی در دولت سیزدهم
- تأمین مالی و آغاز عملیات ساخت مرکز لجستیک مرزی اینچه‌برون با اعتبار ۸۰۰ میلیارد تومان
- انعقاد قرارداد همکاری با بخش خصوصی به‌منظور سرمایه‌گذاری به ارزش بیش از ۴۵۰ میلیارد تومان جهت احداث پایانه ریلی غلات، کانتینر و فرآوری چوب

### ◀ بهسازی و بازسازی خطوط

- رشد ۲۰۰ درصدی بهسازی و بازسازی خطوط ریلی و اجرای پروژه‌های زیرساختی به ارزش ۵۵۷۲۳ میلیارد تومان
- تجهیز، توسعه، بهسازی و نوسازی سیستم‌های علائم و ارتباطات در ۲۳ ایستگاه و ۳۹۳ کیلومتر به ارزش ۶۳۱۶ میلیارد ریال

### ◀ دیپلماسی حمل‌ونقل

- شکستن رکورد حمل بار ترانزیت ریلی تاریخ ۱۰۰ ساله راه آهن و رشد ۲/۵ برابری در سال ۱۴۰۰ با حمل ۱/۹۱۳ میلیون تن
- شکستن رکورد حمل بار صادرات ریلی تاریخ ۱۰۰ ساله راه آهن و رشد ۳۰ درصدی در سال ۱۴۰۰ با حمل ۱/۹۱۹ میلیون تن
- افزایش ۴ درصدی شاخص حمل (مجموع حمل بار و مسافر) در سال اول دولت سیزدهم
- افزایش ۵۸ و ۳۴ درصدی بار بین‌المللی نسبت به مدت مشابه در دولت‌های یازدهم و دوازدهم
- انعقاد و عملیاتی کردن تفاهم‌های همکاری با کشورهای روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان و فعالسازی کریدورهای ترانزیتی از جمله افتتاح مسیر ترانزیتی ریلی روسیه-هند از طریق ایران و افتتاح مسیر ترانزیتی تمام ریلی کانتینری قزاقستان-ترکمنستان-ایران-ترکیه

### ◀ حوزه مسافری

- شکسته شدن رکورد ۱۰۰ ساله حمل مسافر با جابجایی بیش از ۲۹ میلیون نفر مسافر در سال ۱۴۰۱
- رشد ۶۰ درصدی جابجایی مسافر با جابجایی بیش از ۲۴ میلیون نفر مسافر در سال اول دولت سیزدهم
- رشد بیش از ۴۰ درصدی جابجایی مسافر با جابجایی بیش از ۲۹ میلیون نفر مسافر در سال دوم دولت سیزدهم
- کاهش تاخیر قطارهای مسافری در سال ۱۴۰۱ به میزان ۱۸/۴ درصد از مبدا و به میزان ۱۸ درصد در مقصد نسبت به سال ۱۴۰۰ با وجود افزایش بیش از ۴۰ درصدی مسافری
- اقدامات بی‌سابقه در ایام اربعین از جمله برقراری ۱۵ رام قطار مسافری به‌صورت روزانه و ۳ رام قطار مسافری به‌صورت یک روز در میان به مدت ۱۵ روز از تاریخ ۱۶ تا ۳۰ شهریور ۱۴۰۱





# پویش همراهان سفر ایمن

در مجتمع های خدمات رفاهی و راهدارخانه های منتخب

باید خدا و همراهی شما





بیمه یاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با  
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

# طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



## \* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- تامین ۹۵٪ خسارت وارده به کانتینر از سوی بیمه
- افزایش ۱۵ روزه Free time در صورت بروز خسارت

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴  
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

# کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران  
توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی؛ بسیار خوب
- عضویت؛ عالی
- خدمات؛ عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست؛ عالی
- تنظیم‌گری؛ مطلوب
- تعامل با اتاق؛ عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shippingiran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



BISANTARABAR POOYA  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

## بیسان ترابر پویا

حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

بندرعباس به کرمان به وزن ۱۱۰ تن



زنجان به ترکمنستان به وزن ۷۶ تن



تهران به اهواز با ارتفاع ۶.۲۰ متر و وزن ۶۵ تن



بندرعباس به قره گل ازبکستان به وزن ۶۰ تن



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

حمل ریلی ماشین آلات راهسازی از تاشکند به اهواز



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

متدوال ترین مسیرهای ترانزیتی:

-- به/از کشورهای حوزه CIS

-- به/از کشورهای آذربایجان و گرجستان

-- به/از کشورهای ترکیه، عراق و افغانستان

نشانی: مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

تلفن: ۳-۳۸۳۸۱۳۸۱-۵۱ پست الکترونیک: info@bisantarabar.com

فاکس: ۳۸۳۸۱۳۸۰-۵۱ وب سایت: www.bisantarabar.com



**ALMAS GROUP**

INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

## گروه الماس ترابر پارس

- ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه
- دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق
- دارای نمایندگی فعال در دوبی، چین، تایوان، تایلند، مالزی و روسیه
- دفاتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور
- دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران
- حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی



تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی،

☎ ۰۲۱-۷۷۶۴۹۶۳۷

پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱-۷۷۶۴۹۶۳۸

☎ ۰۹۱۲۴۶۲۴۱۶۰

🌐 [www.almastpgroup.com](http://www.almastpgroup.com)

✉ [info@almastpgroup.com](mailto:info@almastpgroup.com)

# ایمنی راه، نیازمند مردمی



جمعیت طرفداران ایمنی راهها

سازمان مردم نهاد - داوطلبانه، غیر انتفاعی، غیر دولتی و غیر سیاسی  
Road Safety Supporters Society (NGO)

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

روز مبارک



شرکت برو بحر ایران  
Iran Land & Sea Co.  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

باد بهاری وزید، از طرف مرغزار  
باز به گردون رسید نالهء هر مرغ زار  
سرو شد افراخته، کار چمن ساخته  
نعره زنان فاخته، بر سر بید و چنار  
وقت بهارست خیز، تابه تماشا رویم  
تکیه بر ایام نیست، تا دگر آید بهار

تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰

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

نماینده رسمی تولید خودروهای تجاری هیوندای و یوآز در ایران  
**ارائه بیش از ۳۳ نوع کاربری محصولات تولیدی**



راستای ایفای نقش خود در تامین ناوگان حمل و نقل عمومی در کشور است. شرکت هیوندایی موتورز نیز با ارائه تکنولوژی و دانش فنی، تولید محصول با کیفیت و پشتیبانی‌های دائمی، همواره این شرکت را همراهی نموده است. در زمینه ارائه خدمات پس از فروش و جلب رضایت مشتریان در سراسر کشور با برگزاری دوره‌های آموزشی، تامین قطعات یدکی و ارائه خدمات گارانتی و وارانتهی به مشتریان گام‌های موثری برداشته است.



۱۳۹۸ جهت توسعه محصولات خود قرارداد دراز مدتی را با شرکت **UAZ** یکی از شرکای بزرگ تجاری **HYUNDAI** جهت تولید خودروهای دو دیفرانسیل و آفرود با تناژهای متفاوت، منعقد نموده است.

شرکت سروش دیزل مبنا در سال ۱۳۹۴ با انعقاد قرارداد انحصاری با شرکت هیوندایی موتورز کره جنوبی برای تولید سه محصول کامیونت HD65، HD78 و مینی‌بوس H350 با مدیریت افراد متخصص و با تجربه در زمینه تولید خودروهای اروپایی و آسیای شرقی در منطقه ویژه آزاد اقتصادی سلفچگان فعالیت خود را آغاز نمود.

پس از راه‌اندازی خط تولید و اخذ پروانه بهره‌برداری در همین سال اقدام به تولید ۳۰۰ دستگاه کامیونت **HD65** و **HD78** نمود. در این راستا به منظور افزایش بهره‌وری، تولید

و کیفیت محصول تولیدی، موفق به پیاده‌سازی سیستم مدیریت کیفیت و اخذ گواهینامه ISO9001:2008 گردید. برنامه‌ریزی برای تولید ۴۰۰۰ دستگاه کامیونت و مینی‌بوس هیوندایی در سال ۱۳۹۶ یکی از اهداف این شرکت در

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، کوچه ۳۱، پلاک ۹، طبقه ۵ / تلفن: ۰۲۱-۸۴۲۰۶ / فاکس: ۰۲۱-۸۴۲۰۶ (داخلی ۲۲۰)

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







# ایران خودرو گواه

تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات  
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری



تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

☎ ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 [www.govah.com](http://www.govah.com)

✉ [info@govah.com](mailto:info@govah.com)

# آبیس مارین



## سرویس ویژه کانتینر (خشک و یخچالی)

کشورهای موزه فلیج فارس و هند، چین، کره جنوبی، ژاپن، آفریقا، اروپا و آمریکا



**Abdis Marine Shipping Co**  
GP, Flat Rack, Open Top, Reefer



**Always  
Fresh**



[www.abdismarine.com](http://www.abdismarine.com) +98 (21) 4168 5000 [Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## کارگو اطلس

- « حمل زمینی، هوایی و دریایی از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- « ترانزیت داخلی به تمامی گمرکات کشور
- « ترانزیت خارجی به صورت تخصصی به کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ارمنستان، روسیه، عراق، گرجستان و ترکیه
- « نمایندگی خطوط معتبر NVOCC
- « سرویس صادرات دریایی به صورت مستقیم و غیر مستقیم
- « ترخیص کار حرفه ای در گمرک بندرعباس و فرودگاه امام خمینی
- « خرید کالا از طریق دفاتر دبی، ترکیه و چین

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ناهید غربی، پلاک ۵۶، ط دوم، واحد ۴۳/۴۴

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۷۸۷ / ۲۶۲۱۱۸۳۰

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۷۶۶۸

🌐 [www.cargoatlasco.com](http://www.cargoatlasco.com)

✉ [info@cargoatlasco.com](mailto:info@cargoatlasco.com)

☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۸۲۸۰

☎ دفتر بندرعباس، بلوار امام خمینی، برج نیلوفر، طبقه ۲، واحد ۱۱

🌐 [info@zolaldarya.com](mailto:info@zolaldarya.com)

مژده ای دل که دگر بار بهار آمده است



شرکت راه آهن خمر و فخر (سای نام)



اولین و بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی (بخش خصوصی)



اهم فعالیت های شرکت :

- حمل ریلی انواع مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور
- حمل ریلی انواع مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور
- حمل و نقل بین المللی انواع محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی
- متخصص در ارائه خدمات فوروردری انواع کالاهای تجاری از کشورهای CIS، چین و ترکیه به ایران و برعکس
- دارای امکانات لجستیکی ملکی نظیر: ناوگان باری و سازه های تخلیه مواد فله در ایستگاه های بندرعباس و سنگان

دفتر مرکزی:

فکس: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶ | تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ | کد پستی: | وب سایت: | پست الکترونیک: info@rwt.ir  
تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴ | ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ | www.rwt.ir

شماره تماس نمایندگی ها :

سرخس : ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱-۳۴۵۲۹۱۰۱	اراک : ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶   اصفهان : ۰۳۱-۳۶۵۱۵۸۹۹
مشهد : (شهید مطهری ، طبس ، سنگان) ۰۵۱-۳۷۳۱۴۷۸۶	اهواز : ۰۶۱-۳۵۷۱۹۰۱۱   سیرجان : ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵
یزد و بافق : ۰۳۵-۳۷۲۴۲۷۷۶   زنجان : ۰۲۴-۳۳۷۷۸۳۷۲	نکا و بندر امیرآباد : ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹   تبریز : ۰۴۱-۳۴۴۲۴۴۴۸
کرمان و زرنند : ۰۳۴-۳۳۴۳۴۸۹۰   شاهرود : ۰۲۳-۳۲۳۶۰۶۹۰	بندرعباس : ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ و ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰
کرمانشاه : ۰۸۳-۳۴۲۱۸۵۵۹	



**KARAPOST**  
Express



Add: No.13, 7<sup>th</sup> St. Sarafraz St.  
Dr. Beheshti Ave., Tehran - Iran  
Tel: +98 (21) 89322  
E-mail: sales@karapost.com  
Web: karapost.com

# WORLDWIDE



RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

[Info@rashats.com](mailto:Info@rashats.com)

021-71400988

[WWW.RASHATS.COM](http://WWW.RASHATS.COM)

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴





**PBDCO**  
PAYAM BAR DELIJAN



# PAYAM BAR

پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین المللی قیری تانکری و بشکه ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO 

# EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47  
Hamid Sadr St.,  
Vali - e - Asr Ave., Tehran  
Tel : +9821- 8880 2606  
[www.ritco.co](http://www.ritco.co)





شرکت ماشین آلات راه سازی و معدنی  
فیدار فردا (سهامی خاص)



FIDAR FARDA  
Road construction and mining machinery CO

دفتر مرکزی فروش:  
تهران، کیلومتر ۹ جاده قدیم کرج، خیابان شهید سامانی پور، خیابان البرز اول  
شرکت فیدار فردا، کدپستی: ۱۳۷۹۸۴۳۴۱۳

+98 (21) - 4864 1010    +98 (21) - 4864 1011

www.FardaMachine.com    info@FardaMachine.com



FIXTECH EXCAVATOR  
FE 230



FIXTECH WHEEL LOADER  
FMC 958G-II



جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش  
و یا وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

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

 IKDCO

# کامیون کشنده آتامان

مجهز به موتور مرسدس بنز