

تازه‌نگار

۱۴۰

۱۸۰۰۰ تومان

ماهنامه اقتصاد ترازوی اردیبهشت و خرداد ۹۵ / ۱۵۲ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترازوی

اردیبهشت و خرداد ۹۵ / ۱۵۲ صفحه

- رعیت و محتسب
- جبر و اختیار بیمه پیمان در ترازوی عقل
- شهر جاده‌ای‌ها
- از مقاطعه‌کار تا سوسیالیست
- بزرگترین دهکده گردشگری دریایی کشور
- درباره یک سرمایه‌گذاری بین‌راهی
- بازگشت برادر بزرگتر
- این بازار چشم انتظار رونق نیست
- بزرگترین ورشکستگی تاریخ شرکت‌های کشتیرانی

زیر فشار



شرکت

مبشر نور دریا



MOBASHER NOOR DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ◀ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ◀ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ◀ دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ◀ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ◀ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار
- ◀ مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷ www.mobasherco.com



The Experience of Carriage Without Worries



Group
Admiral

www.admiralline.com

سرویگاز servigas

طراحی و ساخت انواع مخازن تحت فشار ثابت و سیار با کاربری برای فرآورده های ویژه شامل: گاز مایع، پروپیلن، پروپان، بوتان، پنتان و آمونیاک

مشتریان ما، اعتبار ما



ISO 10002 : 2004



ISO 9001 : 2008



سازمان ملی استاندارد و تنظیم مقررات
صنعتی ایران
S.I.P.I.E.M



۸۴۱
۱۸۱۳۲-۱

دفتر مرکزی: تهران - خیابان سهروردی شمالی - خیابان هویزه غربی پلاک ۱۱۸ - طبقه چهارم

تلفن: ۵ - ۹۸ ۲۱ ۸۸ ۵۲ ۵۴ ۲۳

Head Office: No. 118, Hoveyze St, North Sohrevardi Ave, Tehran, IRAN

Tel: +98 21 88 52 54 23-5

www.ServigasCo.com

info@ServigasCo.com

ایرسوتر، ارائه دهنده وسیع ترین خدمات حمل و نقلی در دریای خزر مشاور و همکار پر سابقه صادرکنندگان کشور

برخوردار از تجارب و امکانات وسیع در حمل و نقل دریایی، جاده ای و سازماندهی انواع روشهای حمل
از قبیل حمل مستقیم، ترانشیپمنت و ترکیبی و کالای فوق سنگین

بزرگترین ارائه دهنده خدمات سرویس حمل و نقل کانتینری در دریای خزر به مقصد کلیه کشورهای CIS

ارائه دهنده خدمات حمل میوه تره بار با کشته مجهز به سردخانه و کشته حمل کالاهای عمومی



دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سپهرودی، شماره ۸۹ تلفن: ۰۷۰-۸۸۷۴۲۴۶۸-۲۱ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۴۱۳۹

شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، جلفا، آستارا، بيله سوار

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو

www.irsotr.ir info@irsotr.ir



The Trailer Company.

اشمیتز فاتح جاده های جهان در ایران



Trailer

Services

Technology

just more.

Schmitz Cargobull AG · Bahnhofstraße 22 · D-48612 Horstmar · Telephone +49 2558 81-0 · Fax +49 2558 81-500 · www.cargobull.com

♦ شرکت پاسارگاد دیزل نماینده رسمی اشمیتز آلمان ♦ تولیدکننده انواع تریلرهای چادری ، یخچالی و کمپرسی

دفتر مرکزی: میرداماد بین مدرس و نفت جنوبی، پلاک ۳۳۴ واحد ۱۲
دفتر فروش و خدمات پس از فروش: کیلومتر ۲۲ جاده مخصوص کرج به سمت تهران
نرسیده به پالایشگاه نفت پارس پلاک ۵۲۸
تلفن: ۲۲۹۲۰۵۷۳ - ۲۲۹۲۰۵۷۴ فکس: ۲۲۹۲۰۵۷۵

info@pasargaddiesel.com

www.pasargaddiesel.com



کاوه دیزل

نماینده انحصاری کامیون های SISU فنلاند



محصول کشور فنلاند



1931

Made in Finland

کاوه دیزل (سهامی خاص)

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان

بخارست، پلاک ۳۸

تلفن: ۸۸۱۰۰۱۹۰ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۱۰۰۱۹۰ - ۰۲۱ داخلی ۶

وبسایت: WWW.KAVEHDIESEL.IR

ایمیل: INFO@KAVEHDIESEL.IR



کاوه
DIESEL
دیزل





شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و لنگرگاه های جنوبی کشور
- تامین رضایت مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام صفر تا صد پروژه های تعمیراتی
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و متریال مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید



حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲*۲۴۰ متر
با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر سینکرولیفت به ابعاد ۳۲*۱۷۰ متر
با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن



بندر عباس: کیلومتر ۳۷ جاده بندر خمیر - مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران -
شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز - کد پستی ۷۹۳۴۱-۷۴۷۱۵
شماره های تماس: دفتر مدیریت: ۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۳۲۵۷۱۱۸۷ (۰۷۶)
فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)
پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



شرکت حمل و نقل
توزین بار بندر



تهران، میدان توحید، ابتدای خیابان ستارخان، خیابان اکبریان آذر، پلاک ۳۸، واحد ۸

Tel: ۰۲۱-۶۶۴۳۱۳۹۲ و ۹۴ - ۰۹۱۲۱۱۹۹۳۹۱ Fax: ۰۲۱-۶۶۹۰۳۶۲۱

بندر عباس، میدان یادبود، بلوار امام، نرسیده به سه راه دلگشا، ساختمان آسمان، طبقه دوم و سوم

Tel: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۴۶۷ و ۶۸ Fax: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۴۶۶

www.tbbsco.net


SIEMENS

Ingenuity for life



شاهرود

مشهد



وقتی قطارها و سیستم های حمل و نقل
شهرها و سرزمین های دور و نزدیک را
به هم متصل می کنند.

و دانشجویی مثل پریسا در تهران
همیشه به خانواده اش در یزد نزدیک
است.

این مفهوم نبوغ برای زندگی ست.

زیمنس سفر کردن به دور و نزدیک را برای همه میسر کرده است. سیستم های به روز حمل و نقل و قطارهای پیشرفته ی زیمنس، جابه جایی را به امن ترین و سریع ترین شکل ممکن آرایه می دهند. همچنین سامانه دقیق زمانبندی امکان برنامه ریزی بسته به نیاز مسافران را فراهم می کند و اما این همه ی راه نیست. زیمنس با در نظر داشتن تمامی نیازهای حمل و نقل ریلی در حال و آینده، هر روز به دست ایرانی برای ایرانی به ابتکار تازه ای دست خواهد زد، و همه ی این ها برای آن است که دیدارهای بیشتری اتفاق بیفتند. دلتهنگی های کمتری میانمان باشد و اتصال شهرها به ارتباط نزدیک تر خانواده ها، شغل ها و دوستان بدل شود و تک تک لحظات برای دیداری فوق العاده اهمیت یابند. و این مفهوم نبوغ برای زندگی ست.

زنجان

تهران

ساری

siemens.co.ir

دور دست از نزدیک

گردنه

... هبیتی که توصیف کردیم، روینایی اداری ساختار اجتماعی ماست که خود ریشه در فرهنگ ما دارد: ازدهایی چندسره و استبدادی با چهره‌های گوناگون که هر یک انعکاسی از دیگری، در آینه زندگی ماست. تصویر خشنودکننده‌ای نیست، اما هنگامی که آن دختر جوان نشان می‌دهد حتی می‌توان یک انگشت این ازدها را شکست، می‌توان روز بدون استبداد را هم تصور کرد.

گزارش اصلی

رعیت و محتسب



بیمه پیمان که بدون داشتن جایگاه قانونی استوار، به صورت درصدی از قراردادهای دولتی از پیمانکاران اخذ می‌شود، یکی از مصداق‌های حاکمیت یکطرفه دستگاه‌های وابسته به قدرت دولت بر بخش خصوصی کشور است؛ رابطه یک حاکم بی‌منطق با رعایایی تحت فرمان. زور، تنها منطق رابطه بین این بیمه‌گر انحصاری و همه پیمانکاران دست‌بسته ایرانی است؛ چه در بخش حمل‌ونقل و چه هر بخش اقتصادی دیگر...

۴۰

۱۴

۱۳

۴۳

زیرساخت‌ها

موانع بین راه



در سال‌های اخیر، به واسطه افزایش آمار سفر جاده‌ای، احداث مجتمع خدماتی مورد توجه سرمایه‌گذاران قرار گرفته و در مسیرهای پرتردد بین شهری گاه و بیگاه شاهد راه‌اندازی مجتمع‌های رفاهی جدیدی هستیم؛ اما جدا از آنکه ساخت‌وساز این مجتمع‌ها در بیرون از شهر مشکلات خاص خودش را دارد، تداخل سازمان‌های مختلف در حوزه مجوز راه‌اندازی و نظارت بر بهره‌برداری، ورود سرمایه‌گذاران را به این پروژه‌ها با دشواری‌های فراوانی همراه کرده است. با مدیرعامل شرکت گردشگری کاروانسرای پارس گفت‌وگو کردیم تا از زبان او بشنویم شرکت‌های سرمایه‌گذاری، چه موانعی را در مسیر فعالیت خود پشت سر می‌گذارند.

درباره یک سرمایه‌گذاری بین راهی

گفت‌وگو با یکی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، درباره نحوه مشارکت در بخش ساخت مجتمع‌های خدمات بین‌راهی، ما را بر آن داشت تا برای پیگیری بیشتر مسائل مرتبط با چنین سرمایه‌گذاری‌هایی، به سراغ مهندس بابک طالبی، مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری و نظارت بر بهره‌برداری سازمان راهداری کشور برویم. آن طور که از سخنان او برمی‌آید سازمان راهداری از سال گذشته، اقدامات خوبی برای برطرف کردن موانع سرمایه‌گذاری در این زمینه انجام داده است.



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال هجدهم
شماره صد و چهل / اردیبهشت و خرداد ۹۵

ISSN:1827-5151

صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر

مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

مدیر عامل: عامر آران

تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران

گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار، سعید پورمشکی، امید ملک، مهرداد خواجه‌نوری، یونس جاوید، دکتر کاظم فروزنده، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوراندخت عمادزاده

گزارشگران: بهاره بوذری، سپیده کرمی، ابراهیم زارع، بابک وفایی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی

آلتلیه: فائزه آران، محمدمهدی پاپویز

بازرگانی: فاطمه بیات، ساناز سفلاطون، سالار نیویان، شهریار اردلان، زویا اسکندری

مدیر امور مالی: مریم حسین‌زاده

امور مالی: نقیسه دلیلی واحد، فرناز سفلاطون

مدیر ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی

انفورماتیک: سید حسین حسینی

امور اشتراک و روابط عمومی: سارا جوانمردی

امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

چاپ: سبزآرنگ - ۸۸۹۱۲۹۸۴

صحافی: مجتمع چاپ سردمدی ۰۹ و ۷۷۵۳۳۲۵

ترابری هوایی

ایرباس A380؛ از مونتاژ نهایی تا تحویل



در آخرین شماره نشریه Aviation News یکی از خبرنگاران این نشریه، طی بازدیدی از تولوز و هامبورگ مراحل را که ایرباس A380 از طراحی تا خروج از خط تولید و پیوستن به خطوط هوایی طی می‌کند، ترسیم کرده است. با توجه به اینکه خرید چندین فروند از این نوع هواپیما نیز در برنامه‌های آتی دولت قرار گرفته است، مطالعه این گزارش خالی از لطف نیست.

بازگشت برادر بزرگتر!

باخبر شدیم جمعی از اعضای هیات موسس کانون دریانوردان خیره درصدد هستند دوره جدیدی از فعالیت این کانون را که تقریباً از سال ۱۳۹۰ به حالت تعطیل درآمده بود، آغاز کنند. با رییس سابق هیات‌مدیره این تشکل، در همین خصوص گفتگو کردیم تا در جریان جزئیات این تصمیم قرار بگیریم. او ضمن تشریح دلایل توقف فعالیت و همچنین بازگشایی مجدد آن در بازه زمانی فعلی، می‌گوید کانون چیزی بیرون از واقعیت ظرفیت‌های دریانوردان نیست.

صنعت خودرو

این بازار چشم انتظار رونق نیست!

«بازار خودروهای تجاری معادلات خود را دارد و راه خودش را می‌رود» این جمله را سه سال پیش یکی از فعالان قدیمی حوزه خودروهای تجاری در جواب سوالی مبنی بر پیش‌بینی وضعیت بازار خودروهای تجاری در سال‌های بعد گفت... این نوشتار، پیش و بیش از هر چیز به دنبال بررسی برندهای جدیدی بودیم که قرار است در سال جاری وارد بازار خودروهای سنگین شوند.

گامی به سمت ارزان‌تر شدن حمل چندوجهی



هرچند برای تحقق اهدافی مانند انتقال بار بنادر به راه‌آهن، باید مطالعات زیادی به عمل آید ولی نباید از روش‌هایی که با وجود هزینه کم تاثیر بالا و سریع دارند غفلت کرد. در باب اهمیت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در حمل بار بنادر کشور مروری داریم به یک نمونه موفق در این زمینه یعنی راه‌آهن دو خطه باری و برقی ۱۶۰ کیلومتری از رتردام تا مرز.

اقتصاد کلان

خواب عمیق



در اولین روزهای سال ۹۵ به موسسه دین و اقتصاد رفتیم تا پای صحبت یک اقتصاددان بنشینیم. فرشاد مومنی که دغدغه‌هایی فراتر از خواب خوش بهاری دارد، وضعیت امروز اقتصاد کشور را اضطرابی می‌داند. او به ساختار اقتصادی کشور می‌تازد، سرمایه‌گذاری در بخش تولید را نامناسب و ریشه آن را در کج شدن مسیر سرمایه به سمت بانک‌ها می‌بیند.

پول زور

آنچه در این مطلب خواهید خواند، دیدگاه «یک منبع آگاه است که نخواست نامش فاش شود» چرا؟ چون به قول خودش می‌خواهد «از بلای انتقام‌گیری سازمان تأمین اجتماعی» برحذر باشد. این ترس، نوع رابطه بین بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی با سازمان تأمین اجتماعی را نشان می‌دهد و بی‌نیاز از توضیح بیشتر است.

جبر و اختیار بیمه پیمان در ترازوی عقل



در این شماره، در خصوص مشکلات اعمال ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی در مورد قراردادهای حمل که به عنوان بیمه پیمان نیز شناخته می‌شود، و نیز بازرسی دفاتر قانونی شرکت‌ها از سوی سازمان تأمین اجتماعی و مشکلات به وجود آمده برای شرکت‌های حمل به دلیل کسورات اعمال شده توسط این سازمان از بابت قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های دولتی، نشست با حضور آقایان امیر منصوری مدیرعامل شرکت حمل و نقل آلی بار، هومن چهارده‌چریک، مدیرعامل شرکت حمل و نقل شوکا و یوسف داوودی مدیرعامل شرکت سیراف پارت ترتیب دادیم تا از گایه‌های بخش خصوصی در این باره مطلع شویم.

۲۶

۲۷

۲۳

۲۴

۲۵

۲۶

ترابری دریایی

بزرگترین ورشکستگی تاریخ شرکت‌های کشتیرانی



انگار زمان زود می‌گذرد یا انگار زود دیر می‌شود و این احساس مرتبط است با شتاب وقایع به خصوص هنگامی که تخریبی به نظر برسند. در شماره ۱۳۳ ماهنامه در مرداد گذشته مقاله‌ای تحت عنوان «عصر تلاطم» به قلم امید ملک، کارشناس کشتیرانی لاینر چاپ کردیم که در آن خبر از امواجی می‌داد که به تدریج بخش اعظمی از شرکت‌های کشتیرانی را با خود خواهد برد. اخبار داغ چند ماه گذشته از شروع سال میلادی جدید معطوف به سکندری خوردن و به تلاطم افتادن شرکت کشتیرانی هیوندای بوده و هر اتفاقی، اتفاق دیگری را دومینوار رقم زد که شرح مختصری از آن در این مطلب آمده است.

در جهان اقتصاد

از مقایسه کار تا سوسیالیست

در فاصله شش ماه تا برگزاری انتخابات ریاست جمهوری آمریکا، رقابت‌های درونی دو حزب برای تعیین نامزد نهایی به اوج هیجان رسیده است و ظهور دو پدیده نه چندان حزبی در درون احزاب جمهوری خواه و دموکرات نیز عملاً ساختارهای درونی این دو حزب را به چالش کشیده است. گرچه مواضع در حوزه سیاست خارجی، بخش اعظم برنامه‌های انتخاباتی کاندیداها را تشکیل می‌دهد و در بخش اقتصادی نیز صحبت از درمان، آموزش و مالیات‌ها رایج‌تر است، اما این چهار نامزد وعده‌هایی را نیز در باب «توسعه یا بازسازی زیرساخت‌ها» مطرح کرده‌اند. در این مطلب نگاهی داریم به این وعده‌ها.

شهر جاده‌ها



ساخت شهرک حمل و نقل در تهران، فارغ از مزایای صنفی، منافع اجتماعی از جمله خروج کامیون‌ها از ترافیک شهری، حفاظت از محیط زیست و تأمین بهداشت روانی در شهر را به همراه دارد، ولی متأسفانه تاکنون با فرازونشیب‌های فراوانی همراه بوده است. با این حال، به نظر می‌رسد پس از حدود بیست سال پیگیری مستمر فعالان صنف حمل و نقل، این پروژه در حال حاضر به مرحله بهره‌برداری رسیده است. همراه رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌ها و حمل و نقل داخلی کالا دیداری از این شهرک داشتیم و در جریان چگونگی پیشرفت این پروژه قرار گرفتیم.

ترابری ریلی

تسهیل گذر از گلوگاه‌های جنوب



مسیر ریلی اهواز-بندر امام، اهواز-اندیمشک، و خرمشهر-سرسند از جمله مسیرهای نیازمند بازسازی و بهسازی، محور ۱۱۵۰ کیلومتری جنوب به شمار می‌آیند. مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های محور جنوب در گفت‌وگو با ما، از اقدامات انجام شده یا در حال انجام درباره رفع این گلوگاه‌ها گفت. او همچنین شمایی از پروژه اتصال ریلی ایران به عراق را به تصویر کشید که سهم ایران در آن، ساخت یک پل بر روی اروندرود تعریف شده است.

حریل» بر ریل بورس افتاد

آخرین روز کاری ۱۳۹۴ شاهد حضور دومین شرکت فعال در حمل ریلی در عرصه بورس بود. شرکت «ریل پردازسیر» با عرضه ۱۰ درصد از سهام خود در حالی لباس بازار سهام را بر تن کرد که تنها شش سال از عمر تأسیس خود را پشت سر گذاشته است. شرکت در سال ۱۳۸۸ فعالیت خود را آغاز کرده و با خرید ۱۰۲۴ واگن وارد حوزه حمل بار ریلی شد؛ اما این صنعت نوپای بازار سرمایه چه مزایایی دارد که بتواند سرمایه‌گذاری در سهام شرکت‌های خود را ترغیب کند؟



همزاد لاتین تبار

کشور برزیل در سال‌های اخیر با رشد بسیار سریع در صنایع هوانوردی، جایگاه شایسته‌ای در جهان کسب کرده است. در این گزارش با مطالعه تاریخچه هوانوردی برزیل، رهیافتی از ساختار سازمانی، نظام نوآوری، سیاست‌گذاری‌ها و شاخص‌های مرتبط، اتخاذ شده و به بررسی دلایل موفقیت این کشور در حوزه هوانوردی غیردفاعی می‌پردازیم. تجربه برزیل نکات سیاستی مفیدی برای طرح در برنامه ششم توسعه به دست می‌دهد که از جمله مهمترین موارد آن می‌توان به اصلاح ساختار حکمیتی حوزه هوانوردی اشاره کرد.

۹۶

۹۷

۹۸

۹۹

۱۰۰

۱۰۱

زنجیره تأمین

لجستیک در میانه مصیبت

آنچه در این مطلب می‌خوانید بخش‌هایی از کتاب لجستیک بین‌الملل (مدیریت زنجیره جهانی تدارکات) به قلم داگلاس یانگ است که به تازگی چاپ دوم آن توسط همایون اسدی، با افزودن مواردی از حوزه لجستیکی ایران و خاورمیانه منتشر شده است. در این شماره بخش مربوط به لجستیک کمک‌های بشردوستانه را برای خوانندگان انتخاب کرده‌ایم.

صنعت توریسم

روادیدهای بدون مرز

موسسه سوئیسی «هنلی و همکاران» که از ۴۰ سال پیش در زمینه پژوهش پیرامون حقوق شهروندی فعال بوده است، از سال ۲۰۰۶، هر ساله اقدام به انتشار نامگرتی تحت عنوان «نامگرت محدودیت روادید» کرده که نشان‌دهنده آن است که شهروندان هر کشور تا چه اندازه می‌توانند آزادانه و بدون دریافت روادید به کشورهای دیگر سفر کنند. در این مطلب، به بررسی نامگرت محدودیت روادید در سال ۲۰۱۶ می‌پردازیم.



بزرگ‌ترین دهکده گردشگری دریایی کشور

با گذشت کمتر از شش ماه از تصویب قانون تأسیس مجتمع‌های گردشگری دریایی در سازمان میراث فرهنگی و گردشگری کشور، در آستانه تعطیلات نوروز امسال، نخستین مجتمع گردشگری دریایی کشور در منطقه شیرینو عسلویه به وسعت ۲۰ هکتار افتتاح شد. در این طرح گردشگری، پلاژ شنا، سوئیت ساحلی، باشگاه‌های ارائه‌دهنده انواع ورزش‌های دریایی، اریکه ساحلی، لمکه ساحلی، مبلمان ساحلی، شهر بازی، بازارچه صنایع دستی، رستوران و ... به گردشگران، خدمات ارائه خواهد داد.

گروه شرکت‌های سریر

SARIR
Group Companies



حمل کالای تجاری و سیمان به اقصی نقاط ایران و جهان



حمل فرآورده‌های نفتی به اقصی نقاط ایران و جهان
با بیش از ۲۵۰ دستگاه تانکر حمل سوخت با مالکیت شخصی



شرکت هدایت سریر

خرید، فروش و صادرات فرآورده‌های نفتی



حمل و نقل دریایی سریر

اولین پیمانکار بخش خصوصی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران
در امر سوخت رسانی به جزایر خلیج فارس



نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش مجتمع صنعتی ماموت (کد ۲۱۰)



نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش شرکت ماموت دیزل (اسکانیا- کد ۱۰۰۶)



دفتر مرکزی: کرمان، جاده تهران (بلوار خلیج فارس) بعد از سه راه حاجاج، نرسیده به سعادت آباد، نمایندگی ماموت دیزل کرمان

تلفن: ۰۳۴-۳۲۹۱۰۵۶۱-۹، شماره: ۰۳۴-۳۲۹۱۰۵۶۷-۸

دفتر تهران: سعادت آباد، بالاتر از میدان کاج، نرسیده به بیمارستان مدرس، خیابان جمشیدی (یکم)، پلاک ۱۱، طبقه دوم، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۹۶۸۵ - ۲۲۳۶۶۴۷۶ فکس: ۲۲۱۴۴۱۱۳ (۰۲۱)

sarir_tarabar@yahoo.com

گردنه

ماه گذشته، یک دختر جوان ایرانی توانست در مصاف نابرابر با یک وزارتخانه دولتی کشور، آن را شکست دهد؛ در اعتراض به بخشی از قانون پذیرش دانشجو در دانشگاه‌ها، به دیوان عدالت اداری رفت و وزارت قدر قدرت علوم را به عقب‌نشینی از تصمیمات مطالعه‌نشده‌ای واداشت که در اتاق‌های دربسته گرفته بود.

یک چنین گلی، البته نشانه فرارسیدن بهار برابری حقوق در نظام‌های ارباب‌رعیتی ناکجاآبادها نیست، هر چند نشانه وجود بهاری است که زمانی بالاخره فرا خواهد رسید. تا آن زمان، میلیون‌ها دختر و زن و مرد، رعایایی بی‌پناه هستند که در مقابل سلطه و فرمان ارباب و دستگاه اربابی، به اجبار به هر آنچه به آنها گفته شود گردن می‌نهند. رابطه دولت و مردم در ایران فعلاً بر این مدار می‌چرخد: مختار و مجبور.

جایی که بیش از هر جا می‌توان این رابطه را لمس کرد، عرصه سیاست نیست، حوزه اقتصاد است. در ایران سازمان‌های دولتی تصمیم می‌گیرند چه چیزی، در چه مقداری، با چه نرخ، با چه کسی، با چه تعرفه‌ای، تحت چه نظام حمل و نقل و جابه‌جایی، با چه حاشیه سودی و در چه زمانی مورد تجارت قرار گیرد. آنها تصمیم می‌گیرند کدام معدن تحت چه مقرراتی، توسط چه کسی و در چه مدتی تحت بهره‌برداری باشد، چه کسی مجاز به معاملات پولی هست و چه کسی نیست. از شکل و اندازه و رنگ شمعی که در مغازه فروخته می‌شود تا ارتفاع لباس قابل عرضه در فروشگاه‌ها و اعطای مجوز واردات میلیون‌ها تن شکر و برنج و روغن و گندم و علوفه و ... می‌تواند در شمار مسائل مورد پوشش در حوزه تصمیم‌گیری آنها قرار گیرد. چند صد نفر تصمیم‌گیرنده فعال مایشاء و چند ده میلیون نفر منفعل تابع.

اما استبداد را در تصمیماتی که چارچوب‌گذاری برای فعالیت اقتصادی است، بسیار کمتر از جای دیگر می‌توان سراغ کرد. جایی که استبداد را به شکل عیان‌تر می‌توان جستجو کرد، سازمان‌هایی از حکومت هستند که باید حقوق ناشی از وظایف ملت نسبت به دولت را استیفا کنند. در سیمای این سازمان‌ها و رفتارشان وجهی از استبداد قابل مشاهده است که رابطه یک‌طرفه رعیت و محنت‌سب را به خوبی متبلور می‌کنند: سازمانی که مالیات بر درآمد می‌گیرد، نهادی که عوارض دریافت می‌کند و تشکیلاتی که جرائم را می‌ستاند. آنها نمادی واقعی از تصمیم‌گیری در مورد شهروندان، بدون دادن حق برابر با آنها هستند: اگر به مبلغ اعتراض دارید باید اثبات کنید درآمد مورد ادعای مستوفی حقوق دولت را نداشته‌اید. وظیفه او نیست ثابت کند داشته‌اید. عوارض و جرائم را هم با همین مکانیسم پرداخت خواهید کرد، و همین است.

اما وحشتناک‌ترین سر این اژدهای مستبد جایی است که به نیابت از شما در حال استیفای حقوق شماست: تشکیلات بیمه. سازمانی که حدود ۷۵ درصد سرمایه آن متعلق به کارفرمایان و ۲۵ درصد آن متعلق به کارگران بوده و هست. اختیار آن دست مدیران درجه دوم دولتی است که دولت به صورت انحصاری آنها را تعیین می‌کند. دولت‌ها سرمایه آن را با عنوان قرض گرفتن خورده‌اند و براساس ارزیابی و تخمین بسیاری از کارشناسان یک تشکیلات ورشکسته است. بخشی از پولی را که دولت‌ها از آن برده‌اند به صورت واگذاری واحدهای اقتصادی ورشکسته به ظاهر به آن برگردانده و گروهی از مدیران درجه سه پرورش یافته در دستگاه دولت را بر آنها گمارده‌اند. اینگونه مدیران دستگاه‌های دولتی هیچ توانایی ندارند، اما در بهره‌برداری از اموال مردم و کسانی مثل همین بیمه‌شدگان دستگاه بیمه و حفظ وضع موجود، حداکثر کارایی را دارند. برای تامین شیر این گاو شیرده دستگاه دولتی، بخش خصوصی و کارگران باید همه ماهه معادل ۳۰ درصد از آنچه به عنوان دستمزد بین آنها رد و بدل می‌شود به این تشکیلات پردازند و پیمانکاران باید چیزی بین ۸ تا ۱۷ درصد از کل مبلغ قراردادهای خود را بدون وجود کوچکترین منطقی در این سرگردانه تقدیم کنند. ترابران در این شماره به این موضوع پرداخته است که کمتر کسی جرات پرداختن به آن را می‌یابد.

هیبتی که توصیف کردیم روئایی اداری ساختار اجتماعی ماست که خود ریشه در فرهنگ ما دارد: اژدهایی چندسر و استبدادی با چهره‌های گوناگون که هر یک انعکاسی از دیگری، در آینه زندگی ماست. تصویر خشنودکننده‌ای نیست، اما هنگامی که آن دختر جوان نشان می‌دهد حتی می‌توان یک انگشت این اژدها را شکست، خشونت ناامیدکننده آن شاید دیگر هراس‌آور نباشد. می‌توان روز بدون استبداد را هم تصور کرد.

رعیت و محتسب

بیمه پیمان که بدون داشتن جایگاه قانونی استوار، به صورت درصدی از قراردادهای دولتی از پیمانکاران اخذ می‌شود، یکی از مصداق‌های حاکمیت یک‌طرفه دستگاه‌های وابسته به قدرت دولت بر بخش خصوصی کشور است؛ رابطه یک حاکم بی‌منطق با رعایایی تحت فرمان که تنها منطق دادن حقوق اضافه به او را، قرار گرفتنش در جایگاه بلامنازع، بلامسئولیت و داشتن دستی پر از اهرم‌های تنبیه‌کننده و گزیمه‌های مدرن می‌یابند. زور، تنها منطق رابطه بین این بیمه‌گر انحصاری و همه پیمانکاران دست‌بسته ایرانی است؛ چه در بخش حمل و نقل و چه هر بخش اقتصادی دیگر.



ترابران: بهتر است در ابتدا در خصوص منطق و توجیه بیمه پیمان قراردادهای حمل، از دید سازمان تامین اجتماعی صحبت کنیم و سپس به اشکالات قانونی آن و پیگیری‌هایی که از طریق دیوان عدالت اداری شده بپردازیم.

■ **هومن چهارده‌چریک:** در واقع آن طور که ما بررسی کردیم، بیمه پیمان اساس قانونی ندارد؛ چون در این صورت قانونگذار آن را به شکل یک ماده قانونی به تصویب می‌رساند و جزو منابع درآمدی سازمان منظور می‌شد؛ در حالی که به هیچ وجه اینطور نیست.

■ **امیر منصوری:** ببینید! براساس ماده ۲۸ قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ و اصلاحیه آن در سال ۱۳۶۵؛ منابع درآمدی سازمان از این قرار است: (۱) حق بیمه مزد یا حقوق (۲) درآمد حاصل از وجوه و ذخایر و اموال سازمان (۳) وجوه حاصل از خسارات و جریمه‌های نقدی مقرر در این قانون و بالاخره (۴) کمک‌ها و هدایا.

در اینجا هیچ اسمی از پیمان نیامده و منبعی به این صورت در قانون تأمین اجتماعی به عنوان منبع درآمد دیده نشده است.

درآمد پیمان از نظر من و بسیاری از کارشناسان بی‌طرف و همچنین به استناد گزارش کمیته تحقیق و تفحص مجلس، یک منبع ساختگی از تفسیر هم‌زمان ماده ۳۸ به همراه ماده ۴۱ است.

ماده ۳۸ به طور خلاصه چنین می‌گوید: اگر شخصی کاری را به صورت پیمانکاری به فرد دیگری واگذار کند؛ مکلف است ۵ درصد آن را نزد خود نگه دارد تا اگر پیمانکار، لیست بیمه کارکنان خود را ارائه نداد، حقوق کارکنان پایمال نشود و سازمان از محل آن ۵ درصد بتواند بیمه آن افراد را پرداخت کند تا نه سازمان متضرر شود و نه کارکنان. در واقع از آنجا که کارهای پیمانکاری عمدتاً کارهای کوتاه‌مدت محسوب می‌شوند و کارکنان آن کارگرانی روزمزد یا ماهانه هستند، می‌خواهند با این اقدام، حقوق این افراد پایمال نشود.

■ **چهارده‌چریک:** از طرف دیگر، از آنجا که کارگرانی که در یک پیمان کار می‌کنند، ممکن است یک سال کار کنند و شش ماه بیکار باشند و شاید بخواهند از مزایای بیمه بیکاری بهره‌مند شوند، به همین دلیل آنها قسمتی از پولی را که از ما می‌گیرند - یک نهم ضریب پانزده درصد یا یک نهم ضریب هفت درصد از کل ۱۶/۶۷



مشکلات اعمال ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی در بخش حمل و نقل

جبر و اختیار بیمه پیمان در ترازوی عقل

در این شماره، در خصوص مشکلات اعمال ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی در مورد قراردادهای حمل و نقل - که به عنوان بیمه پیمان نیز شناخته می‌شود - و نیز بازرسی دفاتر قانونی شرکت‌ها از سوی سازمان تأمین اجتماعی و مشکلات به وجود آمده برای شرکت‌های حمل به دلیل کسورات اعمال شده توسط این سازمان از بابت قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های دولتی، نشستی با حضور آقایان امیر منصوری مدیرعامل شرکت حمل و نقل آلی‌بار، هومن چهارده‌چریک، مدیرعامل شرکت حمل و نقل شوکا و یوسف داوودی مدیرعامل شرکت سیراف پارت ترتیب دادیم تا از گلابه‌های بخش خصوصی در این باره مطلع شویم.



هومن چهارده‌چریک: در ماده ۳۸ هیچ اشاره‌ای به این که سازمان تأمین اجتماعی حق دارد چنین پولی را بگیرد، نشده است. فقط گفته شده کارفرما باید پیمانکار را متعهد کند که کارکنان خود را نزد سازمان بیمه کند و ۵ درصد کل قرارداد، بعلاوه آخرین قسط پیمانکار را نگه دارد تا پیمانکار از تأمین اجتماعی مفاصاحساب بگیرد. از طرف دیگر، آخرین قسط هم جزء مطالبات پیمانکار است؛ نه جزء مطالبات تأمین اجتماعی

۷/۸ - را به بیمه بیکاری اختصاص می‌دهند؛ یعنی در واقع قرار بوده بیمه بیکاری کارگران شاغل در بیمه، از این محل تأمین شود.

ترابران: ماده ۴۱ ناظر بر چه مواردی است؟

■ **منصوری:** ماده ۴۱ می‌گوید: «در مواردی که نوع کار ایجاب کند، سازمان می‌تواند به پیشنهاد هیات‌مدیره و تصویب شورای عالی سازمان، نسبت مزد را به کل کار انجام یافته تعیین و حق بیمه متعلق را به همان نسبت مطالبه و وصول نماید.»

این ماده به نوعی این اجازه را به شورای عالی تأمین اجتماعی می‌دهد که مثلاً بگوید به نظر من ۵۰ درصد از درآمد هر کسی که کاری را انجام می‌دهد، کارمزدی است که به کارگران پرداخت کرده که مبنای پرداخت بیمه او محسوب می‌شود و باید حداقل ۳۰ درصد از آن به عنوان حق بیمه، به سازمان تأمین اجتماعی پرداخت شود.

همان‌طور که ملاحظه می‌کنید شفافیتی وجود ندارد که منظور از این ماده چیست و سازمان توانسته به بهترین وجه از این ماده به نفع خود استفاده کند. این سازمان تصمیم گرفت هر حرفه و شغلی را به شورای عالی برده و تصمیم بگیرد که فلان درصد از هر قرارداد، جزو کارمزد بوده و ۳۰ درصد از این کارمزد باید بابت لیست بیمه پرداخت شود. جالب است که این ضریب روی کل مبلغ قرارداد اعمال می‌شود؛ در صورتی که در هیچ نوع کاری، این میزان مزد داده نمی‌شود؛ ضمن اینکه در نود درصد کارهای پیمانکاری، بخش اعظم هزینه‌ها مربوط به خرید وسایل، تجهیزات، امکانات و اجاره ماشین‌آلات است! اما آنها تفسیر خودشان را از این ماده دارند و در واقع به دنبال منابع هستند.

به نظر من، در آن زمان یعنی سال‌های ۷۸ یا ۷۹ که صدور بخشنامه‌های ۱۴ الی ۱۴/۸ شروع شد، سازمان خودش را مانند غریقی می‌دید که در حال غرق شدن است و به همین دلیل به دنبال

کشف منابع درآمدی جدید رفت و شروع به صدور بخشنامه‌های پی‌درپی کرد؛ و از آنجا که این کار اساس قانونی درستی نداشت، هر صنفی اعتراض می‌کرد، مجبور می‌شدند برای آنها یک ضریب جدید در نظر بگیرند و بدتر از همه اینکه حتی برای اشخاص مختلف در یک شغل نیز محاسبه‌های مختلفی اعمال می‌شود. علت تعدد این بخشنامه‌ها عدم قانون‌مداری آنها است.

■ **چهارده‌چریک:** مبالغی که سازمان تأمین اجتماعی به واسطه بخشنامه‌های داخلی خود دریافت می‌کند، باید با اجازه قانون‌گذار باشد. اگر دارایی ۲۵ درصد درآمد شما را به‌عنوان ضریب از شما می‌گیرد، این در قانون آمده است؛ یعنی قانون‌گذار برای او تعریف کرده است. دارایی نمی‌تواند بگوید من خودم تشخیص می‌دهم ۴۰ درصد بگیرم، یعنی قانون‌گذار این اجازه را به او نمی‌دهد.

در ماده ۳۸ هیچ اشاره‌ای به این که سازمان تأمین اجتماعی حق دارد چنین پولی را بگیرد، نشده است. فقط گفته شده کارفرما باید پیمانکار را متعهد کند که کارکنان خود را نزد سازمان بیمه کند و ۵ درصد کل قرارداد بعلاوه آخرین قسط پیمانکار را نگه دارد تا پیمانکار از تأمین اجتماعی مفاصاحساب بگیرد و اگر پیمانکار نخواهد این مفاصاحساب را بگیرد، آن کارفرما به لحاظ قانونی حق ندارد بیشتر از ۵ درصد آن را نزد خود نگه دارد، به علاوه آخرین قسط هم جزء مطالبات پیمانکار است؛ نه جزء مطالبات تأمین اجتماعی.

اگر به بخشنامه‌های متوالی شماره ۱۴ توجه کنید، متوجه می‌شوید برای کارهای مختلف ضرایب متفاوتی گذاشته شده که تمام این ضرایب هم توسط دیوان عدالت اداری باطل شده است، ولی همچنان توسط سازمان به نحوی دیگر اعمال می‌شود. از سوی دیگر، براساس بخشنامه ۱۴۹ درآمد، قراردادهای چند

دسته تقسیم شده‌اند: قراردادهایی که به صورت مکانیکی انجام می‌شود (مانند حمل‌ونقل و کرایه ماشین‌آلات) و قراردادهایی که به صورت «دستی» صورت می‌گیرد و ... قاعده هم این است که کاری که به وسیله ماشین انجام می‌گیرد و تأمین اجتماعی هیچ خدماتی به آن نمی‌دهد که بخواهد بابت آن مبلغی اخذ نماید؛ باید حق بیمه پایین‌تری داشته باشد، اما متأسفانه سازمان برای مطالبه حق بیمه بالاتر، در برخی از موارد مفاد بخشنامه خودش را هم نادیده می‌گیرد.

ترابران: پس براساس قانون، کارفرما بیشتر از پنج درصد قرارداد را نمی‌تواند نزد خود نگه دارد؟

■ **چهارده‌چریک:** بله؛ پنج درصد، به‌علاوه آخرین قسط قرارداد.

■ **منصوری:** به نظر من، سازمان از این پول مانند یک گروگان در دست خودش استفاده کرد و پرداخت آن به کارفرما منوط شد به نامه‌ای از طرف سازمان به‌عنوان مفاصاحساب. در صورتی که وقتی من تمام کارکنان خود را بیمه کرده‌ام، هیچ شکایتی وجود ندارد و تمام لیست‌ها نیز به سازمان تأمین اجتماعی ارائه شده است؛ باید این کار به‌سادگی انجام شود. به این ترتیب، سازمان خودش را به‌جز لیست‌های بیمه - که در ماده ۲۸ آمده است - در قسمتی از درآمد پیمان‌ها نیز شریک کرده و این شراکت در پیمان‌ها به یک معضل برای کل بخش تولید و خدمات خصوصی کشور تبدیل شده است.

متأسفانه اصناف ما ضعیف عمل کرده‌اند که آن‌هم به دلیل ناآگاهی و عدم اطلاع از قوانین در بین اصناف و از طرفی قدرت بسیار زیادی است که قانون به تأمین اجتماعی برای تحقق اهداف این سازمان داده است. به محض این که شما شروع به مجادله با این سازمان می‌کنید، حساب‌های

... بر اساس گزارش تحقیق و تفحص مجلس، مشکل هیات‌های بدوی و تجدیدنظر هم این است که اعضای تشکیل‌دهنده آنها (نماینده وزیر و نماینده شورای عالی یا هیات اسناد) همان‌هایی هستند که در قالب رییس درآمد و رییس، میزان حق بیمه مورد اعتراض را تعیین کرده‌اند و طبعاً در چنین ترکیبی، نتیجه قانونی دور از ذهن است

... جالب اینجاست که این نرخ حق بیمه‌ای را هم که مثلاً تشخیص می‌دهند، در هیچ مدرکی به شما تحویل نمی‌دهند که شما بدانید آنها با چه ضریبی و بر چه مبنایی به این عدد رسیده‌اند و چرا این مبلغ گرفته می‌شود؛ حتی در مفاصاحساب من نوشته نشده که چقدر از من پول گرفته شده است!

بانکی شخصی شما و کارفرما بسته می‌شود. این سازمان، تنها سازمانی است که می‌تواند به سادگی هر کارآفرینی را در عرض چند روز فلج کند؛ چون با یک نامه ساده تمام حساب‌های شخصی افراد را می‌بندد.

سازمان امور مالیاتی کشور به هیچ‌وجه چنین قدرتی را ندارد. تا قبل از قانون جدید عدم پرداخت مالیات جرم محسوب نمی‌شد. نهایت کاری که سازمان امور مالیاتی در مورد بدهکاران مالیاتی می‌توانست انجام دهد این بود که وی را ممنوع‌الخروج کند و یک سری پرونده‌هایی را باید طی می‌کردند تا بتوانند بدهی خود را از او بگیرند، ولی این که بتوانند حساب‌های آن شخص را ببندند یا در زندگی وی کنکاش کنند، وجود نداشت.

ترابران: این ۱۶/۶۷ درصد چگونه محاسبه می‌شود؟

منصوری: اصلاً حساب و کتاب مشخصی ندارد. ممکن است مثلاً از آقای چهارده چریک ۱۶/۶۷ درصد بگیرند، وقتی من بروم تشخیص بدهند که باید ۷ درصد بگیرند و وقتی آقای داوودی می‌رود تشخیص داده شود که ۴ درصد باید پرداخت کنند. مطمئن باشید اگر ما امروز سه پرونده در دستمان بگیریم و هر سه برای یک کار واحد، به یک شعبه تأمین اجتماعی برویم و به سه کارشناس مختلف بدهیم، از یک قرارداد واحد با مبالغ پرداختی یکسان، سه نوع تفسیر می‌شود و سه نوع عدد مختلف برای شما گزارش می‌شود. و نهایت مشکل این که ۱۶/۶۷ درصد تشخیص داده شود.

یوسف داوودی: همان‌طور که جناب آقای منصوری هم فرمودند، ماده ۳۸ برای حفظ منافع کارگران بود و آن‌هم در قراردادهای ساختمانی؛ یعنی قراردادی که در آن از کارگر استفاده می‌شود. اصول پیمان این بود که قبل از شروع پیمان یعنی زمانی که قرارداد منعقد

و تجهیز کارگاه شد، لیستی از کارگرهایی که استفاده خواهد شد به تأمین اجتماعی ارائه و بیمه آنها نیز پرداخت شود، از آن طرف کارفرما ۵ درصد به علاوه آخرین قسط پیمانکار را نگه می‌دارد تا او از تأمین اجتماعی مفاصاحساب بگیرد، پیمانکار به تأمین اجتماعی مراجعه و ثابت می‌کند که بیمه تمام کارگران را پرداخت کرده و تأمین اجتماعی نیز یک نامه جهت آزادسازی پول به او می‌دهد.

فکر می‌کنم صنف حمل و نقل در دهه هشتاد مشمول این ماده شد و قبل از آن حمل و نقل جزو ماده ۳۸ نبود. اگر اشتباه نکنم حمل و نقل جزو آخرین مواردی بود که به بخشنامه ۱۴ اضافه شد.

ترابران: به احکام دیوان اشاره کردید. آیا این احکام باعث نشده که بخشنامه‌های سازمان تأمین اجتماعی لغو شوند؟

منصوری: بخشنامه‌ها تا به حال چندین بار لغو شده‌اند. مسئله اینجاست که مجری قوانین، قوه مجریه یا دولت است. بزرگ‌ترین بدهکار به سازمان تأمین اجتماعی نیز خود دولت است. بنابراین چگونه می‌توان از او اجرای قوانین را انتظار داشت؟

ترابران: بر اساس گزارش هیات تحقیق و تفحص مجلس، مشکل هیات‌های بدوی و تجدیدنظر هم این است که اعضای تشکیل‌دهنده آنها (نماینده وزیر و نماینده شورای عالی یا هیات اسناد) همان‌هایی هستند که در قالب رییس درآمد و رییس، میزان حق بیمه مورد اعتراض را تعیین کرده‌اند و طبعاً در چنین ترکیبی نتیجه قانونی دور از ذهن است.

چهارده چریک: همین‌طور است. وقتی مراجعه می‌کنید این مساله را به چشم می‌بینید؛ یعنی شما مراجعه می‌کنید و می‌گویید مفاصاحساب می‌خواهم و آنها برگه‌ای را که همه امضاء کرده‌اند را جلوی شما می‌گذارند، وقتی می‌رسید که شما

در این مورد چه زمانی از من سؤال پرسیدید، می‌گویند ما خودمان اینجا به این نتیجه رسیدیم که این ضریب مربوط به کار شما است و اگر اعتراضی داشته باشید، شما را به هیات تجدیدنظر می‌فرستند. جالب اینجاست که این نرخ حق بیمه‌ای را هم که مثلاً تشخیص می‌دهند، در هیچ مدرکی به شما تحویل نمی‌دهند که شما بدانید آنها با چه ضریبی و بر چه مبنایی به این عدد رسیده‌اند و چرا این مبلغ گرفته می‌شود؛ حتی در مفاصاحساب من نوشته نشده که چقدر از من پول گرفته شده است!

منصوری: من یک بار به کارشناس درآمد گفتم؛ قبول. الان شما تشخیص دادید که این ضریب با این پیمان همخوانی دارد، فقط بگویید شما چه چیزی را طبق تعریف بیمه می‌کنید.

ماده یک قانون بیمه می‌گوید «بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران نموده یا وجه معینی بپردازد»؛ به عبارت دیگر، بیمه یک قرارداد بین من و کسی است که امکان دارد برای او خسارتی اتفاق بیفتد تا به وسیله آن بتوان خسارت وارده را جبران کرد.

به آنها گفتم شما فقط روی یک برگ کاغذ بدون سربرگ سازمان بنویسید که در مقابل این مبلغ - که عدد کوچکی هم از یک پیمان نیست - چه چیزی را بیمه کردید تا من روزی که برای این شخص خسارتی وارد شد، او را نزد شما بیاورم. آیا پرسنل من را بیمه کردند؟ اما آنها که بیمه بودند و بیشتر از آن، چیزی پرداخت نمی‌شود! پس چه چیزی بیمه شده؟ آن هم با پرداخت مبلغی به این بزرگی از قرارداد که می‌توانست کل درآمد من باشد! متأسفانه این ضرایب به یکی از چالش‌های کارفرمایی و کارآفرینی در کشور ما تبدیل شده است. سازمان تأمین اجتماعی به جای این که به دنبال پیدا کردن کارگاه‌های زیرزمینی و



امیر منصوری: ماده ۴۱ قانون تأمین اجتماعی می‌گوید: «در مواردی که نوع کار ایجاب کند، سازمان می‌تواند به پیشنهاد هیات‌مدیره و تصویب شورای عالی سازمان، نسبت مزد را به کل کار انجام یافته تعیین و حق بیمه متعلق را به همان نسبت مطالبه و وصول نماید.» این ماده به نوعی این اجازه را به شورای عالی تأمین اجتماعی می‌دهد که مثلاً بگوید به نظر من ۵۰ درصد از درآمد هر کسی که کاری را انجام می‌دهد، کارمزدی است که به کارگردد پرداخت کرده و باید حداقل ۳۰ درصد از آن به عنوان حق بیمه پرداخت شود

گفتند ضریب تعیین شده اشتباه است و یک نامه بلند بالا به شعبه فرستادند و مبلغ پرداختی را به ۵۳ میلیون تومان تبدیل کردند!

ترابران: در این قرارداد نیز حمل داخلی و خارجی را جدا کرده بودید؟

داوودی: بله، دقیقاً شبیه همان نامه قبلی نوشته شده بود و بخش عمده آن - که بخش خارجی بود - را هم نوشته بودند که با کشتی خارجی و پرسنل خارجی انجام شده است.

ترابران: یعنی برای پرسنل خارجی هم حق بیمه محاسبه شده بود؟!

داوودی: بله، برای کل قرارداد بیش از ۷ درصد محاسبه کردند و وقتی اعتراض کردم، بعد از چانه‌زنی‌های بسیار، تنها لطفی که کردند این بود که ضریب را از ۷/۸ درصد به حدود ۴ درصد تبدیل کردند و باز هم برای پرسنلی که همه آنها را بیمه کرده بودم. غیر از این مساله، بحث حسابرسی‌هایشان هم فاجعه است. بازرسان تأمین اجتماعی به طور تصادفی، در مراجعه به دفتر، کل اسناد ده سال گذشته یک شرکت را بیرون می‌ریزند و تمام اسناد هزینه‌ای شما را بررسی می‌کنند؛ به طور مثال موردی داشتم که نظافتچی به دفتر من آمده بود و آنجا را نظافت کرده بود و من بابت آن بیست هزار تومان به او داده بودم. آنها می‌گفتند چون این مبلغ جزو دستمزد محسوب می‌شود، باید سی درصد آن را به ما بدهید.

منصوری: در واقع یکی از بزرگترین اشکالات در تعریف دستمزد است. سازمان می‌گوید هر شخصی هر پولی به دیگری بدهد، دستمزد محسوب می‌شود؛ در صورتی که ماده ۲ قانون تأمین اجتماعی می‌گوید: مزد یا حقوق شامل هرگونه وجوه و مزایای نقدی یا غیرنقدی مستمر است و به صراحت ماده ۲۸ قانون تأمین اجتماعی حق بیمه تنها به مزد یا حقوق مستمر تعلق می‌گیرد. بنابراین تعمیم

از این موضوع دفاع کنند و حال به رای وحدت رویه تبدیل شده و مدام می‌گویند به استناد آن رای...

داوودی: واقعا تصمیم‌گیری آنها روال مشخصی ندارد. برایتان مثالی می‌زنم. اوایل وقتی ما مثلاً در یک شهرستان مانند زنجان قرارداد می‌بستیم؛ می‌گفتند می‌توانید از شعبه خودتان در تهران مفاصاحساب بگیرید، بنابراین من هم لیست بیمه خودم را به شعبه زنجان رد نمی‌کردم، اما بعداً روال تغییر کرد و بابت همین موضوع یعنی عدم ارائه لیست به شعبه زنجان جریمه سنگینی شدیم. من قراردادهایی داشتم که تماماً شبیه هم بودند و کلاهی را از مبدا - که یک کارخانه بود - به یک مقصد در کشور خارجه می‌بردم. کارفرما نیز در مکاتبات خود با سازمان، این موضوع را قید می‌کرد که این بخش از حمل، دریایی و توسط کشتی خارجی با پرسنل خارجی و این بخش، زمینی است و در واقع نوع عملیات حمل، تفکیک شده بود.

یک بار این برگه دست یک کارشناس درآمد خوب افتاد و او گفت بابت حمل داخلی حدود ۴ درصد می‌گیرم و بابت حمل خارجی چون تصریح شده است که با پرسنل خارجی بوده، هیچ مبلغی اخذ نمی‌شود و مفاصاحساب کل را به من داد؛ اما دفعه بعد که یک قرارداد خیلی سنگین بسته بودیم، تأمین اجتماعی زنجان به کارفرما اعلام کرده بود حق ندارید مفاصاحساب شعبه تهران را قبول کنید.

من یک قرارداد بیش از ۵۰۰ میلیون تومانی داشتم و برای ارائه مدارک و دریافت مفاصاحساب به شعبه زنجان رفتم و آنها برای من بیش از ۵ میلیون تومان صورتحساب صادر کردند و من هم پرداخت کردم، اما وقتی برای دریافت مفاصاحساب رفتم، آنها گفتند از آنجا که مبلغ قرارداد بیش از ۵۰۰ میلیون تومان است، باید به تایید اداره کل برسید. وقتی به اداره کل رفت، آنها

کسانی باشد که از کارگر استفاده می‌کنند بدون این‌که حق بیمه آنها پرداخت شود، فقط دنبال افرادی هستند که با پای خودشان قراردادشان را به سازمان می‌آورند.

چهارده‌چریک: به گزارش کمیته تحقیق و تفحص مجلس شورای اسلامی از زمان اجرای قانون مصوب ۱۳۵۴، تاکنون بیش از هزار بخشنامه، دستورالعمل و آیین‌نامه ابلاغ شده است که برخی از آنها یا فراتر از قانون بوده و یا حداقل در محدوده تفسیر قانون با ایجاد محدودیت‌هایی در این عرصه، آثار نامطلوبی بر کارفرمایان، کارگران و مستمری‌بگیران تحت پوشش سازمان بر جای گذاشته است.

اساساً بیش از ۹۰ درصد مواد قانونی آیین‌نامه‌ها، بخش‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها به طور مستقیم ناظر به معاونت فنی و درآمد است که فاقد چارت و تشکیلات مصوب است! مشکل اصلی این است که طی ۱۱ سال گذشته (از زمان تصویب قانون ساختار نظام رفاه و تأمین اجتماعی) در منطق سازمانی، رویه و سلیقه حاکم بر قانون بوده است. پرونده‌های موجود در دیوان عدالت اداری و ایجاد شعب متعدد در دیوان مذکور در رسیدگی به شکایات از این سازمان که در مجموعه دستگاه‌های اجرایی کشور رتبه اول را حائز است دال بر اثبات این مدعا است.

منصوری: برای کارآفرین خیلی سخت است که می‌بیند در سازمانی که او منبع درآمدش است، هیچ کسی نیست که به دادش برسد. من مجبورم شکایتم را نزد کسی ببرم که خودش زیر آن نامه ضریب را امضاء کرده است. مگر می‌شود او از نظر خود برگردد؟! پس دوباره من را به هیات بعدی می‌فرستد. به همین علت است که تمام مشکلات این سازمان به دیوان عدالت می‌انجامد. در دیوان عدالت هم چند بار که رای گرفته شده، همان رای وحدت رویه کرده‌اند؛ یعنی دو وکیل ضعیف رفتند و نتوانستند در مقابل سازمان

... مطمئن باشید اگر ما امروز سه پرونده را در دستمان بگیریم و هر سه برای یک کار واحد، به یک شعبه تأمین اجتماعی برویم و به سه کارشناس مختلف بدهیم، از یک قرارداد واحد با مبالغ پرداختی یکسان، سه نوع تفسیر شده و سه عدد مختلف برای شما گزارش می‌شود

... بخشنامه‌های سازمان تأمین اجتماعی تا به حال چندین بار توسط دیوان عدالت اداری لغو شده، اما مساله اینجاست که مجری قوانین، قوه مجریه یا دولت است. بزرگ‌ترین بدهکار به سازمان تأمین اجتماعی نیز خود دولت است. بنابراین چگونه می‌توان از او اجرای قوانین را انتظار داشت؟

آن مزد مقرر در ماده ۲۸ به وجوهی که ماهیت متفاوت و تحت عناوین دیگر همچون کارمزد یا حق‌العمل‌کاری (کمسیون) دارند، در قانون تصریح نشده است.

هر پولی که من و شما به یکدیگر می‌دهیم دلیلی بر وجود یک رابطه کارگری و کارفرمایی نیست که باعث شود مجبور به دادن حق بیمه شما بشوم. اگر من باری را برای آقای منصوری یا آقای چهارده چریک جابه‌جا کنم، دلیل بر وجود رابطه کارگری و کارفرمایی بین ما نیست که سازمان می‌گوید پولی که به او داده‌اید مشمول بیمه است. اگر آن راننده در استخدام من باشد و برای جابه‌جایی ناوگان من، بین من و ایشان قراردادی بسته شود و به صورت مستمر از من حقوقی را دریافت کند، رابطه کارگری و کارفرمایی به وجود می‌آید و قانون تأمین اجتماعی باید بر آن نظارت داشته باشد.

ترابران: بر چه مبنایی بازرسان سازمان به دفتر شما مراجعه و دفاتر را بررسی کردند؟

■ **داوودی:** خدا می‌داند! جالب این که من حتی مفصاحساب هم درخواست نکرده بودم!

ترابران: این اتفاق چه زمانی رخ داده است؟

■ **داوودی:** آنها سال ۹۲ به شرکت من آمدند و از سال ۸۲ تا سال ۹۰ دفاتر را بررسی کردند (چون شرکت در سال ۸۲ تاسیس شده بود) و ۱۱۲ میلیون تومان برای من صورتحساب صادر کردند؛ برای هزینه‌های کرایه حمل ۷/۸ درصد حق پیمان، برای هزینه‌های پرداختی به نماینده‌ها جهت کارمزد پرداخت می‌شود، ۳۰ درصد و ...

ترابران: یعنی این اتفاق برای همه شرکت‌ها خواهد افتاد؟

■ **منصوری:** بله؛ این یکی از زنگ‌های خطری که قرار است در این جلسه و جلسات دیگر بیان شود. این موضوع فقط مشمول صنف ما نمی‌شود. یکی از کارهایی که سازمان تأمین اجتماعی کرد، این بود که به اتاق بازرگانی نامه زد و گفت تمام

تجار دارنده کارت بازرگانی که به آنجا می‌آیند، باید مفصاحساب تأمین اجتماعی داشته باشند. از آن پس تمام افرادی که برای تمدید کارت بازرگانی خود به آنجا می‌رفتند، مجبور بودند بروند و بگویند سازمان ما می‌خواهیم کارت خود را تمدید کنیم، آیا اجازه این کار را داریم یا نه و سازمان هم می‌گفت باید ابتدا برای بازرسی بیاییم. بعضی سال‌ها فقط می‌گفت کپی دفاتر یا اظهارنامه مالیاتی را بیاورید و هر سال اظهارنامه‌های مالیاتی را از دارندگان کارت بازرگانی می‌گرفت و هر چند سال یک بار ناگهان اعلام می‌کرد که ما می‌خواهیم با تیمی به شرکت شما بیاییم و دفاتر شما را بررسی کنیم.

این کار کاملاً در تضاد با قانون بازرسی سازمان است. چرا قانون به سازمان اجازه بازرسی داده؟ جواب این سوال را با بیان یک مثال توضیح می‌دهم؛ فرض کنید من کارمند شما هستم و مدت سه سال نزد شما کار کرده‌ام و بعد که از این شرکت بیرون آمدم، به سازمان مراجعه می‌کنم و سازمان به من می‌گوید برای تالیست بیمه‌ای ارائه نشده است. قانون فقط در این حد به سازمان اجازه سرکشی به دفاتر شرکت‌ها را داد تا در آنها رابطه کارگری و کارفرمایی من و شما را پیدا کند، آن هم در مورد کارگری که خودش شخصا به سازمان مراجعه کند و بگوید حق من را پایمال کرده‌اند. سازمان در این حد که بتواند صحت و سقم این موضوع را مشخص کند حق بررسی دفاتر را دارد.

خوب است بدانید با توجه به بررسی کارشناسان کمیته تحقیق و تفحص مجلس در مورد نحوه اجرای ماده ۹۲ قانون نظام صنفی که طی آن سازمان مقید است فقط در صورت شکایت کارکنان واحدهای صنفی اقدام به بازرسی یا حسابرسی دفاتر قانونی و وضع جریمه کند، تحقیق از ۳۰۰۰ فقره پرونده از بیش از دو میلیون بازرسی غیرقانونی که از سال ۱۳۸۳ تاکنون

صورت گرفته، نشان می‌دهد فقط ۵ درصد آنها مطابق شکایت بوده است!

ترابران: اگر کسی استنکاف کند و بگوید که من پولی را که شما تشخیص دادید پرداخت نمی‌کنم، چه اتفاقی می‌افتد؟

■ **چهارده‌چریک:** تأمین اجتماعی به استناد مواد ۳۶ لغایت ۴۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۵۰ قانون تأمین اجتماعی، یک بازداشت‌نامه شخص ثالث صادر می‌کند که از آن طریق می‌تواند از حساب این شخص (یا کارفرما) پول را برداشت کند. وقتی شما را جریمه می‌کنند، یک اختاریه برای شما صادر می‌شود که در آن چنین آمده که شما باید ظرف ۴۸ ساعت پس از ابلاغ این اختاریه مبلغ مذکور را به این حساب پرداخت کنید؛ در غیر این صورت طبق مفاد آیین‌نامه فوق‌الذکر نسبت به صدور اجرائیه اقدام می‌گردد؛ نیم عُشر آن را نیز خودشان به عنوان جریمه برای شما منظور می‌کنند - که ۵ درصد می‌شود - یعنی به مبلغی که نوشته شده، مبلغی دیگر نیز به عنوان نیم عُشر اضافه می‌کنند و آن را از حساب شما یا از محل مطالبات شما نزد کارفرما برمی‌دارند و بعد آن نیم عُشر جزو مطالبات شما محاسبه می‌شود.

ترابران: حال اگر شما به این حکم اعتراضی داشته باشید، در این ۴۸ ساعت چه کاری می‌توان کرد؟

■ **چهارده‌چریک:** به هیچ جا نمی‌رسید و سپس وارد مرحله جریمه‌ها می‌شوید. حال ببینیم جرایم به چه صورت اعمال می‌شود: حق‌الاجرای عملیات اجرایی معادل ۵ درصد مبلغ مندرج در برگ اجراییه است که پس از ابلاغ اجراییه به بدهکار تعلق می‌گیرد و وصول حق‌الاجرا به همان ترتیبی است که برای وصول بدهی مقرر شده است. همین که اجراییه به بدهکار ابلاغ شد، نامبرده مکلف است ظرف یک ماه بدهی خود را پرداخت



یوسف داوودی: بحث حسابرسی هایشان هم فاجعه است. بازرسان تأمین اجتماعی به طور رندوم، در مراجعه به دفتر، کل اسناد ده سال گذشته یک شرکت را بیرون می‌ریزند و تمام اسناد هزینه‌ای شما را بررسی می‌کنند؛ به طور مثال موردی داشتیم که نظافتچی به دفتر من آمده بود و آنجا را نظافت کرده بود و من بابت آن بیست هزار تومان به او داده بودم. آنها می‌گفتند چون این مبلغ جزو دستمزد محسوب می‌شود، باید سی درصد آن را به ما بدهید

ساختمانی ابلاغ کرد. توافقنامه‌ای نیز در مورخ ۱۳۷۷/۱/۲۶ مابین سازمان و انجمن شرکت‌های ساختمانی صورت گرفت که آن را به تمام ادارات ابلاغ کردند. در اینجا شاکی شرکت نفت فلات قاره، شرکت مهندسی مشاور نیروی خراسان یا منیران، شرکت ساتیا و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بودند.

ترابران: آیا آنها کل بخش خود را از شمول این قانون خارج کردند؟

■ **چهارده چریک:** اکنون کارگاه‌های صنعتی و خدمات تولیدی یا فنی مهندسی ثابت در بخش عمرانی از شمول بیمه پیمان خارج شده‌اند و به‌طور کل هر نوع کارگاه تولیدی ثابت که فعالیت تولیدی در آن به‌واسطه کارگران همان کارگاه انجام می‌شود، مشمول آن صنف هستند و این ضریب دیگر به آن پیمان چند میلیارد تومانی اعمال نمی‌شود.

بحث اصلی ما با تمام دوستان و تمام شرکت‌های حمل و نقل این است که: اگر ما حق قانونی خودمان را در مقابل سازمان‌هایی که می‌خواهند از ما با اجحاف پول بگیرند بدانیم، مقاوم‌تر می‌شویم و اگر این شرکت‌ها به درکی برسند که بتوانند تمام اعتراضاتی را که موارد آن را مطرح کردیم به طور متحد اعلام کنند و چند سازمان بزرگ که متولی حمل و نقل در ایران هستند به استناد همین دلایلی که آوردیم بگویند بین راننده و شرکت حمل رابطه کارگر و کارفرمایی برقرار نیست، این مشکل برطرف خواهد شد.

این حق بیمه پیمان یکی از موانع تولید است و یکی از مواردی است که هزینه نهایی کالایی را که دست مصرف‌کننده می‌رسد، بالاتر می‌برد. بالطبع اگر من بدانم قرار است برای این قرارداد از من ۱۶/۶۷ درصد بگیرند، امکان ندارد که آن رقم را در محاسباتم اعمال نکنم و این رقم بالطبع به کارفرما اعمال می‌شود و او هم به مشتری منتقل می‌کند و در نهایت کل جامعه متضرر می‌شود.

مجبور به بررسی این امر نماید تا رانندگان نسبت به پرداخت بیمه (خویش فرما) خود اقدام کنند.

■ **چهارده چریک:** نکته مهم‌تر اینکه رانندگان مشمول قانون بیمه اجتماعی، با پرداخت حق بیمه و احراز شرایط مقرر در قانون مانند سایر بیمه‌شدگان از مزایای مندرج در قانون تأمین اجتماعی البته «به‌جز بیمه بیکاری» برخوردار خواهند شد. این نکته بسیار مهمی است؛ یعنی در قراردادی از من بیمه بیکاری می‌گیرند و از آن طرف اصلاً به این راننده بیمه بیکاری تعلق نمی‌گیرد! اما اگر این راننده حق بیمه‌اش را که خویش فرما است پرداخت نکند، تأمین اجتماعی کارت هوشمند راننده را می‌سوزاند. در واقع عدم پرداخت حق بیمه خویش‌فرمای رانندگان منجر به ابطال کارت هوشمند و قرارداد کاری آنان می‌شود.

■ **منصوری:** در تبصره ۱ همین قانون - که می‌گوید با این شرایط رانندگان می‌توانند خودشان را بیمه کنند - آمده است: سازمان تأمین اجتماعی مکلف است با دریافت حق بیمه، مزایای مندرج در قانون تأمین اجتماعی را طبق قانون مذکور به آنان ارائه نماید. بیمه بیکاری هم جزو این قانون است. وقتی سازمان این حقوق را از آنها می‌گیرد چرا بیمه بیکاری رانندگان را به آنها پرداخت نمی‌کند. کار راننده، یک کار فصلی است، او ۱۰ ماه پول بیمه را پرداخت کرده و دو ماه بیکار است؛ پس بیمه بیکاری را در این دو ماه به او بدهید تا بتواند با حداقل‌ها این دو ماه را بگذراند.

ترابران: آیا اصنافی بوده‌اند که بتوانند خودشان را از شمول این حق بیمه پیمان مستثنا کنند؟

■ **چهارده چریک:** بله؛ رای شماره ۳۷۳ الی ۳۷۷ مورخ ۱۳۷۹/۱۲/۷ هیات عمومی دیوان عدالت اداری، در خصوص ابطال بخشنامه شماره ۱۴۹/۲ سازمان تأمین اجتماعی تصویب‌نامه شورای عالی تأمین اجتماعی است. در واقع تأمین اجتماعی بخشنامه شماره ۱۴۹/۲ را در رابطه با کارگاه‌های

نماید یا ترتیبی برای پرداخت آن بدهد یا مالی معرفی نماید که استیفای طلب از آن میسر باشد و در صورتی که بدهکار خود را قادر به اجرای مفاد اجراییه نداند، باید ظرف مدت مذکور صورت جامعی از دارایی خود را به مسوول اجرا تسلیم کند و به هر صورت مشمول مقررات قانون منع بازداشت اشخاص در قبال مقررات و الزامات مالی مصوب آبان ماه ۱۳۵۲ خواهد بود.

■ **منصوری:** اجازه بدهید در اینجا به یک نکته مهم دیگر هم اشاره کنم. اعمال یک نهم حق بیمه پیمان حمل به عنوان بیمه بیکاری در شرایطی است که در قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری (مصوب ۱۳۷۹) آمده است: رانندگان «موظفند» برای گرفتن کارت هوشمند تردد، خودشان را نزد سازمان بیمه کنند. به این ترتیب، غیر از رانندگانی که به صورت کارمندی نزد شرکت‌ها مشغول به فعالیت هستند، مابقی آنها برای داشتن کارت تردد - به استناد این ماده قانونی - مجبور هستند بیمه باشند.

از سوی دیگر، در تبصره ۳ ماده واحده همین قانون، شرکت‌های حمل مکلف شده‌اند از ارائه خدمات به رانندگانی که دفترچه کار ندارند خودداری کرده و در صورت عدم توجه، برای بار اول مکلف به پرداخت معادل سه ماه حق بیمه یک راننده به ازای هر بارنامه و یا صورت وضعیت مسافر و در صورت تکرار، مکلف به پرداخت یک سال حق بیمه یک راننده به سازمان تأمین اجتماعی هستند.

این موضوع بیانگر عدم وجود رابطه کارگر و کارفرمایی بین رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل است که اگر چنین بود شرکت حمل و نقل می‌بایست حق بیمه رانندگان را در لیست‌های ارسالی خود در نظر می‌گرفت و مسوول پرداخت حق بیمه به رانندگان و صدور دفترچه تأمین اجتماعی برای آنان می‌شد. نه اینکه شرکت را

امیر منصوری: ... براساس گزارش تحقیق و تفحص مجلس در مورد نحوه اجرای ماده ۹۲ قانون نظام صنفی که طی آن تامین اجتماعی مقید است فقط در صورت شکایت کارکنان، اقدام به بازرسی یا حسابرسی دفاتر قانونی شرکتها کند، تحقیق از ۳۰۰۰ فقره پرونده از بیش از دو میلیون بازرسی غیرقانونی از سال ۱۳۸۳ تاکنون، نشان می دهد فقط ۵ درصد آنها مطابق شکایت بوده است!

یوسف داوودی: اوایل که چندان در جریان این قضایا نبودم، وقتی شعبه رأی را صادر کرد، موضوع را نزد مشاور سازمان تامین اجتماعی مطرح کردم، اما او گفت آنها اشتباه کردند که برای شما ۴ درصد حق پیمان صادر کرده اند. این مشاور قصد داشت به اجبار کپی اعلام بدهی ها را از من بگیرد تا بتواند به شعبه شکایت کند که چرا ۷ درصد صادر نشده است! این هم از وضعیت مشاورانشان!

■ **چهارده چریک:** اگر در سایت دیوان عدالت اداری واژه حمل و نقل یا قرارداد حمل و نقل را جستجو کنید، یک سری رای های دیوان را خواهید دید. شرکت هایی بوده اند که به کارمزد یا کمیسیون خود اعتراض کرده اند و نهایتا توانستند آن نرخ را پایین تر بیاورند. اما حذف آن سابقه نداشته است.

■ **داوودی:** من شنیده ام که ما روی بخشنامه اصلا نمی توانیم شکایت کنیم و فقط می توانیم روی صورت حساب شکایت کنیم. تحت این شرایط نیز نهایت رای دیوان این است که می گوید بر اساس بخشنامه ها رای شعبه اشتباه است و مطابق قوانین نیست. دیوان نمی گوید ضریب بالا یا پایین است. وقتی در مورد مشکلی که داشتیم با مشاورم صحبت کردم، گفت اگر به دیوان بروید ممکن است آنجا بگویند مطابق نیست و وقتی به شعبه بروید، ممکن است ۴ درصد شما مثلا تبدیل به ۷ درصد شود!

آن اوایل که چندان در جریان قضایا نبودم، وقتی شعبه رأی را صادر کرد، موضوع را نزد مشاور سازمان مطرح کردم و آن مشاور گفت آنها اشتباه کردند که ۴ درصد صادر کرده اند و قصد داشت به اجبار کپی اعلام بدهی ها را از من بگیرد تا بتواند به شعبه شکایت کند که چرا ۴ درصد برای من صادر کردند و باید ۷ درصد صادر می شد! این هم از وضعیت مشاورانشان!

ترابران: بنابراین شاید اکنون یکی از درخواست ها بتواند این باشد که اگر ما را از شمول حق بیمه پیمان خارج نمی کنید، دست کم یک نرخ ثابت برای ما در نظر بگیرد...

■ **منصوری:** خیر! این اشتباه است زیرا این کار یعنی تایید عمل آنها، در صورتی که نفس این کار غیرقانونی است.

■ **چهارده چریک:** نکته ای که باید اضافه کنم این است که در همه قراردادهای حمل، هزینه روغن، لاستیک، گریس و غیره به عهده پیمانکار است اما

صفحه از این گزارش را مطالعه کنند که در آن مواد قانونی را مطرح کرده و می گوید تامین اجتماعی چگونه از این مواد به نفع خودش استفاده می کند. من معتقدم با مطالعه این گزارش، مشکل تمام صنوف به راحتی قابل حل است. این گزارش واحد درآمد را یک واحد ابداعی دانسته است.

ترابران: آیا خود شما در این خصوص لوایحی به دیوان عدالت اداری داده اید؟ اگر پاسخ شما مثبت است، به چه نتیجه ای رسیدید؟

■ **چهارده چریک:** بله لایحه داده ایم ولی همچنان در نوبت هستیم؛ فعلا سه لایحه به شعبه آمده است تا بررسی شود.

ترابران: معمولا این روند چقدر زمان می برد؟

■ **داوودی:** حداقل شش ماه زمان خواهد برد و بررسی هم غیرحضور است؛ مگر این که تشخیص دهند حضور شما لازم است. فقط هنگامی که لایحه را تحویل می دهیم و شکایت می کنیم، یک پیامک برایمان ارسال می شود با این مضمون که شکایت شما ثبت شد و در نوبت رسیدگی است و این رسیدگی به صورت غیرحضور است. در این شرایط ما منتظر می شویم تا نتیجه به ما ابلاغ شود.

■ **چهارده چریک:** دیوان یک سری هیات های بدوی و تجدیدنظر و یک هیات عمومی دارد. اگر بخواهند بخشنامه ای را باطل کنند، باید آن را به هیات عمومی ببرند. قبل از ابلاغ رأی تجدیدنظر تشخیص مطالبات تامین اجتماعی هم شما حق مراجعه به دیوان را ندارید. زیر هر رأی شما هم می نویسند سه ماه فرصت دارید تا در دیوان شکایت کنید و پس از آن هم به استناد قانون دیوان، مشمول مرور زمان می شود و دیگر به آن رسیدگی نمی کنند...

ترابران: آیا تا به حال هیچ شرکتی توانسته رای علیه سازمان بگیرد تا براساس آن بتوان رای وحدت رویه ایجاد کرد؟

■ **منصوری:** در بند (ج) ماده ۱۱ قانون رفع برخی از موانع تولید و سرمایه گذاری صنعتی مصوب ۱۳۸۷/۹/۱۸ تصریح شده: وزارت رفاه و تامین اجتماعی موظف است حق بیمه تامین اجتماعی یا پیمانکاران طرح های عمرانی و غیرعمرانی یا بدون مصالح و با مصالح را صرفا بر مبنای لیست ارائه شده توسط پیمانکار دریافت کنند.

این بند از قانون تمام کننده این مساله است و بعد از آن هم هیچ قانونی در مغایرت با آن نیامده است. به استناد بند (ج) تمام بخشنامه های تامین اجتماعی در مورد گرفتن هر نوع حق بیمه ای طی این بخشنامه ها لغو شده است، اما باز بخشنامه صادر می کنند.

وقتی قانونی صادر می شود، سازمان بخشنامه می دهد و آن را تفسیر می کند و به طور مثال می گوید منظورشان از طرح های عمرانی و غیرعمرانی فلان اشخاص هستند که اصلا هیچکدام از اقشار جامعه را شامل نمی شود. مدام با بخشنامه آن را تفسیر می کنند. وقتی به واحد درآمد می گوئیم این ماده قانونی است، او می گوید ما در مورد این ماده قانونی، این بخشنامه ها را داریم که می گوید شما مشمول هستید. من معتقدم این بحث فراضنی است و اتفاق بازرگانی باید فکری به حال این بی قانونی بکند.

■ **چهارده چریک:** وقتی در مورد بیمه پیمان از کارمندان تامین اجتماعی سوال می کنم که مگر قانون نگفته است که شما باید صرفا بر اساس لیست حق بیمه بگیرید، آن ها می گویند: آن قانون هنوز اجرایی نشده است! و این عین جمله ای است که ما در ادارات تامین اجتماعی می شنویم.

■ **منصوری:** گزارش کمیته تحقیق و تفحص خیلی جالب است. به عقیده من تمام کسانی که کارگاه دارند و در حال تولید یک محصول یا ارائه خدمات هستند، باید حداقل بیست

امیر منصوری: یک بار به کارشناس درآمد گفتیم: شما فقط روی یک برگ کاغذ بدون سربرگ سازمان بنویسید که در مقابل این مبلغ - که عدد کوچکی هم از یک پیمان نیست - چه چیزی را بیمه کردید تا اگر روزی برای این شخص خسارتی وارد شد، او را نزد شما بیاورم. آیا پرسنل را بیمه کردند؟ اما آنها که بیمه بودند و بیشتر از آن، چیزی پرداخت نمی‌شود! پس چه چیزی بیمه شده؟

هومن چهاده‌چریک: نکته مهم‌تر اینکه رانندگان مشمول قانون بیمه اجتماعی، با پرداخت حق بیمه و احراز شرایط مقرر در قانون مانند سایر بیمه‌شدگان از مزایای مندرج در قانون تأمین اجتماعی البته «به‌جز بیمه بیکاری» برخوردار خواهند شد؛ یعنی در قراردادی از بابت این رانندگان از من بیمه بیکاری می‌گیرند و از آن طرف اصلاً به آنها بیمه بیکاری تعلق نمی‌گیرد!

آنها می‌گویند از نظر ما این‌ها اصلاً هزینه نیست و از نظر آنها هزینه تنها آن مصالحی است که خودشان آنها را تعریف کرده‌اند و هیچ هزینه دیگری را به عنوان هزینه‌ها اعمال نمی‌کنند و شما را به سمتی می‌برند که بتوانند از شما حق بیمه بالاتری بگیرند و این مصادره به مطلوب است.

ترابران: عملکرد سازمان چه تاثیری روی فضای کسب و کار خواهد داشت؟

■ **چه‌ارده‌چریک:** به طور خلاصه، قراردادهای ما معمولاً به صورت مناقصه‌ای است و بالطبع وقتی شخصی هزینه‌های کمتری داشته باشد، قیمت تمام‌شده کمتری را هم ارائه خواهد داد. به غیر از سازمان تأمین اجتماعی، سازمان‌های دیگری هم وجود دارند که به تعبیری در درآمد من شریک هستند و بالطبع من برای این‌ها که بتوانم یک فعالیت اقتصادی با ریسک بسیار بالا را بپذیرم دست و پایم بسته است.

در چنین مواردی اشخاص ترجیح می‌دهند به سمت درآمدهایی بروند که شفاف نبوده و قابل ردگیری نباشد؛ زیرا به محض این‌که در مناقصه‌ای شرکت کنند و آن کار را به انجام برسانند، کارفرما - که عمدتاً ارگان‌های دولتی هستند - مجبورند این مبلغ را در حساب‌های خودشان بیاورند و عین این مبلغ را اعلام می‌کنند و درست از همان موقع در دسترها شروع می‌شود.

■ **منصوری:** اگر بخواهیم جمع‌بندی کنیم، باید بگویم قانون به سبب حقوق کارگران دست سازمان را بسیار باز گذاشته است و برای هر ماده قانونی بخشنامه‌های بسیاری صادر کرده است.

اگر بخشنامه‌ها را مطالعه کنید، قول می‌دهم مانند یک ماهی در این دریای بخشنامه‌ها گم خواهید شد. هر بخشنامه‌ای بسیار متضاد با بخشنامه قبلی و بعدی خود است. شما راجع به یک موضوع حداقل پنج مورد متفاوت در بخشنامه‌ها و ضرایب خواهید دید و هر چقدر هم که به قانون استناد کنید، سازمان به شما خواهد گفت

فقط بخشنامه‌ها برای ما قابل اجرا هستند؛ مثلاً بخشنامه ۱۱/۱ درآمد ناظر به رسیدگی به دفاتر است و می‌گوید هزینه‌هایی که مشمول پرداخت نیستند کدامند.

وقتی شما به کارشناسان مراجعه می‌کنید و می‌گویید به استناد بخشنامه ۱۱/۱ کرایه حمل و نقل، تاکسی، آژانس، لودر، گریدر و تراکتور، ترخیص کالا و هزینه‌های گمرکی، حق الوکاله، هزینه‌های کارشناسی، وجوه پرداختی به وکلا و کارشناسان رسمی و دادگستری، طراحی، چاپ، تبلیغات و فیلمبرداری مشمول کسر حق بیمه نیست و مفاد این بخشنامه در تضاد با اعمال ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی درباره قراردادهای حمل است، آنها اظهار بی‌اطلاعی کرده و می‌گویند اصلاً تا به حال چنین چیزی ندیده‌اند.

ترابران: این کار باعث خواهد شد تمام روابط کاری از شکل قراردادی خارج شود.

■ **چه‌ارده‌چریک:** بله، در واقع شفافیت کار را زیر سوال می‌برد.

■ **داوودی:** من حدوداً از سال ۸۴ درگیر مساله مفاصاحساب هستم و اکنون دیگر از این‌که در این مملکت کارفرمایی می‌کنم پشیمان شده‌ام. تأمین اجتماعی یک باره به شرکت من می‌آید و ۱۲ میلیون برای من صورتحساب صادر می‌کند؛ مگر یک شرکت حمل و نقل چقدر درآمد دارد. وقتی موضوع مناقصه به میان می‌آید ترجیح می‌دهد در آن شرکت نکنم.

تحت این شرایط شفافیت کاری به ناچار از بین می‌رود و وقتی شفافیت از بین رفت، با دارایی دچار مشکل می‌شویم.

■ **منصوری:** تمام فعالان بخش خصوصی ما دچار چنین شرایطی شده‌اند و هر روز مشکلات گریبان آنها را بیشتر و بیشتر می‌گیرد. ادامه کار خیلی مشکل شده است و این مسئله تنها مختص به صنف حمل و نقل نیست.

به نظر من، ضرورت خارج نمودن قراردادهای

حمل و نقل از شمول بیمه پیمان، نیاز به یک حرکت جمعی صنفی و فراضنی دارد. باید با هماهنگی با کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان حمل و نقل جاده‌ای داخلی کالای کشور و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا با معاون حقوقی و امور مجلس سازمان تأمین اجتماعی از طریق کمیسیون حقوقی مجلس شورای اسلامی مکاتبه شده و موارد فوق مطرح شود.

من معتقدم قانون رفع برخی از موانع تولید و سرمایه‌گذاری به قدری صریح این موضوع را بیان کرده که فکر نمی‌کنم اصلاً به جز این قانون، به قانون دیگری برای کان‌لم‌یکن کردن تمام بخشنامه‌های متوالی ۱۴ نیاز باشد. به نظر من استناد به یادداشت بند ج قانون رفع برخی از موانع تولید سال ۸۷ کفایت می‌کند که صنوف بتوانند از خودشان دفاع کنند.

■ **چه‌ارده‌چریک:** نیاز به تدوین لایحه‌ای با مشارکت انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی و داخلی کشور به دیوان عدالت اداری احساس می‌شود تا قراردادهای حمل و نقل از شمول بیمه پیمان معاف شوند. اتفاقی که در کارگاه‌های صنعتی و خدمات تولیدی یا فنی مهندسی ثابت به مدد سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و شرکت نفت فلات قاره میسر شد.

محروم بودن رانندگان از حمایت در برابر بیمه بیکاری یکی از چالش‌های قانونی بیمه اجتماعی رانندگان است که با توجه به ماهیت این حرفه و در مواردی بیکاری طولانی مدت فعالان در برخی مقاطع، امیدواریم قانون‌گذار به این مسائل توجه کرده و چاره‌ای برای آن بیندیشد؛ همچنین امیدوارم به موضوع بیمه ۹۵۰ هزار راننده با دقت بیشتری رسیدگی شود. شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان هم‌سفره هستند و در این رابطه هر دو طرف نیاز به پشتیبانی یکدیگر دارند.



شعب تامین اجتماعی می گویند ابلاغ از بالاست

پول زور

آنچه در ادامه می خوانید دیدگاه‌های «یک منبع آگاه است که نخواست نامش فاش شود» چرا؟ چون به قول خودش می خواهد «از بلای انتقام‌گیری سازمان تامین اجتماعی» برحذر باشد. این ترس، نوع رابطه بین بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی با سازمان مذکور را نشان می دهد و بی نیاز از توضیح بیشتر است.

به روش قبلی خود ادامه داده و در هیات‌های حل اختلاف بدوی، کارکنان این شعب اظهار می کنند که این قانون از سوی مدیریت ارشد سازمان تامین اجتماعی به ایشان ابلاغ نشده است و لذا از اجرای آن معذورند!! در مکاتبه‌هایی که دو بار از طرف انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با دکتر ربیعی، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با رونوشت به دکتر نوربخش رییس سازمان تامین

تقویت آنها در امر صادرات (مصوب و ابلاغی مرداد ماه سال ۱۳۹۱) سازمان تامین اجتماعی را مکلف نموده «حق بیمه کارکنان قراردادهای ارائه خدمات اجتماعی پیمانکاران طرح‌های عمرانی و غیرعمرانی با مصالح یا بدون مصالح را بر مبنای فهرست ارائه شده توسط پیمانکاران دریافت نماید» و تصریح کرده «اعمال هرگونه روش دیگری غیر از روش مندرج در این ماده ممنوع است.» حال شعب سازمان تامین اجتماعی کماکان

بند ج ماده یازده قانون رفع برخی از موانع تولید و سرمایه‌گذاری صنعتی به همراه جزئیات اصلاح قانون کار، مصوب سال ۱۳۸۶ اشعار می دارد: «ج - وزارت رفاه و تامین اجتماعی موظف است حق بیمه تامین اجتماعی پیمانکاران طرح‌های عمرانی و غیرعمرانی، بدون مصالح و با مصالح را صرفاً بر مبنای لیست ارائه شده توسط پیمانکار دریافت نماید.» مضافاً ماده ۱۴ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تامین نیازهای کشور و

■ سازمان تامین اجتماعی،
جزو آخرین صندوق‌های
بازنشستگی ایران است
که وارد دوران عدم تطبیق
درآمدها با مخارج شده
و هم اکنون پرداختی‌های
سازمان از دریافتی‌های آن
از بیمه‌شدگان و کارفرمایان
و درآمد شرکت‌های تحت
پوشش فزونی گرفته است،
اما جبران این کسری
بی‌اعتنایی به قانون نیست

دقیق فهرست توسط پیمانکار و عدم انجام تعهدات، طبق ماده ۱۴۸ قانون کار مصوب ۶۹/۸/۲۹ مجمع تشخیص مصلحت نظام و مواد ۲۸ و ۲۹ قانون تامین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ و اصلاحیه‌های بعدی و شکایت نیروی کار، سازمان تامین اجتماعی با پیمانکار برخورد می‌کند و وقتی شرکت‌ها در هیات‌های حل اختلاف بدوی شعب سازمان تامین اجتماعی صراحتاً اجرای ماده قانونی یاد شده را از روسای شعب می‌خواهند، مدیران شعب اظهار می‌دارند از وجود این قوانین اطلاعی ندارند و از نظر آنها قانونی معتبر است که توسط مدیران ارشد ابلاغ شده باشد؟

واضح است که جهل به قانون موجب برائت از اجرا نمی‌شود و عدم ابلاغ مفاد قانون توسط مدیریت ارشد سازمان به شعب، هیچ مصونیتی برای رییس شعبه برای عدم تعقیب نمی‌دهد. خاطرنشان می‌کنم هر شخصی که به هر ترتیبی اجرای قانونی را بازدارد، براساس ماده ۵۷۶ قانون مجازات اسلامی قابل تعقیب است.

متأسفانه میلیاردها تومان وجوه بنگاه‌های اقتصادی صنعتی و غیرصنعتی، براساس ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی که (واگذارندگان هرگونه قراردادی را مکلف کرده از هر صورت وضعیت یا صورتحساب، مبلغ ۵ درصد به عنوان سپرده حق بیمه کسر و نگهداری و برداشت سپرده مذکور و مطالبات نهایی پیمانکاران را موقوف به ارائه مفاصحساب سازمان تامین اجتماعی می‌نماید) نزد کارفرمایان بلوکه شده و سازمان طبق بخشنامه‌های خود که مبنا و جاهت قانونی ندارد، در صورت درخواست مفاصحساب توسط پیمانکاران از قبول فهرست ارائه شده توسط ایشان به عنوان ملاک پرداخت حق بیمه خودداری کرده، علاوه بر حق بیمه‌هایی که از طریق فهرست ارائه شده به حیطه وصول درآمده؛ در مواردی هم که کار با ماشین‌آلات انجام می‌شود، تقاضای ۷ درصد مبلغ پیمان و در مواردی که موضوع پیمان کمتر به ماشین‌آلات متکی است، متقاضی ۱۵ درصد مبلغ پیمان شده و در غیر این صورت از صدور مفاصحساب خودداری می‌کند.

این ضرایب در واقع دامنه‌ای بین ۷ تا ۱۵ دارد و سازمان در نهایت یک نهم هم بابت حق بیمه بیکاری به آنها اضافه می‌کند. شعب سازمان

نه تنها خواستار پرداخت ۵ درصد بلوکه شده نزد کارفرما (واگذارنده کار) می‌شوند، بلکه پیمانکار را ملزم به پرداخت مابه‌التفاوت از ۲/۸ تا ۱۱/۶۶ درصد مبلغ پیمان می‌کنند و در صورت مقاومت پیمانکار بلافاصله از طریق اختیارات قانونی خود، علیه پیمانکار اجراییه صادر می‌کنند.

در شرایطی که کشور در رکود تورمی به سر می‌برد این شیوه برخورد غیرقانونی سازمان تامین اجتماعی و مقاومت این سازمان در برابر قوانینی که در سال ۱۳۸۶ و سپس ۹۱/۵/۱۱ به تصویب رسیده، موجبات متورم شدن رقم پیمان‌ها نیز می‌شود؛ چرا که به عنوان بازخورد جبرانی، برخی پیمانکاران با عنایت به رفتار خلاف قانون سازمان، از قبل نسبت به اضافه کردن مبالغی که باید بعداً به سازمان پردازند اقدام می‌کنند؛ و در صورتی که چنین اقدام پیشگیرانه‌ای نکرده باشند، در پایان مدت پیمان با زیان خالص و اتلاف وقت در فرآیندهای پیچ‌درپیچ دیوان‌سالاری دولتی روبه‌رو می‌شوند.

جالب است دولتی که خود مدیریت سازمان را از طریق وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در اختیار دارد، با دیدن مقاومت سازمان در برابر اجرای قوانین فوق، یک بار دیگر (بار سوم) به تقاضای تولیدگران، معدنکاران، بیمارستان‌ها و بعضاً شرکت‌های حمل و نقل، طی قانون اخیر رفع موانع تولید رقابتی مصوب سال ۱۳۹۴، با اصلاح ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی، سازمان مذکور را مکلف به اجرای مقررات یاد شده کرده است؛ اما همچنان این سازمان به راه خود می‌رود.

ظاهراً سازمان تامین اجتماعی کشور، جزء آخرین صندوق‌های بازنشستگی ایران است که وارد دوران عدم تطبیق درآمدها با مخارج شده و هم اکنون پرداختی‌های سازمان در شکل مخارج بیمه درمانی و مستمری کارکنان بازنشسته از دریافتی‌های وی از بیمه‌شدگان و کارفرمایان و درآمد شرکت‌های تحت پوشش شستا فزونی گرفته است؛ اما به هر روی راهکار جبران این کسری که دامنگیر بسیاری از صندوق‌های بازنشستگی کشوری است، بی‌اعتنایی به قانون نیست.

اجتماعی صورت گرفت، به جای ایشان آقای مهرداد قریب، مدیرکل درآمد حق بیمه سازمان تامین اجتماعی به نامه‌های انجمن پاسخ داد و در برابر این سوال که چرا سازمان این قانون را به شعب خود بخشنامه نمی‌کند به این بهانه و مستمسک متوسل شد که: «در حال حاضر ماده قانونی فوق در ارتباط با پیمانکارانی که اجرای عملیات پیمان را در محل کارگاه تولیدی، صنعتی توسط پرسنل ثابت خود انجام می‌دهند در حال اجرا می‌باشد (موضوع بند الف بخشنامه ۱۴ و بخشنامه ۱۴/۷ جدید درآمد) با این حال، در خصوص نحوه اجرای ماده مذکور ابهاماتی وجود داشته که موضوع از مراجع ذیصلاح استعلام و به محض روشن شدن وضعیت، مراتب به اطلاع واحدهای اجرایی خواهد رسید.» و در پیگیری بعدی هم که انجمن انجام داد کماکان با همین پاسخ مبهم و غیرمسئولانه مواجه شد. این در حالی است که در صورت عدم ارسال

ترازوی عقل - معنی در معنی

مهرداد خواجه‌نوری

بیست و پنج سالی پیش (تقریباً) در مراسم صد سالگی انستیتوی چارتر بیمه در لندن، رییسش که اقتصاددان برجسته‌ای بود، در سخنرانی پایانی (نقل به مضمون) گفت که «نه اقتصاددانان و نه سیاستمداران، در نهایت تاوان نمی‌دهند. این شرکت‌های بیمه هستند که خسارات را جبران می‌کنند.» علت انتخاب موضوع این بود که در آن روزها، دولت‌های رفاه در اروپا، عمدتاً آماده بودند تامین‌های دولتی (عمر و درمان و ...) را به بخش خصوصی واگذار کنند و رییس انستیتو می‌گفت که راهش، اینطور که می‌گویید نیست: در شرایطی معقول، بخش خصوصی، بیمه بدهد و دولت، بیمه اتکایی، تا میسر شود.

در ایران هم در دهه ۳۰، دولت، کارکنانش را نزد شرکت بیمه ایران، بیمه عمر و حادثه کرد. بعدها البته سازمان تامین اجتماعی و متعاقباً، ده‌ها سازمان و صندوق، برای همین (و البته بیمه درمان) پدید آمد.

در دهه ۴۰ هم، موسسه‌ای آمریکایی، برای کنترل محاسبات آماری سازمان تامین اجتماعی، مدتی بررسی انجام داد.

هرمز همایون‌پور، یک وقتی در پائیز ۱۳۹۳ در «نقد و بررسی کتاب - تهران» نوشته بود (البته ضمن تایید ناصر کاتوزیان و حمید عنایت) که چرا «پدر علم حقوق» یا «پدر علم سیاست» و درددل می‌کرد که مگر «برجسته، ممتاز و یا پیشگام چه عیبی دارد؟» به تاسی از او، یادی کنیم از دکتر ایرج علی‌آبادی (رحمت کند) که کتابی ممتاز را درباره سابقه تامین اجتماعی برای قسمت پژوهشی همین سازمان تامین اجتماعی ترجمه کرده بود. از همانجا معلوم بود که در غیاب ترازوی عقل، همه این سازمان‌هایی که با نیت خیر درست می‌شوند، ره به کجا می‌برند.

برای نگارنده که بازنشسته همین سازمان است و به سختی پس از سه هفته از عمل آب مروارید هر دو چشم (با استفاده از بیمه تکمیلی خصوصی) مطالب مطرح شده در میزگرد این شماره، درباره «معضلات اعمال بیمه پیمان با نرخ‌های مختلف، ...» را می‌خواند، وحشت از آینده، روز تعطیل خوشی را وعده نمی‌دهد.

می‌ماند پیشنهاد آقای «چهارده چریک» که در آخر به تاسی دیگرانی از شرکت‌کنندگان در میزگرد، به همکاری انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی و داخلی اشاره دارد. نمی‌داند شاید که یک کانون شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی هم جدیداً درست شده به دبیری آشنای قدیمی (از جمله این ماهنامه) یعنی آقای غلامحسین امیری، که حالا بحث جدیدی برای طرح در «اندیشکده» دارند.

خرداد ماه ۱۳۹۵

در اولین روزهای سال جدید به موسسه دین و اقتصاد رفتیم تا پای صحبت یک اقتصاددان بنشینیم. فرشاد مومنی که دغدغه‌هایی فراتر از خواب خوش بهاری دارد، وضعیت امروز اقتصاد کشور را اضطراری و نیازمند تغییر می‌داند. این اقتصاددان نهادگرا به ساختار اقتصادی کشور می‌تازد، سرمایه‌گذاری در بخش تولید را نامناسب ارزیابی می‌کند و ریشه آن را در کج شدن مسیر سرمایه به سمت بانک‌ها می‌بیند. در ادامه خلاصه‌ای از صحبت‌های او را که به بررسی چشم‌انداز اقتصاد کشور در سال ۹۵ می‌پردازد، مرور خواهیم کرد.

پیش‌بینی یک اقتصاددان
از چشم‌انداز اقتصادی سال پیش‌رو

خواب عمیق



را به عنوان یک فرصت تلقی کرد، اما درعین حال، می‌تواند در بطن خود تهدیدهایی را هم نیز به همراه داشته باشد، مطرح شدن ایده اقتصاد مقاومتی است. البته به شرط اینکه همه آنهایی که در مقام شعار ادعا می‌کنند که این ایده را قبول دارند، نه تنها تلاش کنند که این ایده را درست درک کنند، بلکه بکوشند تا صادقانه به لوازم آن هم پایبند باشند. ایجاد وفاق ملی مبتنی بر برنامه، مهمترین فرصت ایده اقتصاد مقاومتی است. وقتی در اقتصاد رانتی کشور و با وجود منافع متفاوت و متعارض در ساختار قدرت، همه یک اصل

از زمان انتشار این گزارش تا امروز هیچ‌کدام از این نگرانی‌ها برطرف نشده است و متأسفانه در فضای اقتصاد سیاسی امروز کشور، تامین منافع در گرو ایجاد تنش است.»

او با اشاره به تغییر فضای کلی کشور پس از روی کار آمدن دولت جدید، به تشریح فرصت‌ها در فضای امروز کشور پرداخت و افزود: «مهمترین فرصت، ایجاد انگیزه برای نخبگان کشور در جهت مشارکت در سرنوشت جامعه است تا خلع معرفتی که در دولت قبلی بیداد می‌کرد، بهبود یابد.» او تصریح کرد: «مسئله دیگری که می‌توان آن

دکتر مومنی با اشاره به سلطه بی‌سابقه رویه‌های کوتاه‌نگرانه دوره ۱۰ ساله اخیر در اقتصاد سیاسی ایران، ترسیم افق یکساله برای کشور را بسیار دشوار ارزیابی کرد و گفت: «در سال ۹۵ سطح نیاز به وفاق ملی بسیار بالا است، چرا که لاقط در دو دهه اخیر هرگز تا این درجه در وضعیت اضطراری قرار نداشتیم. اگر به ویژه‌نامه برنامه ششم که اوایل سال گذشته توسط روابط عمومی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی منتشر شد نگاه کنیم، خواهیم دید که در یک سند رسمی و تبلیغاتی حداقل به ۵ بحران بزرگ که مدیریت کشور را به خطر انداخته اذعان شده است، اما



■ لااقل در دو دهه اخیر

هرگز تا این درجه در وضعیت اضطراری قرار نداشتیم. اگر به ویژه نامه برنامه ششم که اوایل سال گذشته توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی منتشر شد نگاه کنیم، خواهیم دید که در یک سند رسمی و تبلیغاتی حداقل به ۵ بحران بزرگ که مدیریت کشور را به خطر انداخته اذعان شده، اما از آن زمان تا امروز، هیچ کدام از این نگرانی‌ها برطرف نشده است

را لمس می‌کنند و با آن زندگی می‌کنند. در شرایط کنونی باید سطح آگاهی فرادستان ارتقا پیدا کند.»

استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی، ضمن اشاره به رکود شدید در سال گذشته، از کارافتادگی ساختاری نهادها را علت دوام وضعیت امروز و خارج شدن سرمایه از مسیر تولید را ریشه مشکلات دانست: «ساختار نهادی ایران به جای اینکه مشوق تولید، بلندگی، بهره‌وری و کارایی باشد مشوق رانت و ربا و دلالتی است. به علت کج‌کارکردی نهادهای اقتصادی، راه‌حل موضعی نمی‌تواند موثر باشد. نتیجه این پدیده خارج شدن پول از چرخه مولد به چرخه‌های مالی است. شایسته‌سالاری زمانی از بین می‌رود که نرخ بازدهی پول و سرمایه از نرخ بازدهی تولید سبقت گیرد.»

به گفته او، گزارش‌های رسمی نشان‌دهنده این واقعیت است که در سالم‌ترین سازوکارهای اقتصادی کشور، بازدهی پول لااقل ۷ برابر از بازدهی فعالیت‌های اقتصادی مولد بیشتر است: «... بنابراین راه حل این است که آقایی و سروری پول را متوقف کنند و ساختار نهادی را به گونه‌ای آرایش دهند که تولید و بهره‌وری، مینا و منشا برخورداری‌های بیشتر شود.» مومنی در ادامه افزود: «در دوره ۱۳۳۸ تا ۱۳۹۱ حجم تشکیل سرمایه در مستغلات بین ۵ تا ۶ برابر تشکیل سرمایه در بخش صنعت است. این در حالی است که CPI (شاخص قیمت مصرف‌کننده) بین سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۹۲ سی‌وهفت برابر شده، اما قیمت زمین در همین دوره ۱۰۷ برابر و قیمت اجاره در تهران ۶۱ برابر شده است. در این دوره عایدی سرمایه‌گذاری بر روی زمین ۶۱ برابر سرمایه‌گذاری سوداگرانه بر روی ارز و ۱/۴ برابر عایدی سپرده‌گذاری بلندمدت بوده است.»

مومنی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به بررسی مشکلات صنعت پرداخت و تاکید کرد بخشی از سرمایه‌گذاری‌های صنعتی امروز کشور نیز به محملی برای کسب رانت‌های ارزی و ریالی تبدیل شده است.

او با اشاره به عدم توازن مالیات‌ستانی در بخش‌های مختلف اضافه کرد: «در حالی که بخش صنعت

را قبول می‌کنند، با پدیده‌ای کمیاب مواجه هستیم که باید قدر آن را دانست.»

این عضو موسسه دین و اقتصاد، با انتقاد از بعضی برخوردها با طرح اقتصاد مقاومتی، بر نقش تمامی بازیگران نظام در آینده اقتصاد کشور تاکید کرد: «در همین چند روز اول سال جدید تریبون‌های خاصی سعی در القای شرایطی را دارند که گویی مخاطب اهداف اقتصاد مقاومتی تنها قوه مجریه است؛ در حالی که در هنگام کج‌کارکردی نهادهای اقتصادی نقش قوه قضاییه و مقننه به مراتب بیشتر است. در واقع ما باید از نظامی‌ها، از قوه قضاییه، از آستان‌ها و از نهادهای عمومی غیردولتی بخواهیم که نقش و جایگاه خود را در اقتصاد مقاومتی تعریف و مشخص کنند که در این مورد چه سهمی و چه وظیفه‌ای را بر عهده می‌گیرند.»

او توضیح داد: «ما هم در سرمایه‌گذاری و هم در اجرا کاستی‌های بسیاری داریم. همانطور که مساله توسعه مربوط به کل نظام ملی است، ارتقای توان مقاومت اقتصادی نیز مربوط به کل نظام ملی است. به جای استفاده از مفهوم اقتصاد مقاومتی برای برخوردهای سیاسی و جناحی، باید به تعریف مسوولیت برای تمامی بخش‌ها پرداخته شود. باید نقش و جایگاه نهادهای عمومی غیردولتی را از آنها مطالبه کنیم. وقتی ساختار نهادی به تلاش‌های مولد پاداش نمی‌دهد، به مشکلات زیادی برخورد خواهیم کرد.»

او در عین حال تاکید کرد: «در دولتی که میراثی در آستانه ورشکستگی کامل را تحویل گرفته و در همین دوره به ازای هر بشکه نفت، درآمدها بیش از ۷۰ دلار کاهش پیدا کرده است، نباید سرنوشت توسعه و مقاوم‌سازی اقتصاد کشور را با خارج شدن از مدار علم و انصاف به فاجعه تبدیل کرد.»

این اقتصاددان برجسته با انتقاد از فضای سیاسی موجود در کشور خواستار تنش‌زدایی از برخوردها شد: «برخی رفتارها و گفتارها که در سطح فرادستان ما مطرح می‌شود به گونه‌ای است که حتی در شرایط عادی هم برای کشور خطرناک و مخرب است. در اینجا آگاه‌سازی عموم، مورد نظر نیست چراکه آنها با پوست و گوشت و استخوان شرایط امروز

■ در همین ابتدای سال تریبون‌های خاصی سعی در القای شرایطی را دارند که گویی مخاطب اهداف اقتصاد مقاومتی تنها قوه مجریه است؛ در حالی که در هنگام کج کارکردی نهادهای اقتصادی نقش قوه قضاییه و مقننه به مراتب بیشتر است. در واقع ما باید از نظامی‌ها، قوه قضاییه، استان‌ها و از نهادهای عمومی غیردولتی بخواهیم که نقش خود را در اقتصاد مقاومتی مشخص کنند

■ تا اطلاع ثانوی حتی یک دلار هم نباید صرف سرمایه‌گذاری در جهت ایجاد واحدهای تولیدی جدید شود. در ۱۰ سال گذشته، ما در ابعادی بی‌سابقه، شاهد ورشکستگی بنگاه‌های تولید صنعتی، کاهش ظرفیت‌های مورد استفاده بنگاه‌های موجود و تعطیلی‌های فصلی و غیرفصلی بوده‌ایم و تا وقتی دلیل این مساله معلوم نشود، هر دلاری تحت عنوان تولید، مشمول توزیع رانت خواهد بود

۱۵ درصد GDP ایران را تشکیل می‌دهد، بیش از ۵۰ درصد از مالیات‌های پرداختی توسط این بخش پرداخت می‌شود؛ در حالی که این مساله در مورد بخش خدمات دقیقاً برعکس است.» مومنی تصریح کرد: «در اقتصادهای رانتی، بار مالیاتی نیز به صورت ناعادلانه توزیع می‌شود. در لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ نسبت به سال ۱۳۹۲ مالیات به ارزش افزوده ۲/۹ برابر شده، در حالی که مالیات به واردات ۱/۹ برابر و مالیات بر صادرات نیز ۱/۲ برابر شده است. افزایش بار مالیاتی برای بنگاه‌های خصوصی که عمدتاً بنگاه‌های کوچک و متوسط را شامل می‌شوند، ۹/۶ برابر تولیدکنندگان دولتی، ۵ برابر عمده‌فروشان و خرده‌فروشان، ۳۱ برابر مالیات بر ثروت و ۲۷ برابر مالیات بر مستغلات است.»

او تاکید کرد با این جهت‌گیری، اینکه در شرایط کنونی به یک بازآرایی سیستمی در ساختار نهادی نیازمند هستیم، بیشتر قابل درک و پذیرش خواهد بود.

وی بحران عرضه کل کشور را به عنوان مولفه دیگر پیچیدگی اقتصاد کشور بیان کرد: «متأسفانه تمایلی برای نادیده گرفتن واقعیت‌ها مشاهده می‌شود که بازتاب فضای تنش آلود سیاسی است. برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس در زمینه تغییرات رشد ارزش افزوده در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳ به این ترتیب است: صنعت (۳-) درصد، خدمات (۲-) درصد، نفت نزدیک به صفر و کشاورزی ۴ درصد. براساس همین آمار، رشد اقتصادی سال ۹۴، (۲-) درصد است. حتی با تاثیر دادن آثار مثبت آزادسازی دارایی‌ها بعد از تحریم‌ها این عدد به (۱/۲-) درصد می‌رسد. پس ما در عرضه کل با رشدی اندک و نوسانی روبه‌رو هستیم.»

او معتقد است آنچه در رابطه با نرخ رشد امسال جای تامل دارد، بی‌کیفیت بودن این رشد است که این مساله ناشی از سلطه بخش‌های غیرمولد بر اقتصاد سیاسی ایران است: «برآوردهایی که از رشد اقتصادی در سال ۹۵ شده، بیانگر آن است که عموم اقتصاددانان بر این باورند که در سال پیش‌رو، رشد اقتصادی مثبت را تجربه خواهیم کرد، اما نکته کلیدی در این رشد مثبت آن است که ۵۰ تا ۷۰ درصد رشد اقتصادی در سال ۹۵ به افزایش تولید و صدور نفت خام متکی خواهد بود

که این مساله به معنای رشد بی‌کیفیت است که نه گره‌ای از مشکلات مردم باز می‌کند و نه نفعی برای دولت دارد.»

مومنی با بیان اینکه در حال حاضر یکی از ارکان بحرانی که کشور با آن دست و پنجه نرم می‌کند بحران تقاضای موثر است (به معنای نیازهای موجود و بعضاً حیاتی که به دلیل ناتوانی مالی، قابلیت تحقق ندارد)، افزود: «این مساله را می‌توان با مقایسه میانگین نرخ رشد مخارج بخش خصوصی در دوره ۸۰ تا ۸۶ و ۸۷ تا ۹۳ نمایش داد که در این مقایسه، سقوط نزدیک به ۸۵ درصدی برای مخارج بخش خصوصی مشاهده می‌شود.»

وی با بیان اینکه دولت نیز گرفتار بحران تقاضای موثر است، تصریح کرد: «این مساله در روند نزولی و در آستانه بحران سهم هزینه‌های حاکمیتی دولت از کل بودجه (که معمولاً به مصارفی مثل آموزش مردمی، سلامت و فعالیت‌های زیرساختی کشور می‌رسد) دیده می‌شود.»

دکتر مومنی تاکید کرد بیش از ۲۰ سال است که سهم امور حاکمیتی از بودجه کل کشور کمتر از یک‌سوم بودجه‌ای است که به امور تصدیگری دولت تعلق می‌گیرد.

او با اشاره به اینکه مجموعه‌ای که بشمار هدف و بیشمار راهبرد را تعیین می‌کند، عملاً هیچ هدف و راهبردی ندارد، پیشنهاد کرد: «حتی یک دلار هم تا اطلاع ثانویه برای سرمایه‌گذاری در جهت ایجاد واحدهای تولیدی جدید اختصاص پیدا نکند. دلیل این مساله این است که در ۱۰ سال گذشته، ما در ابعادی که در تاریخ ۵۰ ساله اخیر ایران بی‌سابقه بوده، شاهد ورشکستگی بنگاه‌های تولید صنعتی، کاهش بی‌سابقه ظرفیت‌های مورد استفاده بنگاه‌های موجود و تعطیلی‌های فصلی و غیرفصلی ارادی و حداقل‌سازی هزینه‌های تولیدکنندگان بوده‌ایم و تا زمانی که چیرایی آن شناسایی و راهکار برای حل آن تبیین نشود، هر دلاری که تحت عنوان تولید صرف شود، مشمول توزیع رانت خواهد بود.»

دکتر مومنی در پایان بار دیگر تاکید کرد: «تک تک دلارها را باید به عنوان "ذخایر استراتژیک ملی" اعلام کرد و سازوکارهای تخصیص دلارهای نفتی هم باید تغییر یابد؛ به‌گونه‌ای حتی تخصیص یک دلار بدون برنامه و بدون ابتنا بر قانون داده نشود.»



عمل نقل بین المللی گوشترابار ترخیص

ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل بین المللی

- حمل و نقل بین المللی کالا به صورت ریلی، دریایی، جاده ای، چندوجهی
- انجام عملیات ترخیص و خدمات گمرکی
- انجام عملیات تخلیه و بارگیری و بارشماری
- انجام عملیات هندلینگ کالا در بنادر و مرزهای ایران
- انجام عملیات انبارداری و بارشماری
- صدور کلیه اسناد در مرتبط با حمل و نقل بین المللی
- و همچنین انجام امور حمل و نقل سواری و سوخت

مشهد: بلوار وکیل آباد - بین هاشمیه ۳۳ و ۳۱ - ساختمان خلیج فارس - ۱۵ واحد ۳
 تهران: ۹- ۳۸۸۶۸۷۱-۵۱ - شماره: ۰۵۱-۳۸۸۶۸۵۷ - همراه: ۰۹۱۵۱۰۰۵۳۷

info@koushtarabar.com www.koushtarabar.com



جناب آقای سید یعقوب میرکتولی

مدیرکل محترم اداره کل حمل و نقل
پایانه های استان البرز

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان
مدیرکل اداره کل حمل و نقل پایانه های
استان البرز که نشان از لیاقت، تخصص و
تجربه جنابعالی است تبریک و تهنیت
عرض می نمایم.

شرکت مسافربری همسفر چابکسواران کرج
شرکت مسافربری شماره ۴ میهن نورآریا کرج
(پیغمبر دوست)



شرکت بازرگانی پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۵۰

Pardis Hegmatane NAVID
Trading co. Reg No:8850

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳
 مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت
 ثبت سفارش و ترخیص کالا
 بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد
 ۲۸
 تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲
 www.pardis-hn.com / pardis_hn@yahoo.com





هوایی، ریلی و دریایی خود استقبال می‌کنیم گفت: «موضوع مدنظر ما سرمایه‌گذاری طرف مقابل است به عنوان مثال ما با شرکت A.D.P فرانسه در خصوص توسعه فرودگاه امام خمینی مذاکراتی در دست انجام داریم و برای فرودگاه‌های اصفهان و مشهد نیز با شرکت ونسی پاریس و با میلان در مورد سرمایه‌گذاری در فرودگاه مهرآباد در حال مذاکره هستیم. البته با شماری از شرکت‌های آلمانی در خصوص سرمایه‌گذاری در بندر و پروژه‌های ریلی هم وارد مذاکره شده‌ایم که چنانچه در این طیف از پروژه‌ها تمایل داشته باشید، می‌توانیم همکاری‌های گسترده‌ای داشته باشیم.»

وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد: «مدل مدنظر ما برای ورود طرف‌های خارجی در پروژه‌های ایران سرمایه‌گذاری PPP است. به طوری که ما به سرمایه‌گذار اجازه می‌دهیم بخشی از عوارض آزادراهی و یا بلیت هواپیما یا قطار را به عنوان سود پروژه از کاربران دریافت کند و دولت نیز بازگشت اصل و سود سرمایه را از طریق مجاری رسمی کشور با تصویب هیات دولت تضمین می‌کند.»

او ادامه داد: «قطعا برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها باید شرکت‌های سرمایه‌گذار مطالعات اولیه‌ای صورت دهند. مثلا برای سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها میزان ترافیک عبوری باید بررسی شود، چنانچه ترافیک کمتر از ۸۵ درصد انجام شود دولت ایران تعهد می‌کند که کمبود درآمد ناشی از آن را جبران کند. تا به امروز ۳۸ قرارداد به این شکل در ایران منعقد شد و در هیچ یک از آنها ترافیک کمتر از ۱۰۰ درصد رقم پیش‌بینی نبوده و حتی بیشتر هم بوده است.»

آخوندی با اشاره به پروژه بسیار بزرگ شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اظهار داشت: «در این پروژه حدود ۲۳۰۰ هکتار منطقه ویژه اقتصادی

عباس آخوندی در دیدار با استفان وایل نخست وزیر ایالت نیدرزاکسن آلمان، درباره پیشنهاد شرکت تویی برای تأمین نیازهای بخش هوایی ایران گفت: «در مذاکراتی که با شرکت‌های سازنده هواپیما داشتیم به آنها اعلام کرده‌ایم که ایران در کوتاه‌مدت نیاز به هواپیما دارد. برای ما فرقی ندارد چه شرکتی نیاز بخش هوایی ایران را تأمین کند بلکه کیفیت آن برای ما مورد اهمیت است.»

وی درباره پیشنهاد راه‌اندازی پرواز مستقیم تهران-هانوفر نیز گفت: «قطعا ما از این مساله استقبال می‌کنیم، ولی اطلاعاتی از این موضوع ندارم که چه میزان ایرانی در هانوفر ساکن هستند یا به تعبیری چه میزان تقاضا برای این مسیر پروازی وجود دارد. به هر روی هر ایرلاینی که قصد راه‌اندازی چنین مسیری را داشته باشد خود باید مطالعات بازار آن را هم انجام دهد.»

وزیر راه با اشاره به سفر اخیر خود به آلمان اظهار کرد: «در این سفر در خصوص پروژه‌های مشخصی با طرف تجاری آلمانی مذاکره شد و درباره فعال شدن صنعت حمل و نقل نیز گفتگوهای روشنی با وزیر حمل و نقل آلمان داشته‌ام و این مذاکرات در زمینه همکاری در بخش‌های هوایی، ریلی و دریایی انجام شد.»

مهندس آخوندی با بیان اینکه در سفر به آلمان با مدیران فولکس واگن دیدار داشتم و در این رابطه با آنها مذاکره کردم، افزود: «همچنین در خصوص تاکسی‌های ویژه فرودگاهی نیز با شرکت فولکس واگن مذاکراتی داشته‌ایم که منتظر پروپوزال آن هستیم. علاوه بر این، اطلاع دارم وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران نیز با فولکس واگن در خصوص ایجاد یک پلتفرم سوم مذاکره داشته است.»

او با اشاره به اینکه ما از مشارکت در پروژه‌های

وزیر راه در دیدار با نخست وزیر ایالت نیدرزاکسن آلمان مطرح کرد:

معرفی پروژه‌های سرمایه‌گذاری در بخش راه به آلمان‌ها

وزیر راه و شهرسازی با معرفی پروژه‌های سرمایه‌گذاری به نخست وزیر ایالت نیدرزاکسن آلمان با اشاره به اینکه تمام پروژه‌های راه و شهرسازی ایران به صورت سرمایه‌گذاری است، نه پیمانکاری، تأکید کرد: «مدل مدنظر ما برای ورود طرف‌های خارجی در پروژه‌های ایران سرمایه‌گذاری PPP است. به طوری که ما به سرمایه‌گذار اجازه می‌دهیم بخشی از عوارض آزادراهی و یا بلیت هواپیما یا قطار را به عنوان سود پروژه از کاربران دریافت کند و دولت نیز بازگشت اصل و سود سرمایه را از طریق مجاری رسمی کشور با تصویب هیات دولت تضمین می‌کند.»

او توضیح داد که از این نوع همکاری‌ها با سرمایه‌گذاران ایتالیایی، فرانسوی و سایر کشورها نیز داشته‌اند.

با اعتباری بالغ بر ۵۰ میلیون یورو
اتفاق خواهد افتاد

ساخت ترمینال فرودگاه تبریز توسط ایتالیایی‌ها

در دومین مجمع اقتصادی ایران و ایتالیا، تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری، طراحی و احداث ترمینال مسافری در فرودگاه تبریز به ارزش حدود ۵۰ میلیون یورو بین مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های و ناوبری هوایی ایران و رییس شرکت «ویتالی»، فعال در زمینه ساخت‌وساز به امضا رسید.

ترمینال مذکور مورد تفاهم یک ترمینال بین‌المللی است که در دو فاز احداث خواهد شد و گنجایش پذیرش همزمان مسافران یک پرواز پهن‌پیکر و دو پرواز متوسط را خواهد داشت.

این ترمینال در فاز نخست در مساحت ۲۰ هزار مترمربع احداث می‌شود که بر اساس طرح جامع فرودگاه بین‌المللی تبریز می‌تواند تا ۵۰ هزار مترمربع در فاز دوم نیز افزایش داشته باشد.

همچنین در حاشیه سفر هیات ایتالیایی به ایران یک یادداشت تفاهم دیگری نیز در زمینه انتقال تکنولوژی برای بازسازی و نوسازی عوامل پروازی در فرودگاه‌ها با شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران قرار است امضا شود.

ماتئو رنتزی نخست‌وزیر ایتالیا ۲۴ فروردین وارد تهران شد و هیات ۲۵۰ نفری سیاسی و اقتصادی با دستور کار گسترش و ارتقای روابط دوجانبه در دوران پساتحریم، او را همراهی می‌کردند.

پیش از این نیز یادداشت تفاهم همکاری بین شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شرکت فرودگاه‌های میلان ایتالیا برای توسعه فرودگاه مهرآباد و احداث ترمینال در حضور رییس جمهوری ایران و نخست‌وزیر ایتالیا بین مسوولان مربوط دو کشور به امضا رسید.



اینکه گفتگوها سریع‌تر به نتیجه برسد بسیار خوشحال خواهیم شد.»

این مقام آلمانی درباره جایگاه ایالت نیدرزاکسن از نظر GDP در آلمان گفت: «این ایالت در بحث خودرو و کشاورزی بسیار قوی و از لحاظ انرژی نیز به ایالت اول آلمان در حال تبدیل شدن است. ایالت نیدرزاکسن در مجموع از نظر اقتصادی بین ۱۶ ایالت آلمان مقام چهارم را دارد.»

او درباره فعالیت این ایالت در حوزه ساختمان توضیح داد: «ایالت نیدرزاکسن در حوزه راهسازی قوی‌تر است تا ساختمان. البته در حوزه ساختمان تقاضا به دلیل موضوع مهاجران بیشتر شده است و شرکت‌های ساختمان‌سازی مشغله بسیار فراوانی در این روزها دارند به همین دلیل در این حوزه نیز می‌توان با ایران همکاری انجام داد.»

در ادامه این دیدار، نماینده یکی از شرکت‌های بزرگ راهسازی آلمانی با بیان اینکه سال‌هاست در ایران فعالیت راهسازی انجام می‌دهد گفت: «ما در دنیا در زمینه ساخت آزادراه‌ها بسیار شناخته شده هستیم و در سال‌های گذشته در آسیای میانه، ازبکستان، گرجستان، قرقیزستان، جاده‌های بسیاری را احداث کردیم و هدف ما از ورود به بازار ایران این است که یک شریک مناسب برای راهسازی پیدا کنیم.»

مدیرعامل شرکت پاپن بورگ آلمان از کیفیت کار بالای شرکت متبوع خود در آسیای میانه سخن گفت و افزود: «ما فقط قصد فروش ماشین‌آلات خود را نداریم بلکه قصد مشارکت و فعالیت در پروژه‌های ایران را داریم. برای موضوع سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ایران باید با بانک‌های آلمانی مذاکره شود و ما با ارتباطی که با بانک‌های آلمان داریم می‌توانیم علاوه بر مشارکت در پروژه‌ها شرایط سرمایه‌گذاری با آنها را نیز هموار کنیم.»

و ۱۵۰۰ هکتار منطقه آزاد اقتصادی تعریف شده است. ایده ما این است که بار کشتی‌هایی که در بندرعباس پهلو می‌گیرند از طریق ریل مستقیم به شهر فرودگاهی امام منتقل و در این محل کار گمرکی آن انجام شود. بنابراین یکی از پروژه‌هایی که شرکت‌های آلمانی می‌توانند در آن ورود کنند شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) است که می‌تواند کل ایران و کل منطقه را از لحاظ لجستیک خدمات دهد.»

او توضیح داد: «البته پروژه شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) یک پروژه نیست بلکه ده‌ها پروژه است. پروژه ترمینال فرودگاه با فرانسوی‌ها در حال نهایی شدن است، پروژه‌های دیگر همچون هتل، انبار، مرکز تعمیر و نگهداری هواپیما و غیره نیز وجود دارد که هر کدام یک پروژه مستقل هستند بنابراین پروژه‌ها ده‌ها میلیارد دلار ارزش دارند، در طولانی مدت تکمیل می‌شوند و اینطور نیست که در مقطعی کوتاه به پایان برسند و حداقل تکمیل آنها ۱۰ سال زمان می‌برد.»

علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های راهی ایران هستیم

نخست‌وزیر ایالت نیدرزاکسن آلمان نیز نسبت به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های اقتصادی و راهی ایران ابراز تمایل کرد و گفت: «در بخش هوایی دو موضوع برای ما حائز اهمیت است. نخست اینکه شرکت تویی آلمان می‌تواند سریع به نیاز بخش هوایی ایران پاسخ دهد و دوم اینکه یک خط هوایی مستقیم از تهران به مرکز ایالت نیدرزاکسن یعنی شهر هانوفر برقرار شود.»

او با تأکید بر اینکه گفتگوها نباید بیش از حد به درازا بکشد و باید نتیجه عملی آن برای دو ملت ملموس باشد، یادآور شد: «از

غلامحسین دغاغله مدیرکل حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، کمبود بار را مشکل اصلی حمل و نقل خواند و گفت: «تعداد ناوگان حمل و نقل باری کشور در ۵ سال اخیر ۲۰۰ درصد افزایش داشت حال آنکه عرضه بار در این مدت، رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرد.»

غلامحسین دغاغله اعتراض کامیون‌داران به نحوه توزیع بار در بندرعباس را صنفی خواند گفت: «الان اوضاع آرام شده و به روال عادی برگشته اما مشکل اصلی و ریشه‌ای، کمبود بار است. بر همین اساس معطلی کامیون‌ها در پایانه‌های بیشتر نقاط کشور برای دریافت بار زیاد می‌شود و به تبع کارکرد و بهره‌وری ناوگان باری کاهش می‌یابد.»

مدیرکل حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یادآور شد: «اگر قبلاً کامیونی ۲ یا ۳ مرتبه در ماه از بندرعباس به نقاط مختلف کشور کالا جابه‌جا می‌کرد، حالا این رقم به ماهی یک مرتبه کاهش یافته است. در بعضی از ماه‌های سال ۹۴ برخی کامیون‌ها معطلی ۲۵ روزه را در پایانه بندرعباس تجربه کردند. بالاخره رانندگان ما نیز قسط، خرج و هزینه دارند و قطعاً یک مرتبه حمل بار در ماه کفاف پرداخت مخارج آنها را نمی‌دهد.»

او افزود: «معمولاً اواخر هر سال عرضه بار مخصوصاً در حوزه واردات کالاهای اساسی همچون دانه‌های روغنی، گندم و ذرت زیاد می‌شود، اما سال ۹۴ با توجه به اینکه تولید محصولات کشاورزی در کشور خوب بود، واردات گندم و یکسری کالاهای دیگر کاهش اساسی داشت و به تبع عرضه بار در پایانه‌های بزرگ مثل بندرعباس و بندر امام کم شد.»

این مقام مسوول در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یادآور شد: «از آنجا که معمولاً تجار و صاحبان کالا نهایتاً تا ۲۵ و ۲۷ اسفند کار می‌کنند و در زمان تعطیلات نوروز بارگیری خیلی کم می‌شود، این مساله نیز مزید بر علت شد که روزهای خواب کامیون‌ها در پایانه بندرعباس و دیگر پایانه‌ها زیاد شود. بعضی رانندگان می‌گویند در گمرک و اسکله‌ها نوبت‌ها رعایت نمی‌شود. درباره این موضوع هم یادآور می‌شوم که تا یک جاهایی مسئولیت با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است، کامیونی که برای بارگیری به گمرک یا بندر و اسکله می‌رود دیگر سازمان آنجا اختیارات زیادی ندارد. معتقدم حل این مساله نیاز به ارتباط سیستمی میان سازمان حمل و نقل جاده‌ای، سازمان بنادر و گمرک دارد که چند مرتبه این مساله را پیگیری کردیم.»

مدیرکل حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه تعداد ناوگان حمل و نقل باری کشور زیاد و میزان عرضه بار کم است و هر نوع برنامه‌ریزی انجام شود جواب نمی‌دهد، چون یک مازاد عرضه‌ای ناوگان داریم، افزود: «تعداد ناوگان حمل و نقل باری در ۵ سال اخیر ۲۰۰ درصد افزایش داشت حال آنکه عرضه بار در این مدت رشد ۴۰ درصدی را تجربه کرد. پیمایش متوسط هر ناوگان ما در سال بین ۶۰ تا ۷۰ هزار کیلومتر است در حالی که در کشورهای اروپایی متوسط پیمایش هر کامیون ۱۸۹ هزار کیلومتر در سال و در ترکیه ۱۵۰ هزار کیلومتر در سال است.»

دغاغله با بیان اینکه کرایه‌های حمل و نقل بار در ۲ سال گذشته هیچ افزایشی نداشت ادامه داد: «کامیون‌داران در خیلی مسیرها با کرایه سال ۹۰ دارند کار می‌کنند یعنی کرایه را به سال ۹۰ برگرداندند. در واقع راننده با حداقل کرایه حمل بار را می‌پذیرد حال آنکه قبلاً در همان مسیر یک میلیون و دویست هزار تومان کرایه می‌گرفت اما امروز ۸۵۰ هزار تومان می‌گیرد.»

این مقام مسوول در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای درباره فعالیت واسطه‌های بار و تحمیل حق واسطه‌گری سنگین به رانندگان گفت: «صاحب بار جابه‌جایی کالای خود را به واسطه می‌سپارد تا برایش کامیون بگیرد، راننده عبوری نیز برای آنکه در پایانه منتظر گرفتن بار نشود بدون ورود به پایانه با واسطه کنار می‌آید و به کارخانه می‌رود، بار می‌زند، سپس بارنامه می‌گیرد و عازم مقصد می‌شود. حل این مساله نیاز به هماهنگی با کارخانه‌ها دارد که در حال انجام این کار هستیم.»

مدیرکل حمل و نقل کالا
در سازمان راهداری می‌گوید:

کامیون‌داران در بسیاری مسیرها با کرایه سال ۹۰ حمل بار می‌کنند



همکاری دو شرکت کره‌ای و ازبک برای حمل بار به ایران

دو شرکت کره ای و ازبک یک شراکت جدید در زمینه باربری هوایی به مقصد ایران ایجاد کرده اند.

به گزارش پایگاه خبری ایرکارگو ورلد، به دنبال لغو تحریم‌ها علیه ایران، پروازهای باری شرکت‌های مختلف به ایران مجدداً از سر گرفته شده است. دو شرکت کره ای کرئن ایر کارگو و ازبکستان ایرویز یک شراکت جدید در زمینه باربری هوایی ایجاد کرده اند که بر اساس آن محموله‌های مختلف در درون شبکه کرئن ایر کارگو حرکت خواهد کرد و از طریق فرودگاه ناووی و توسط شرکت ازبکستان ایر به فرودگاه امام خمینی (ره) ایران خواهد رسید.

کرئن ایر کارگو از قبل با شرکت ازبکستان ایر برای ارسال محموله‌های هوایی به فرانکفورت همکاری داشته و تا پایان ماه آوریل استفاده از خدمات هوایی این شرکت ازبک به مقصد تهران را آغاز خواهد کرد. این شرکت هفته ای دو بار به تهران پرواز دارد.

با توجه به قرارداد منعقد شده با ازبکستان ایرویز، انتظار می رود این شرکت کره ای با به دست آوردن جای پای در بازار حمل بار هوایی ایران سود خوبی کسب نماید. ماه گذشته اعلام شد که وزارت راه و شهرسازی ایران به شرکت کرئن ایرلاینز اجازه داده پروازهایی مسافری را که قادر به حمل بار نیز هستند به ایران انجام دهد. این پروازها ۴ بار در هفته و بین اینچئون و تهران انجام خواهد شد.

اعلام این خبر پس از آن صورت گرفت که مجموعه‌ای از همکاری‌های جدید بعد از لغو تحریم‌ها با ایران صورت گرفته و بازیگران صنعت حمل و نقل بین‌المللی به دنبال ورود به بازار ایران هستند.



به همت کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برگزار شد

اولین نشست «اندیشکده ترانزیت»

اولین نشست «اندیشکده ترانزیت» با حضور مسوولان و مدیران دو بخش دولتی و خصوصی در دفتر کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برگزار شد.

مسعود دانشمند، رییس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در آغاز این جلسه با تاکید بر اینکه ترانزیت از مسائل اساسی در اقتصاد مقاومتی است، خاطر نشان کرد: «در روند ترانزیت باید اصلاحاتی اتفاق بیفتد تا اطمینان خاطر در گمرک و دولت به وجود بیاید که عملیات ترانزیت را می‌توان در کشور به خوبی انجام داد.» در این جلسه، در مورد چرایی و چگونگی تشکیل کانون سراسری هم پرسش‌هایی مطرح شد که رییس و دبیر کانون با ارائه بعضی مستندات، به ابهامات پاسخ دادند. علاوه بر این، قرار بر این شد که اندیشکده به صورت ماهانه جلساتی را برگزار کند تا با بررسی تک تک مسائل ترانزیت، راهکارهای عملیاتی آنها را نیز ارائه دهد.

در ادامه، غلامحسین امیری، دبیرکل کانون توضیح داد: «هدف از برگزاری نشست اندیشکده ترانزیت نزدیکی بخش خصوصی به دولت، تقویت حوزه ترانزیت، ایجاد حاشیه امنیت برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی اعم از هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای و افزایش بهره‌وری ناوگان ملی از طریق احصاء چالش‌هاست.»

وی افزود: «کانون با احصاء چالش‌های مقرراتی، قوانین، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها می‌خواهد در جهت رفع چالش‌های فوق و بهبود وضعیت ترانزیت در ایران راهکارهای اجرایی را پیدا کند.» امیری با بیان اینکه لغو مصوبات دولتی کاری مشکل و در برخی از موارد غیرممکن است، توضیح داد: «یکی از برنامه‌های مهم کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، پیشگیری از تصویب بخشنامه و دستورالعمل‌های دولتی است که ابلاغ آنها مشکلاتی را برای بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ایجاد می‌کند.»

دبیرکل کانون با اشاره به برگزاری همایش‌های آموزشی با موضوع ترانزیت توسط کانون یادآور شد: «کانون همچنین برای حمایت از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و رفع مشکلات حقوقی آنها، بخش حقوقی تخصصی را راه‌اندازی کرده است که مشاوره اولیه برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به صورت رایگان است.»

در این نشست، مدیران دولتی از وزارت راه و شهرسازی، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، گمرک، راه‌آهن و سازمان بنادر و دریانوردی در کنار بخش خصوصی قرار داشتند و نظرات و پیشنهادهای خود را برای استفاده بهتر از ظرفیت‌های بالقوه اندیشکده ترانزیت بیان کردند.

در این نشست، علیرضا دشتانی، مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک جمهوری اسلامی ایران، با اعلام حمایت از تاسیس اندیشکده ترانزیت، بر همکاری همه جانبه گمرک در جهت اهداف اندیشکده ترانزیت به ویژه در بخش آموزش تاکید کرد.

در ادامه، افشین امینی، مدیرکل دفتر مطالعات، تحقیقات و ظرفیت‌سازی گمرک جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه فصل مشترک گمرک با کانون سراسری در حوزه آموزشی است، گفت: «جامعه مخاطب و گستردگی صنعت حمل و نقل به قدری است که امکان گرد هم آوردن همه اقشار وجود ندارد. بنابراین بهترین راهکار استفاده از سیستم مجازی است و افق مورد نظر ما در بخش ترانزیت این است که آموزش‌های مجازی مطابق با استانداردهای بین‌المللی داشته باشیم تا همه دست اندرکاران ترانزیت از این آموزش‌ها بهره‌مند شوند.



سرمایه‌گذار بخش خصوصی از دلایل جذابیت کم سرمایه‌گذاری در ساخت مجتمع‌های خدمات رفاهی می‌گوید

موانع بین‌راه

در سال‌های اخیر، به واسطه افزایش آمار سفرهای جاده‌ای، احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی مورد توجه سرمایه‌گذاران قرار گرفته و در مسیرهای پرتردد بین شهری گاه و بیگاه شاهد راه‌اندازی مجتمع‌های رفاهی جدیدی هستیم که خدمات کم‌وبیش متنوعی را در اختیار مسافران قرار می‌دهند؛ اما جدا از آنکه ساخت‌وساز این مجتمع‌ها در بیرون از شهر و بدون امکانات شهری مشکلات خاص خودش را دارد، تداخل سازمان‌های مختلف در حوزه مجوز راه‌اندازی و نظارت بر بهره‌برداری، ورود سرمایه‌گذاران را به این پروژه‌های زودبازده با دشواری‌های فراوانی همراه کرده است.

با دکتر امین فرحبخش، مدیرعامل شرکت گردشگری کاروانسرای پارس گفت‌وگو کردیم تا از زبان او بشنویم شرکت‌های سرمایه‌گذاری که به صورت زنجیره‌ای اقدام به ساخت مجتمع‌های رفاهی بین‌راهی می‌کنند، چه موانعی را در مسیر فعالیت خود پشت سر می‌گذارند.

دولت یکسری معافیت‌ها و تسهیلاتی برای آن قائل شده است و مثلاً به ما معافیت مالیاتی و امکان برداشت وام از صندوق توسعه ملی می‌دهد؛ در صورتی که در سازمان راهداری، خبری از چنین تسهیلاتی نیست.

به هر حال، گرفتن دو موافقت اصولی برای یک پروژه و داشتن دو متولی، مشکلات بسیاری ایجاد کرده است. از نظر من، این یک خلأ قانونی است. در حال حاضر، یک مقررات داخلی توسط خودشان ایجاد شده که براساس آن در هر مجتمع بین‌راهی، آن قسمتی که پمپ‌بنزین است مربوط به سازمان راهداری می‌شود و آن قسمت که رستوران و فروشگاه است باید تحت نظر سازمان

استانداردهایی از طرف آنها تعریف می‌شود که همدیگر را نقض هم می‌کند؛ به عبارت دیگر، ما برای اخذ موافقت اصولی از سازمان راهداری باید یکسری طرح و نقشه را با ضوابط خاصی ارائه بدهیم که این ضوابط ممکن است با ضوابط سازمان میراث فرهنگی همخوانی نداشته باشد...

ترابران: سازمان میراث فرهنگی و گردشگری از چه زاویه‌ای در این کار دخالت دارد؟ رفت و آمد جاده‌ای تحت نظارت سازمان راهداری است و ...

■ اتفاقاً ما بیشتر مایل هستیم این سرمایه‌گذاری در حیطه گردشگری محسوب شود؛ چرا که

ترابران: بحث را از مشکلات سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت مجتمع‌های رفاهی بین‌راهی شروع کنیم.

■ با توجه به این که الان چهار و پنج سال است ما در شرکت کاروانسرای پارس، در زمینه مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی مشغول به فعالیت هستیم، می‌توانم بگویم اولین مساله، نبود متولی واحد در این زمینه است. ما از یک طرف باید برای ساخت این مجتمع‌ها از سازمان راهداری مجوز بگیریم و از طرف دیگر از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری که هر کدام هم خودشان را در این زمینه صاحب حق می‌دانند و بعضاً



میراث فرهنگی و گردشگری باشد؛ یعنی همین الان که ما مجتمعی در یزد در حال ساخت داریم، وقتی از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری برای بررسی پیشرفت کار می‌آیند، به ما می‌گویند قسمت پمپ بنزین و هزینه‌های صرف شده برای آن ربطی به ما ندارد و فقط رستوران به ما مربوط می‌شود، در صورتی که مجتمع بدون جایگاه سوخت و پارکینگ اصلاً معنا ندارد. ما باید بتوانیم در آن فضا هم به مسافر خدمات بدهیم و هم به خودرو. همانطور که گفتم، هر کدام از این دو متولی، یک بخش از معادله را حذف کرده‌اند. آیا به این ترتیب می‌توان از عهده حل آن برآمد؟!

ترابران: آیا سرمایه‌گذار در انتخاب مکان اختیاراتی دارد؟

■ یکسری مکان‌ها را خود سازمان راهداری یا سازمان میراث فرهنگی استان‌ها انتخاب می‌کنند که همانطور که گفتم در این انتخاب‌ها دو رویکرد متفاوت دارند. این مکان‌یابی‌ها یک بار در ایران انجام شده، منتها از دیدگاه مدیریت دولت‌محور؛ یعنی نظر سرمایه‌گذار در این مکان‌یابی‌ها لحاظ نشده است. می‌گویند در فلان محل موافقت اصولی می‌دهیم که مجتمع بین‌راهی بسازید، اما آیا بررسی شده که مثلاً اداره آب منطقه هم می‌تواند به ما در آن مکان آب برساند یا نه؟! اتفاق افتاده که ما بعد از گرفتن موافقت اصولی، برای

ساخت پمپ بنزین به شرکت پخش و پالایش مراجعه کرده‌ایم، اما آنها گفته‌اند در این مکان نیازی به جایگاه سوخت وجود ندارد. مجتمع بدون جایگاه سوخت یعنی چه؟ یعنی هیچ. من یکی دو بار برای یکی از پروژه‌های یزد خدمت مدیر کل حمل‌ونقل استان رسیدم. گفتند شما بیایید و چند تا پروژه دیگر هم در یزد بردارید، چون ما ۳۰ نقطه را مکان‌یابی کرده‌ایم؛ گفتم اول بگویند کدام یک را با پخش و پالایش هماهنگ کردید و در کدام یک سازمان آب حاضر است به ما آب بدهد. گاهی برای خود مجتمع نمی‌توانیم آب بگیریم، ولی می‌دانیم که یک چاه آبی است که می‌توانیم تانکرها را از طریق آن از آب مصرفی

■ ما از یک طرف باید برای ساخت مجتمع‌های بین‌راهی از سازمان راهداری مجوز بگیریم و از طرف دیگر، از سازمان میراث فرهنگی و گردشگری که هر کدام نیز خودشان را در این زمینه صاحب حق می‌دانند و بعضا استانداردهایی از طرف آنها تعریف می‌شود که همدیگر را نقض هم می‌کند

■ می‌گویند در فلان محل موافقت اصولی می‌دهیم که مجتمع بین‌راهی بسازید، اما آیا بررسی شده که مثلا اداره آب منطقه هم می‌تواند به ما در آن مکان آب برساند یا نه؟! اتفاق افتاده که ما بعد از گرفتن موافقت اصولی، برای ساخت پمپ بنزین به شرکت پخش و پالایش مراجعه کرده‌ایم، اما آنها گفته‌اند در این مکان نیازی به جایگاه سوخت وجود ندارد. مجتمع بدون جایگاه سوخت یعنی چه؟!

پرکنیم، اما اداره راه و سازمان راهداری لوکیشن خود را از نظر استراتژیک برای خروج از جاده مناسب نمی‌داند...

فراموش نکنید که جذب سرمایه‌گذار منوط به فراهم بودن زیرساخت‌ها و شرایط است. خیلی از مدیران دولتی اعلام می‌کنند که ما این مکان‌ها را داریم، منتها اکثرا بدون مطالعه است. سازمان میراث فرهنگی هم از دید خودش بررسی می‌کند.

گاهی یک لوکیشن به شما معرفی می‌کنند که تردد جاده در آن شاید نزدیک به صفر باشد. به عبارت دیگر، جنبه حمل‌ونقلی را در نظر نمی‌گیرند. فقط یک جاذبه تاریخی را به شما معرفی می‌کنند و می‌گویند در این لوکیشن می‌توانید مجتمع احداث کنید، در حالی که تردد جاده‌ای اولین اولویت ماست، ضمن اینکه ضوابط و شرایط آن استان است و مجتمع‌های رقیب نیز باید بررسی شود.

ترابران: آیا هزینه‌ای هم بابت تملک زمین‌ها از سرمایه‌گذار اخذ می‌شود؟

■ خیر؛ به صورت رایگان است. در واقع این زمین‌ها در جاده و بیابان، هیچ ارزشی ندارند و همان ساخت‌وساز و امکاناتی که به آنجا می‌بریم، به آن زمین ارزش خواهند داد. بنابراین دولت، زمین‌ها را به رایگان می‌دهد، منتها به این شرط که تاسیسات گردشگری در آنجا برپا باشد، یعنی من نمی‌توانم بعدها این ساخت‌وساز را جمع کنم و به مرغداری یا استادیوم فوتبال تغییر کاربری دهم.

البته تا قبل از سال ۸۹ این املاک و اراضی به ما واگذار و از اراضی ملی جدا می‌شد. به عبارت دیگر، سند می‌خورد و عرصه و اعیانی که می‌ساختیم، به نام ما می‌شد، اما بعد از سال ۸۹ به علت اینکه دیدند از طریق این کار زمین‌خواری انجام می‌شود، گفتند این عرصه از اراضی ملی خارج نخواهد شد، ولی مادامی که طرح شما پابرجا است عرصه در اختیار قرار می‌گیرد و بابت اعیانی هم که ایجاد می‌کنید سند می‌گیرید.

ترابران: مجتمع‌ها چگونه رتبه‌بندی می‌شوند؟

■ سازمان راهداری، استانداردی برای مجتمع‌ها دارد که به صورت مجتمع درجه یک، درجه دو و درجه سه است. مجتمع‌های درجه یک یا ممتاز باید مساحتی بالای ۶/۵ هکتار داشته باشند که فضاهایی مثل محل فرود هلی‌کوپتر، ایستگاه

پلیس هوایی و ایستگاه اورژانس هم در آنها پیش‌بینی شده باشد.

البته فکر نمی‌کنم مجتمع درجه یکی در کشور داشته باشیم که در این حد سرمایه‌گذاری کرده باشد. مجتمع‌های درجه دو و درجه سه آن مجتمع‌هایی است که الان ما داریم و شما هم می‌بینید. درجه سه کمترین درجه مجتمع است، منتها امکانات کمی هم ندارد.

ترابران: چرا سرمایه‌گذاران به سمت مجتمع‌های درجه یک و دو نمی‌روند؟

■ ببینید! ما در اصل می‌خواهیم در یک بیابان سرمایه‌گذاری کنیم و خب این کار سختی‌های خاص خودش را دارد. اگر بخواهیم در تهران پروژه‌ای را اجرا کنیم، تنها با شهرداری سروکار خواهیم داشت، ولی اگر بخواهیم یک مجتمع بین‌راهی بسازیم به مجوز سازمان راهداری، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، شهرداری، بخش‌داری و شرکت پخش و پالایش، سازمان‌های آب و برق و ... نیاز داریم که بعضا مطالباتشان همدیگر را نقض می‌کنند. این عدم هماهنگی، علاوه بر مشکلات ساخت‌وساز در بیابان و تامین نیروی انسانی، بسیار فرساینده است و شرایط سرمایه‌گذاری را بسیار پریسک می‌کند.

باید دولت تسهیلاتی اختصاص دهد که باعث شود سرمایه‌گذاران برای ورود به این حوزه ترغیب شوند. اگرچه این تسهیلات را در کاغذ و قانون داریم، ولی در عمل هیچ نمودی ندارد؛ یعنی مثلا ما الان باید بتوانیم برای ۷۰ درصد سرمایه مجتمع‌ها تسهیلات بگیریم، ولی عملا نمی‌توانیم.

البته در یک دوره‌ای دولت تسهیلات خیلی خوبی داد، ولی خیلی‌ها این پول‌ها را جای دیگری هزینه کردند. در واقع شاید ۱۰ درصد برای مجتمع‌ها هزینه شد و مابقی آن به بازارهای دیگر مانند سکه و ارز رفت و این باعث شد که دولت دیگر منابع را تامین نکند و این سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی واقعی، مقرون به صرفه نباشد.

ترابران: حداقل سرمایه‌گذاری برای ساخت مجتمع به چه میزان است؟

■ ساخت یک مجتمع درجه سه به طور کامل بین ۱۰ تا ۱۴ میلیارد تومان هزینه می‌برد. البته بستگی به مکان و شرایط هم دارد. مثلا ممکن است ما در کرمان مجتمعی بسازیم و فقط مجوز گرفتن



■ سازمان میراث فرهنگی هم از دید خودش بررسی می‌کند و جنبه حمل‌ونقلی را در نظر نمی‌گیرد. فقط یک جاذبه تاریخی را به شما معرفی می‌کنند و می‌گویند در این لوکیشن می‌توانید مجتمع احداث کنید، در حالی که تردد جاده‌ای اولین اولویت ماست

■ در یک دوره‌ای دولت تسهیلات خیلی خوبی داد، ولی خیلی‌ها این پول‌ها را در جای دیگری مانند سکه و ارز هزینه کردند و این باعث شد دولت دیگر منابع را تامین نکند و این سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی واقعی، مقرون و به صرفه نباشد

طی پنج سال پول سرمایه‌گذاری را برگرداندند؛ حتی در بعضی از مکان‌ها (اگر شرایط مکان‌یابی و طراحی جا مناسب باشد) شاید طی دو یا سه سال هم بتوان سرمایه اولیه را برگرداند و بعضی از مجتمع‌ها شاید تا هفت و هشت سال هم نتوانند به عنوان یک جریان نقدینگی مناسب مورد توجه قرار گیرند.

ترابران: در تعریف مجتمع‌های رفاهی بین‌راهی، حداقل امکاناتی که باید در اختیار مسافران قرار بدهند کدام‌ها هستند؟

■ مجتمع تنها یک رستوران یا یک پمپ بنزین و فروشگاه نیست. مجتمع باید همزمان خدمات خودرو و مسافر ارائه دهد. باید انواع غذاها را در سه وعده صبحانه و نهار و شام سرو کند و فروشگاه‌های خرید داشته باشد، فضای بازی و تفریح بچه‌ها داشته باشد و بتوان یک و یا دو ساعت در آن وقت گذراند. باید بتواند به خودروهای سبک و سنگین سرویس بدهد.

ترابران: به نظر شما، جاده‌های ایران به چه تعداد مجتمع رفاهی بین‌راهی نیاز دارد؟

■ نیاز کشور بسیار زیاد است، آن هم با توجه به اینکه براساس استانداردهای سفر، به ازای هر دو ساعت رانندگی، باید ۱۵ دقیقه استراحت کرد. آمار تردد محورهای نیز معلوم است. وقتی به استان مازندران نگاه می‌کنیم که سالانه ۳۰ میلیون نفر گردشگر دارد یا محور مشهد یا مسیرهای دیگر همگی نشان می‌دهد که ما باید همچنان بسازیم، اما برای این موضوع، آمار سرانه موجود نیست، یا حداقل من ندیده‌ام. به هر حال مهم این است که بدانیم در هیچ محوری به اشباع نرسیده‌ایم. یک بار اعلام کردند که محور تهران - قم اشباع است، ولی باز هم هر مجتمع جدیدی که می‌سازند به شدت شلوغ می‌شود.

ترابران: چرا در مجتمع‌های رفاهی بین‌راهی خودروهای سنگین کمتر دیده می‌شود؟

■ اتفاقاً رویکرد ما در بعضی از مجتمع‌های در حال ساخت، حمل‌ونقل سنگین است. مثلاً ما برای محور ترانزیتی تهران - بندرعباس در دو نقطه کرمان و یزد در حال ساخت مجتمع بین‌راهی هستیم و هدف اصلی ما نیز ترانزیت است، چون در تمام طول سال انجام می‌شود، در حالی که سفرهای زمینی در فصول سرد سال به حداقل می‌رسد؛ بنابراین درآمد ناشی از خدمات‌رسانی به رانندگان ترانزیتی، درآمد پیوسته‌تری است.

یک فقره چاه آب چیزی حدود یک یا دو میلیارد تومان هزینه داشته باشد، ولی شاید این کار در استان سمنان یک مقدار راحت‌تر باشد و آسان‌تر بتوانیم اجازه حفر چاه را بگیریم.

ترابران: به کرمان اشاره کردید. به طور مثال، در مسیر کرمان تا بسم که تردد توریست هم در آن بسیار زیاد است، هیچ امکانات رفاهی بین‌راهی وجود ندارد.

■ همانطور که گفتم، باید شرایط مهیا شود. الان به طور مثال ما یک مجتمع بین‌راهی در مسیر تهران - مشهد و نزدیک سبزوار داریم که مجوز آن - هم از طرف سازمان میراث و هم سازمان راهداری صادر شده - منتها شرکت پخش و پالایش اجازه احداث پمپ بنزین را نمی‌دهد و می‌گوید از نظر استانداردها آنجا نباید پمپ بنزین احداث شود. به هر حال، وقتی ما هزینه می‌کنیم و دو مجوز از دو ارگان می‌گیریم، این توقع را هم داریم آن ارگانی که مجوز صادر کرده، حداقل این مسائل را در داخل استان هماهنگ کرده باشد، ولی عملاً این اتفاق نمی‌افتد و هماهنگ نیستند. این مشکلات باعث می‌شود که وقت و انرژی و سرمایه سرمایه‌گذار تلف شود.

ترابران: چه تعداد از مجوزها فعال هستند؟

■ تعداد زیادی نیست. مثلاً یک بار به من اعلام شد در محوری مانند سمنان - دامغان که حدود ۱۰۰ کیلومتر است و ما یک مجتمع در حال ساخت در آنجا داریم، حدود ۱۲ یا ۱۳ مجوز برای ساخت مجتمع صادر شده است یعنی هر ۸ کیلومتر، یک مجتمع، ولی شاید فقط دو شرکت یعنی ما یا یک شرکت دیگر، مجتمعی را در آنجا در حال ساخت داریم.

ترابران: برگشت سرمایه در ساخت مجتمع‌های رفاهی بین‌راهی چگونه است؟

■ اتفاقاً دوره بازگشت سرمایه‌گذاری مناسب است، چون با توجه به اوضاع بد اقتصادی، ما در سفرهای خارجی کاهش داشتیم و به سفرهای داخلی اضافه شده است، یعنی تردد جاده‌ای ما امسال نسبت به سال گذشته و سال گذشته نسبت به سال قبل از آن، بیشتر بود و سفرهای هوایی ما کمتر شده است.

ترابران: یعنی در چه بازه زمانی، برگشت سرمایه اتفاق می‌افتد؟

■ بستگی به این دارد که مجتمع در چه محوری باشد، ولی به طور میانگین این مجتمع‌ها می‌توانند

■ تا قبل از سال ۱۳۸۹
**اراضی مربوط به مجتمع‌های
 بین‌راهی سند می‌خورد
 و عرصه و اعیانی که
 می‌ساختیم، به نام ما می‌شد،
 اما بعد از آن به علت اینکه
 دیدند از طریق این کار
 زمین‌خواری انجام می‌شود،
 این کار را متوقف کردند،
 ولی مادامی که طرح شما
 پابرجا باشد، عرصه
 در اختیار قرار می‌گیرد
 و بابت اعیانی سند می‌دهند**

استفاده کنند. بستگی به قیمت دارد. قطعاً همه رانندگان نمی‌توانند بابت بعضی خدمات هزینه‌ای پرداخت کنند. اساساً کرایه حملی که می‌گیرند، آنقدر نیست که بخواهند یک شب هم هزینه بدهند؛ ولی ما رانندگان زیادی هم داریم که بابت هزینه یک شب اقامت به راحتی هزینه پرداخت می‌کنند، چون قیمت آن از هتل بسیار ارزان‌تر است. البته فضای اقامت زیاد نیست، شاید ما در یک مجتمع حداقل ۳۰ واحد اقامتگاه کوچک داشته باشیم، ولی همانطور که گفتم پارکینگ‌ها رایگان است.

ترابران: آیا شرکت شما تا به حال توانسته از مشوق‌هایی که برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی قائل می‌شوند، استفاده کند؟

■ سهامدار ما صندوق بازنشستگی نیروهای مسلح است و وظیفه صندوق سرمایه‌گذاری در همه حیطه‌ها اعم از نفت و گاز و ساختمان و گردشگری این است که حقوق و دستمزد بازنشسته‌های خود را تامین کند. در حال حاضر در زمینه ساخت مجتمع‌های بین‌راهی، قرار این است که ۷۰ درصد وام کم‌بهره پرداخت شود و ۳۰ درصد آورده سرمایه‌گذار باشد. این قانون وجود دارد، ولی به آن عمل نمی‌شود. به طور مثال، برای مجتمعی که ما در حال ساخت آن در یزد هستیم، تمام تلاشمان این بود که این تسهیلات را بگیریم، ولی موفق نشدیم و تا به حال همه هزینه‌ها را خودمان پرداخت کردیم. این باعث می‌شود که کسی اقدام به ساخت در این زمینه نکند و مجتمع جدیدی شروع نشود.

قبول دارم که در گذشته از این موضوع سوءاستفاده شده و بعضی‌ها پول‌هایی گرفتند و جای دیگری استفاده کردند، ولی راه‌حل این مشکل قطع حمایت‌ها نیست، باید ساختار نظارتی قوی‌تر شود تا این اتفاق نیفتد.

ترابران: معافیت مالیاتی چطور؟

■ در زمینه بهره‌برداری به ما معافیت مالیاتی می‌دهند که آن هم بی‌دردسر نیست، چون خود دارایی هم چندان در این رابطه توجیه نیست.

ترابران: شما فقط مجتمع‌ها را می‌سازید یا با غرفه‌های خدمات‌رسانی هم قرارداد اجاره می‌بندید؟

■ گاهی مجتمع را می‌سازیم و بعد می‌فروشیم و سراغ کار دیگری می‌رویم و گاهی هم وارد فاز

بهره‌برداری می‌شویم. به هر حال ما سرمایه‌گذار هستیم و به دنبال این هستیم که این پول کار کند و سودآور باشد تا حقوق بازنشسته‌های نیروهای مسلح تامین شود.

ترابران: تاکنون چه پروژه‌هایی در شرکت کارونسرای پارس اجرا شده است؟

■ در حال حاضر، دو مجتمع بین‌راهی در محور تهران - مشهد داریم که یکی حدفاصل سمنان - دامغان و دیگری نزدیک سبزوار است. یکی در مسیر رفت و یکی در محور برگشت. مجتمعی که در مسیر سمنان است در شش ماه اول امسال، فاز یک آن تمام شده و افتتاح و بهره‌برداری می‌شود، اما در مورد مجتمعی که در مسیر سبزوار است، درگیر کشمکش‌های دولتی برای مجوزها و در میانه ساخت هستیم. در محور ترانزیتی یزد هم مجتمعی در حال ساخت داریم که فاز یک آن هم در شش ماه اول امسال بهره‌برداری می‌شود. در محور تهران - بندرعباس و نزدیک کرمان هم ساخت یک مجتمع بر عهده ما بوده است.

ترابران: این پروژه‌ها از چه زمانی شروع شده‌اند؟

■ فقط به یک مورد اشاره می‌کنم تا موضوع برایتان روشن شود. برای مجتمع سبزوار، از زمانی که به ما اجازه دادند کلنگ بزنیم، ۱۸ ماه زمان برد تا طرح و نقشه تصویب شده و تایید ارگان‌های مختلف را بگیریم. به عبارت دیگر، ما طی ۱۸ ماه مجوزها را نه به طور کامل، بلکه در حدی گرفتیم که بتوانیم تنها کار را شروع کنیم!

ترابران: ساخت مجتمع‌های رفاهی به طور معمول، چند سال طول می‌کشد؟

■ ما معمولاً مجتمع‌ها را در سه فاز تقسیم‌بندی می‌کنیم؛ فاز اول شامل احداث جایگاه سوخت و سرویس‌هاست، فاز دو رستوران‌ها و فاز سه فضای اقامت یا هتل‌هایی است که در آن احداث می‌شود. هر کدام از این فازها به طور مجزا دو سال طول می‌کشد. این مقدار از ساخت نسبت به ساخت‌وساز درون‌شهری متفاوت است و ما نمی‌توانیم به آن سرعت کار کنیم، چون همه امکانات برای ما در ساختار برون‌شهری فراهم نیست، اگر بخواهیم همین مجتمع‌ها را در شهر بسازیم شاید نصف این یعنی طی یک‌سال تمام شود، اما کار کردن در بیرون شهر، سختی‌های خاص خودش را دارد.

البته در آنجا رویکردها فرق می‌کند و مثلاً ما فضای اقامت هم در مجتمع‌ها پیش‌بینی می‌کنیم، چون رانندگان از بندرعباس می‌آیند و همه در پلیس‌راه‌ها با شرایط سختی می‌خوابند. بسیاری از رانندگان خارجی هستند که از بندرعباس بار را به ترکیه و از آنجا به اروپا می‌برند. در این حالت، شرایط پرداخت هزینه و ارائه خدمات باید متفاوت باشد. ما همین الان مجتمعی داریم که ۸۰ درصد از ظرفیت آن صرف خدمات‌رسانی به حمل‌ونقل سنگین می‌شود. البته این مجتمع‌ها باید طراحی متفاوتی هم داشته باشند و مثلاً پارکینگ و حتی رستوران‌های جداگانه‌ای برای آنها تدارک دیده شود...

ترابران: قیمت ارزان خدمات مجتمع‌های بین‌راهی برای رانندگان وسائط‌نقلیه سنگین، اهمیت بسیاری دارد...

■ پارکینگ در مجتمع‌ها رایگان است. بعضی از سواری‌ها صرفاً می‌خواهند در پارکینگ مجتمع در ماشین‌های خودشان بخوابند و فقط از رستوران و برخی خدمات استفاده کنند. بعضی‌ها هم ممکن است از فضاهای دیگر مانند حمام یا اتاق خواب


موسسه خدمات گمرک نوری
 حق عملکرد رسد گمرک ایران با مرکزیت سرخس
Nouri Customer Services Institute
 The Official Contractor
 Of Iran Customs
 Administration In Sarakhs

دارای مجوز رسمی از گمرک ایران
 پذیرش نمایندگی حمل و نقل بین المللی

ترخیص گندم و جو روی واگن و اخذ مجوز از
 کشور های مسیر برگشت کانتینر خالی از
 کشور های CIS

- مشاور امور گمرکی - ترانزیت - صادرات
- کلیه استعلام های حمل بنزیرت رایگان
- ترخیص نی پذیرد
- استعلام گرانده حمل سولتر از ترکمنستان
- استعلام گرانده حمل و اتراح گردشیایی
- از ازبکستان
- تخلیه و اترن کشی از ترکمنستان به
- و اتن روسی
- تخلیه و اترن ترکیه به و اتن روسی در
- سرخس ترکمنستان
- تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
- ترکمنستان و برگشت کانتینر خالی از
- کشور های آسیای میانه
- ارائه خدمات خدمات ریلی در کشور های
- آسیای میانه

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
 ترکمنستان
 تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به کامیون
 خارجی در سرخس



دفتر مرکزی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی شرقی
 روبروی هتل ابریشم.
 تلفن: ۵۱۲۴۵۲۴۴۷ - فکس: ۵۱۲۴۵۲۴۵۸۰
 شماره: ۰۹۱۵۱۱۲۷۰۶۱ - ۰۹۱۵۱۱۲۶۰۴۵
 Email: csnoori@gmail.com
 Email: csnoori_a@yahoo.com

با تصویب مجلس انجام شد؛

تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل با سرمایه اولیه ۲۰۰ هزار میلیارد ریال

نمایندگان مجلس با الحاق ماده‌ای به لایحه دائمی شدن احکام بودجه مقرر کردند تا به منظور ایجاد سازوکارهای تأمین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها، صندوق توسعه حمل و نقل با سرمایه اولیه ۲۰۰ هزار میلیارد ریال تشکیل شود.

دکتر عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی به‌عنوان نماینده دولت با حضور در جلسه علنی ۱۳ اردیبهشت مجلس شورای اسلامی در موافقت با تصویب ماده هفت الحاقی لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور سخنرانی و اظهار کرد: «تصویب این ماده الحاقی، هیچ عوارض و بودجه‌ای به دولت تحمیل نمی‌کند و موضوع جدیدی نیست».

وزیر راه و شهرسازی همچنین تأسیس این صندوق را برای عملی کردن اقتصاد مقاومتی و افزایش بهره‌وری از تمام دارایی‌های در اختیار این وزارتخانه دانست.

این صندوق با سرمایه اولیه ده‌هزار میلیارد ریال از منابع عمومی دولت و یکصد و نود هزار میلیارد ریال از دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و وابسته به آن قرار دارد و با استفاده از منابع پیش‌بینی شده در این ماده و نیروی انسانی موجود وزارت راه و شهرسازی و با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی تشکیل و طبق اساسنامه خود و در چهارچوب مصوبات هیات امناء خود که متشکل از وزاری راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی و رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور است، با محوریت موارد ذیل فعالیت می‌کند:

۱- شرایط و مقررات فعالیت، منابع، مصارف، انحلال، ارکان صندوق، وظایف و اختیارات هیات امناء و هیأت عامل، به موجب اساسنامه آن صندوق است که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و هماهنگی وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، حداکثر ظرف مدت سه‌ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

۲- در صورت انحلال صندوق، کلیه اموال و دارایی‌های آن پس از کسر تعهدات و بدهی‌ها، به دولت تعلق دارد.

۳- فعالیت‌های صندوق از هرگونه مالیات و عوارض معاف است.

۴- منابع صندوق نیز عبارتند از:

الف- سرمایه اولیه دولت از طریق سازوکار بودجه‌های سنواتی تأمین می‌شود.

ب- تمام یا بخشی از عوارض خودرو، جاده، سوخت که در قوانین درج گردیده است براساس اساسنامه مصوبه هیات دولت.

پ- درآمدهای حاصل از طرح‌های دولتی که بهره‌برداری و نگهداری آن به بخش غیردولتی واگذار می‌شود.

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

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

۵- انجام کلیه عملیات پولی صندوق صرفاً از طریق بانک‌های دولتی و غیردولتی طرف قرارداد عاملیت با صندوق، صورت می‌گیرد. صندوق موظف است منابع مالی خود را صرفاً در بانک‌های طرف قرارداد، سپرده‌گذاری نماید و اعطای تسهیلات و ارائه تضامین به متقاضیان متناسب با سپرده‌گذاری صندوق نزد بانک‌های عامل صورت می‌پذیرد.



مجتمع خدماتی رفاهی

PARSEIAN SERVICE AREA



3000 m

۳۰۰۰ متر

می گویند ناهماهنگی بین سازمان های مرتبط با فعالیت
مجتمع های بین راهی کاهش می یابد

درباره یک سرمایه گذاری بین راهی

بهاره بوذری

در داخل رستوران‌ها به مسافران ارائه گردد. این طرح را برای چند محور اصلی و پرتردد در سطح کشور در دستور کار داریم. سرمایه‌گذار آن هم مشخص و مذاکرات ما نهایی و تفاهم‌نامه‌ای هم منعقد شده است.

یک بحث دیگر هم بحث نظارت حضوری و فیزیکی ما است که سازمان برای نظارت بر امر بهره‌برداری از مجتمع خدماتی، رفاهی به ویژه سرویس‌های بهداشتی این مجموعه‌ها، پیشنهادی را در اواخر سال ۹۴ به ستاد خدمات سفر که محوریت آن با سازمان میراث فرهنگی است ارائه کرد. خوشبختانه در آن ستاد به تصویب رسیده و مقرر شده که کمیته‌هایی در استان‌ها به ریاست معاون عمرانی استاندار برای نظارت بر این امر تشکیل شود.

اعضای این کمیته شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی آن استان و ستاد اقامه نماز برای بحث نمازخانه‌ها و معاونت بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی استان و اداره کل حمل و نقل استان و میراث فرهنگی استان است. نمایندگان همه این دستگاه‌های ذی‌مدخل، از این مجموعه‌ها بازدید می‌کنند و در راستای مصوبات ستاد مرکزی هماهنگی خدمات سفر، مهلتی برای رفع ایراد داده می‌شود (مثلا ظرف ده یا بیست روز و حتی یک ماه بسته به نوع ایرادی که در آنجا وجود دارد) و اگر این ایرادات رفع نشده باشد از تمام اختیارات قانونی این دستگاه‌ها برای تعطیلی آن مجموعه خدماتی استفاده می‌شود. این سطح از نظارت تدبیر خوبی بود و از اسفندماه سال گذشته که این طرح به تصویب رسید، انصافاً در بعضی از موارد هم خوب جواب داد.

ترابران: تاکنون چه تعداد شرکت سرمایه‌گذاری وارد ساخت مجتمع‌های رفاهی شده‌اند؟

ما در کشور، شرکت‌های سرمایه‌گذاری که به صورت زنجیره‌ای، رویکرد ساخت مجتمع‌های رفاهی داشته باشند، کم داریم؛ ولی به صورت منفرد زیاد هستند و طی چند سال اخیر هم رشد قابل توجهی داشته‌اند. ۶۱ مجتمع در سال ۹۴ به بهره‌برداری رسیده است و ۵۴۳ مجتمع هم از قبل داشتیم. بنابراین در مجموع، ۶۰۴ مجتمع خدماتی و رفاهی در حال بهره‌برداری است و ۳۶۳ مجتمع نیز در حال ساخت داریم؛ یعنی نزدیک به ۱۰۰۰ مجتمع طی یک و دو سال آینده آماده

گفت‌وگو با یکی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی درباره کم‌وکیف مشارکت در ساخت مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی، ما را بر آن داشت تا برای پیگیری بیشتر مسائل مرتبط با این موضوع، به سراغ مهندس بابک طالبی، مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری و نظارت بر بهره‌برداری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور برویم.

آن طور که از سخنان مهندس طالبی برمی‌آید سازمان راهداری از سال گذشته، اقدامات بسیار خوبی برای برطرف کردن موانع سرمایه‌گذاری و کاهش سازمان‌های ذی‌مدخل در این زمینه انجام داده است. او ضمن تایید بعضی از کاستی‌ها در این زمینه، از حمایت‌های جدی‌تر از سرمایه‌گذاران به خصوص در راه‌های فرعی کشور خبر داد و افزایش کیفیت خدمات‌رسانی در مجتمع‌های بین‌راهی را از اولویت‌های مهم سازمان راهداری در سال ۹۵ اعلام کرد. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

ترابران: سازمان راهداری تاکنون چه اقداماتی را در خصوص ساخت مجتمع‌های بین‌راهی در دستور کار داشته است؟

اگر بخواهیم از نظر کمی و پراکنش، مجتمع‌های رفاهی را در سطح کشور مورد ملاحظه قرار دهیم، باید بگوییم تقریباً راه‌های اصلی و بزرگ‌راهی و آزادراهی مانسبت به راه‌های فرعی وضعیت بسیار بهتری دارد. هر چند حتی در شبکه آزادراهی نیز لکه‌هایی داریم که از یک یا دو مجتمع بی‌بهره هستند و سرمایه‌گذاری پیدا نشده که نسبت به ساخت مجتمع اقدام کند، با این حال، در راه‌های فرعی مشکلات بیشتری داریم. به عبارت دیگر، در راه‌های فرعی به ازای هر ۹۰۰ کیلومتر، یک مجتمع داریم و فراوانی راه‌های فرعی هم قابل توجه و زیاد است.

ما نزدیک به بیش از ۴۰ هزار راه فرعی در کشور داریم و هر چند سهم آنها از میزان تردد بسیار کم است، ولی معتقدیم حتی اگر در شبانه‌روز ۵۰ خودرو هم بخواهد از این محور عبور کند، ما باید حداقل‌ها را فراهم کنیم، یعنی دست‌کم در هر ۵۰ کیلومتر یک چراغ در این جاده‌ها روشن باشد که بتواند سرویس‌های اولیه را به کاربران جاده‌ها و مسافران ارائه دهد.

این باعث شده است که ما سیاست‌های خود را به سمت حمایت از محورهایی سوق دهیم که در آنها انگیزه برای ورود سرمایه‌گذار، یا نیست یا اگر هم باشد به نسبت محورهای دیگر کمتر است. بد نیست بدانید ما در نظر داریم علاوه بر کمک‌های بلاعوض فعلی، برای محورهایی که جذابیت کمتری برای

سرمایه‌گذاری دارند، تسهیلات مالی بیشتری قائل شویم؛ مثلاً احداث سرویس‌های بهداشتی و نمازخانه در این مجموعه‌ها نیز در دستورکار جدی ما در سال ۹۵ است. در حال حاضر ما تقریباً برای عمده راه‌های کشور - غیر از آزادراه‌ها - پول رمپ می‌دهیم؛ یعنی بابت احداث رمپ‌ها یک مبلغ بلاعوضی بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ میلیون تومان به هر مجتمع کمک می‌کنیم و حدود ۶۰ و ۷۰ میلیون تومان نیز برای هزینه تابلوهای اطلاع‌رسانی و معرفی آن مجتمع می‌پردازیم. در واقع نزدیک به ۴۰۰ میلیون کمک بلاعوض می‌کنیم.

بعد از اینکه از منظر فراوانی و توسعه کمی به یک حد قابل قبولی رسیدیم، آن وقت می‌توانیم دغدغه کیفیت ارائه خدمات را در این مجتمع‌ها را داشته باشیم. برای این موضوع ما به دو یا سه استراتژی نیاز داریم؛ یکی بحث یکپارچه‌سازی و استاندارد کردن خدمات است، یعنی مستقل از خود سازه، خدماتی که قرار است در داخل این مجتمع‌ها ارائه شود (به‌طور مشخص رستوران‌ها) باید در قالب یک نظام استاندارد باشد که تجربه آن سال‌هاست در دنیا وجود دارد.

خدمات رستوران‌های زنجیره‌ای در هر جای کشور از نظر کیفیت و حتی قیمت باید تا حد زیادی یکسان باشد تا خاطر سرویس‌گیرنده و مسافر را آسوده کند.

این سیستم به Franchise معروف است که در دنیا هم وجود دارد و ما هم امسال امیدوار هستیم حداقل رستوران‌های ۱۱۰ مجتمع ما مجهز به سیستم Franchise شود و خدمات یکسانی

■ تقریبا راه‌های اصلی و بزرگراهی و آزادراهی ما نسبت به راه‌های فرعی وضعیت بسیار بهتری از نظر برخورداری از مجتمع‌های خدمات رفاهی دارند. هر چند حتی در شبکه آزادراهی نیز لکه‌هایی داریم که سرمایه‌گذاری پیدا نشده تا نسبت به ساخت مجتمع در آنها اقدام کند، با این حال در راه‌های فرعی مشکلات بیشتری وجود دارد

درجه یک داریم؟

■ بله؛ مجتمع‌های غزال و آفتاب درخشان صحرا، درجه یک هستند. در محور تهران به سمت قزوین و زنجان هم زیاد هستند، ولی این تعداد ما را راضی نمی‌کند. همانطور که گفتیم ما مجتمع‌هایی داریم که درجه چهار است، اما کیفیت خدمات آنها به مراتب از درجه یک بالاتر است؛ بر همین حساب نباید چندان روی مساحت تکیه کرد. باید اصل بر کیفیت باشد.

متاسفانه در برگزاری دوره‌های آموزشی برای بهره‌برداری از مجتمع‌های خدماتی و رفاهی به شدت ضعف داریم، مجموعه‌های بسیار شیک می‌سازیم، ولی الفبای سرویس‌دهی را بلد نیستیم. به طور مشخص می‌توان کشور ترکیه را مثال زد که اگر شما حتی به یک محور فرعی هم بروید، رستوران‌های آنها آداب پذیرایی از مسافر را به مراتب بهتر از ما می‌دانند و سرویس‌دهی بهتری دارند. الان داریم به سمت خدمات بهتر پیش می‌رویم، ولی خیلی فاصله داریم. اکنون می‌خواهیم در بحث آموزش این روند را تسریع بخشیم. به همین منظور، قرار است کارگاه‌های آموزشی را به ویژه در بحث سرویس رستوران‌ها (با همکاری انجمن‌های صنفی) در سطح کشور عملیاتی کنیم.

یکی از بحث‌های مهم ما تیرپارک‌ها هستند. الان باید مشخصات تمام تیرپارک‌های ما در شبکه ترانزیت کشور در سایت‌های بین‌المللی از جمله سایت IRO وجود داشته باشد تا راننده‌ای که می‌خواهد از سایر کشورها به ایران بیاید، بداند در کدام مجتمع‌ها چه سرویس‌هایی ارائه می‌شود و بتواند برنامه‌ریزی سفر خودش را به طور دقیق انجام دهد. این هم یک کار مشترک است که ما در دفتر ترانزیت انجام می‌دهیم و وضعیت مجتمع‌های خدماتی و رفاهی دو منظوره خود را در مسیرهای ترانزیتی ساماندهی می‌کنیم.

امیدوار هستم امسال در صورت تأمین اعتبارات و کمک‌هایی فراتر از آن کمک‌هایی مربوط به احداث رمپ و تابلوهای راهنما، در قالب ساخت بعضی از ابنیه خدماتی در داخل مجتمع‌های خدماتی و رفاهی، در محورهای فاقد جذابیت برای سرمایه‌گذار ایجاد فرصت کنیم.

ترابران: مسیرهای کم تقاضا کدام هستند؟

■ به طور مشخص در استان سیستان و بلوچستان بعضی از محورهای ما خالی از این مراکز است و

حتی عناصر منفردی وجود ندارد که نیازهای اولیه را تامین کند. در این مسیرها طبیعتا حمایت‌های ما بیشتر خواهد بود. امیدوار هستم امسال این خبر خوش را به همه سرمایه‌گذاران بدهیم که در این مکان‌ها، سرویس بهداشتی و نمازخانه‌ها هم که فعلا بخش درآمدزایی برای سرمایه‌گذار نیست توسط سازمان احداث شود و صاحب آن مجتمع صرفا نگهداری اینها را بر عهده بگیرد که کمک بسیار بزرگی است.

ترابران: سازمان راهداری برای انتخاب محل احداث مجتمع‌ها چه ملاک‌هایی دارد؟

■ مجتمع‌های خدماتی و رفاهی حتی قبل از اینکه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی وارد این حیطه شوند، توسط خود سازمان ساخته می‌شد و مهمترین انگیزه در احداث این مجتمع‌ها نیز ارتقا ایمنی بود؛ یعنی مکانی برای تکمیل خدمات در کنار جاده‌ها برای اینکه ما دسترسی‌های متعدد به جاده نداشته باشیم؛ مثلا یکی پنچرگیری بزند، یکی آپاراتی، تعویض روغنی، رستوران و پمپ‌بنزین ... بلکه همه اینها با یک ورودی و خروجی استاندارد دور هم جمع شوند. طبیعتا یکی از مهمترین بحث‌ها در این خصوص، موقعیت مکانی و ایمنی آن نقطه بود. در حال حاضر هم هدف ما در وهله اول، ایمنی آن نقطه است تا خدای ناکرده نقطه حادثه‌خیز برای این موضوع ایجاد نکنیم.

برای تحقق این مهم کمیته‌های مکان‌یابی در هر استانی متشکل از همکاران اداره کل حمل و نقل در پایانه‌های استان و اداره کل راه و شهرسازی استان تشکیل شده است که به همراه کمیته‌ای به نام کمیته مکان‌یابی به آن نقطه که مدنظر سرمایه‌گذار است می‌روند و بازدید می‌کنند. شاخص‌های متعددی هم برای این کار وجود دارد؛ فرضا باید از تقاطع به میزان معینی فاصله داشته باشد، سر قوس نباشد، اختلاف ارتفاع با جاده نداشته باشد و ...

حساسیت زیادی وجود ندارد که در نزدیکی آن، مجتمع دیگری وجود داشته باشد یا نه. خط قرمز ما اینها نیستند. صرفا دسترسی ایمن مهم است که اگر دو مجتمع نزدیک هم باشند رمپ‌های آنها با هم تداخل نداشته باشد. اگر ما در محوری ۵ تا ۱۰ مجتمع خدماتی و رفاهی هم داشته باشیم، چنانچه کسی مراجعه کند و درخواست موافقت اصولی برای مجتمع بدهد، اگر از منظر مکان‌یابی

سرویس‌دهی به کاربران جاده خواهیم داشت. در سال ۹۴، ۱۳۲ موافقت اصولی جدید صادر کردیم یعنی ۱۳۲ نفر جدید مراجعه و مراحل را طی کردند و از ما موافقت اصولی گرفتند. در کل، ۵۳۹ مجتمع از سازمان مجوز و موافقت اصولی گرفته‌اند و در حال تکمیل فرآیند اعلام‌ها هستند تا شروع به ساخت کنند.

ترابران: این مجتمع‌ها بسته به نوع و سطح خدماتشان رتبه‌های مختلفی دارند؟

■ بله؛ مجتمع‌های بین‌راهی در زمان اعطای مجوز و در زمان ساخت یک رتبه‌بندی دارند که سال‌هاست از درجه یک تا درجه چهار اعمال می‌شود. بسته به مساحت و عناصری که در داخل آن مجتمع وجود دارد از درجه یک تا درجه چهار رتبه‌بندی می‌شوند، ولی برای ما مهم رتبه‌بندی در زمان بهره‌برداری است چه بسا مجتمعی با مساحت کوچکتر خدمات به مراتب بهتری از مجتمعی با وسعت بسیار بالا ولی خدمات‌دهی ضعیف بدهد.

ترابران: آیا در ایران مجتمع‌های خدمات رفاهی



■ ما در نظر داریم علاوه بر کمک‌های بلاعوض فعلی، برای محورهایی که جذابیت کمتری برای سرمایه‌گذاری دارند، تسهیلات مالی بیشتری قائل شویم؛ مثلاً احداث سرویس‌های بهداشتی و نمازخانه‌های این مجموعه‌ها نیز در دستور کار جدی ما در سال ۹۵ است

در ضمن، مهندس کشاورزبان تفاهم‌نامه‌ای را با استانداران هر استان امضا کرده است تا استعلام‌ها یکی شود؛ یعنی تمام دستگاه‌ها مثلاً محیط‌زیست، امور اراضی، سازمان میراث فرهنگی، مخابرات و ... هر کدام موارد مدنظرشان را به سازمان ارائه دهند تا در قالب یک فرم مشخص که در حال طراحی است، یکی شود. می‌پذیریم که خیلی فرآیند طولانی و خسته‌کننده‌ای است، ولی با این گام‌ها در حال کوتاه‌تر کردن مسیر هستیم. این توافقات در سال ۹۴ اتفاق افتاده است؛ هم موضوع استانداران و هم تفاهم با سازمان گردشگری و میراث فرهنگی و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و سازمان امور اراضی در وزارت جهاد کشاورزی. ترابران: سرمایه‌گذاران اعتراض داشتند که ما باید از دو سازمان موافقت اصولی بگیریم یکی سازمان راهداری و دیگری سازمان میراث فرهنگی و اینکه هر کدام استانداردهایی دارند که موافقی در تقابل با همدیگر است. ■ ببینید! قانون اجازه واگذاری امتیاز سرفعلی

که آب پایدار و دائمی از طریق حفر چاه داشته باشد. مذاکرات و مکاتباتی با وزارت نیرو (معاونت منابع آب) داشتیم و پذیرفتند که حتی اگر متقاضی با تامین آب توسط تانکر هم توانست آب را به صورت پایدار در آن محل فراهم کند موافقت وزارت نیرو تامین شود.

در راستای تحقق این موضوع سازمان آب انعطاف نشان داده و بخشنامه سازمان هم اصلاح شده است. الان برای احداث مجتمع طبیعتا به استعلام وزارت نیرو نیاز داریم، ولی اگر اجازه حفر چاه هم مثلا در مناطق محروم و کم‌آب داده نشد (که متأسفانه بسیاری از نقاط کشور ما با این وضعیت مواجه هستند) سرمایه‌گذار می‌تواند با تهیه مخازنی از طریق شرکت آب و فاضلاب یا سازمان آب استان، نسبت به تامین آب مستمر با تانکر اقدام کند.

بحث شرکت پخش فرآورده‌های نفتی هم یکی دیگر از این مسائل است. در تمام مجتمع‌ها الزاماً قرار نیست جایگاه سوخت وجود داشته باشد، ولی با شرکت پالایش و پخش توافق کرده‌ایم که حتی اگر در نزدیکی نقطه‌ای که مدنظر سرمایه‌گذار است، جایگاه سوخت قدیمی هم وجود داشت، برای اینکه این انگیزه برای سرمایه‌گذار ایجاد شود، حداقل با ایجاد یک سکو برای نفت و گاز و یک سکو برای بنزین موافقت کنند.

یک زمان شرکت نفت برای احداث جایگاه‌ها چهارچوب‌های مسافتی داشت مثلا در فاصله کمتر از ۲۵ کیلومتر یا ۵۰ کیلومتر اجازه احداث نمی‌داد، ولی آن محدودیت اکنون برداشته شده است؛ با این حال کماکان بعضی شرکت‌های پالایش و پخش در استان‌های مختلف، اعمال سلیقه و مقاومت می‌کنند که با این تفاهم، مشکل مزبور برطرف خواهد شد.

البته چند ماهی است وزارت نفت بخشنامه‌ای صادر کرده مبنی بر اینکه به هیچ‌کسی در کل کشور اجازه ساخت جایگاه نمی‌دهد و می‌گویند در حال اصلاح و بازنگری آیین‌نامه هستند. این طبیعتا موقتی است و ما نیز به همه سرمایه‌گذاران اعلام کردیم که شما سایر عناصر را بسازید و آن هم به زودی اتفاق خواهد افتاد.

به شدت از وزارت نفت پیگیر هستیم ولی این تفاهم خیلی به حل موضوع کمک کرده است که سرمایه‌گذار حداقل از یک سکو برخوردار شود.

مشکلی نداشته باشد، با آن موافقت می‌کنیم. شاید حمایت و کمک نکنیم، ولی مانع هم نمی‌شویم، چون معتقد هستیم اینها باعث افزایش رقابت و ارتقای سطح خدمات خواهد شد.

ترابران: با بعضی سرمایه‌گذاران که صحبت می‌کردیم، می‌گفتند حق انتخابی در انتخاب زمین ندارند. در یک مسیر خاص دولت ده نقطه را مشخص کرده و سرمایه‌گذار باید از بین آنها انتخاب کند؟

■ دقیقا برعکس؛ انتخاب با سرمایه‌گذار است. اگر زمین برای خودش باشد، بحث تمام است؛ فقط به سازمان مراجعه می‌کند و از ما موافقت اصولی می‌گیرد و اگر هم لازم باشد زمین را تغییر کاربری دهد، به استناد موافقت اصولی ما، می‌تواند از سازمان امور اراضی درخواست تغییر کاربری کند. زمین برای خودش است و هیچ مشکلی نداریم، مگر اینکه آن نقطه فرضاً از منظر ایمنی مخاطره‌آمیز باشد مثلا سر یک پیچ بوده یا با یک تقاطع، فاصله کمی داشته باشد و یا موانع دیگر فیزیکی وجود داشته باشد که نتوانیم آنجا را بپذیریم؛ وگرنه هیچ مشکلی نداریم.

اگر هم زمین مال خودش نباشد و در مالکیت دولت باشد، باز می‌گوییم خودتان انتخاب کنید. این پیشنهادهای ماست، ولی امکان دارد که شما اینها را نپسندید و برایتان از منظر سرمایه‌گذاری جذاب نباشد، آن وقت می‌توانید نقطه دیگری را پیشنهاد بدهید؛ در این صورت کمیته مکان‌یابی ما به آن نقطه مراجعه می‌کند و اگر از منظر ایمنی تایید شد موافقت اصولی صادر می‌شود.

ترابران: یک مشکل دیگر که اشاره می‌کردند این بود که در مورد نقاط پیشنهاد شده، از قبل با شرکت پالایش و پخش و اداره آب هماهنگ نمی‌شود؛ مثلاً نقطه‌ای را معرفی می‌کنند که ما در آنجا نه دسترسی به آب داریم و نه می‌توانیم مجوز تاسیس جایگاه پمپ‌بنزین را بگیریم.

■ این درست است. ببینید! زمانی که قوانین وضع شده ما مشکل کم‌آبی مثل امروز نداشتیم. تقریباً الان شاید بیش از ۶۰ یا ۷۰ درصد از دشت‌های اقلیم کشور ما دشت‌های ممنوعه است و اجازه حفر چاه را نمی‌دهند و عملاً ما اختیار هیچ کاری را نداریم. خوشبختانه با تدبیری که ریاست محترم سازمان اتخاذ کردند و در دستورالعمل‌های ما هم جاری شد، اکنون سرمایه‌گذار ملزم نیست

■ **الان باید مشخصات تمام تیرپارک‌های ما در شبکه ترانزیت کشور در سایت‌های بین‌المللی از جمله سایت IRO وجود داشته باشد تا راننده‌ای که می‌خواهد از سایر کشورها به ایران بیاید، بداند در کدام مجتمع‌ها چه سرویس‌هایی ارائه می‌شود. این یک کار مشترک است که ما همراه با دفتر ترانزیت انجام می‌دهیم**

■ **خط قرمز ما صرفاً دسترسی ایمن است. اگر در محوری ۵ یا ۱۰ مجتمع خدماتی و رفاهی هم وجود داشته باشیم، چنانچه کسی درخواست موافقت اصولی برای مجتمع بدهد و از منظر مکان‌یابی مشکلی نداشته باشد، با آن موافقت می‌کنیم. شاید حمایت نکنیم ولی مانع هم نمی‌شویم**

رسیدگی، حکم تخریب هر گونه ساخت و ساز غیرمجاز را صادر می‌نمایند.» بعد گفته شرایط و ضوابط مربوط به ساخت و بهره‌برداری از مجتمع‌های خدماتی و رفاهی هم توسط مجمع عمومی سازمان تصویب خواهد شد. این قانون خیلی شفاف است و اگر هر مجموعه‌ای بدون مجوز سازمان در کنار جاده باشد، برابر همین قانون اداره کل حمل و نقل می‌تواند حکم تخریب شود.

یکسری عناصر داریم که بعضی از آنها در کنار جاده هستند و بعضی‌ها در کنار جاده نیستند و در عمق جاده هستند به نام مناطق نمونه گردشگری. رسالت این مناطق با مجتمع خدماتی و رفاهی ما متفاوت است و اینها برای احداث نیاز به موافقت سازمان میراث فرهنگی دارند؛ اتفاقاً یکی از بحث‌هایی که ما در همین تفاهم‌نامه با سازمان میراث فرهنگی روی آن تاکید داشتیم، همین موضوع بود که مخصوصاً در دولت قبل، خیلی این مساله اتفاق افتاد.

بعضی‌ها مطلع نبودند و به میراث فرهنگی مراجعه می‌کردند و مجوزی می‌گرفتند که می‌خواهند یک مجموعه گردشگری در کنار جاده بسازند و در اواسط کار متوجه می‌شدند که سازمان راهداری متولی این بحث است.

اتفاقاً در این تفاهم آمده است که برابر قانون، تمامی متقاضیان احداث مجموعه‌ها و هر تاسیسات رفاهی در کنار جاده حتماً باید به ادارات حمل و نقل در استان‌ها مراجعه کنند. آنها هم این استدلال را پذیرفتند و امیدوار هستم که این مشکلات حل شود. می‌پذیرم که چنین بحث‌هایی قبلاً وجود داشت و تا قبل از اینکه این قانون به تصویب برسد، متقاضیان و به‌خصوص عناصر منفردی مثل رستوران‌های بین‌راهی و مجموعه‌های پذیرایی، به سازمان میراث مراجعه می‌کردند.

ترابران: یعنی برای شروع، فقط موافقت اصولی از سازمان راهداری کفایت می‌کند؟

■ فقط موافقت اصولی سازمان راهداری کفایت می‌کند. البته بعضی‌ها از هر دو جا موافقت اصولی گرفتند تا از تسهیلات آنها بهره‌مند شوند.

ترابران: ملاک سازمان راهداری برای انتخاب سرمایه‌گذار به‌خصوص در مسیرهای پرتردد که متقاضی فراوانی دارد چگونه است؟

■ سازمان در گذشته این کارها را تجربه کرده و تجربه موفقی نبوده است؛ یعنی ما به دنبال گرفتن

طرح توجیهی از سرمایه‌گذاران رفتیم و یک مقدار کار را پیچیده کردیم، اما بعد دیدیم نتیجه عکس می‌دهد. مثلاً از آنها پرینت بانکی می‌گرفتیم که مثلاً دارایی و اموال شما چقدر است. گردش مالی یک‌سال گذشته را بیاورید و ... خوب! به راحتی می‌شود اینها را جور کرد و منتج به نتیجه‌ای هم نبود. بنابراین سازمان از این تصمیم منصرف شد. الان برای ارزیابی توان سرمایه‌گذاران اقدام خاصی انجام نمی‌دهیم، ولیکن فرآیند آنقدر پیچیده است که شخصی که وارد این عرصه می‌شود، اگر توان کار را نداشته باشد نمی‌تواند ادامه بدهد. چون سازمان تسهیلاتی هم نمی‌دهد طبیعتاً کسی وارد این عرصه می‌شود که هم عشق و تخصص و توان این کار را دارد.

یک زمانی سازمان از محل بنگاه زودبازده وام می‌داد و برخی می‌آمدند به هوای اینکه از آن وام بهره‌مند شوند یک کار را شروع و بعد نیمه‌کاره رها می‌کردند، ولی الان دیگر به این صورت نیست. شاید بعضی‌ها بیایند و تا ۸۰ یا ۹۰ درصد کار را پیش ببرند و برای ۱۰ یا ۲۰ درصد پایانی سرمایه‌ای نداشته باشند که برای این موارد به دنبال این هستیم که منابعی تامین کنیم.

ترابران: سفرهای توریستی در نوروز و تابستان بیشتر است، ولی راننده‌های ترانزیتی همیشه در جاده‌ها همیشه حضور دارند، در مورد مجتمع‌هایی که بتواند به راننده‌ها خدمات دهند چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

■ اسم این مجتمع‌ها تیرپارک است و عناصر حداقلی که آنها باید واجد آن باشند، محل استراحت برای راننده و رستوران و محل پارک است. سیاست سازمان این بوده که در محورهای ترانزیتی کشور که محل عبور عمده این کامیون‌ها - چه خارجی و چه ایرانی است - به هر مجتمعی که مجوز داده می‌شود دو منظوره باشد؛ یعنی حتماً در کنار این مجتمع خدماتی و رفاهی، یک محل پارک و محل محصور برای کامیون‌ها پیش‌بینی شود.

اتفاقاً یکی از بحث‌هایی که به عنوان برنامه جدی سال ۹۵ به طور مشترک در حال انجام آن با دفتر ترانزیت هستیم، همین موضوع است. ما بعضی از عناصر را داریم که به صورت سنتی به این کامیون‌ها سرویس‌دهی می‌کنند. اخیراً نامه‌ای به استان‌ها ارسال کردیم و از همکارانمان خواستیم با صاحبان این مجموعه‌ها و رستوران‌ها مذاکره

مجتمع‌های بین راهی مصوب ۷۷/۷/۵ یک ماده واحده و یک تبصره دارد. تبصره آن می‌گوید: «صدر مجوز تاسیس و بهره‌برداری از پایانه‌ها و مجتمع‌های خدماتی، رفاهی و هرگونه تاسیسات رفاهی بین‌راهی توسط اشخاص حقیقی و حقوقی و ساماندهی و تمرکز آنها در نقاط مناسب شبکه راه‌های کشور بر عهده سازمان حمل و پایانه‌های کشور است و در صورت بروز تخلف، مراجع قضایی با درخواست سازمان دستور جلوگیری و پس از

■ می‌پذیرم که فرآیند اخذ مجوز از سازمان‌های مرتبط، طولانی است، ولی در حال کوتاه‌تر کردن مسیر هستیم. سازمان راهداری تفاهمنامه‌ای با استانداران هر استان امضا کرده تا استعلام‌ها یکی شود؛ یعنی تمام دستگاه‌ها مثلا محیط‌زیست، امور اراضی، سازمان میراث فرهنگی، مخابرات و ... موارد مدنظر را به سازمان ارائه دهند تا در قالب یک فرم مشخص یکی شود

■ در تمام مجتمع‌های خدماتی الزاما قرار نیست جایگاه سوخت وجود داشته باشد، ولی با شرکت بالایش و پخش توافق کرده‌ایم که حتی اگر در نزدیکی نقطه‌ای که مدنظر سرمایه‌گذار است جایگاه سوخت قدیمی هم وجود داشت، حداقل با ایجاد یک سکو برای نفت و گاز و یک سکو برای بنزین موافقت کنند

یکسری تیرپارک‌های عظیم هم توسط منطقه آزاد و سازمان راهداری در حال ساخت است، ولی این باز هم حلال مشکل نخواهد بود؛ مگر اینکه گمرک در آنجا مستقر و یا با آنها هماهنگ شود تا نوبت کسانی که وارد آن مجموعه می‌شوند به نوعی حفظ شود. مثلا راننده بیاید آنجا یک برگه‌ای بگیرد و به ماموران گمرک ارائه بدهد مبنی بر اینکه وارد این مجموعه شده است. وقتی نوبت حفظ شود، دیگر کسی در صف نمی‌ایستد و به داخل این مجموعه‌ها می‌روند.

ترابران: بعضی رانندگان می‌گویند چون هزینه‌ای که برای ورود کامیون در پارکینگ‌ها می‌گیرند زیاد است، خیلی از کامیون‌ها می‌آیند نزدیک آنها پارک می‌کنند تا از نور و امنیت آن بهره‌مند شوند، ولی داخل پارکینگ نمی‌روند؟

■ بله، این هم یک مشکل است. البته از نظر من خیلی منطقی نیست که ما نخواهیم ۵، ۱۰ یا ۲۰ هزار تومان پول پارکینگ هزینه کنیم. حتما باید از قوه قهریه استفاده شود و پلیس آنها را به سمت این پارکینگ‌ها هدایت کند و اجازه ندهد که کنار جاده پارک کنند تا جاده نایمن نشود. وقتی آنجا چنین مجموعه‌ای وجود دارد باید داخل آن بروند. البته با وجود دو یا سه تیرپارک خیلی عظیمی که بخش خصوصی در حال احداث آن است، حتما همه پارکینگ‌ها را جمع می‌کنند، چون قرار است در داخل آنها عرضه سوخت هم اتفاق بیفتد و گنجایش بسیار بالایی دارد.

ترابران: چقدر زمان به سرمایه‌گذاران برای ساخت مجتمع می‌دهید؟

■ بسته به مساحت آن مجموعه و عناصر خدماتی که در داخل آن پیش‌بینی شده است مهلت ساختی در زمان اعطای موافقت اصولی درج می‌شود که این زمان امکان دارد یکسال یا هیجده ماه یا دو سال باشد ولی این تاریخ ممکن است به دلیل بعضی از مسائل و مشکلات مالی و پروژه‌ای با تعویق روبه‌رو می‌شوند.

در برخی موارد، واقعا گرفتن استعلام‌ها بسیار زمان‌بر می‌شود. باید در بعضی از کمیسیون‌ها بروند و مراحل اداری طی شود و آنقدر طولانی می‌شود که ما چندین بار موافقت اصولی آن سرمایه‌گذار را تمدید می‌کنیم تا شرایط برای ساخت فراهم شود ولی معمولا ساخت آنها بیشتر از دو سال طول نمی‌کشد مگر در موارد استثنایی.

کنند تا یک تیرپارک رسمی و استاندارد شوند. می‌توانیم به آنها کمک کنیم و برایشان رمپ بسازیم تا قابلیت درج و معرفی در سامانه IRO را هم داشته باشند. الان غیررسمی هستند و علیرغم اینکه سرویس‌دهی خوبی دارند، چون جای رسمی و اسم و رسم‌داری نیستند، مشخصاتشان در هیچ سایتی درج نشده است.

ضمنا در نظر داریم هر کسی که می‌خواهد در محور ترانزیتی، مجتمع بزند، مکلف کنیم که حتما یک مجموعه‌ای هم به نام تیرپارک در کنارش داشته باشد. همان طور که می‌دانید قانون تردد مشخص می‌کند که کامیون خارجی ساعات مشخصی در طول شبانه‌روز می‌تواند تردد کند و باید بعد از طی آن مسافت، در تیرپارک‌ها توقف کند؛ اما چون تعداد اینها کم است، شاید این قانون خوب اجرا نمی‌شود.

پلیس باید این ماشین‌ها را به سمت این مجتمع‌ها و تیرپارک‌ها هدایت کند که با کار مشترکی که با دفتر ترانزیت انجام می‌دهیم انشالله در سال ۹۵ این موضوع ساماندهی خواهد شد و می‌توانیم خبرهای خوبی در این خصوص بدهیم.

ترابران: به طور مثال، سال گذشته در مرز بازرگان به عنوان مهم‌ترین مرز ترانزیتی ما، برای روزهای متمادی و در صف‌های طولانی، رانندگان بدون خوراک و محل استراحت و در برف و سرما مجبور شدند شرایط سختی داشتند.

■ این به خاطر نبود تیرپارک نیست. در پنج کیلومتری مرز، یک تیرپارک وجود دارد. تیرپارکی که خود دولت ساخته و به بخش خصوصی واگذار کرده است. پارکینگ‌های بخش خصوصی نیز در آن محور بسیار زیاد و متعدد هستند، ولی اینکه کامیون از صف خارج نمی‌شود تا داخل آن برود، یک سیستم و نظام دیگری می‌طلبد که شاید یک قسمت آن به همکاران ما در حوزه ترانزیت برگردد و یک قسمت به گمرک مربوط شود؛ مثلا کسی که آمده و دو روز در صف است برای اینکه صفش حفظ شود، نمی‌تواند از آن خارج شود. وسط بیابان است؛ یعنی جایی که حداقل ۲ یا ۳ کیلومتر با اولین مجموعه فروشگاه مواد غذایی و یا دسترسی به سرویس بهداشتی و تامین نیازهایش فاصله دارد، به ناچار در ماشین می‌مانند و این نارضایتی‌ها هم ایجاد می‌شود.



شرکت شهرک حمل و نقل تهران در سال ۱۳۷۰ به ثبت رسیده و در سال ۱۳۷۴ سند خورده است. این شهرک که در جوار شهر جدید آفتاب قرار دارد، در فضایی به وسعت ۳۰۰ هکتار در سه فاز طراحی شده است و در فاز نهایی ۳۲۰ شرکت و موسسه حمل و نقل فعال در شهر تهران در این شهرک مستقر خواهند شد. میزان سرمایه‌گذاری برای ساخت هر شرکت حمل‌ونقل در این شهرک - به استثنای هزینه خرید زمین - سه میلیارد تومان بوده است و به طور کل، میزان سرمایه‌گذاری برای ساخت این شهرک ۴۰۰ میلیارد برآورد شده است.

رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور می‌گوید: «حدود یک‌چهارم شهرک را فضای سبز تشکیل می‌دهد و به همین منظور در قسمتی از فضای شهرک، استخر بزرگی جهت آبرسانی قطره‌ای دایر شده است.» به گفته او، برای استفاده بهینه از فضای شهرک و صرف هزینه کمتر، قسمت‌های غیرهمسطح نیز جهت ایجاد رستوران یا فضای سبز استفاده می‌شود.

حسین احمدی‌زاده با بیان اینکه هم اکنون ۱۳۰ شرکت، کار اجرایی احداث دفاتر خود را در این شهرک آغاز کرده‌اند، می‌افزاید: «میزان پیشرفت فیزیکی در مرحله نخست این شهرک ۷۰ درصد و در مرحله دوم ۳۰ درصد است و عملیات تسطیح اراضی فاز سوم این شهرک نیز به اتمام رسیده است و ظرفیت پذیرش روزانه ۱۰ هزار کامیون را خواهد داشت.»

رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان

فاز یک شهرک حمل و نقل در زمینی بالغ بر ۳۰۰ هکتار در مجاورت جاده قدیم قم آماده بهره‌برداری شد

شهر جاده‌ای‌ها

سپیده کرمی

ساخت شهرک حمل و نقل در تهران فارغ از مزایای صنفی، منافع اجتماعی از جمله خروج کامیون‌ها از ترافیک شهری، حفاظت از محیط زیست و تامین بهداشت روانی در شهر را به همراه دارد، ولی متأسفانه تاکنون با فرازونشیب‌های فراوانی همراه بوده است. با این حال، به نظر می‌رسد پس از حدود بیست سال پیگیری مستمر فعالان صنف حمل و نقل، این پروژه در حال حاضر به مرحله بهره‌برداری رسیده و بر اساس پیش‌بینی‌ها در تابستان امسال فعالیت جدی خود را شروع خواهد کرد.

برای آشنایی با ویژگی‌های این طرح به همراه حسین احمدی‌زاده، رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان مؤسسات، شرکت‌ها و حمل و نقل داخلی کالای کشور دیداری از شهرک حمل و نقل تهران داشتیم و از نزدیک در جریان چگونگی پیشرفت این پروژه قرار گرفتیم. در ادامه بخشی از سخنان احمدی‌زاده با ترابان را در خصوص معرفی شهرک حمل و نقل تهران می‌خوانید.



■ هم اکنون ۱۳۰ شرکت، کار اجرایی احداث دفاتر خود را در شهرک حمل و نقل آغاز کرده‌اند. میزان پیشرفت فیزیکی در مرحله نخست این شهرک ۷۰ درصد و در مرحله دوم ۳۰ درصد است و عملیات تسطیح اراضی فاز سوم آن نیز به اتمام رسیده و ظرفیت پذیرش روزانه ۱۰ هزار کامیون را خواهد داشت

را برای ساخت شرکت خود انتخاب کنند. این ساختمان‌ها بخش مجزایی برای مدیران شرکت‌ها و همچنین مکانی برای استراحت رانندگان دارند.»

او توضیح می‌دهد: «مرکز مخابرات مختص به این شهرک ۳ هزار خط تلفن در اختیار دارد که می‌توانیم به هر کدام از شرکت‌ها تا ۴۰ خط تلفن واگذار کنیم. این خطوط به صورت وایرلس و با پیش‌شماره تهران هستند. گازکشی شهرک در حال انجام است و قرارداد آن با اداره گاز بسته شده است. در فاز یک و دو، برق تمام شرکت‌ها راه‌اندازی شده است؛ همچنین دو آنتن همراه اول و ایرانسل در این مکان نصب کرده‌ایم.»

احمدی‌زاده با بیان اینکه در کل کشور بیش از ۹۰ درصد شرکت‌های حمل کالا، از سیستم نرم‌افزار سبا برای ثبت اطلاعات بارنامه‌های خود استفاده می‌کنند، می‌افزاید: «شبکه اینترنتی یکی از ضروریات این شهرک است و در این خصوص هم‌اکنون پرسرعت‌ترین خط اینترنت به صورت مستقل برای شهرک فعال شده است.»

او در خصوص نحوه آب‌رسانی به شهرک می‌گوید: «قرار است از حجم آبی که به شهر آفتاب وارد می‌شود، بخشی را هم برای ما در نظر بگیرند، سد ماملو هم هست و می‌توان از آن نیز استفاده کرد. البته سه حلقه چاه در اینجا داریم ولی سعی می‌کنیم تا به نحوی آب تهران را به اینجا بیاوریم.»

احمدی‌زاده توضیح می‌دهد: «سند این شهرک به نام شرکت شهرک حمل و نقل تهران است و صاحبان شرکت‌های حمل یک قرارداد ساخت با این شرکت دارند و خودشان

حمل و نقل، در مورد علت انتخاب این منطقه جهت احداث شهرک می‌گوید: «اینجا بهترین منطقه است، زیرا از نظر نقاط دسترسی به همه مبادی ورودی و خروجی شهر تهران متصل است و از دو طرف به کمربندی منتهی می‌شود که از یک سمت به جاده ساوه و قم و از سمت دیگر به جاده خاوران می‌رسد.»

او معتقد است: «دسترسی آسان به این شهرک از طریق بزرگراه‌ها و کمربندی‌های موجود در اطراف تهران، این امکان را به کامیون‌های ورودی به تهران از شمال، جنوب، شرق و غرب می‌دهد تا در تمام ساعات شبانه‌روز بدون ورود به محدوده کلانشهر تهران وارد این شهرک شده و کالای خود را در اینجا تخلیه و بارگیری کنند.»

احمدی‌زاده در خصوص اهداف اصلی احداث این شهرک چنین توضیح می‌دهد: «یکی از اهداف ساخت این شهرک ایجاد ارتباط نزدیک بین رانندگان و مدیران شرکت‌های حمل و نقلی است که یکی از ضرورت‌های صنعت حمل و نقل در ایران محسوب می‌شود. البته از دیرباز این ارتباط سنتی وجود داشته؛ به گونه‌ای که صاحبان موسسات حمل و نقل، رانندگان را در کامیون‌های ملکی خود سهیم می‌کردند و این شهرک به گونه‌ای طراحی شده که این ارتباط را تقویت کند.»

رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل و نقل داخلی، در خصوص طرح ساختمان شرکت‌های حمل در شهرک می‌گوید: «شرکت مشاور مه‌باد سه طرح به ما ارائه کرده است که ما هم آن طرح‌ها را به شرکت‌ها پیشنهاد دادیم که یکی از آنها



رانندگان است. وقتی همه آنها در یک مکان تجمع پیدا می‌کنند، از حجم کار کاسته می‌شود و این امر بهانه به دست اشخاصی می‌دهد که می‌خواهند از رانندگان سوءاستفاده کنند؛ یعنی زمینه اعتراض به دولت را (در خصوص اینکه چرا بار کم است و دولت نتوانسته بار آنها را تأمین کند) فراهم می‌کنند. اما در این شهرک، شرکت‌های حمل به صورت مستقل عمل می‌کنند.»

احمدی‌زاده در پاسخ به این پرسش که پایانه نسیم‌شهر چه مشکلاتی دارد که این شهرک آنها را برطرف کرده است، می‌گوید: «اگر شما پایانه نسیم‌شهر را از نزدیک ببینید، درخواهید یافت که مکان خواب و استراحت برای رانندگان وجود ندارد، اما ما در این شهرک این مشکل را برطرف کرده‌ایم و هر شرکت حمل، مکانی مشخص برای استراحت رانندگان ایجاد کرده است.»

یکی از مشکلات در این شهرک، بوی نامطبوعی است که از سمت مرکز بازیافت شهرداری تهران به مشام می‌رسید.

احمدی‌زاده در خصوص اقدامات لازم برای رفع این مشکل، چنین می‌گوید: «تغییر مکان این مرکز خیلی پیش‌تر باید انجام می‌شد. حتی حدود ده سال پیش مردم برای اعتراض و درخواست انتقال آن مرکز تجمع کردند و مسوولین امر نیز چند مکان مختلف را برای این کار در نظر گرفتند که نهایتاً تصمیم بر این شد که به حوالی دریاچه نمک انتقال یابد تا از شرایط خاک و زمین آنجا هم بتوانند استفاده کنند.»

او با بیان اینکه ساماندهی در بخش حمل و نقل فقط باید با ارائه تسهیلات به شرکت‌های

ساختمان شرکت را می‌سازند. آنها هزینه‌های عمومی مانند تأسیس و آماده‌سازی را به‌طور علی‌الحساب پرداخت می‌کنند تا زمانی که آماده بهره‌برداری شود. ضمناً سندهای تفکیک شده نیز در دست آماده‌سازی است و ۳۲۰ سند به نام شهرک گرفته خواهد شد. پس از آماده‌سازی نهایی شهرک، هزینه‌های ساخت آن از ۳۰۰ سهام‌دار رسمی آن اخذ می‌شود.»

احمدی‌زاده با اشاره به اینکه تهران حدود ۳۷۰ شرکت حمل و نقل دارد و اکثر این شرکت‌ها دارای غرفه در پایانه نسیم‌شهر هستند، اعلام می‌کند: «در فاز نهایی، این شهرک ظرفیت پذیرش ۳۲۰ شرکت را دارد و با احداث این شهرک تقریباً کل صنف حمل و نقل شهر تهران به این شهرک منتقل خواهد شد. در واقع همه امکانات در این شهرک پیش‌بینی شده تا وقتی یک راننده به اینجا می‌آید تمام نیازهای او برآورده شود. البته راه طولانی برای رسیدن به این هدف پیش‌رو داریم که زمان مشخصی برای آن نمی‌توان در نظر گرفت و شاید تا ۲۰ سال آینده به طول بیانجامد.»

رییس کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل و نقل داخلی کشور، هدف نهایی از ساخت این شهرک را سامان‌دهی مجموعه حمل و نقل تهران بیان کرده و می‌افزاید: «پایانه تهران به صورت غرفه‌ای است؛ یعنی یک پایانه عمومی دارد و دفاتر شرکت‌ها به صورت غرفه در اختیار آنها قرار گرفته است که ما از اول با این فرم کار مخالف بوده‌ایم؛ زیرا علت اصلی اعتراضات و اعتصاب‌هایی که رخ می‌دهد به دلیل تجمع





■ حسین احمدی زاده: مرکز مخابرات مختص به این شهرک ۳ هزار خط تلفن در اختیار دارد که می‌توانیم به هر کدام از شرکت‌ها تا ۴۰ خط واگذار کنیم. گازکشی شهرک در حال انجام است و قرارداد آن با اداره گاز بسته شده، هم‌اکنون پرسرعت‌ترین خط اینترنت نیز به صورت مستقل برای شهرک فعال شده است

را دارند که بغل‌نویسی شده هستند و آن پایانه در حقیقت به عنوان پارکینگ خصوصی آنهاست و راننده‌های خودشان را دارند. در این سیستم تمام مسوولیت‌های حمل و نقل به عهده شرکت حمل است و راننده‌هایی که با این شرکت‌ها همکاری می‌کنند؛ یا کارمند آن شرکت هستند یا با شرکت شریک هستند و جزو سهامداران آن شرکت محسوب می‌شوند.»

رییس قانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالا اظهار داشت: «دادن بار به راننده یکی از وظایف شرکت‌های حمل است و وظیفه دوم آنها ارائه خدمات به آنها. همچنین همانند سایر کارخانه‌ها که کارکنان خود را بیمه می‌کنند باید بتوانیم راننده‌های طرف قرارداد را بیمه کنیم. ما در اینجا سعی کرده‌ایم این حلقه مفقوده را به این زنجیره وصل کنیم تا زنجیره حمل و نقلی ما تقویت شده و اشکالات آن برطرف شود.»

احمدی زاده در پاسخ به پرسشی درباره نبود آسفالت در فضای شهرک می‌گوید: «در حال حاضر بودجه سهامداران ما به اندازه‌ای نیست که بتوانیم اینجا را آسفالت کنیم. در مورد این مسائل دولت باید به ما کمک کند، اما متأسفانه هیچ کمکی به ما نکردند و حتی برای مجوز ساخت وسازهای شهرک، مجبور شدیم ارقام بسیار سنگینی را به فرمانداری و بخشداری به عنوان عوارض پرداخت کنیم.»

او با بیان اینکه این شهرک دارای دو رمپ اختصاصی برای ورود و خروج کامیون‌ها به شهرک است که غیر از دسترسی آسان به آن،

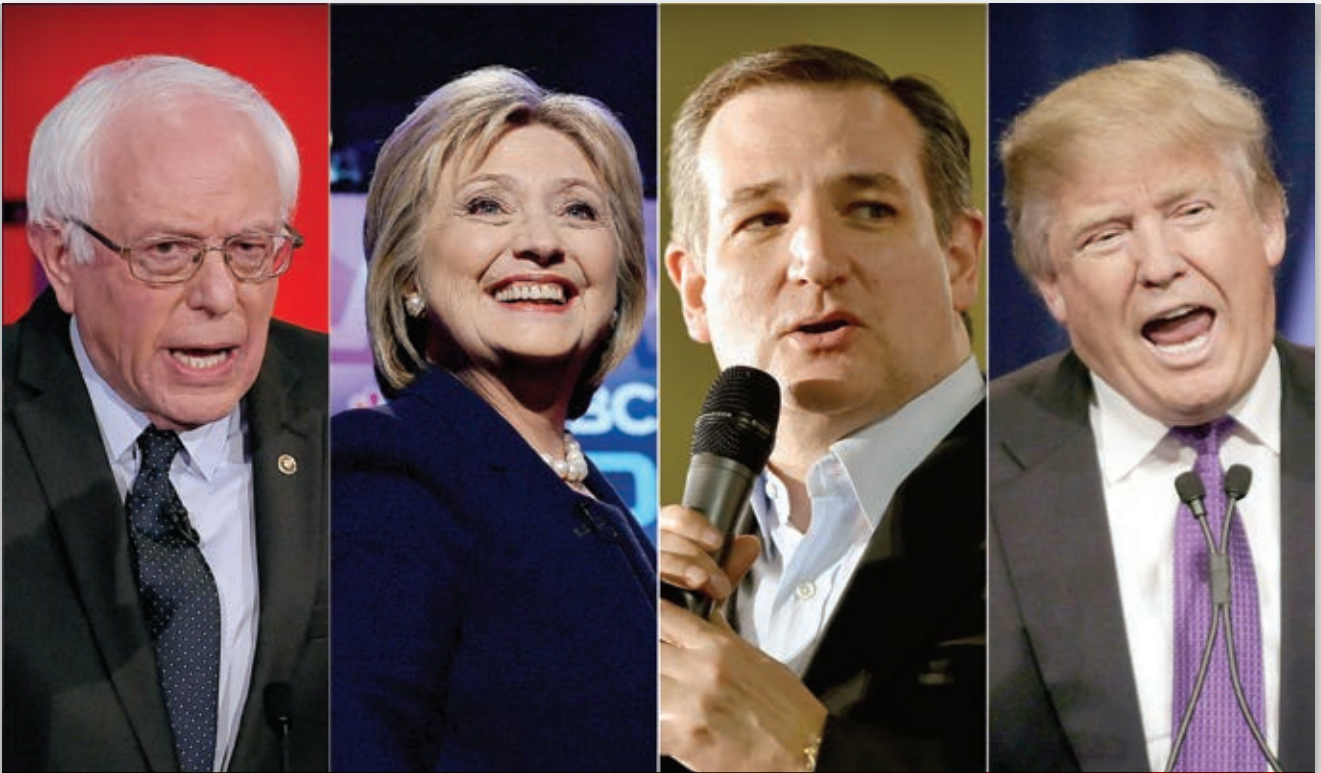
حمل و نقل صورت بگیرد، ادامه می‌دهد: «اکنون سیستم ما به صورت راننده‌سالاری و تک‌واحدی کامیون است؛ به این صورت که یا راننده در خدمت شخصی است که به عنوان کامیون‌دار صاحب تعدادی کامیون است، یا دو نفر راننده با یکدیگر شریک هستند، ولی در هر صورت تحت پوشش هیچ شرکت حمل و نقلی نیستند. در صورتی که براساس قانونی که سال ۱۳۴۵ تصویب شد، کامیون باید تحت پوشش شرکت حمل باشد. این مساله موجب شده که راننده در غرفه‌های مختلف به دنبال بار باشد ولی اگر آن کامیون‌دار با شرکتی قرارداد داشته باشد و تحت پوشش آن شرکت باشد، آن شرکت حمل ملزم می‌شود تا برای راننده بار فراهم کند؛ در نتیجه با این روش یکی از اشکالاتی که اکنون وجود دارد و باعث نارضایتی‌هایی از جانب راننده‌ها شده است، از بین می‌رود.»

او تأکید می‌کند: «رانندگان، کارکنان حمل و نقل، صاحبان کالا و دولت همه از این طرح منتفع می‌شوند.»

احمدی زاده درباره طرح ساماندهی کامیون‌ها به منظور استفاده از ظرفیت حداکثری ناوگان جاده‌ای کشور می‌گوید: «در این طرح اگر راننده صاحب ماشین باشد، با شرکت حمل قرارداد می‌بندد و تحت پوشش آن شرکت قرار می‌گیرد. ماشین وی بغل‌نویسی می‌شود و شرکت هم برای او دو سر بار را برقرار می‌کند.»

او می‌افزاید: «در کشورهای متریقی، ما شاهد پارکینگ عمومی و یا حالت غرفه‌ای شرکت‌ها نیستیم و این شرایط فقط در ایران وجود دارد. همه شرکت‌های معتبر کامیون‌های خودشان

باعث جلوگیری از تصادفات احتمالی کامیون‌ها در اتوبان می‌شود، می‌افزاید: «در حال حاضر، تاخیر در بهره‌برداری از مرحله نخست شهرک، به علت همین آماده نبودن پل دسترسی به این شهرک است که این پل از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل استان تهران در حال احداث است و حداکثر تا پایان تیرماه سال جاری آماده بهره‌برداری خواهد شد. بنابراین به محض اینکه رمپ‌های ورود و خروج شهرک آماده شوند، شرکت‌هایی که ساختمان آنها آماده شده است، فعالیت خود را در اینجا آغاز خواهند کرد.»



بنا بر گزارش سال ۲۰۱۳ انجمن مهندسين عمران آمريكا، برای بازسازی مطلوب زیرساخت‌ها تا سال ۲۰۲۰ نیاز به ۱/۶ تریلیون دلار سرمایه‌گذاری اضافی وجود دارد در حالی که حتی برنامه برنی سندرز نیز چنین رقمی را پیش‌بینی نمی‌کند. برآوردها نشان می‌دهد این بازسازی حدود ۱۳ میلیون شغل در ایالات متحده ایجاد می‌کند و رای‌دهندگان به این سبب، نگاهی ویژه به برنامه‌های نامزدها در این باب دارند.

در فاصله شش ماه تا برگزاری انتخابات ریاست‌جمهوری آمریکا، رقابت‌های درونی دو حزب برای تعیین نامزد نهایی به اوج هیجان رسیده است و ظهور دو پدیده نه چندان حزبی در درون احزاب جمهوری خواه و دموکرات نیز عملاً ساختارهای درونی این دو حزب را به چالش کشیده است.

گرچه مواضع در حوزه سیاست خارجی، بخش اعظم برنامه‌های انتخاباتی کاندیداها را تشکیل می‌دهد و در بخش اقتصادی نیز صحبت در باب درمان، آموزش و مالیات‌ها رایج‌تر است، اما این چهار نامزد وعده‌ها یا برنامه‌هایی را نیز در باب «توسعه یا بازسازی زیرساخت‌ها» مطرح کرده‌اند. آن چه در این بین مشهود است وجود برنامه مشخص دو نامزد دموکرات در این موضوع است، اما جمهوری خواهان بیشتر وعده‌هایی کلی را در باب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشور مطرح کرده‌اند و تنها نسبت به این توسعه ابراز امیدواری کرده‌اند! در این مطلب نگاهی داریم به این وعده‌های انتخاباتی.

توسعه و بازسازی زیرساخت‌ها در وعده‌های انتخاباتی آمریکا

از مقاطعه‌کار تا سوسیالیست

روزبه ساکت

نخبگان درون حزبی این رقیب ناخوانده را کنار بزند و وارد انتخابات نوامبر آینده شود. در حزب دموکرات اما هیلاری کلینتون پیش‌تاز است و رای اکثریت نخبگان حزب را نیز همراه می‌بیند؛ گرچه پیروزی‌های خیره‌کننده سندرز تا حدی او را نگران کرده است. این چهار کاندیدا سعی دارند با وعده‌های انتخاباتی خود رای‌دهندگان آمریکایی را مجاب به انتخاب خود کنند.

حزبی دموکرات‌ها را تهدید کرده است. سندرز که برخلاف ایدئولوژی رایج آمریکایی خود را سوسیالیست می‌نامد، چندان سابقه درون حزبی ندارد و عمر سیاستمداری خود را به عنوان یک چهره مستقل سپری کرده است. رقابت‌های درون‌حزبی هم اکنون میان چهار کاندیدا در جریان است: در حزب جمهوری خواه، ترامپ به پیروزی نهایی نزدیک است اما «تد کروز» تلاش می‌کند در سایه حمایت اکثریت

«دونالد ترامپ» که با پیروزی‌های گسترده خود در انتخابات ایالتی به موقعیت نامزدی نهایی جمهوری خواهان نزدیک است، شاهد مخالفت‌های گسترده از سوی نخبگان حزب است تا تهدید «حضور در انتخابات نوامبر به عنوان یک نامزد مستقل» را مطرح کند. «برنی سندرز» نیز که سناتور ایالت ورمونت است، برخلاف تمامی پیش‌بینی‌ها موقعیت رقیب بسیار سرشناس خود در انتخابات درون

■ هیلاری کلینتون علاوه بر سه سیاست بالا بردن حداقل دستمزد، بستن راه‌های گریز مالیاتی شرکت‌های بزرگ و کاستن از مالیات طبقه متوسط، برنامه «سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها» را نیز به ارزش ۲۷۵ میلیارد دلار جزء اصلی‌ترین برنامه‌های اقتصادی خود قرار داده است

داشت: بنادر، فرودگاه‌ها، جاده‌ها و شبکه آب، دسترسی خانواده‌های آمریکایی به پهنای باند در سطح استانداردهای بین‌المللی و اتصال شهرهای هوشمند، ساخت فرودگاه‌ها و ایجاد سامانه‌های کنترل هوایی، شبکه هوشمند برق، منابع آبی امن و قابل اتکا، برنامه‌های سرمایه‌گذاری حمل و نقل ملی، ارتقای سدها به منظور تولید انرژی پاک، جاده‌ها و بزرگراه‌های امن و هوشمند برای خودروهای نسل آینده و ایجاد منابع انرژی‌های نو برای این خودروها.

- سامانه ریلی مسافربری پرطرفتر، امن‌تر و سریع‌تر
گفتنی است این برنامه شامل راه‌آهن سریع‌السیار نمی‌شود چون هزینه‌های بسیار سنگین چنین هدفی، اجازه گنجاندن آن در قالب این برنامه نمی‌دهد.

در سوی مقابل اما برنی سندرز برنامه‌ای با ارزش یک تریلیون دلار در بازه زمانی پنج ساله پیشنهاد می‌دهد که جزئیات بیشتری را نسبت به برنامه هیلاری کلینتون در بر می‌گیرد:

- یک بانک ملی زیرساخت با سرمایه ۱۲۵ میلیارد دلاری وجود خواهد داشت تا سرمایه‌های خصوصی که پروژه‌های جدید را تامین مالی می‌کنند، تقویت کند.

سندرز در سیاست خارجی و اقتصاد منتقد شدید رویه‌های چند سال گذشته کشور بوده و بر حفظ حقوق اقلیت‌ها تاکید فراوانی دارد. شعارهای انتخاباتی او در حمایت از طبقه‌های متوسط و ضعیف است تا جوانان آمریکایی علاقه وافری به او پیدا کنند. سندرز مخالف سیاست «مرزهای باز» است، چون به باور او، این سیاست مفهوم دولت ملی را از بین می‌برد. «تلاش برای ملی کردن بخش خدمات درمانی» و «رایگان کردن خدمات بخش عمومی» از جمله وعده‌های برجسته سناتور ورمونت به رای‌دهندگان بوده است.

او علاوه بر آنکه مخالف ماجراجویی‌های جدید کشورش در خاورمیانه است، از توافق هسته‌ای با ایران حمایت کرده و گفته در صورت کسب سمت ریاست‌جمهوری، هر چه سریع‌تر روابط با ایران را از سر می‌گیرد. به گفته او، در صورتی که ایران بخشی از معادلات جهانی باشد، احساس مسوولیت بیشتری خواهد داشت.

در شرایط اسلام‌هراسی کنونی در غرب، حمایت ویژه سندرز از شهروندان مسلمان ساکن آمریکا بازتاب فراوانی داشته است.

هیلاری کلینتون و برنی سندرز هر یک برنامه‌ای جداگانه برای توسعه و بازسازی زیرساخت‌های آمریکا ارائه داده‌اند. هیلاری کلینتون علاوه بر سه سیاست بالا بردن حداقل دستمزد، بستن راه‌های گریز مالیاتی شرکت‌های بزرگ و کاستن از مالیات طبقه متوسط، برنامه «سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها» را نیز جزء اصلی‌ترین برنامه‌های خود در بخش اقتصاد قرار داده است. کلینتون برنامه‌ای به ارزش ۲۷۵ میلیارد دلار را برای این بخش ارائه داده است. جزئیات برنامه او به این ترتیب است:

- افزایش هزینه ۵۰ میلیارد دلاری سالانه برای سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها ظرف پنج سال آینده

- هزینه ۲۵ میلیارد دلاری برای تقویت یکی از بانک‌های ملی زیرساخت (با این اقدام، بانک می‌تواند ۲۲۵ میلیارد دلار بیشتر به بخش اعطای وام‌های مستقیم، ضمانت وام‌ها و دیگر اشکال افزایش اعتبار سرمایه‌گذاری‌ها تخصیص دهد). این وام‌ها به ایالات و شهرها پرداخت خواهد شد.

- اعطای وام‌ها در این بخش‌ها اولویت خواهد

۲۷۵ میلیارد هیلاری در برابر یک تریلیون سندرز

هیلاری کلینتون که از مدت‌ها پیش نیز شانس بالایی برای تصاحب پست ریاست‌جمهوری پس از باراک اوباما برای خود قائل بوده، چندان علاقه‌ای به ارائه وعده‌های رویایی نشان نداده است. وی هشت سال در زمان ریاست‌جمهوری همسرش نیز «بانوی اول» ایالات متحده بوده و چهار سال نخست ریاست‌جمهوری باراک اوباما را با سمت وزیر امور خارجه سپری کرده است. سناتور سابق نیویورک شعار «مردم آمریکا به یک قهرمان نیاز دارند» را برای کمپین انتخاباتی خود برگزیده و گفته، می‌خواهد همان قهرمان این شعار باشد.

با توجه به این که بسیاری از مردم آمریکا منتظر نخستین رئیس‌جمهور زن خود هستند، هیلاری بر محترم شمردن حقوق زنان و دفاع از آنان تاکید دارد تا شانس خود برای افزایش جلب آرای زنان را افزایش دهد. او بر اصلاح رویه‌های تجاری آمریکا به خصوص در وال‌استریت تاکید کرده و در یکی از مواضع برجسته سیاست خارجی خود، از پایبندی به توافق هسته‌ای با ایران سخن گفته گرچه عنوان داشته روش‌های سختگیرانه‌تری را در برابر تهران به کار خواهد گرفت.

در سوی مقابل اما پیرمرد مهربان این روزهای عرصه سیاست آمریکا، پیشینه‌ای ضعیف در برابر رقیب قدرتمند درون‌حزبی خود دارد، اما فردی کاملاً گمنام در عرصه سیاست آمریکا نیست. برنی سندرز سه دهه پیش و در سال ۱۹۸۰ هم که به سمت شهردار برلینگتون (پرجمعیت‌ترین شهر ایالت ورمونت) انتخاب شد، خود را یک سوسیالیست خواند. در آن دوره، برلینگتون به اولین شهر کشور بدل می‌شود که یک برنامه اقتصادی با رویکرد اجتماعی را در تامین بودجه صندوق مسکن اجرا می‌کند.

یک دهه بعد و در سال ۱۹۹۰ که سندرز نمایندگی ایالت ورمونت را در کنگره به دست می‌آورد، روزنامه واشنگتن‌پست، پیروزی او را تحت عنوان «راهیابی نخستین سوسیالیست به مجلس نمایندگان» توصیف کرد تا بار دیگر او یک رکورد را به نام خود ثبت کند. همچنین راهیابی او به کنگره، راهیابی نخستین سیاستمدار مستقل پس از ۴۰ سال به مجلس نمایندگان را رقم می‌زند.

■ **ابهام در محل تامین سرمایه توسعه و بازسازی زیرساخت‌ها، تنها بخشی از مشکلات دو نامزد دموکرات است، چرا که مجلس جمهوری خواه مخالف تصویب چنین برنامه‌هایی است. او با ما در دوره دوم ریاست جمهوری، تلاش زیادی برای تصویب لایحه سرمایه‌گذاری ۴۷۸ میلیارد دلاری در صندوق زیرساخت‌ها داشت، اما نمایندگان تنها با ۳۰۵ میلیارد دلار موافقت کردند**

■ **ترامپ که تفرقه شدیدی در بین نخبگان جمهوری خواه ایجاد کرده، مواضعی متفاوت با مواضع حزب دارد. جمهوری خواهان علاقه‌ای به ارائه برنامه‌های سرمایه‌گذاری دولت در اقتصاد ندارند، اما ترامپ با انتقاد از وضعیت بد زیرساخت‌ها در آمریکا، مزایای فراوانی برای چنین سرمایه‌گذاری‌هایی برشمرده است**

- تخصیص ۷۵ میلیارد دلار برای ارتقای خطوط ریلی بار و مسافر
 - تخصیص ۱۲/۵ میلیارد دلار برای ارتقای فرودگاه‌ها
 - تخصیص ۱۷/۵ میلیارد دلار برای ارتقای سامانه کنترل ترافیک هوایی
 - تخصیص ۱۵ میلیارد دلار برای ارتقای شبکه آب کشور، بنادر و مسیرهای کشتیرانی
 - تخصیص سالانه ۱۲ میلیارد دلار برای سدها
 - تخصیص سالانه ۶ میلیارد دلار برای ارتقای سیستم آب آشامیدنی
 - تخصیص سالانه ۶ میلیارد دلار برای سامانه‌های فاضلاب
 - تخصیص سالانه ۱۰ میلیارد دلار برای شبکه‌های توزیع و انتقال برق
 - تخصیص سالانه ۵ میلیارد دلار برای گسترش پهنای باند در مناطق کمتر توسعه یافته کشور
 هزینه اجرای طرح کلیتوتون در حوزه زیرساخت‌ها از اصلاحات مالیات کسب و کارها تامین می‌شود، اما در مورد جزئیات این اصلاحات اظهار نظر نکرده است. سنדרز نیز برنامه مالیاتی مشخصی در مورد اشخاص حقیقی و حقوقی ندارد.
 او اخذ مالیات از تبادل‌های مالی را پیشنهاد داده و از قصد خود برای جلوگیری از فرارهای مالیاتی سخن گفته است. برخی برآوردها حکایت از آن دارد که شرکت‌های بزرگ، فرار مالیاتی حدود ۲/۱ تریلیون دلاری را رقم می‌زنند.
 ابهام در محل تامین سرمایه توسعه و بازسازی زیرساخت‌ها تنها بخشی از مشکلات دو نامزد دموکرات را تشکیل می‌دهد. آنها در صورتی که موفق به فتح پست ریاست جمهوری شوند، با مجلس جمهوری خواه روبه‌رو خواهند بود که مخالف تصویب چنین برنامه‌هایی است. باراک اوباما در دوره دوم ریاست جمهوری خود تلاش ویژه‌ای برای تصویب لایحه سرمایه‌گذاری ۴۷۸ میلیارد دلاری در صندوق زیرساخت‌ها شامل جاده‌ها، پل‌ها و خطوط راه‌آهن داشت، اما چالش شدیدی با جمهوری خواهان پیدا کرد. دست آخر نیز بسته سرمایه‌گذاری فوق با کاهش رقم به ۳۰۵ میلیارد دلار، در دسامبر گذشته از تصویب مجلس نمایندگان گذشت. حال ساختار فعلی سیاسی نیز نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها به سادگی ارائه یک برنامه انتخاباتی نخواهد بود.

با انتشار برنامه ۲۷۵ میلیارد دلاری هیلاری کلینتون، جمهوری خواهان مخالفت خود را به دلیل «افزایش هزینه‌های دولت» ابراز کردند. دولت کوچک‌تر و کم‌هزینه‌تر همواره آرمان جریان‌های راستگرا بوده، در حالی که چپ‌گرایان خواستار دخالت گسترده‌تر دولت در اقتصاد هستند. این چالش همیشگی در عرصه سیاست جهان، در ایالات متحده نیز بازتاب گسترده دارد. کمیته ملی جمهوری خواهان برنامه کلیتوتون را «تهدید دلارهای مالیاتی آمریکایی‌ها» خوانده که می‌تواند هر روز کشور را به یک «جمعه سیاه» بدل کند!

فارغ از چالش دو حزب بر سر سرمایه‌گذاری‌های دولتی در زیرساخت‌ها، کارشناسان سیاسی، حجم کمتر سرمایه‌گذاری پیشنهادی کلیتوتون را نشانه «ترس کمتر» او از نتیجه انتخابات آتی می‌دانند. همچنین برنامه نامزد پیشرو دموکرات‌ها از سوی کارشناسان «ارائه پیشنهاد بهبود تدریجی» قلمداد شده، در حالی که آمریکایی‌ها در این دوران «اصلاحات بنیادین» را نیازی فوری می‌بینند.

از علاقه ترامپ تا بی‌تفاوتی کروزر

پدیده‌ای جمهوری خواه که با موفقیت‌های خیره‌کننده خود در جلب آرای مردمی حزب، تفرقه شدیدی در بین نخبگان فیل‌ها (اشاره به نماد جمهوری خواهان) ایجاد کرده، مواضعی نیز متفاوت با مواضع حزب اتخاذ کرده است. جمهوری خواهان علاقه‌ای به ارائه برنامه‌های سرمایه‌گذاری دولت در اقتصاد ندارند، اما ترامپ با انتقاد از وضعیت بد زیرساخت‌ها در آمریکا، مزایای فراوانی برای سرمایه‌گذاری‌های این چنینی برشمرده است.
 ترامپ ۷۰ ساله سیاستمدار نیست و به عنوان یک تاجر، نویسنده، سرمایه‌گذار و مجری تلویزیون شناخته می‌شود. ثروت او چندین میلیارد دلار برآورد می‌شود در حالی که رییس سازمان ترامپ و موسس تفریحگاه‌های ترامپ است. او ستاره‌ای رسانه‌ای است و از چهره‌های مشهور صنعت املاک و مستغلات آمریکا به شمار می‌رود. در دوره‌ای که وارد رقابت‌های انتخاباتی شده، اظهارات جنجالی بسیاری بر زبان آورده است. او خواستار جلوگیری از ورود مسلمانان به خاک آمریکا شده و اسلام را دشمن آمریکا شمرده است.

■ دولت کوچک تر و کم هزینه تر همواره آرمان جریان های راستگرا بوده، در حالی که چپ گرایان خواستار دخالت گسترده تر دولت در اقتصاد هستند. این چالش همیشگی در عرصه سیاست جهان، در ایالات متحده نیز بازتاب گسترده دارد. کمیته ملی جمهوری خواهان برنامه کلیتون را «تهدید دلارهای مالیاتی آمریکایی ها» خوانده است

■ تد کروز به شدت مخالف افزایش حداقل دستمزد است و از تلاش خود برای کاهش اندازه دولت سخن گفته؛ از همین رو است که پیشنهاد داده وزارتخانه های انرژی، آموزش، بازرگانی، مسکن و توسعه شهری برچیده شوند. او سیاست های اقتصادی ابوباما را «گمراهانه» می داند

کسی که می تواند زیرساخت های کشورمان را بهبود بخشد، من هستم. من می دانم چگونه راه ها، پل ها و فرودگاه ها را بسازم.» این تاجر میلیاردر همچنین از سیستم ریلی ناکارآمد آمریکا انتقاد کرده و می گوید چینی ها در این زمینه در حال پیشرفت هستند. به گفته او «چینی ها قطارهایی دارند که ۳۰۰ مایل در ساعت سرعت دارند، اما قطارهای آمریکایی «فس فس» می کنند!»

نامزد پیشرو در حزب جمهوری خواه معتقد است سرمایه گذاری های زیرساختی شغل های فراوانی ایجاد می کند. او اما به سنت فکری دیرینه حزب متبوع خود نیز اشاره می کند که این دست سرمایه گذاری ها را گران و از طریق پول مالیات دهندگان می داند، اما بر این باور است که این سرمایه گذاری ها در درازمدت، هزینه های صورت گرفته را پوشش خواهد داد. به باور او، این سرمایه گذاری ها اقتصاد را تحریک و شرایط بسیار آسان تری برای کسب و کارها فراهم می کند. در سوی مقابل اما تد کروز تقریباً نه در این باب برنامه ای داده و نه سخنی بر زبان آورده است. او حتی در هنگامه رای گیری در باب طرح ۳۰۵ میلیارد دلاری زیرساختی که به تصویب مجلس نمایندگان رسید، رای منفی به طرح داد. کروز انرژی خود را بر طرح های اقتصادی دیگری در باب درمان و مالیات ها گذاشته است. در خلال برنامه مالیاتی او که ادعا می کند ۵ میلیون شغل ایجاد خواهد کرد، اشاره ای کوتاه به مزیتی شده که این طرح برای افزایش سرمایه گذاری در زیرساخت ها خواهد داشت.

با این حال، چه جمهوری خواهان صرفاً امیدوار به بهبود سرمایه گذاری در زیرساخت ها در نظر بگیریم و چه برنامه های دموکرات ها را در این حوزه مورد توجه قرار دهیم، اقتصاد آمریکا انتظار بسیاری برای توجه به این بخش حیاتی دارد. بنا بر گزارش سال ۲۰۱۳ انجمن مهندسی عمران آمریکا، برای بازسازی مطلوب زیرساخت ها تا سال ۲۰۲۰ نیاز به ۱/۶ تریلیون دلار سرمایه گذاری اضافی وجود دارد در حالی که حتی برنامه برنی سندرز نیز چنین رقمی را پیش بینی نمی کند. برآوردها نشان می دهد این بازسازی حدود ۱۳ میلیون شغل ایجاد می کند و رای دهندگان به این سبب، نگاهی ویژه ای در این باب دارند.

ترامپ در تشریح تلاش خود برای جلوگیری از ورود مهاجران غیرقانونی به آمریکا، دیوارکشی در مرز مکزیک با هزینه دولت آن کشور را پیشنهاد کرده که این اظهار نظر روابط ایالات متحده و مکزیک را با تنش روبه رو کرده تا جایی که دولت آمریکا مجبور به واکنش شده است. او با تد کروز رقیب جدی درون حزبی خود بارها وارد جدال لفظی شده که این جدال ها به زندگی خصوصی دو طرف نیز کشیده شده و اخلاق را زیر سوال برده است. در حالی که انتقادهای نامزدهای دموکرات به یکدیگر چنین پرده دری هایی را شاهد نبوده و این رویه می تواند نظر نخبگان آمریکایی را نسبت به حزب جمهوری خواه منفی کند.

تد کروز ۴۶ ساله اما نامزدی با عقاید غیرقابل انعطاف و با گرایش های تند مذهبی شناخته شده است. او سناتور ایالت تگزاس است و پایگاه رای او بیشتر در میان محافظه کاران اجتماعی قرار دارد. کروز از سیاست های اسرائیل در برابر فلسطینی ها حمایت می کند و وعده داده در صورت تصاحب پست ریاست جمهوری، توافق هسته ای با ایران را ابطال کند.

سیاست های اقتصادی او شباهتی بسیار به آرمان های اقتصادی جمهوری خواهان دارد: کروز به شدت مخالف افزایش حداقل دستمزد است و از تلاش خود برای کاهش اندازه دولت سخن گفته است. از همین رو است که پیشنهاد داده وزارتخانه های انرژی، آموزش، بازرگانی، مسکن و توسعه شهری برچیده شوند. او سیاست های اقتصادی باراک ابوباما را «گمراهانه» خوانده و از آنها انتقاد می کند. از نکات برجسته وعده های او، تلاش برای افزایش ۵۰۰ درصدی پذیرش کارگران خارجی است.

در حالی که نامزدهای حزب دموکرات، برنامه مشخصی برای توسعه زیرساخت ها ارائه کرده اند، جمهوری خواهان علاقه چندانی به ارائه چنین برنامه هایی ندارند و حتی از این بابت منتقد اردوگاه مقابل هستند. در این بین اما ترامپ مسیر دیگری را پیموده و بدون آن که برنامه ای برای سرمایه گذاری در زیرساخت ها ارائه کرده باشد، از این اتفاق حمایت کرده است. او در صفحه توئیتر خود از «مشکلات وحشتناک زیرساخت های کشور» سخن گفته است. ترامپ در این زمینه عنوان کرده: «تنها



محمد راستاد با اشاره به فضای پر تحرک اقتصادی کشور در سال جدید، چنین نتیجه‌گیری کرد: «طرح تجمیع همایش‌های مربوط به ارگان‌های دریایی با هدف ارتقای کیفیت و افزایش میزان مشارکت روی میز مدیران قرار داده شده تا در نهایت شاهد هم‌افزایی و توسعه در تمام بخش‌های مختلف حمل دریایی و صنعت کشتیرانی و دریانوردی کشور باشیم.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر با اعلام اینکه سال ۲۰۲۱ کشور ایران میزبان ۱۷۱ کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تحت عنوان جشن بزرگ روز جهانی دریانوردی در تهران است، برگزاری یکپارچه همایش ارگان‌های دریایی را تمرینی برای برگزاری هرچه باشکوه‌تر و پرنرمزتر این گردهمایی بین‌المللی عنوان کرد.

با تجمیع موافقیم

در این نشست، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، موضوع تجمیع همایش‌های دریایی را پس از شدیدترین تحریم‌ها علیه بخش حمل و نقل دریایی کشور بسیار مناسب و مطلوب و نقل دریایی کرد و در ادامه، توصیه‌ای هم داشت: «همایش یکپارچه ارگان‌های دریایی می‌بایست در سطح بین‌المللی و حضور خارجی‌ها علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در بنادر و بخش کشتیرانی کشور برگزار شود.» علی‌اکبر صفایی با تاکید بر اینکه موافق تجمیع است، خاطر نشان کرد: «پس‌ابرجام، فضای هرچند محدودی را برای بخش دریایی فراهم کرده و باید دست به دست هم بدهیم و از این فضای ایجاد شده، استفاده حداکثری داشته باشیم.»

یکپارچه‌سازی همایش‌های دریایی کلید خورد

تجمیع خوب است، اما ...

مرداد ماه سال گذشته بود که تب تند انتقاد از نحوه برگزاری همایش سستی و ۲۵ ساله ارگان‌های دریایی با مسکن تجمیع کلیه مناسب‌ها، همایش‌ها و نمایشگاه‌های دریایی در یک همایش بین‌المللی با حضور خارجی‌ها فروکش کرد. بررسی این طرح که ابتدا توسط دبیر اتحادیه مالکان کشتی در اتاق فکر سازمان بنادر ارائه شد، بلافاصله با موافقت مدیرعامل این سازمان، جهت تصمیم‌گیری و هماهنگی بیشتر در خصوص ماهیت و شیوه برگزاری، به جلسه آتی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی موکول شد.

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی با اعلام اینکه «باید فقط یک نمایشگاه و همایش داشته باشیم» خواهان طرح‌ریزی برای برگزاری همایش ارگان‌های دریایی با نگاه جهانی و برخوردار از سطح عالی علمی شد و ادامه روند ۲۵ سال گذشته این نشست‌ها را «تلف کردن وقت و سرمایه» دانست. تیمورتاش این را هم اضافه کرد که نشست سستی همایش ارگان‌های دریایی برای دید و بازدید دوستان قدیمی و ارائه گزارش صنفی محل مناسبی است، اما از حیث علمی از ۱۰۰، نمره بالاتر از ۳۰ نمی‌گیرد، بنابراین لازم است طرح جدیدی در اندازیم.

باید در جلساتی مشترک تصمیم‌گیری کنند و هماهنگ باشند.» دستور کار یکپارچه‌سازی همایش‌ها و همچنین مناسب‌های دریایی، در حالی در اولین نشست شورای عالی ارگان‌های دریایی قرائت شد که به گفته رییس دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی، با توجه به رفع تحریم‌ها و آغاز اجرای برجام، فرصت تکرارنشده‌ی پیش‌روی بخش دریایی کشور قرار داد تا عقب‌ماندگی سال‌های گذشته را جبران کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که دبیرخانه همایش‌های ارگان‌های دریایی در این سازمان قرار دارد با تاکید بر اینکه «صد درصد موافق کم کردن نمایشگاه‌ها و همایش‌ها هستم» از طرح این موضوع در وزارت راه و شهرسازی و امضای تفاهم‌نامه با انجمن صنایع دریایی درباره ادغام این برنامه‌ها خبر داد. سعیدنژاد با بیان اینکه این کار را ادامه خواهیم داد، گفت: «درباره شیوه و ماهیت همایش‌ها و نمایشگاه‌ها، سران و مدیران ارگان‌های دریایی



محدود کردن ته‌لنجی به معیشت مرزنشینان گناوه لطمه می‌زند

سرپرست شرکت تعاونی لنجداران گناوه گفت: «محدودیت اخیر در زمینه کالای همراه ملوان (ته‌لنجی) از سوی گمرک کشور، به معیشت بخش عمده‌ای از ساحل‌نشینان این منطقه که به دریا وابسته است، لطمه می‌زند.»

اسماعیل حاجیانی در گفت‌وگو با ایرنا افزود: «از زمان ابلاغ نامه جدید رییس کل گمرک کشور به گمرک‌های استان‌های ذی‌نفع، لنجداران از سفر به کشورهای حوزه خلیج فارس خودداری کرده‌اند و معتقدند با اعمال محدودیت‌هایی که در این نامه وجود دارد، فعالیت دریایی مقرون به صرفه نیست.»

وی افزود: «کالای همراه ملوان یا ته‌لنجی یکی از موضوع‌های مهم مورد تأکید مردم در استان بوشهر است و باید برای همیشه ساماندهی شود نه اینکه هر از چندگاهی با تغییراتی که به زیان مرزنشینان است، دچار شود.»

سرپرست تعاونی لنجداران گناوه ادامه داد: «هیچ کس مخالف مبارزه با قاچاق کالا نیست، اما ارفاق در اعطای کالا به ملوانان در قالب ته‌لنجی روزنه‌ای است که از گذشته برای حمایت از قشر زحمتکش ملوان و مرزنشینان این منطقه لحاظ می‌شده است. این در حالی است که با تداوم توقف فعالیت لنج‌های سفاری، بخش زیادی از جمعیت مرزنشینان دچار تنگناهای اقتصادی خواهند شد و از چهارم فروردین ماه جاری که گمرک رویه قبل تخلیه کالای ملوانی را تغییر داده است، روند فعالیت دریایی شناورها متوقف شده است.»

وی با اشاره به اینکه مرزنشینان در هشت سال دفاع مقدس، اسلحه و مهمات از بندر گناوه برای رزمندگان اسلام در شناورهای خود بارگیری و به جبهه منتقل می‌کردند افزود: «دولت همواره باید قدردان مرزنشینان این منطقه باشد و کاری نکند که عرصه بر معیشت آنان تنگ شود.»

اما مدیرکل گمرک بندر گناوه می‌گوید: «گمرک تابع مقررات دولت است و در این چارچوب فعالیت می‌کند و نامه اخیر رییس کل گمرک کشور در مورد ته‌لنجی در اجرای مصوبه سال گذشته هیات‌وزیران در ارتباط با کالای همراه ملوان است.»

منصور بازاریار با اشاره به اینکه در مصوبه هیات دولت ریز اقلام، نوع و میزان ته‌لنجی برای ملوانان مشخص شده است، افزود: «لنجداران و ملوانان درباره میزان و ارزش کالاهای عنوان شده در مصوبه دولت معترض هستند، اما ملاک گمرک، اجرای قانون است و برای حمایت از صنایع داخلی که در سال‌های اخیر با قاچاق بی‌رویه کالا دچار آسیب شدید شده است، باید تلاش کنیم.»

گفتنی است شغل حدود ۸۰ درصد مردم شهرستان گناوه در شمال استان بوشهر به دریا وابسته و حدود یک‌هزار شناور به امر مبادلات تجاری با کشورهای همسایه فعالیت دارند.

این مقام مسوول در شرکت کشتیرانی نفتکش توصیه‌ای دیگر هم داشت: «همایش یکپارچه ارگان‌های دریایی نباید شبیه نشست‌های این چنینی در منطقه، جنبه نمایشی داشته باشد و به محلی برای دریافت جایزه تبدیل شود.»

رییس سازمان شیلات ایران هم خیلی کوتاه با اعلام اینکه موافق یکپارچه شدن همایش ارگان‌های دریایی است، در عین حال پیشنهاد کرد نمایشگاه صنایع دریایی به صورت مجزا برگزار و با تشکیل کارگروهی، نحوه اجرا و سازماندهی امور مشخص شود.

سیاست‌گذاری با سازمان بنادر باشد

مدیرعامل شرکت ملی کشتیرانی نیز با بیان اینکه باید عقل و درایت به خرج بدهیم و هزینه‌ها را در این شرایط حساس اقتصادی کاهش دهیم، گفت: «اینکه به یک مناسبتی دور هم جمع شویم موضوعیت ندارد، هدف باید برگزاری کنفرانسی در سطح بین‌المللی با هدف جلب مشارکت سرمایه‌گذار خارجی و انتقال فناوری و دانش باشد.»

سعیدی با اعلام اینکه «موافق تجمیع هستیم» ادامه داد: «اما این سازمان بنادر است که باید مشخص کند به کجا باید برسیم. البته با تجمیع همایش‌های دریایی کمافی‌سابق سازمان بنادر باید سیاستگذار این همایش باشد و سایر ارگان‌ها باید به عنوان ابزار و بازوی این سازمان عمل کنند.»

او تأکید داشت: «در کنار یک همایش و یا کنفرانس بین‌المللی است که می‌توان چندین قرارداد مهم را به امضا رساند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی خاطر نشان کرد: «همه ارگان‌های دریایی باید به سمت اتحاد و صمیمیت گام بردارند؛ چرا که با برگزاری یک کنفرانس وزین و سنگین است که شرکت‌ها و سازمان‌ها نیز ترغیب به مشارکت بیشتر و بهتر می‌شوند.»

در پایان، حاضران با توافق در خصوص تجمیع همایش ارگان‌های دریایی، موافقتشان را درباره تهیه دستورالعمل اجرایی آن اعلام کردند.

همچنین بنابر اعلام دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی کشور، همایش آتی این مجموعه به میزبانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برگزار می‌شود.


FONASBA

انجمن کشتیرانی میزبان فدراسیون انجمن‌های ملی نمایندگی و بروکری

در این جلسه، ریاست فدراسیون به همراه نایب رییس ایشان در آفریقا و منطقه خاورمیانه، ضمن توضیح مختصری از چرایی شکل‌گیری فدراسیون مذکور در سال ۱۹۶۹ میلادی و حیثه فعالیت و اثرگذاری آن، به تشریح نقش مشورتی این فدراسیون با کسب کرسی مشورتی در IMO در سال ۲۰۰۷ پرداختند. همچنین در خصوص چگونگی ارتباطات فدراسیون با آنکتاد و UNICTRAL که از زیرمجموعه‌های سازمان ملل متحد هستند و همچنین سازمان جهانی گمرک و اثرگذاری بر تصمیمات این نهادها، نکاتی را یادآور شدند.

FONASBA از اعضای فعال کمیته مدارک BIMCO است و با انجمن‌ها و مجامع بین‌المللی از قبیل INERTANKO، INTERCARGO، ITIC، World Shipping Council و ECASBA (کمیته امور دریایی کمیسیون اروپا) از نزدیک تعامل دارد.

این فدراسیون (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agent) این فدراسیون با توجه به جایگاه خود در سطح بین‌المللی و آگاهی از مشکلات نمایندگی‌ها در سطح بنادر محلی با مقامات رسمی بنادر و گمرکات، اپراتورها، تجار، فورواردرها، شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و شرکت‌های بازرسی و غیره، به دنبال تبیین جایگاه حیاتی و مهم شرکت‌های نمایندگی در سطوح ملی و بین‌المللی زنجیره تامین است. کشورهای عضو FONASBA عبارتند از:

آمریکا: آرژانتین، برزیل، مکزیک، پاناما، پرو، ونزوئلا، اوروگوئه و ایالات متحده آمریکا
آفریقا و خاورمیانه: الجزایر، آنگولا، امارت، اردن، کنیا، لبنان، لیبی، موریتانی، مراکش، سوریه، تونس، یمن، ساحل عاج، سنگال و آفریقای جنوبی
آسیا/ اقیانوسیه: استرلیا، چین، ژاپن و فیلیپین
اروپا: بلژیک، بلغارستان، کرواسی، قبرس، دانمارک، آلمان، انگلستان، یونان، مجارستان، ایرلند، ایتالیا، هلند، مونته‌نگرو، لهستان، پرتغال، روسیه، صربستان، اسپانیا، سوئد، فلاند، فرانسه، مالتا، اسلونی، ترکیه و اوکراین.

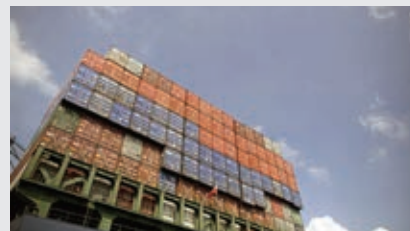
اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، یازدهم اردیبهشت ماه، میزبان فدراسیون انجمن‌های ملی نمایندگی و بروکری موسوم به FONASBA بودند تا به ارزیابی نحوه پیوستن به فدراسیون مزبور به منظور استفاده از تجارب و دانش تکوین‌یافته توسط انجمن‌های ۵۳ کشور مهم پردازد.

به گزارش مارین تایمز، بیشترین توجه بازار کشتی‌های کانتینری به مسائل پایه‌ای حمل دریایی کانتینر مربوط می‌شود. کاهش روز افزون سود در سراسر این صنعت، دور جدیدی از ادغام‌ها و شکل‌گیری اتحادهای جدید را شکل می‌دهد. با وجود این، موسسه دروئری اعلام کرد که درباره وضعیت مالی بخش دیگری از مالکان کشتی‌های چارتر اطلاعات دقیقی در دست نیست. دلیل این امر این است که مالکانی که خود در این حوزه فعال نیستند تمایلی به افشای اطلاعات مالی خود ندارند و بیشتر ترجیح می‌دهند در پشت صحنه باقی بمانند.

براساس اطلاعات مالکان مستقل کشتی‌ها، سال ۲۰۱۵ همچنان برای آنها سودآور بوده است. اما باید این را در نظر گرفت که فشار مالی روی این مالکان افزایش می‌یابد. دلیل اول اینکه با کاهش تقاضا برای کشتی‌های کانتینری نرخ این کشتی‌ها پایین خواهد آمد و دوم آنکه ریسک مذاکره مجدد برای اجاره کشتی‌ها افزایش می‌یابد زیرا وضعیت مالی مشتریان رو به وخامت می‌رود.

یکی از مشکلات مالکان مستقل کشتی‌های کانتینری این است که تمایل دارند سهم بیشتری از کشتی‌های کوچکتر داشته باشند. به عقیده دروئری جذابیت کشتی‌های کوچکتر به دلیل ورود کشتی‌های بزرگتر و با بهره‌وری بیشتر به ناوگان، کم شده است.

حتی در بخش‌هایی که سهم بازار مالکان مستقل کشتی با بقیه مساوی است، مانند کشتی‌های پانامکس با ظرفیت چهار تا پنج هزار TEU، کشتیرانی‌ها به شکلی غیرقابل اجتناب مجبور به بیکار کردن تناژ کشتی‌های خود می‌شوند. به همین دلیل است که مالکان مستقل تاکنون سهم بیشتری در کشتی‌های بیکار دارند. توسعه کانال پاناما نیز به بیکار شدن کشتی‌های پانامکس بیشتری خواهد انجامید، زیرا کشتیرانی‌ها سعی در استفاده از کشتی‌های بزرگتر می‌کنند. دروئری معتقد است امسال برای همه بخش‌های کشتیرانی کانتینری سالی چالش‌برانگیز است.



مالکان کشتی‌های کانتینری مجبور به کاهش نرخ شدند

موسسه مشاوره کشتیرانی Drwery انگلیس در تازه‌ترین گزارش خود عنوان کرد که شرایط کنونی بازار کشتی‌های کانتینری مالکان این کشتی‌ها را وادار به پایین آوردن نرخ‌ها برای کمک به کشتیرانی‌های صدمه‌دیده، بیکاری کشتی‌ها، فروش ناوگان و یا اوراق کشتی‌ها کرده است.

آداک مارین

نقش حمل و نقل در مدیریت زنجیره ی تامین امروز مانند حلقه ای است که هر چه محکم تر و کارا تر باشد موجب رونق و اطمینان بیشتر در تجارت می گردد. وقتی کارهای خود را به یک شرکت معتبر حمل و نقل می سپاریم اجناس خود را سالم و به موقع تحویل می گیریم. ترمنال کانانتیری آداک مارین ضمن اعلام آمادگی جهت حمل محمولات آن شرکت محترم از مبدا تهران به کلیه نقاط کشور خدمات و امکانات زیر را ارائه می نماید:

خدمات ترمنال کانانتیری و حمل و نقل زمینی آداک مارین

احتراماً باستحضار می رساند شرکت کشتیرانی آداک مارین اقدام به افتتاح دپو کانانتیری آداک مارین در زمینی به مساحت ۳۰ هزار متر مربع کاملاً مسطح و آسفالته واقع در خیابان خلیج خیابان ابوسعید غربی - جنب گمرک شهریار و گمرک غرب نموده است. این شرکت با متصدیان با سابقه و فعال در امور حمل و نقل داخلی و انبار داری و مشاور کلیه امور حمل زمینی آماده ارائه سرویس با امکانات زیر به مشتریان می باشد:

- دارا بودن لیفتراک سبک و سنگین و جرتقلیل
- حمل کانانتیرهای خالی و صادراتی از تهران به تمام نقاط کشور
- امکانات جهت تعمیرات کانانتیرهای تا حد ۱۰۰٪ خسارت که قابل تائید SGS میباشد
- دارا بودن تجهیزات سستشو و مواد پاک کننده جهت کانانتیرهای آغشته به مواد
- دارای سکوی بارگیری ماشین آلات سبک و سنگین
- عملیات استریب و اسفاین داخل کانانتیر در محوطه مخصوص و ارسال محمولات به مکان مورد نظر شما
- ارائه سرویس Door to Door
- ترانزیت داخلی کانانتیر / کالا با انتخاب مناسب ترین شیوه حمل و نرخ های رقابتی در کوتاه ترین زمان
- عملیات تخلیه و بارگیری کانانتیر ۲۰ و ۴۰ فوت و انبارداری برای خطوط کشتیرانی رایگان می باشد
- خرید و فروش و اجاره کانانتیر ۲۰ و ۴۰ فوت
- حمل کانانتیرهای وارداتی خالی از بندرعباس به تمام نقاط کشور
- قبلاً از همکاری صمیمانه شما کمال قدردانی و تشکر را دارد



تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۹۶۰۵
 فکس: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۵
 همراهِ: ۰۲۱-۹۱۲۳۰۹۰۱

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir

مدیرعامل تایدواتر خاورمیانه افشا کرد:

پشت پرده مزایده لایروبی بنادر

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه می گوید که تایدواتر و شرکت های تابعه آن به دلایلی که وی از آن به عنوان افشای اطلاعات شرکت ها و اقتصادی نبودن قیمت پیشنهادی سازمان بنادر و دریانوردی نام می برد، در مزایده سوم لایروبی بنادر شمال کشور شرکت نخواهد کرد.

مهدی اعتصام در گفت و گو با خبرنگار مارین تایمز درباره علت ابطال دو مزایده لایروبی بنادر شمالی و جنوبی کشور اظهار کرد: «مزایده اول را سازمان بنادر و دریانوردی ابطال نکرد، بلکه به دلیل اینکه عرف همه مزایده ها در این مزایده رعایت نشده بود، تایدواتر و شرکت متبوعش به عنوان برنده مزایده لایروبی بنادر شمالی کشور و بنادر جنوب غربی درخواست کرد که این مزایده ابطال شود؛ به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی برای بار دوم اقدام به برگزاری مزایده برای بنادر جنوبی و شمالی کشور کرد.»

وی با بیان اینکه شرکت تایدواتر در مزایده دوم نیز در جنوب کشور برنده نشد، اما لایروبی بنادر شمال کشور را به دست آورد، گفت: «اما سازمان بنادر و دریانوردی با این دلیل که قیمت برنده با قیمت مورد نظر سازمان همخوانی نداشته و کمتر است مزایده را ابطال کرد.»

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه افزود: «ما هم مطابق با قیمت اعلامی سازمان بنادر و دریانوردی هزینه و فایده خود را برآورد کردیم و به این نتیجه رسیدیم که قیمت موردنظر سازمان بنادر به صرفه نبوده و سودی برای ما نخواهد داشت. به همین دلیل این سازمان مزایده دوم را نیز باطل اعلام و از برگزاری مزایده سوم خبر داد.»



او تصریح کرد: «شرکت تایدواتر و شرکت های تابعه آن در مزایده سوم شرکت نخواهند کرد زیرا این کار هم توجیه اقتصادی ندارد و هم اطلاعات شرکت ها در دو مرحله فاش شده است. بنابراین هیچ رقابتی در مزایده سوم وجود نخواهد داشت.»

به گزارش مارین تایمز، براساس سیاست سازمان بنادر برای واگذاری عملیات لایروبی بنادر، چندی پیش دو مزایده برگزار شد که در مزایده اول لایروبی بنادر منطقه جنوب شرقی شامل استان های سیستان و بلوچستان و هرمزگان به ارزش ۱۳۵ میلیارد تومان به شرکت نگین سبز از شرکت های زیرمجموعه سازمان بنادر و دریانوردی رسید و قرارداد با این شرکت نهایی شد. در مرحله دوم نیز مزایده لایروبی بنادر جنوب غربی شامل بوشهر و خوزستان به ارزش ۱۵۵ میلیارد تومان به شرکت کاریز مشیران که تجربه و سابقه آن در خصوص لایروبی بنادر نامشخص است رسید، البته لازم به یادآوری است که قبلاً شرکت خط دریا بندر برنده مزایده لایروبی این بنادر شده بود.

لایروبی بنادر جنوبی کشور چه در غرب و چه در شرق، در حالی که شرکت تابعه سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت «کاریز مشیران» واگذار شده است که در مهرماه سال ۹۴ وزیر راه و شهرسازی در نامه ای به سازمان بنادر و دریانوردی انعقاد قرارداد با شرکت ها، صندوق های بازنشستگی، تعاونی ها و دیگر زیرمجموعه های آن مجموعه را ممنوع اعلام کرد. این در حالی است که اجرا نشدن این دستور وزیر از سوی سازمان بنادر و دریانوردی موجب شد تا حدود یک ماه پیش انجمن مهندسی دریایی ایران شکوائیه ای را به وزیر راه و شهرسازی ارسال کند. لازم به یادآوری است که گردش مالی لایروبی کل بنادر شمال کشور به ۹۱ میلیارد تومان می رسد.

انگار زمان زود می‌گذرد یا انگار زود دیر می‌شود و این احساس مرتبط است با شتاب وقایع به‌خصوص هنگامی که تخریبی به نظر برسند. در شماره ۱۳۳ ماهنامه در مرداد گذشته مقاله‌ای تحت عنوان «عصر تلاطم» به قلم امید ملک، رییس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی ایران و کارشناس کشتیرانی لاینر چاپ کردیم که در آن خبر از امواجی می‌داد که به تدریج بخش اعظمی از شرکت‌های کشتیرانی را با خود خواهد برد.

اخبار داغ چند ماه گذشته از شروع سال میلادی جدید معطوف به سکندری خوردن و به تلاطم افتادن شرکت کشتیرانی هیوندای بوده که با در دست داشتن ۲ درصد سهم بازار نتوانست اقساط و اوراق قرضه خود را نقد کند و هر اتفاقی، اتفاق دیگری را دومینوار رقم زد که شرح مختصری از آن در ادامه می‌آید.

بزرگترین ورشکستگی تاریخ شرکت‌های کشتیرانی



■ اخبار مربوط به مشکلات مالی شرکت کشتیرانی هیوندای، در حالی منتشر می‌شود که کشتیرانی هانجین نیز با امواجی از تلاطم روبه‌رو شده تا حدی که مدیرعامل آن برخلاف مدیرعامل هیوندای (که با فشار بانک‌ها و طلبکاران مجبور به استعفا شد) با تقدیم استعفانامه، تصمیم‌گیری درباره آینده شرکت را به بانک‌ها واگذار کرده است

(ایضا کشتی ۱۰ هزار TEU ظرفیت با اجاره روزانه ۴۳ هزار دلار) کرد، آنچنان بزرگ است (هانجین فقط باید ۴۰۵ میلیون دلار در نیمه اول سال جاری میلادی بازپرداخت کند) که حتی با فروش ساختمانی ۵۷ میلیون دلاری در لندن یا فروش کشتی‌های تانکر و یا فله‌بر ملکی و حتی فروش حقوق خود در برنسد، به این زودی‌ها پر نمی‌شود.

از سوی دیگر، خبر مذاکرات ششمین غول آلمانی این صنعت Hapag-Lloyd با ظرفیت حمل ۹۲۴ هزار TEU (آنهم یکسال پس از بلعیدن CSAV شیلیایی در ازای ۳۴ درصد سهام) با رقیب عرب‌تبارش UASC (که هیچگاه تراز مالی خود را به دلیل پشتوانه دلارهای نفتی کشورهای حاشیه خلیج فارس به رسانه‌ها درز نداد) با ۵۳۳ هزار TEU دقیقاً در ۲۲ آوریل یعنی چهار روز قبل از جشن تولد صنعت، رسانه‌ای شد که نشان از روزگار زشت کشتیرانی لاینر و عدم تکافوی سایز به منظور بقا می‌دهد.

دو روز قبل از آن، یعنی ۲۰ آوریل نیز خبر بزرگ دیگری مبنی بر مشارکت سومین غول فرانسوی این صنعت CMA-CGM با چهارمین (ChinaCosco) و پنجمین (EMC) و نهمین (OOCL) صاحب‌مقامان چینی و تایوانی که مجموعاً ناوگانی در حدود شش میلیون TEU را رهبری می‌کند، به منظور تشکیل کنسرسیومی متشکل از ۳۵۰ کشتی و سهم بازار ۳۵ و ۳۹ درصدی در دو مسیر اصلی تجارت یعنی از خاور دور به اروپا و آمریکای شمالی، نشان از رصد نزدیک شدن سپاه‌چاله‌ای می‌دهد که با بلعیدن اجرام قبلی قدرت جاذبه‌اش در پرتو فروپاشی‌های بیشتر اقتصادی و کساد بازار

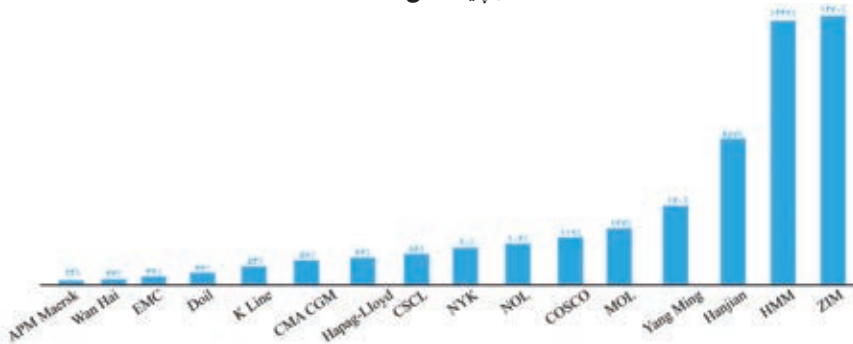
اخبار مربوط به مشکلات مالی هیوندای، در حالی منتشر می‌شود که همشهری این شرکت، یعنی کشتیرانی هانجین نیز که قد و قامت بزرگتری با داشتن ۳ درصد سهم بازار دارد، با امواجی از تلاطم روبه‌رو شده؛ تا آنجا که مدیرعامل آن در اقدامی انتحاری از ناتوانی خویش در ساماندهی اوضاع بدهی شرکت، داد سخن داد و با تقدیم استعفانامه، برخلاف مدیرعامل هیوندای (بیوه بنیانگذار شرکت) که با فشار بانک‌ها و طلبکاران مجبور به استعفا شد، تصمیم‌گیری درباره آینده شرکت را به بانک‌ها و به‌خصوص بانک دولتی Korean Development Bank واگذار کرده که بزرگترین طلبکار هر دو شرکت است و مدیریت عالی هیوندای را نیز تعیین می‌کند.

آوریل ۲۰۱۶، شصتمین سالگرد تولد کشتیرانی کانتینری که توسط مالکوم مک‌لین آمریکایی در سال ۱۹۵۶ بنیان نهاده شد، می‌بایست گرمی داشته می‌شد، ولی بیش و پیش از آنکه غول‌های این صنعت به فکر این جشن تولد باشند، بسیاری با دستپاچگی از به صدا درآمدن ناگهانی زنگ‌ها (سقوط کرایه حمل کانتینر ۴۰ فوئی از شرق دور) نیز بگذرانند. همچنین با بندر اصلی شمال اروپا از قبیل هامبورگ یا آنتورپ توسط بزرگان صنعت به ۷۵ دلار) و قرمز شدن اعداد تراز مالی و افزایش بدهی‌ها و عدم نقد شدن اوراق قرضه در سررسید معین، برای پرهیز از برگزاری مراسم ختم به دست و پا افتادند.

احتمالاً در ماه‌های آتی با توجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کره جنوبی به چهار گروه خانوادگی بزرگ سامسونگ، ال‌جی، هیوندای و هانجین مرتبط است، اخبار بدتری از دومینوی فروپاشی مخبره خواهد شد و نمادی از سرمایه‌داری منحنی از نوع کره‌ای را در تاریخ ثبت خواهد کرد و سپس کشورهای دیگر هم که در سایه جهانی شدن قسمتی از سرمایه این غول‌ها را برای تولید جذب کرده‌اند به سرگیجه مبتلا خواهند شد؛ چرا که سپاه‌چاله‌های ایجاد شده در روزگار رونق که گروه‌هایی نظیر هیوندای و هانجین را با اخذ وام‌های کلان و صدور اوراق قرضه، وادار به سرمایه‌گذاری در کشتی‌سازی، خودروسازی، صنایع فولاد، هواپیمایی، لجستیک، مهندسی، ساختمان و انواع کشتیرانی و قراردادهای بلندمدت اجاره کشتی با قیمت‌های نجومی

نمودار ۱- وضعیت ۱۶ شرکت کشتیرانی به لحاظ نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام

در پایان سال ۲۰۱۵



■ احتمالاً در ماه‌های آتی با توجه به اینکه بیش از ۶۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کره جنوبی به چهار گروه خانوادگی بزرگ سامسونگ، ال‌جی، هیوندای و هانجین مرتبط است، اخبار بدتری از دومینوی فروپاشی مخابره خواهد شد و نمادی از سرمایه‌داری منحط از نوع کره‌ای را در تاریخ ثبت خواهد کرد

گذار به دوره‌ای دیگر باشد؛ چرا که همه این اقدامات که گاهی تخریبی به نظر می‌رسند فقط یادآور قوانین ترمودینامیک است که مقادیر بنیادی فیزیک شامل حرارت، انرژی و آنتروپی کاراکترهای سیستم ترمودینامیکی را تعیین می‌نمایند و اگر در محیط ایزوله نباشد به تعادل خواهد رسید.

در ادامه به بررسی فعالیت این دو شرکت کشتیرانی کره‌ای و چرایی این اتفاق خواهیم پرداخت. این بررسی از جهت دیگری نیز حائز اهمیت است و آن، اینکه هر دوی این شرکت‌ها بعد از رفع تحریم‌های اعمال شده علیه ایران خواستار از سرگیری روابط تجاری خود با ایران بوده‌اند.

شرکت هانجین یک شرکت کره‌ای است که در حوزه ارائه خدمات لجستیک، حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌سازی، مدیریت فرودگاه، خدمات هتلداری و گردشگری فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۱۹۴۵ میلادی با هدف ارائه خدمات حمل‌ونقلی احداث شد. شرکت هانجین اکنون دارای ناوگان کشتی‌های کانتینری، راه‌ها، شبکه لجستیک و پایانه‌های بزرگی در سراسر جهان است. دفتر مرکزی این شرکت در شهر سئول واقع شده است. شرکت هانجین همچنین دارای ۲۱ دفتر خدماتی در کشورهای مختلف جهان است. هانجین بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل دریایی

کره جنوبی و یکی از ۱۰ شرکت برتر در زمینه حمل‌ونقل دریایی در جهان به شمار می‌رود. این شرکت ۶۰ خط ارائه‌دهنده خدمات و حمل‌ونقل دریایی را در سراسر جهان مدیریت کرده و سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون تن محصول را جابه‌جا می‌کند. ناوگان این شرکت دارای ۱۷۰ کشتی کانتینری و فله‌ای است.

شرکت کشتیرانی هیوندای مرجنت مارین بعد از هانجین، دومین شرکت کشتیرانی کره‌ای است که در حوزه خدمات لجستیک، کشتی‌های کانتینری و خدمات مربوط به این نوع کشتی‌ها فعالیت می‌کند. این شرکت در سال ۱۹۷۶ میلادی با عنوان ایژیا مرجنت مارین ایجاد و در سال ۱۹۸۲ میلادی توسط گروه هیوندای خریداری شد. دفتر مرکزی این شرکت در شهر سئول واقع شده است.

شرکت هیوندای مرجنت مارین به حمل و نقل دریایی محصولات استراتژیکی همچون نفت خام، سنگ آهن، زغال سنگ و انواع دیگری از محصولات صادراتی و وارداتی می‌پردازد. این شرکت به بیش از ۶۰ مسیر دریایی در ۱۰۰ بندر جهان خدمات حمل و نقلی دریایی ارائه می‌کند و دارای ۱۳ پایانه و ناوگانی با ۱۲۷ فروند کشتی است که از این تعداد، ۵۷ فروند کانتینری دارای ظرفیت ۴۰۳ هزار TEU هستند. ۲۳ فروند از این کشتی‌ها ملکی و مابقی به شکل اجاره‌ای در حال تردد هستند. این شرکت همچنین مالک ۷۰ فروند کشتی فله‌بر است که به شکل اجاره‌ای و ملکی فعالیت دارند.

یک قدم تا ورشکستگی

مشکلات هیوندای مرجنت مارین در سال ۲۰۱۵ و آغاز سال ۲۰۱۶ به مراتب بیشتر شده است و اخبار منتشره حاکی از آن است که تا سقوط این شرکت یک قدم بیشتر باقی نمانده است. با توجه به نمودار ۱، تا سال ۲۰۱۶ بزرگ‌ترین ورشکستگی خطوط حمل و نقل کانتینری متعلق به US LINE بوده که در نوامبر ۱۹۸۶ اتفاق افتاده است، اما با محقق شدن ورشکستگی هیوندای مرجنت مارین، رکورد ورشکستگی بزرگ‌ترین خطوط حمل و نقل کانتینری هم شکسته می‌شود. همان گونه که ملاحظه می‌گردد هنگامی که ورشکستگی US LINE اتفاق افتاد این شرکت دارای ۴۶ کشتی حمل‌کننده کانتینر با

نمودار ۲- ورشکستگی بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل کانتینری و مقایسه آن با شرکت هیوندای مرجنت مارین (ظرفیت عملکرد هزار TEU)



باید یادآوری کرد که این شرکت در سال ۲۰۱۴ نیز ناوگان گازبرهای خود را به ارزش یک میلیارد دلار به فروش رسانده است. در اقدامی دیگر این شرکت ۵۰/۱ از سهام ترمینال کانتینری بندر جدید بوسان را به PSA فروخته است. همچنین گروه هیوندای مرچنت مارین به این توافق رسیده است که بخش فله خشک را به شرکت خصوصی کره‌ای با نام HANN & Co با ارزش ۴۵۰ میلیون دلار بفروشد که ۳۵۰ میلیون آن جزو بدهی به شمار می‌رود.

مدیرعامل و هیات ریسه شرکت هانجین نیز اعلام کرده‌اند که برای خارج شدن از بحران و افزایش میزان سرمایه، در حال فروش تمام دارایی‌هایشان به قیمت ۳۵۷ میلیون دلار هستند. در اولین گام این شرکت قصد دارد تا ترمینال‌هایش را در کره جنوبی به فروش بگذارد که انتظار می‌رود با این اقدام مبلغ ۱۷۵ میلیون وون کره جنوبی به دست آورد. در گامی دیگر، این شرکت قصد دارد تا با گذاشتن وثیقه دفتر مرکزی خود در بوسان درآمدی در حدود ۱۰۲/۲ میلیون وون به دست آورد. همچنین مقامات کشتیرانی هانجین تصمیم گرفته‌اند تا فله‌برها و سهام باقیمانده در کشتیرانی H-Line را به فروش برسانند.

از طرفی همان گونه که عنوان شد برخی بانک‌ها نیز اقداماتی را در جهت بهبود شرایط این شرکت انجام داده‌اند که از آن جمله می‌توان به اقدام بانک توسعه کره جنوبی (KDB) اشاره کرد. این بانک که به عنوان اصلی‌ترین طلبکار شرکت هیوندای مرچنت مارین و هانجین شناخته می‌شود حاضر شده به صورت داوطلبانه پرداخت اصل و بهره وام‌های پرداختی خود را به مدت سه ماه دیگر تمدید کند و همچنین در صورتی که شرکت هیوندای مرچنت مارین دستمزدهای کارمندان و کارگران خود را کاهش دهد، این بانک حاضر است برای تعدیل بدهی‌های این شرکت همکاری‌های لازم را انجام دهد.

این بانک عنوان کرده به شرطی به تجدیدساختار شرکت هانجین رسیدگی می‌کند که این شرکت در جلب نظر نهادهای غیربانکی برای تمدید سررسید اوراق قرضه خود به مشکل برخورد. باید به این نکته نیز اشاره کرد که دولت کره جنوبی نیز برای حل بحران مالی این دو شرکت پیشنهاد ادغام دو شرکت با یکدیگر را داده است که این پیشنهاد با مخالفت هر دو شرکت مواجه شده است.

کردند که این می‌تواند باعث شدیدتر شدن مشکلات این شرکت شود.

به لحاظ سهام نیز سهام این شرکت در روزهای پایانی سال ۲۰۱۵، با رشد ۱۲ درصدی مواجه شد، اما با آغاز سال ۲۰۱۶ مجدداً این سهام روند نزولی ۲۳ درصدی را طی کرد که این به دلیل نگرانی از پرداخت بدهی‌ها و شرایط نامطلوب روحی حاکم بر این شرکت است.

همچنین این شرکت باید در ۷ آوریل ۲۰۱۶ اقدام به بازپرداخت سود اوراق قرضه خود به مبلغ ۱۲۰ میلیارد وون معادل ۱۰۵ میلیون دلار می‌کرد که در این امر کوتاهی کرد و باعث شد تا درجه اعتبار اوراق قرضه این شرکت توسط موسسه سنچس اعتبار KIS به درجه C نزول کند. این هشتمین تنزل درجه پی در پی بود که از سال ۲۰۱۳ تاکنون این شرکت تجربه کرده است.

وخامت وضعیت مالی شرکت هیوندای مرچنت مارین باعث شده تا ترازنامه‌های مالی سایر شرکت‌های حمل و نقل کانتینری نیز در کانون توجهات قرار گیرد، به طوری که رهبر این صنعت ای پی مولر مرسک نیز از این قاعده مستثنی نبوده و چشم‌انداز اعتباری آن در ماه فوریه توسط موسسه اعتبارسنجی استاندارد اند پورس (S&P) از باثبات به منفی تغییر یافته است.

فعالیت‌های انجام شده جهت بهبود اوضاع

جهت بهبود شرایط مالی، فعالیت‌هایی نیز توسط هیات‌رئیس و مدیرعامل هر دو شرکت کشتیرانی کره‌ای و همچنین برخی بانک‌هایی که از آنها وام دریافت کرده‌اند، صورت گرفته است.

مدیرعامل و هیات ریسه هر دو شرکت برای افزایش میزان نقدینگی و تسویه بدهی‌های خود روش‌های مختلفی را در پیش گرفته‌اند که از آن جمله می‌توان به فروش برخی اموال و دارایی‌هایشان اشاره کرد. با آغاز سال ۲۰۱۶ شرکت کشتیرانی هیوندای مرچنت مارین چهار فروند نفتکش غول‌پیکر، دو سوئز ماکس و هفت کشتی حمل مواد شیمیایی به همراه قراردادهای اجاره و هفت کارمند خود را به فروش گذاشته است. این در حالی است که هم اکنون بازار تانکرها از رونق چشمگیری برخوردار است و فروش این ناوگان برای خریداران فرصت مناسبی محسوب می‌شود.

ظرفیت ۹۳ هزار TEU بوده و این در حالی است که هم اکنون هیوندای مرچنت مارین دارای ۵۷ کشتی کانتینر با ظرفیت ۴۰۳ هزار TEU است. با توجه به صورت‌های مالی ثبت شده شرکت هیوندای مرچنت مارین در سال ۲۰۱۵، میزان زیان خالص این شرکت در این سال ۶۲۷ میلیارد وون معادل ۵۲۷/۴ میلیون دلار است.

بررسی عملکرد این شرکت در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که این شرکت در سه ماهه آخر سال ۲۰۱۵ دارای بدترین عملکرد ممکن بوده است. زیان خالص متحمل شده در این سه ماه برای این شرکت ۲۱۸/۸ میلیون دلار بوده است.

بررسی صورت‌های مالی سال ۲۰۱۵ شرکت هانجین نیز نشان می‌دهد که سود عملیاتی این شرکت در سال گذشته میلادی، ۳۶/۹ میلیارد وون بوده که این مبلغ بیشتر از سود عملیاتی سال ۲۰۱۴ به مبلغ ۲۴ میلیارد وون بوده است. بعد از اضافه کردن درآمدهای حاصل از کسب و کارهای فرعی و فروش دارایی‌های شرکت، هانجین به سود خالص ۳ میلیارد وون در سال ۲۰۱۵ رسیده و این در حالی است که این شرکت در سال ۲۰۱۴ با ضرری در حدود ۴۲۳ میلیارد وون مواجه بوده است.

در پایان سال ۲۰۱۵ آلفالاینر، نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام ۱۶ شرکت کشتیرانی را بررسی کرد که در این بررسی، نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام بیشتر شرکت‌ها زیر ۲۰۰ درصد بوده است. این نسبت تنها برای سه شرکت هانجین، هیوندای مرچنت مارین و زیم بالای ۲۰۰ درصد بوده است.

در نمودار ۱ وضعیت ۱۶ شرکت کشتیرانی از نظر بدهی به تصویر کشیده شده است و نشان می‌دهد نسبت بدهی به حقوق صاحبان سهام برای شرکت هیوندای مرچنت مارین و هانجین به ترتیب ۱۴۴۲ و ۶۸۷ درصد است و این دو شرکت بعد از شرکت زیم در جایگاه دوم و سوم قرار گرفته‌اند.

بررسی صورت‌های مالی سال ۲۰۱۵ حکایت از آن دارد که میزان فروش کشتیرانی هیوندای در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴ با افتی ۱۲/۳ درصدی مواجه شده است.

علاوه بر این مشکلات، در سال ۲۰۱۶ مقامات دولتی کره جنوبی، این شرکت کشتیرانی را ملزم به پرداخت ۱۰۰/۵ میلیون دلار مالیات اضافی



باخبر شدیم جمعی از اعضای هیات موسس کانون دریانوردان خبره در صدد هستند دوره جدیدی از فعالیت این کانون را که تقریباً از سال ۱۳۹۰ به حالت تعطیل درآمده بود، آغاز کنند.

با محمد وافر، رییس سابق هیات مدیره این تشکل، در همین خصوص گفت‌وگو کردیم تا در جریان جزئیات این تصمیم قرار بگیریم. او ضمن تشریح دلایل توقف فعالیت و همچنین بازگشایی مجدد آن در بازه زمانی فعلی، می‌گوید کانون چیزی بیرون از واقعیت ظرفیت‌های دریانوردان نیست. وافر ضمن تأکید بر ضرورت همگرایی ظرفیت‌ها و فعالیت موثر تک‌تک اعضای کانون به جای توقع صرف از هیات مدیره، حرکت‌های صنفی در قالب تشکل‌های تخصصی را به سفر سی‌مرغ به کوه قاف تشبیه می‌کند.

کانون دریانوردان خبره در آستانه فعالیت مجدد قرار گرفته است

بازگشت برادر بزرگتر!

غیرسیاسی، درخواست خود را به وزارت کشور و کمیسیون ماده ۱۰ احزاب و تشکل‌های سیاسی تسلیم کرده و ثبت کردند. نهایتاً بعد از ده سال و گذشت فراز و نشیب‌های سیاسی و پس از بررسی مکرر و طولانی سوابق افراد، صلاحیت هیات موسس تأیید و پس از انجام تشریفات در سال ۷۸ کانون دریانوردان خبره تشکیل و در آن فضای محدود، اولین دوره

را ایجاد کنند. در آن زمان به دلیل اینکه اغلب قراردادهای دریانوردان با شرکت‌های کشتیرانی تابع قوانین استخدامی کشور بود، یعنی نیروی دولتی محسوب می‌شدند (به‌خصوص در بخش شرکت ملی نفتکش که بیمه تأمین اجتماعی نبودند) امکان برخورداری از یک اتحادیه، انجمن و یا سندیکا در وزارت کار میسر نبود، بنابراین آنها نیز مانند بسیاری از گروه‌های دیگر

ترازان: کانون دریانوردان خبره از چه زمانی و با چه اهدافی تشکیل شد؟

■ از نخستین روزهایی که از نیروی کار دریایی ایرانی به جای نیروهای خارجی استفاده شد، دریانوردان نیاز به مکانی داشتند که بر مطالبات، قوانین و قراردادهای آنها نظارت داشته باشد، بنابراین در سال ۶۸ اولین نسل‌های دریانوردی کشور تصمیم گرفتند کانون دریانوردان خبره



■ به نظر من کانون یک
تشکل بسیار ارزنده است که
خلاء آن در حال حاضر
بیش از پیش احساس می‌شود.
در چند سال اخیر و بعد از
توسعه پرشتاب در حوزه صنعت
نقش تشکل‌های مردم‌نهاد
تخصصی که بتوانند
در یک حوزه جمع شوند و
مشکلات صنعت را از طریق
مشاوره به سازمان‌های
اجرایی، دولت، قوه مقننه
و حتی قوه قضائیه حل کنند
بسیار جدی‌تر شده است

با کشتیرانی‌ها منعقد می‌شود) و از بابت تنظیم این قراردادها و حق عضویت می‌تواند هزینه‌های خود را تامین کند و به وظایف خود برسد. با این حال، به نظر من کانون یک تشکل بسیار ارزنده است که خلاء آن در حال حاضر بیش از پیش احساس می‌شود. توجه داشته باشید در چند سال اخیر و بعد از توسعه پرشتاب در حوزه صنعت، نقش تشکل‌های مردم‌نهاد تخصصی که بتوانند در یک حوزه جمع شوند و مشکلات صنعت را از طریق مشاوره دادن به سازمان‌های اجرایی و دولت و قوه مقننه و حتی قوه قضائیه حل کنند بسیار جدی‌تر شده و تاثیر آن بیش از پیش مشهود است. بر همین اساس بسیاری از اساتید و ثنورسین‌های اقتصادی موفق در مدل‌های اقتصادی و اجتماعی

هم انجمن به عنوان یک نهاد حقوقی در کنار کانون پیگیر آن شد) نهایتاً از سال ۸۸ این دو نهاد در یک فضای مشترک اداری قرار گرفته و در کنار هم فعالیت‌هایشان را که اغلب هم غیرقابل تفکیک بود، ادامه دادند که نقطه عطف این همکاری برگزاری اولین سالگرد تصویب کنوانسیون کار دریایی در سالن وزارت کار و اولین جشن گرامیداشت روز جهانی دریانورد به طور مستقل در تالار ایوان شمس بود.

البته کماکان برای اینکه بتوانند نقش خودشان را به خوبی ایفا کنند و وظایفی را که در طول سال‌ها معوق مانده بود، انجام دهند، مشکلاتی وجود داشت.

ترابران: چه مشکلاتی به وجود آمده بود؟

■ تشکل‌های کارفرمایی ما، تشکل‌های چندان مستقل و خصوصی نبودند و اعضای اصلی را شرکت‌های بزرگی تشکیل می‌دادند که اصالتاً دولتی بودند و تشکل‌ها را از بابت فعالیت‌ها و گردهمایی‌ها تحت فشار می‌گذاشتند.

البته در کمیته‌های نیروی انسانی و در بحث‌های کنوانسیون‌های کار دریایی مشکلی وجود نداشت، ولی برای توسعه فعالیت این تشکل‌ها نگرانی‌هایی دیده می‌شد، مثلاً حوزه‌های امنیتی سازمان‌ها و شرکت‌ها با بی‌سلیقه‌گی و بی‌درایتی ورود کرده بودند و نظارت‌های عجیبی روی این تشکل‌ها اعمال می‌شد که خستگی و دل‌سردی ایجاد کرد و عملاً باعث شد کانون بعد از به ثمر رساندن این فرزند، خودش آرام‌آرام به حاشیه رانده شود و فعالیت کم‌رنگی داشته باشد.

این عارضه البته در برخی از موارد جبران می‌شد و مثلاً در سه گردهمایی در سال‌های ۸۸، ۸۹ و ۹۰، این دو تشکل در تالارهای رسمی کشور در کنار هم قرار گرفتند و اعلام حضور کردند.

ترابران: چه ضرورت‌هایی اعضای کانون را به فکر تشکیل دوباره آن انداخته است؟

■ ببینید! بعد از سال‌ها امروز ما شاهد هستیم که بخشی از وظایف صنفی و مطالباتی که همیشه کانون را تحت فشار می‌گذاشت، به انجمن صنفی و کارگری واگذار شده و امروز انجمن صنفی به عنوان یک تشکل تخصصی در شاخه کارگری و در راستای اجرای کنوانسیون کار دریایی، قراردادهای دسته‌جمعی یا مذاکرات جمعی را با شرکت‌های کشتیرانی منعقد می‌کند (فکر می‌کنم این پنجمین دوره است که این قراردادها

از انتخابات برگزار شد؛ با این وجود، اقتضائات شغلی دریانوردان و دوری از محیط اداری همواره فعالیت و توسعه کانون را با چالش‌هایی روبه‌رو می‌کرده است.

تا اینکه طرح و انعکاس مطالبات ویژه دریانوردان منجر به آن می‌شود که در سال ۸۲ وظایف و مأموریت جدیدی برای این تشکل تعریف شود و این بار نه تنها جامعه دریانورد، بلکه دولت و مالکان کشتی نیز به ضرورت همکاری با کانون پی برده و از این تشکل توقع نقش‌آفرینی بیشتری داشته باشند.

یکی از ضرورت‌ها، مطرح شدن کنوانسیون کار دریایی بود که براساس آن، سه ضلع دولت، کارفرما و کارگر (دریانورد) ملزم به همکاری بودند تا امکان الحاق و اجرا و همچنین صدور مدارک مرتبط برای کشتی‌ها فراهم شود. در آن زمان در ایران این شاخه کارگری وجود نداشت و تنها مرجع، کانون دریانوردان خبره‌ای بوده که در وزارت کشور ثبت شده و متأسفانه مورد تأیید وزارت کار هم نبود.

به هر حال، در آخرین روزهای سال ۸۴ هیات مدیره کانون پیگیری و تشکیل سندیکا را مصوب می‌کند و مقرر می‌شود در کنار فرآیند سخت و فرسایشی تثبیت حرفه دریانوردی در ردیف مشاغل سخت و زیان‌آور، تشکیل انجمن صنفی کارگری نیز به عنوان اولویت نخست پیگیری شود. در سال ۸۵ تلاش‌ها متمرکزتر شده و تقاضای تشکیل انجمن صنفی و کارگری دریانوردان خبره در اردیبهشت ۸۵ به وزارت کار ارائه و در بهمن سال ۸۵ اولین انتخابات انجمن صنفی و کارگری دریانوردان خبره در محل کانون دریانوردان برگزار می‌شود. در واقع خود هیات‌مدیره کانون تشکیل‌دهنده و موسس این انجمن بوده‌اند.

در ابتدا بنا بر دلایل مختلف؛ از جمله اینکه می‌بایست بین این دو نهاد، چه برای ارگان‌ها و چه دریانوردان، تمایز به وجود می‌آمد، محل آنها از هم جدا شد و انجمن صنفی و کارگری دریانوردان خبره در محل بلوار سردار جنگل، دفتری استیجاری فراهم کرد، اما از آنجا که همواره فعالیت‌ها به صورت مشترک انجام می‌شد (که مهم‌ترین آن پیگیری ثبت حرفه دریانوردی در ردیف مشاغل سخت و زیان‌آور بود که از همان آغاز، انرژی بسیاری از کانون گرفت و بعد

تجمیع سوابق مدیریت‌های اجرایی و ایفای نقش و تصمیم‌گیری طولانی، در کنار سال‌ها دریانوردی و دانش حقوقی و تجارب اجتماعی در کانون دریانوردان خبره، در حالی که دیگر وابستگی سازمانی هم وجود ندارد که در سایه آن شاهد تسامحی باشیم؛ گنجینه ارزشمندی است که باید به خوبی از آن بهره برد

انجمن دریانوردی تجاری ایران وظایف صنفی خودش را انجام می‌دهد یا حداقل فرصت‌های قانونی آن کاملاً فراهم شده است، این گوی و این میدان! هر چقدر که ظرفیت انجمن باشد و هر قدر اعضای آن تلاش کنند. البته درست‌تر این است که ما فقط از هیات‌مدیره مطالبه نکنیم و اعضا هم مشارکت بیشتری داشته باشند. بنابراین در این دو موضوع، کانون انجام وظیفه کرده و با ضرورت جدی روبه‌رو نیست.

اما در پاسخ به سوال شما، باید بگویم امروز صنعت دریایی و دریانوردی نیاز به کانونی دارد که بتواند در حوزه‌های تخصصی، نقش‌آفرینی بیشتری داشته باشد. در مدل‌های اقتصادی حمل‌ونقل جهانی، نقش‌تشکل‌های تخصصی مردم‌نهاد، مستقل و غیردولتی در اصلاح یا بازآفرینی، توسعه یا هدایت یک بخش، به طور ویژه مورد تاکید قرار گرفته است.

ما با توسعه فزاینده در تمام صنایع دنیا به خصوص صنعت دریایی و کشتیرانی در دنیا روبه‌رو شده‌ایم. آموزش دریایی نیاز به مشاوران خبره دارد. کمبود تخصص در حوزه‌های مدیریت جدی است و شرکت‌های داخلی را آسیب‌پذیر کرده و البته در بخش فنی هم با روند توسعه پیش‌رو، این کمبود جدی‌تر خواهد شد.

فقر و فاصله طبقاتی ایجاد شده در بنادر کشور نگران‌کننده است. محیط زیست دریایی کشور در جنوب و شمال از آلاینده‌ها اشباع شده است. کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی و منطقه‌ای لازم‌الاجرای بسیاری به تصویب رسیده است که تطبیق با الزامات این اسناد هر روز هم پیچیده‌تر می‌شود.

امروزه با الزام به کارگیری شیوه‌های نوین مدیریت کشتیرانی‌ها و بنادر روبه‌رو هستیم و متأسفانه فضای سنتی حاکم بر شرکت‌ها و سازمان‌های مهم داخلی در برابر تغییرات مقاومت می‌کند. بحران‌های اقتصادی، پارادوکس اجرای قوانین ضد تراست، ادغام شرکت‌های بزرگ و حذف کوچک‌ترها، تهدیدات امنیتی و دزدی دریایی و ... تمام این موضوعات که داده‌های پیچیده‌ای را پیش روی مدیران می‌گذارد، زاینده این توسعه پرسرعت است.

بخشی از این مسائل توسط دولت‌ها و در قالب اجرای قراردادهای و کنوانسیون‌ها قابل حل هستند و بخش دیگر باید در جایی مورد

بررسی قرار گیرد که تخصصی برای اصلاح آن وجود دارد؛ یعنی تشکل‌های مردم‌نهاد و تشکل‌های تخصصی غیروابسته که آرای برآمده از تخصص آنها می‌تواند روش درست حل این معضلات را طرح و هدایت کند.

کانون‌ها و مراکز تخصصی صنفی با داشتن ظرفیت بسیار بالای خلاقیت، تخصص و انعطاف‌پذیری در شرایط ویژه، بدون وابستگی به جایی می‌توانند به دولت‌ها، حوزه‌های تصمیم‌گیری و تصمیم‌ساز کمک کنند و کشور و منطقه را از بحران‌های جاری نجات دهند. به صراحت بگویم؛ امروز مسیر توسعه از یک کانال بسیار باریک می‌گذرد و اگر می‌خواهیم از این کانال عبور کنیم، تنها دو راه پیش‌رو داریم؛ یکی نقش‌آفرینی به موقع دولت‌ها (چه در داخل کشور در قالب اقدامات ملی و چه بین‌المللی مانند الحاق به مقاوله‌نامه‌های بین‌المللی، وضع و اصلاح قوانین و یا وضع مالیات که باعث اصلاح الگوی رفتاری شود) و دیگری هم استفاده از ظرفیت کانون‌های تخصصی تا در این حوزه‌ها به صورت مؤثر فعالیت کنند. جز این راهی نیست!

ترابران: واکنش‌ها نسبت به فعالیت مجدد کانون چگونه بوده است؟

یادم می‌آید که چراغ کانون دریانوردان خبره با حداقل ۵۰ نفر روشن شد و در سال ۸۶ این رقم به حدود ۶۰۰ نفر رسید؛ آن هم با توجه به فراز و نشیب‌هایی که عرض کردم، اما در ادامه، با تمرکز روی توسعه و کمک به انجمن دریانوردان تجاری ایران، جذب اعضای کانون آرام‌آرام متوقف شد و فقط در بعضی نشست‌ها یا همگرایی‌هایی که در برخی از مواقع مثل برگزاری گردهمایی مشترک با انجمن صنفی و کارگری لازم بود (کماکان به‌عنوان حامی این انجمن صنفی کارگری) نقش‌آفرینی می‌کرد. در واقع مثل یک برادر بزرگتر!

خوشبختانه در ریزنی‌ها برای بازگشایی و توسعه تشکل کانون، با استقبال بسیار خوبی از سوی وزارت کشور روبه‌رو شده‌ایم و در یک جمله می‌توانم بگویم که همه از بازگشایی و بالندگی مجدد کانون خوشحال هستند. البته چالش‌هایی هم وجود دارد مثل فقدان دفتری که پیش‌تر مشترکاً با دفتر انجمن فعال بود و الان در اختیار نهاد انجمن قرار گرفته و متأسفانه مسوولان

روز دنیا نقش بسیار پررنگ برای این دسته از تشکل‌های تخصصی غیروابسته و غیردولتی در فرمول‌های توسعه و در مسیر توسعه پایدار فضای فعالیت گسترده‌ای مطرح می‌کنند.

ترابران: به صورت جزئی‌تر توضیح دهید که به نظر شما کانون باید در دوره جدید فعالیت، در چه حوزه‌هایی وارد شود؟

بگذارید دوباره تاکید کنم که ضرورت تشکیل انجمن، در اثر دو اتفاق برای ما روشن شد؛ یکی ورود به مقوله کنوانسیون کار دریایی و ضرورت ارائه مشاوره در آن زمینه به سازمان بنادر و وزارت کشور و تمامی حوزه‌های درگیر برای الحاق و اجرای این کنوانسیون که در ۱۱ آگوست ۲۰۱۲ نهایتاً به تصویب ۳۰ کشور (که ۳۳ درصد تناژ ناخالص جهانی داشتند) رسید و لازم‌الاجرا شد و دیگری بحث پاسخگویی به مطالبات صنفی که کانون را تا حدی از نقش تخصصی خودش دور نگه می‌داشت که خوشبختانه اکنون این مطالبات صنفی برعهده انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران گذاشته شده است.

این نکته را هم اضافه کنم که در مقطعی نام انجمن تغییر کرد، یعنی در سال ۸۷ ما اسم انجمن کارگری دریانوردان خبره را به انجمن صنفی دریانوردی تجاری ایران تغییر دادیم که شباهت مربوط به تشابه اسمی نیز حل شود و امروز

کند تا مسوولان کشور متوجه این حساسیت‌ها شده و در این مسیر هم‌کلام شوند و در گام‌های بعدی تقبل مسوولیت کرده و وارد عرصه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری گردند.

مطمئن باشید دریایی با آسیب‌پذیری بالا، جای امنی برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی پایدار نیست! از نظر من هر قدر تشکیل این کانون و توسعه فعالیت ما به تعویق بیفتد، از آن سو، تهدیدها و آسیب‌ها افزایش پیدا می‌کند.

سال‌ها عقب‌ماندگی و تحریم داخلی به خصوص ورود نسلی از مدیران کم‌توجه به تخصص که علاوه بر تحریم‌های بیرونی، به بخش بزرگی از صنعت تحمیل شده، واقعا ما را نسبت به نسل‌های آینده بی‌پاسخ خواهد گذاشت. محصول ما برای آیندگان دستاورد قابل دفاعی نیست و به نظر هم نمی‌رسد که به این سرعت مشکلات قابل حل باشد.

مساله اساسی ما نه تنها نبود استراتژی است، بلکه تدوین استراتژی‌های بد است. به عبارت دیگر، عارضه نبود کسانی که بتوانند گزاره‌های اسناد حقوقی کنوانسیون‌ها را از طریق شیوه‌های تخصصی تبدیل به محرک‌های اقتصادی و توسعه قابل لمس کنند.

یک اصل در مدیریت وجود دارد که می‌گوید آنچه را که نمی‌توانید اندازه بگیرید، نمی‌توانید مدیریت کنید. گزاره‌های اسناد حقوقی، و کنوانسیون‌های جهانی و تفاهم‌نامه‌ها باید اندازه‌گیری شوند.

این کار استراتژیست‌ها، اقتصاددانان و کسانی است که می‌توانند الزامات حقوقی را در بازه زمانی مشخص، تبدیل به محرک‌های اقتصادی کارآمد و شیوه‌های اجرایی قابل ارزیابی کنند. ما در این بخش مشکلات اساسی و البته مدعیان فراوان داریم. مدعیانی که نمره قبولی نگرفته‌اند و ثابت کرده‌اند که منافع حزبی و شخصی‌شان بر منافع ملی ارجحیت دارد.

کانون دریانوردان خیره ایران محل مناسبی برای فراهم کردن پاسخ درست به این چالش‌هاست.

کماکان توسط سازمان جهانی دریانوردی به عنوان منطقه تحت کنترل آلاینده‌های دریایی معرفی نشده است، به دلیل رعایت منافع کشورهای پرچم در تردد به این منطقه مهم اقتصادی است. از سوی دیگر، عدم استفاده از سوخت مناسب در کشتی‌ها این منطقه را به یک منطقه شکننده از نظر محیط‌زیست تبدیل کرده است؛ محیط‌زیستی که میلیون‌ها سال قدمت دارد. تاثیر محیط‌زیستی که در دریا تهدید می‌شود تا کیلومترها در ساحل نیز احساس خواهد شد و سلامت منطقه را تهدید می‌کند. در شمال کشور نیز همین مسائل و مشکلات را داریم. با سوزاندن سوخت مازوت در کشتی‌ها، فقط هوا آلوده نمی‌شود و ما به طرق مختلف پسماند مازوت را وارد آب خلیج فارس می‌کنیم؛ یعنی در یک محیط حساس و بسته دریایی که انرژی جهان وابسته به آن است.

ترابران: ماموریت کانون در این رابطه چه می‌تواند باشد؟

■ روش کار تشکل‌های غیر وابسته مردمی بر این اساس است تا در گام نخست بتواند ادبیاتی ایجاد

حال حاضر انجمن با عدم درک درست از اهمیت وجودی کانون، رویه‌ای غیرتخصصی و غیرمنصفانه در خصوص بازگشایی کانون درپیش گرفته‌اند. در تبیین ضمانت توسعه کانون همین بس که هم اکنون، با واگذاری مطالبات و وظایف صنفی به انجمن، یک خواسته در بین اعضای خیره و هسته اصلی کانون ایجاد شده و آن، این است که همه این عزیزان می‌خواهند به وظیفه ملی خودشان عمل کنند.

فراغوش نکنیم که بزرگان صنعت دریانوردی در دوره‌ای از عمر خود قرار گرفته‌اند که مسوولیت سازمانی ایشان پایان یافته است و آزادانه‌تر می‌توانند عمل کنند. امروز همه ایشان هم قسم و متعهد شده‌اند که وظیفه ملی خودشان را انجام دهند. این اعضا تجربه‌ای گرانقدر و بی نظیر دارند و دیگر آن دریانورد صرف دو دهه پیش نیستند. این تجمیع سوابق مدیریت‌های اجرایی و ایفای نقش و تصمیم‌گیری طولانی در کنار سال‌ها دریانوردی و دانش حقوقی و تجارب اجتماعی در کانون دریانوردان خیره - در حالی که دیگر

وابستگی سازمانی هم وجود ندارد که در سایه آن شاهد تسامحی هم باشیم - گنجینه ارزشمندی است که باید به خوبی از آن بهره برد تا دریانوردان ایرانی هم بتوانند مانند دیگر کشورها، نقش استراتژیک خود را در تصمیم‌سازی‌ها ایفا کنند.

ترابران: از نظر شما اولویت‌های فعالیت کانون چیست؟

■ بازگشایی دفتر، برگزاری انتخابات و تشکیل هیات‌مدیره و توسعه روابط بین‌الملل. نیاز به کانونی خیره و محرک توسعه در صنعت دریایی و حرفه دریانوردی جدی است. آنچه می‌گویم توصیه بزرگان علم مدیریت و اقتصاد دنیاست. راه توسعه پایدار فعالیت‌های اقتصادی از پاسخ صریح و عملی برای حل مشکلاتی که برشمرديم می‌گذرد.

اجازه بدهید برای توضیح بیشتر، بحث محیط‌زیست را یک بار دیگر بررسی کنیم. خلیج فارس ما از آلاینده‌ها چه در هوا و چه در دریا اشباع شده است. اگر این منطقه

TRANSPORT IS ART

Persepolis, Takht-e Jamshid, Iran

40 YEARS

RIT **Rahbanan**
International Transport
since 1975

95, North Kheradmand Street • Karimkhan Zand Boulevard • Tehran 1585945436 IRAN
Tel. +(9821) 8882 5901, 8884 9390 • Fax +(9821) 8882 0376
E-Mail tehran@rahbanan.com • www.rahbanan.com

بازار سرمایه در برابر مزایای صنعت راه آهن

«حریل» بر ریل بورس افتاد

علی محسنی

آخرین روز کاری سال ۱۳۹۴ شاهد حضور دومین شرکت فعال در حمل و نقل ریلی در عرصه بورس بود. شرکت «ریل پردازسیر» با عرضه ۱۰ درصد از سهام خود در حالی لباس بازار سهام را بر تن کرد که تنها شش سال از عمر تاسیس خود را پشت سر گذاشته است. شرکت در سال ۱۳۸۸ و به دنبال خرید ۵۰ واگن مسافری دست دوم از رجاء فعالیت خود را آغاز کرد، در حالی که ناوگان شرکت با خرید ۱۰۲۴ واگن لبه بلند از راه آهن جمهوری اسلامی ایران وارد حوزه حمل و نقل باری ریلی شد. پیش از ریل پردازسیر که با نماد «حریل» وارد بازار سهام شد، شرکت «توکاریل» نیز به این بازار گام گذاشته بود. اما این صنعت نوپای بازار سرمایه چه مزایایی دارد که سهامداران را بتواند به سرمایه گذاری در سهام شرکت های خود ترغیب کند؟



اقتصاد در کنار محیط زیست

صنعت حمل و نقل ریلی علاوه بر آن که از مزیت اجتماعی نسبت به سایر انواع حمل و نقل برخوردار است، صرفه اقتصادی بالاتری نسبت به آنها دارد. جابه جایی انبوه بار و مسافر در مسیرهای طولانی اگر در کنار مصرف پایین سوخت ناوگان قرار گیرد، مزیت اقتصادی قابل توجهی به همراه دارد که شرکت های فعال در این صنعت می توانند از آن بهره بگیرند.

این صنعت از استهلاک پایین خطوط و ناوگان نیز بهره مند است تا برتری دیگری نسبت به دیگر انواع حمل و نقل پیدا کند. عمر مفید ناوگان ریلی بسیار بالا است و حتی در کشورهای پیشرفته، استفاده از واگن های با عمر بالا رایج است. لازم به ذکر است که بخش عمده قیمت یک واگن باری، ارزش آهنی است که در ساخت آن به کار رفته است. به این ترتیب حتی در صورت استهلاک کامل، واگن به اندازه ارزش آهن به کار رفته قیمت دارد.

اما شرکت های داخلی فعال در حمل و نقل ریلی ضمن بهره گیری از برتری های صنعت در حوزه حمل بار و مسافر، چشم به استفاده از شرایط ویژه کشور نیز دوخته اند. موقعیت استراتژیک جغرافیایی کشور، صنعت حمل و نقل را به یکی از صنایع بااهمیت و پر مزیت بدل می کند.

با توجه به این که اقتصاد ایران در شرایط پسابرجام قرار گرفته و قصد دارد محورهای ترانزیتی با همسایگان را راه اندازی یا تقویت کند، نقش صنعت ریلی در این بین اهمیت ویژه ای می یابد؛ به خصوص آنکه وزارت راه و شهرسازی در صدد آن است که از فرصت سرمایه های خارجی برای اجرای سریع تر پروژه های ریلی به خصوص در بخش اتصال به مرزها، بهره بگیرد.

رویکرد مثبت سیاستگذاران به این صنعت که در سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی و سیاست های کلان برنامه ششم توسعه نیز بازتاب یافته، تنها محدود به بهره برداری از موقعیت جغرافیایی نیست. نگاه ویژه به لزوم کاهش شدت مصرف سوخت در کشور و اهمیت ویژه مسائل زیست محیطی در سال های اخیر نیز مزایایی را برای توسعه صنعت راه آهن داخلی ایجاد می کند. دولت در قالب

شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر
کیان

فورارد - کریر



دارای دفاتر نمایندگی

در تمام مرزهای ایران

دفتر نمایندگی

در آسیای میانه، افغانستان، دبی و

هندوستان

حمل کالای صادراتی، وارداتی

ترانزیت از مبادی ورودی ایران

به آسیای میانه، افغانستان و عراق

مشاوره و انجام کلیه عملیات

و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

حمل به شیوه های مختلف

(ترانشیب و مرکب)

حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره

مجتبی بهاروند

با دو دهه سابقه مدیریت

حمل و نقل بین المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (۵ خط)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btktrangeo.com

۳ میلیون تنی حمل انواع محموله‌های ریلی را ایجاد کرده است. از مجموع ۳۴ میلیون تن جابه‌جایی کالا به صورت ریلی در کشور در سال ۱۳۹۳، سهم این شرکت ۱/۵ میلیون تن بوده است. مدیران ریل‌پرداز سیر همچنین به دنبال استفاده از مزایای برای سرمایه‌گذاری‌های جدید هستند.

به کارگیری ۱۰۰۰ واگن نو در سال‌های آتی در برنامه‌های شرکت قرار دارد. این در حالی است که از سوی دولت تخفیف در حق دسترسی به شبکه ریلی در ازای سرمایه‌گذاری در ناوگان نو در نظر گرفته شده است.

همچنین ناوگان نو تا سه سال از پرداخت تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی معاف است. شرکت با این مزیت، قادر است در ازای افزودن ناوگان جدید، حاشیه سود عملکرد خود را تا دو برابر افزایش دهد.

مطابق اعلام مسوولان شرکت ریل‌پرداز سیر، ۹۷ درصد از درآمد این شرکت در سال ۱۳۹۳ از ارائه خدمات به شرکت ذوب‌آهن اصفهان حاصل شده است. این عدد در سال ۱۳۹۴ به ۸۳ درصد کاهش یافته است و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۳۹۵ به کمتر از ۷۰ درصد نیز کاهش یابد.

ایجاد تنوع در مشتریان، از جمله مزایایی است که یک شرکت می‌تواند ایجاد کند تا ریسک انحصار در مشتریان را کاهش داده یا به صفر برساند. همچنین شرکت با این مزیت روبه‌رو است که صنعت حمل و نقل باری ریلی به سادگی نمی‌تواند شاهد حضور رقبای جدید باشد. مطابق قانون برای کسب مجوز فعالیت یک مجموعه باری نیاز به وجود حداقل ناوگان ۶۰۰۰ دستگاه واگن است.

اما در برابر مزایای موجود، به ریسک‌هایی همچون «نیاز به سرمایه‌گذاری بسیار سنگین در توسعه بار» و «روند نسبتاً کند فعلی توسعه راه آهن در کشور» نیز می‌توان اشاره کرد که شرکت «ریل‌پرداز سیر» با آن روبه‌رو است. تحلیل دقیق تر صنعت ریلی از سوی تحلیلگران بازار سرمایه نیاز به زمان و حضور شرکت‌های بیشتر در بورس دارد؛ ضمن آن که می‌بایست منتظر نتایج رویکرد جدی دولت فعلی به توسعه راه آهن ماند.

بودجه سال ۱۳۹۳ رویکردی بسیار ویژه‌ای به صرفه‌جویی در مصرف سوخت داشته و در قالب بند «ق» تبصره ۲ بودجه، منابع کلانی را برای سرمایه‌گذاری در این حوزه پیش‌بینی کرده است.

برای توسعه صنعت ریلی مزایای دیگری نیز در نظر گرفته شده تا سرمایه‌گذاران و شرکت‌های فعال، بیش از پیش به این سو جلب شوند. «بازنگری در نحوه اعمال قانون مالیات ارزش‌افزوده»، «پیش‌بینی معافیت مالیاتی سرمایه‌گذاری‌های جدید در صنعت» و «تثبیت نرخ ارز برای تامین مالی سرمایه‌گذاری جدید در صنعت» از جمله این مزایا است.

گفتنی است دولت یازدهم با سیاست «اصلاح نظام تعرفه‌ای» به دنبال افزایش حمل بار با کمک ناوگان ریلی است تا سهم کم راه آهن در این حوزه افزایش یابد. آمارها در دو سال اخیر نیز از رشد حمل بار توسط حمل و نقل ریلی حکایت دارد که می‌تواند از جمله آثار مثبت اصلاح نظام تعرفه‌ای باشد.

درآمدها در این صنعت به سه بخش تقسیم می‌شود: سهم شبکه ریلی، سهم واگن و سهم لکوموتیو. طبق برنامه اصلاح نظام تعرفه‌ای، شرکت راه آهن اقدام به کاهش تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کرده است؛ به این ترتیب که سهم ۵۷ درصدی این تعرفه در مجموع درآمدها در سال ۹۲، در سال ۹۴ به ۴۳ درصد رسیده و قرار است در سال ۱۴۰۰ به ۲۰ درصد تقلیل یابد.

تعرفه واگن اما از سهم ۲۰ درصدی در سال ۹۲ به ۲۶ درصد در سال ۹۴ رسیده و قرار است سهم خود را تا سال ۱۴۰۰ به ۳۷ درصد افزایش دهد. تعرفه لکوموتیو نیز از سهم ۲۳ درصدی در سال ۹۲ به ۳۰ درصد در سال ۹۴ رسیده و قرار است در سال ۱۴۰۰ به سهم ۴۳ درصدی در درآمدها دست یابد.

مزایای شرکت

شرکت ریل پرداز سیر مانند دیگر شرکت‌های فعال در صنعت حمل و نقل ریلی به دنبال بهره‌برداری از مزایای قانونی سرمایه‌گذاری در این صنعت است. این شرکت با مالکیت ۱۰۲۴ واگن باری و اجاره ۵۰۰ واگن دیگر، ظرفیت

مدیرکل ساختمان و تاسیسات راه آهن
در پاسخ به ترابرن تشریح کرد:

تسهیل گذر از گلوگاه‌های جنوب

خط دوم راه آهن اهواز - بندر امام، اهواز - اندیمشک، خرمشهر - سربندر، از جمله مسیرهای نیازمند بازسازی و بهسازی محور یک هزار و ۱۵۰ کیلومتری جنوب به شمار می‌آیند. مدیرکل ساختمان و تاسیسات راه آهن و مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های محور جنوب در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن، از اقدامات انجام شده یا در حال انجام راه آهن درباره رفع این گلوگاه‌ها گفت. او همچنین شمایی کلی از پروژه اتصال ریلی ایران به عراق را به تصویر کشید؛ پروژه‌ای که سهم ایران در آن، ساخت یک پل بر روی شط‌العرب تعریف شده که در حال حاضر درگیر برگزاری مناقصه تامین پیمانکار و اعتبار است.

نگهداری خط به شکل چشمگیری پایین می‌آید. مضاعف بر آن، امکان استفاده بیشتر از ظرفیت حمل بار نیز فراهم می‌شود.»
پیش از این، نماینده اندیمشک در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه از سال ۱۳۳۶ تاکنون این خط ریلی به صورت کامل و جامع بازسازی نشده، از اختصاص ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار از سوی وزارت راه و شهرسازی به منظور بهسازی ۹۰ کیلومتر از این مسیر خبر داده بود.

دو خطه کردن مسیر اهواز - بندر امام در مرحله خرده کاری

مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های جنوب در تشریح آخرین وضعیت خط اهواز - بندر امام، با اعلام اینکه این پروژه به عنوان یک طرح ملی به اتمام رسیده است، توضیح داد: «علاوه بر بهسازی خط موجود، زیرسازی و ریل گذاری خط دوم اهواز - سربندر به طول ۸۱ کیلومتر

جابه‌جایی ریلی منجر می‌گردد. بنابراین از ابتدای امسال بازسازی حد فاصل اندیمشک - درود به عنوان یکی از پروژه‌های در اولویت آغاز شده تا با ایجاد امنیت و سرعت حرکت در این مسیرها، موانع موجود تردد در این محور کمتر شود.»
مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های جنوب کشور، با اعلام اینکه پیشرفته عملیات بازسازی محور اندیمشک - درود علی‌رغم ترافیک زیاد مناسب بوده، از انجام بازسازی کامل خط تا پایان سال ۱۳۹۵ خبر داد.

این مقام مسوول در راه آهن با بیان اینکه یکی از پروژه‌های ما در این محور، ایجاد خطوط بتنی بود اضافه کرد: «این طرح به دلیل پراکندگی زیاد در قیمت‌های ارایه شده در مرحله تجدید مناقصه است.»
او خاطرنشان کرد: «برنامه خطوط بتنی از کار ما خارج نشده؛ چرا که با اجرای این طرح، هزینه

فرداد فرهودی در گفت‌وگو با ترابرن، در تشریح اقدامات راه آهن در این محور، ابتدا به خط ریلی اندیمشک - درود اشاره کرد و با اعلام اینکه این مسیر، قطعه‌ای مهم در مسیر ریلی و ارتباطی جنوب و مرکز کشور است، اما فرسودگی بخش‌هایی از این مسیر، مشکلات گسترده‌ای در حمل و توزیع محصولات تجاری و اقتصادی کشور به وجود آورده، تصریح کرد: «بخش عمده بازسازی ایستگاه‌های درود - اندیمشک انجام شده است.»

فرداد فرهودی اضافه کرد: «از جمله مشکلات ما در این گلوگاه، ترافیک بالا، کوهستانی بودن مسیر و وجود تونل‌های بسیار است. از این رو نمی‌توانیم قطارهایی با تناژ بالا را از این خط عبور بدهیم. تا پیش از این بخش عمده‌ای از وقت راه آهن، صرف نگهداری از این محور می‌شد که این امر به کاهش ظرفیت



■ ایران هزینه ساخت پل
اروند را پرداخت می‌کند، اما
چون قرار است طرف عراقی
در رودخانه ارونند کشتیرانی
داشته باشد، مقرر شده
یک دهانه باز شو برای امکان
تردد کشتی‌ها در پل تعبیه شود
که بعد از اتمام کار، طرف
عراقی هزینه تجهیزات
مصرف شده برای ایجاد این
دهانه باز شو را به ایران
خواهد پرداخت

امیدوارم بتوانیم این پروژه از خرداد سال آینده عملیاتی کنیم.»

فرهودی درباره جزئیات این پروژه اظهار داشت: «برای این اتصال ریلی، در فاصله ۱۳ کیلومتری خرمشهر تا شلمچه در ایران، خط آهن وجود دارد و راه‌آهنی که باید در زمینه این اتصال ریلی ایجاد شود، مربوط به مسیر ۳۲ کیلومتری مرز شلمچه تا بصره است که در داخل خاک عراق قرار دارد و وظیفه ایجاد آن نیز برعهده طرف عراقی است.»

به گفته فرهودی، تنها ساخت یک پل بر روی شط‌العرب بر عهده طرف ایرانی است؛ پلی که این اتصال ریلی را کامل خواهد کرد. فرهودی توضیح داد بر اساس تفاهمنامه‌ای که وزیر راه و شهرسازی ایران و همتای عراقی او در ابتدای سال ۹۴ امضا کردند، مقرر شده که ایران این پل را بسازد.

بنا بر اعلام فرهودی طراحی اولیه پل ۷۰۰ متری ارونند به اتمام رسیده است، بخشی از مراحل انتخاب پیمانکار ساخت این پل انجام شده و در چند ماه آینده، با انتخاب نهایی پیمانکار، ساخت پل کلید خواهد خورد.

به گفته او ساخت این پل مساله کلیدی پروژه اتصال ریلی ایران و عراق است: «اما طرف عراقی اعلام کرد که قادر نیست این پل را بسازد و با توجه به اینکه این اتصال ریلی برای ما دارای اهمیت استراتژیک بود، ساخت این پل را برعهده گرفتیم.»

مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های محور جنوب ادامه داد: «ایران هزینه ساخت پل ارونند را پرداخت می‌کند، اما به دلیل اینکه قرار است طرف عراقی، در رودخانه ارونند کشتیرانی داشته باشد، مقرر شد یک دهانه باز شو برای امکان تردد کشتی‌ها در پل تعبیه شود که بعد از اتمام کار، طرف عراقی هزینه تجهیزات مصرف شده برای ایجاد این دهانه باز شو را به ایران خواهد پرداخت زیرا ساخت این دهانه باز شو به درخواست عراق بوده و نیاز ایران با پل ثابت نیز برطرف می‌شود.»

به گفته فرهودی، طرف عراقی، مسیریابی خط ریلی را انجام داده، اما هنوز عملیات اجرایی را آغاز نکرده است. وی در این باره گفت: «مسیریابی زمان زیادی نخواهد برد، اما طرف عراقی باید این کار را آغاز کند. به ویژه با

و با اعتبار یک هزار و ۵۰ میلیارد ریال، از سال گذشته شروع شده و در حال حاضر تقریباً در مرحله اتمام است.»

فرهودی با تأکید بر اینکه پروژه اهواز - سربندر با پیشرفت ۹۸ درصد آماده بهره‌برداری است، افزود: «درصدیم با انجام کامل عملیات، این پروژه را در فاز نهایی افتتاح کنیم.»

پیشرفت ۴۰ درصدی خط دوم اهواز - اندیمشک

مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های جنوب، با اعلام پیشرفت ۴۰ درصدی خط دوم اهواز - اندیمشک نیز گفت: «این پروژه در مقایسه با سایر پروژه‌های عمرانی کشور جایگاه بسیار خوبی دارد و کل پروژه طی شش ماهه اول سال ۹۵ به بهره‌برداری خواهد رسید.»

این کارشناس ریلی با بیان اینکه ۲۴۰۰ میلیارد ریال اعتبار برای خط آهن دوم اهواز - اندیمشک اختصاص یافته، گفت: «دو خطه کردن مسیر ریلی اندیمشک - اهواز موجب افزایش ظرفیت و توانایی حمل بار در این مسیر می‌شود.»

پایان مطالعات پروژه خرمشهر - سربندر

مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های جنوب از پروژه جدید خط آهن خرمشهر - شادگان - بندر امام به عنوان جایگزین ساخت خط دوم اهواز - خرمشهر خبر داد و با بیان اینکه مطالعات و مقدمات این پروژه انجام شده گفت: «این پروژه به جهت جلوگیری از مهاجرت انسانی درون استانی و با توجه به بار و مسافر زیاد در این منطقه همواره مورد تأکید وزیر محترم راه و شهرسازی بوده است.»

گفته می‌شود برای ساخت این محور، نزدیک به ۱۵۰ میلیارد تومان اعتبار اولیه در نظر گرفته شده است.

تازه‌ترین خبرها از اتصال ریلی ایران و عراق

مدیر پروژه رفع گلوگاه‌های جنوب، در بخش دیگری گفتگوی خود در پاسخ به سوالی درباره زمان کلید خوردن پروژه اتصال ریلی ایران و عراق گفت: «چون اعتبارات این پروژه از بودجه سال ۹۵ پیش‌بینی شده، بنابراین

توجه به اینکه رییس جمهوری کشورمان نیز اخیراً بار دیگر بر اتصال ریلی ایران و عراق تأکید کرده است، به نظر می‌رسد باید عملیات اجرایی این مسیر ریلی هرچه زودتر انجام شود.»

این مقام مسوول در راه‌آهن ایران درباره زمان پیش‌بینی شده برای کلید خوردن پروژه گفت: «تفاهمنامه این پروژه بین دو کشور زمانی منعقد شد که بودجه سال ۹۴ بسته شده بود، بنابراین چون اعتبارات این پروژه در بودجه سال ۹۵ پیش‌بینی شده است، این احتمال وجود دارد که بتوانیم پروژه را از خرداد

سال ۹۵ عملیاتی کنیم.»

فرهودی معتقد است با توجه به اینکه پل ارونند در مرحله برگزاری مناقصه قرار دارد، نمی‌توان رقم پیش‌بینی شده به عنوان هزینه‌های ساخت آن را رسانه‌ای کرد.

«...کامیون‌ها را از جاده‌ها جمع کنید. این همه زحمت کشیده شده تا بنادر به راه‌آهن متصل شوند آنوقت تمام بار بنادر را کامیون‌ها حمل می‌کنند.»

عبارت بالا گفته‌های مقام معظم رهبری در بازدید از شرکت مپنا خطاب به مدیرعامل راه‌آهن است. هرچند برای تحقق اهداف مورد نظر ایشان در انتقال بار بنادر به راه‌آهن باید مطالعات و بررسی‌های وسیع میدانی به عمل آید و تجربیات سایر کشورها در این زمینه مطالعه و نهایتاً سناریوهای مختلف طراحی و مورد بررسی و مقایسه قرار گیرد ولی نباید از روش‌هایی که با وجود هزینه کم، تاثیر بالا و سریع دارند، غفلت کرد.

در این خصوص می‌توان به تلاش‌های مرحوم دکتر دادمان در اوایل حضورشان در راه‌آهن در سال ۷۶ اشاره کرد که توانستند پس از تشکیل یک کارگروه چند تخصصی و بررسی‌های میدانی سریع، زمان سیر حمل ترانزیت ریلی از مسیر ۲۵۰۰ کیلومتری سرخس به بندر عباس (از مسیر تهران و نه مسیر جدید مشهد بافق) را از ۱۵ روز به ۴ روز برسانند و این قطارها سال‌ها با این برنامه حرکت می‌کردند. به علاوه برای ریلی شدن بندر امیرآباد نیز آن مرحوم تلاش‌های فروانی داشت و نهایتاً توانست وزیر وقت راه را برای اجرای این طرح قانع کند.

در باب اهمیت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در حمل بار بنادر کشور (که در حال حاضر کمتر از ۳ درصد است) بد نیست مروری داشته باشیم به یک نمونه موفق در این زمینه یعنی بتووروت (Betuweroute) که نام راه‌آهن جدید دو خطه باری و برقی ۱۶۰ کیلومتری از رتردام هلند تا مرز آلمان است.



نگاهی به راه‌آهن جدید باری و برقی از بندر رتردام به آلمان

گامی دیگر به سمت ارزان‌تر شدن حمل‌ونقل چندوجهی

عباس قربانعلی‌بیک

ون (Van Bonde commission) آغاز شد. در سال ۱۹۹۲ دولت‌های آلمان و هلند پیمانی مبنی بر افزایش ترافیک ریلی به ویژه در خصوص رشد ترافیک از آمستردام و رتردام به دویسبورگ امضا کردند. کار بر روی قسمت هلندی خط از سال ۱۹۹۸ آغاز شده و با دو سال تاخیر در اواسط سال ۲۰۰۷ با هزینه ۴/۷ میلیارد دلاری به پایان رسید که این مبلغ بیش از دو برابر هزینه برآورد شده اولیه (۲/۳ میلیارد دلار) بوده است.

مدیران پروژه امیدوار بودند طی پنج سال، ترافیک روزانه به طور متوسط به سیر ۱۵۰ قطار برسد، با توجه به مشکلات تجهیزات ایمنی و اتصال ناتمام در بخش آلمانی، ترافیک در سال ۲۰۰۷ پایین بود، اما طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱ به شدت افزایش یافت؛ به طوری که ۷۸ درصد از کل قطارهای باری بین رتردام و مرز آلمان از این مسیر تردد کرده‌اند و تعداد قطارها از ۱۱ قطار روزانه در ۲۰۰۷ به ۷۰ قطار در ۲۰۱۱ رسید. از سال ۲۰۰۹ قطارهای ۶۰۰۰ تنی که سنگین‌ترین قطار در هلند و آلمان بودند سنگ‌آهن را از طریق همین خط بین رتردام و آلمان جابه‌جا می‌کردند.

بندر رتردام بزرگترین بندر اروپا است و طی سال‌های ۱۹۶۲ تا سال ۲۰۰۴ بزرگترین بندر دنیا بوده بندر مذکور با جابه‌جایی ۴۵۰ میلیون تن بار به ۵۰۰ میلیون مشتری خدمات ارائه می‌دهد. می‌توان گفت این بندر با حمل حدود ۱۲ میلیون واحد کانتینر معادل در سال ۲۰۱۱ (یعنی حدود ۳۰ درصد) نقش اصلی در حمل کانتینر را نیز بر عهده داشته است.

خط ریلی اولیه، بندر رتردام را از طریق بلژیک یا بندر آمستردام به آلمان متصل می‌کرد، اما با احداث این خط ریلی باری جدید دوخطه برقی که با عنوان قطار باری سریع (Betuweroute) در سال ۲۰۰۰ آغاز شد و در سال ۲۰۰۷ بخش هلندی آن خاتمه یافت، قطارهای باری کانتینری و معدنی با سرعت بیشتری به آلمان می‌رسند. این راه‌آهن جدید باری دو خطه و برقی ۱۶۰ کیلومتری که از بندر رتردام هلند تا مرز آلمان احداث شده است، اولویت پنجم از ۳۰ اولویت شبکه حمل و نقل اتحادیه اروپا (TEN-T) بوده و یکی از پرهزینه‌ترین و پربحث‌ترین پروژه‌های آلمان بوده که تاکنون ساخته شده است.

تحقیقات اولیه این پروژه غرب به شرق از سال ۱۹۸۵ توسط کمیسیون

■ **تونل‌ها، پل‌ها، سیستم بالاسری و دیگر بخش‌های این راه‌آهن برای عبور قطارهایی با ۴ متر عرض و ارتفاع ۶/۱۵ متر طراحی شده که اجازه بارگیری کانتینرهای دو طبقه را نیز می‌دهد**

■ **برای استفاده از حداکثر ظرفیت قطارهای طولی و سنگین ۶۰۰۰ تنی تعرفه این راه‌آهن برخلاف تعرفه شبکه راه‌آهن هلند بر حسب وزن قطار نبوده و بر حسب قطار کیلومتر است**



کیلومتری با درب‌های قفل‌دار جهت ممانعت از ورود آب و سیل احتمالی از جمله دیگر زیرساخت‌های این طرح به شمار می‌روند.

برای استفاده از حداکثر ظرفیت قطارهای طولی و سنگین ۶۰۰۰ تنی، تعرفه این راه‌آهن برخلاف تعرفه شبکه راه‌آهن هلند بر حسب وزن قطار نبوده و بر حسب قطار کیلومتر است. بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱ این تعرفه از ۱/۴۱ یورو به ازای هر قطار کیلومتر به ۲/۳۳ یورو به ازای هر قطار کیلومتر افزایش یافته است.

با بررسی این تجربه و با توجه به ابراز تمایل شرکت‌های حمل و نقل دریایی برای سرمایه‌گذاری در بندر ایران به نظر می‌رسد ما نیز می‌توانیم با تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری مشترک مانند سرمایه‌گذاری برای برقی‌سازی راه‌آهن با امتیاز بهره‌برداری از تعدادی اسکله تخصصی در بنداری مانند بندرعباس، چابهار، امیرآباد، امام خمینی (ره) و ... به خواسته مقام معظم رهبری برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بندر جامه عمل پوشانیم.

قبل و در طول ساخت این راه‌آهن بسیاری از مردم، کارشناسان و سیاستمداران مانند اعضای پارلمان هلند مخالف این پروژه بودند. حتی در بودجه اصلی برآورد شده ۲/۳ میلیارد یورویی نیز بحث‌های زیادی در مورد کارایی اقتصادی آن به وجود آمد. امیدها برای جذب سرمایه‌گذاری خصوصی از بین رفت و حتی در سال ۲۰۰۷ دادگاه حسابرسی، پس از بررسی هزینه‌ها و اثرات زیست‌محیطی طرح اعلام کرد که گسترش حمل و نقل رودخانه باید به عنوان طرح جایگزین مطرح باشد؛ چرا که معتقد بود حمل و نقل رودخانه در اروپا ارزاتر، انعطاف پذیرتر و مدرنتر است.

از سوی دیگر ترس از بین رفتن مناطق طبیعی هم وجود داشت. این خط از میان روستاها و شهرهای کم جمعیت با مزارع بکر و کلاسیک عبور می‌کند و فشار مخالفان، پروژه را مجبور به احداث تونل‌های اضافی کرد که این کار باعث افزایش هزینه‌های طرح شد. نگرانی دیگر در مورد نشست مواد شیمیایی خطرناک و تکه تکه شدن زیستگاه حیوانات بود که در پاسخ به این نگرانی‌ها پانل‌های عایق صدا و تونل‌ها و معابر حیات وحش در مسیر پروژه ساخته شد.

ولتاژ خط برقی این مسیر برخلاف شبکه راه‌آهن آلمان ۲۵ کیلوولت ۵۰ هرتز و سیستم علائم از نوع ERTMS2 است. این استاندارد مطابق با جدیدترین استاندارد اروپاست. لکوموتیوهای قبلی هلندی که با استفاده از ولتاژهای مختلف کار می‌کردند قادر به استفاده از این خط نبودند. بخش آلمانی نیز با استانداردهای جدید ذکر شده منطبق نبود، بنابراین قابلیت استفاده از این خط به شدت پایین بود. نخستین لکوموتیوها با استاندارد جدید در دسامبر ۲۰۰۷ تحویل شد.

تونل‌ها، پل‌ها، سیستم بالاسری و دیگر بخش‌های این راه‌آهن برای عبور قطارهایی با ۴ متر عرض و ارتفاع ۶/۱۵ متر طراحی شده که اجازه بارگیری کانتینرهای دو طبقه را نیز می‌دهد. پانل‌های عایق صدا در هر دو طرف خط تعبیه شده و طول آن برابر با طول خط است. این خط در طول مسیر خود پنج تونل و چند بخش مسقف دارد که مجموع طول آنها به ۲۰ کیلومتر می‌رسد. از دیگر مشخصات این طرح میتوان به وجود ۱۹۰ معبر برای عبور وحوش، ۱۳۰ پل و عدم وجود گذرگاه هم سطح اشاره کرد.

هنگامی که سیستم سیگنالینگ بخش آلمانی و همچنین سایر زیرساخت‌ها آماده شود، در هر مسیر این راه‌آهن دو خطه، ظرفیت حرکت ده قطار در هر ساعت (یعنی حدود ۲۰۰ قطار ۶۰۰۰ تنی در یک جهت) وجود خواهد داشت که ظرفیت ناخالص روزانه اسمی این خط را به یک میلیون و دویست هزار تن و ظرفیت سالانه اسمی را به ۳۰۰ میلیون تن بار خالص می‌رساند.

مسیر قدیمی بندر روتردام به ایستگاه تشکیلاتی کیجفوئوک (Kijfhoek) بازسازی شده و تونل سه کیلومتری Botlekspoor (به عنوان پل پشتیبان مسیر) جایگزین پل قدیمی مسیر اولیه گردیده است. علاوه بر این، پایانه کانتینری مستقلی برای این راه‌آهن در بندر روتردام و سه مرکز خدمات ریلی در این مسیر احداث شده است. احداث تونل جهت پرهیز از سر و صدا در پارک شهر در ایستگاه راه‌آهن بارن‌درخت و احداث تونل ۲/۷

حدود شش سال پیش اتحادیه اروپا به شدت دسترسی ناوگان هوایی فرسوده ایران به حریم هوایی خود را محدود کرد، اما به گزارش نیویورک تایمز، اکنون مقامات بروکسل می‌گویند همزمان با کاهش شدت تحریم‌های غرب که بعد از چند دهه اجازه ورود هواپیماهای جدید و قطعات یدکی آن را به ایران می‌دهد، اکنون آماده کاهش برخی از این محدودیت‌ها هستند.

در بخشی از گزارش نیویورک تایمز آمده است: اتحادیه اروپایی در سال ۲۰۱۰ از پرواز بیشتر هواپیماهای متعلق به شرکت ایران‌ایر که از ایرلاین‌های دولتی ایران است به دلیل نگرانی از بحث امنیت پروازی آنها ممانعت به عمل آورد. ناوگان هوایی این ایرلاین با عمر متوسط ۲۶ سال یکی از فرسوده‌ترین ایرلاین‌ها در جهان است و محدودیت‌های تجاری وضع شده از سوی آمریکا و اروپا، فروش قطعات یدکی که برای نگهداری این هواپیماها لازم است را ممنوع ساخته بود.

خانم ویولتا بولتز، کمیسیونر اتحادیه اروپا در زمینه حمل و نقل در مصاحبه‌ای که قبل از سفر آخر خود به تهران انجام داد بیان کرد که کاهش محدودیت‌های اعمال شده بر ایران‌ایر از «اولویت‌های کلیدی» بروکسل است و اینکه بروکسل تمایل دارد دسترسی ایرلاین‌های اروپایی به بازار ۴۰۰ میلیارد دلاری ایران را گسترش دهد.

وی با ابراز خوشبینی محتاطانه بیان کرد که بازرسی‌های اتحادیه اروپا از عملیات نگهداری ایرلاین‌ها که قرار است از ماه آینده آغاز شود، راه را برای افزایش ارتباط حمل و نقل هوایی میان ایران و اروپا هموار می‌سازد که به گفته وی، مزایای اقتصادی و دیپلماتیک نیز به همراه خواهد داشت. او تأکید کرد: لازم است که این ارتباطات را توأم با اعتماد، مجدداً پایه‌گذاری کنیم.

به گزارش نیویورک تایمز، با وجود محدودیت‌ها، ایران‌ایر با ۱۲ هواپیما، از مدل‌های قدیمی ایرباس A300 و A310 که بازرسی‌های امنیت پرواز اتحادیه را پشت سر گذاشته‌اند به مقصد برخی شهرهای اروپایی خدمات‌رسانی می‌کند. ایرلاین ایرانی دیگر، ماهان ایر که ایرلاینی خصوصی است، اخیراً ناوگان خود را با مدل‌های جدیدتر ایرباس بروزرسانی کرده است و بدون محدودیت‌های امنیت پرواز، از تهران به مقصد چندین شهر اروپایی از جمله آتن، میلان و مونیخ پرواز می‌کند.

اما با این حال ارتباطات هوایی بسیار محدود است و هزینه بالای بهره‌برداری از چنین ناوگان قدیمی، ایرلاین‌های ایرانی را در مقایسه با رقبای اروپایی خود مانند لوفتانزا، ایرفرانس و بریتیش ایرویز که قرار است پروازهای خود به تهران را از سرگیرند، در موقعیت ضعف رقابتی قرار داده است.

کمیسیونر اتحادیه اروپا از حمل و نقل هوایی به عنوان «یکی از عوامل کلیدی توانمندسازی» در زمینه رشد اقتصادی یاد کرد و به موافقتنامه‌های خدمات هوایی که اتحادیه اروپا در سال‌های اخیر با تعداد زیادی از کشورها در غرب بالکان، خاورمیانه و شمال آفریقا منعقد کرده و موجب تقویت رفت و آمدهای هوایی میان این مناطق و اروپا شده اشاره کرد. ویولتا بولتز افزود: «هر مقصد جدید، پتانسیل‌های جدیدی را برای توسعه تجاری فراهم می‌کند.»

با این وجود، احتمال کاهش محدودیت‌ها در دسترسی به حریم هوایی اروپا برای ایران در زمان حساسی صورت می‌گیرد. ایالات متحده، هواپیماهای ایران‌ایر و ماهان‌ایر را به انتقال سلاح و سرباز به سوریه در حمایت از دولت بشار اسد و نقض تحریم تسلیحاتی سازمان ملل متهم کرده است.

خانم بولتز به نگرانی‌های ایالات متحده اذعان کرد، اما از ارائه توضیحات بیشتر در این خصوص قبل از سفر خود خودداری نمود. او در رابطه با مذاکرات و با تأکید بر اینکه مناسبات اروپا با ایران در مسائل هوانوردی همواره بر مساله امنیت پرواز متمرکز بوده و نه نگرانی‌های سیاسی بیان کرد: «من اصلاً انتظار ندارم که هیچ یک از این مراحل به سهولت طی شوند.»

کمیسیونر اتحادیه اروپا اضافه کرد: «در بحث حمل و نقل هوایی، امنیت پرواز بالاترین اولویت به شمار می‌رود.»

نیویورک تایمز اعلام کرد:

اتحادیه اروپا محدودیت‌های خود بر سر راه ایران‌ایر را کاهش می‌دهد



از سوی شرکت فرودگاه‌ها
و ناوبری هوایی ایران اعلام شد

جزئیات مذاکرات ایران و انگلیس در صنعت فرودگاهی



معاون دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و همکاری‌های بین‌المللی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، با بیان اینکه در پسابرجام ذوق زده نشدیم تا با نخستین پیشنهاد موضوع را به سوی قراردادی پیش ببریم که تعهدآور شود، گفت: «اکنون مذاکرات را به سطح کارشناسی رساندیم و به جز تفاهمنامه اولیه، قرارداد تعهدآوری در حوزه پروژه‌های فرودگاهی منعقد نکردیم.»

به گزارش روابط عمومی شرکت فرودگاه‌ها، احمدرضا بیاتی دوستی، درباره ورود نخستین گروه از بخش اقتصادی-انگلیسی و مذاکره آن‌ها برای همکاری با شرکت فرودگاه‌ها توضیح داد: «اخیرا ساختار دولت انگلیس به این نتیجه رسیده است که پس از برجام در حد سایر کشورهای اروپایی چابک عمل نکرده است. این هیات انگلیسی نخستین گروه از بخش اقتصادی-انگلیس است که وارد ایران شده است.»

وی ادامه داد: «در حوزه سرمایه‌گذاری در ایران، بسیاری از کشورهای اروپایی - بعد از توافقات مربوط به برجام- از کشور انگلستان فعال‌تر عمل کردند، به طوری که کشورهای سوئیس و استرالیا قوانین تحریم علیه ایران را برداشتند.»

بیاتی تصریح کرد: «انگلیسی‌ها با این رویکرد به ایران آمدند و به پروژه‌هایی توجه کردند که علاوه بر حجیم بودن، ارزش تبلیغاتی دارند. اغلب در دنیا پروژه‌های هوانوردی خبرساز و نمادین‌اند. انگلیس‌ها با این کار می‌خواهند خود را مقابل رقبا به ویژه فرانسوی‌ها و آلمان‌ها فعال نشان دهند.»

وی در پاسخ به این سوال که انگلستان از حیث صنعت هوانوردی در دنیا چه جایگاهی دارد، گفت: «در کلیت صنعت هوانوردی، انگلستان جز پیشگامان این صنعت است. هنگامی که سخن از ایرباس می‌شود، درباره کنسرسیوم اروپایی که شامل آلمان، فرانسه و انگلیس می‌شود، سخن می‌گوییم. شرکت انگلیسی رولز-رویس هم به تولید قطعات کلیدی هواپیما مانند موتور مشغول است. همچنین بر اساس آخرین گزارش اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها، فرودگاه هیترو انگلیس در سال گذشته میلادی ۷۴ میلیون مسافر جابه‌جا کرده است و به عنوان یکی از پرتراددترین فرودگاه دنیا شناخته می‌شود. برخی از شرکت‌های فعال در زمینه صنعت هوانوردی و فرودگاهی بالغ بر ۷۰ تا ۱۰۰ سال قدمت دارند. تعدادی از شرکت‌هایی که نمایندگان‌شان در این جلسه حضور داشتند، در ۵ قاره دنیا به انجام کارهای بزرگ مشغولند.»

بیاتی اذعان کرد: «در بدو ورود انگلیس‌ها به شرکت فرودگاه‌ها در دو زمینه علمی با آن‌ها مذاکره کردیم. نخست، به همکاری با دانشگاه مترو پلیتن منچستر برای برگزاری آموزش‌های تخصصی علمی فرودگاهی و هوانوردی بحث و تاکید کردیم. دوم، با شرکت‌های NATS و SERCO در زمینه آموزش نیروهای فنی و ناوبری برای برپایی دوره‌های پیشرفته مانند رادار هم مذاکراتی کردیم. همچنین شرکت خصوصی SERCO کل نیروهای عملیاتی و مراقبت پرواز تمام کشورهای حاشیه خلیج فارس را آموزش داده است.»

بیاتی اظهار کرد: «ایران همواره از تکنولوژی‌ها و پیشرفت‌های دانش روز دنیا مطلع بوده است، اما به دلیل برخی محدودیت‌ها سطح تماس و دسترسی به آن کم بود. پسابرجام فرصت افزایش سطح تماس با دنیا و مدیریت برای برقراری ارتباطات جدید با هدف بهره‌گیری از فرصت‌هایی که تاکنون دریغ می‌شده است، فراهم کرد. بنابراین اگر گام اشتباهی برداشته شود در همان ابتدای امر، خود این صنعت متضرر می‌شود. بنابراین در تلاش هستیم با دقت کافی مذاکرات را پیش ببریم، همچنین این صنعت استانداردمحور و کاملاً شفاف است و نمی‌توان از آنها عدول کرد.»

معاون دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و همکاری‌های بین‌المللی شرکت با بیان اینکه جایگاه یک کشور در یک صنعت تنها به یک عنصر سرمایه‌گذاری وابسته نیست و فاکتورهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی تعیین کننده جایگاه آن است، گفت: «به عنوان مثال وسعت یکی از فرودگاه‌های منطقه، به اندازه کشور یمن است که نگهداری از آن نیاز به سرمایه و نیروی کلان دارد، اما الزاما وجود فرودگاهی به اندازه یک کشور، نمی‌تواند در معرفی آن به دنیا موثر باشد؛ مهم ایجاد شبکه پروازی و استقبال مسافران از آن برای اتصال به سایر نقاط دنیا است.»

در آخرین شماره نشریه Aviation News یکی از خبرنگاران این نشریه، طی بازدیدی از تولوز و هامبورگ مراحل را که ایرباس A380 از طراحی تا خروج از خط تولید و پیوستن به خطوط هوایی طی می‌کند، ترسیم کرده است. با توجه به اینکه خرید چندین فروند از این نوع هواپیما نیز در برنامه‌های آتی دولت جهت تجهیز ناوگان هوایی کشور قرار گرفته است، مطالعه این گزارش خالی از لطف نیست.

ایرباس A380؛ از مونتاژ نهایی تا تحویل

ترجمه: پروانه احمدی



تست‌هایی مانند آزمایش تجهیزات فرود هواپیما و سیستم‌های الکترونیک و هیدرولیک، به سالی دیگر منتقل و کامپیوترهای مدار هواپیما برنامه‌ریزی می‌شوند. در مرحله بعدی به نصب موتور هواپیما می‌رسیم. در ادامه، هواپیما برای تست‌هایی دیگر مانند راه‌اندازی موتور و تمام شرایطی که ممکن است به علم پرواز منجر شود، به خارج از محوطه برده شده و دوباره تا اولین پرواز

در یک ایستگاه کاری در مجتمع ژان لوک لاگاردیه کارخانه ایرباس تولوز در فرانسه ساخته می‌شود. در این سالن سه قسمت بدنه متصل می‌شوند؛ بال‌ها روی بدنه جا می‌گیرند و تثبیت‌کننده‌های افقی و عمودی آن نصب می‌شوند. موتور، تجهیزات فرود و چرخ‌ها تعبیه و در آخر نوارهای الکترونیکی در جای خود متصل می‌شوند. بعد از طی این مراحل، جت غول‌پیکر برای

۱۸۰ فروند ایرباس A380 به عنوان بزرگترین هواپیمای مسافربری جهان، در خدمت ۱۳ شرکت هواپیمایی فعالیت می‌کنند و هر سه دقیقه یک بار، یک عضو این خانواده پرواز می‌کند. ساختن این هواپیمای غول پیکر پیش از سوار شدن اولین مسافر آن تنها بخشی از پروسه تولید است. بعد از مونتاژ قطعات کوچک این محصول که در سراسر اروپا تولید شده‌اند، هر A380

■ پس از ۶۰ روز کار برای مونتاژ نهایی، ۳۰ روز کار روی تجهیز کابین، حدود ۱۷ روز در سالن نقاشی، ۱۴ روز در خط پرواز و پروسه تحویل که ۹ روز طول می کشد، بزرگترین هواپیمای جهان برای انجام وظیفه‌ای که برای آن تولید شده، شروع به فعالیت می کند



سوختگیری شده و خاموش می شود. همچنین برای اطمینان از اینکه موتور در هنگام خاموشی آسیبی نمی بیند و خوردگی ایجاد نمی شود، روغن موتور را تعویض می کنند.

طراحی داخلی

انتخاب طراحی داخلی کابین و ظاهر مبلمان داخلی هواپیما خیلی پیش تر از آنکه نمونه اولیه جهت تجهیز به شرکت هواپیمایی فرستاده شود، انجام می گیرد. ایرباس برای کمک به مشتریان در انتخاب طراحی داخلی از امکانات Felix Kracht در تولوز استفاده می کند که مدل های طراحی داخلی را در مقیاس اصلی برای نه فقط A380، بلکه تمام محصولات شرکت در اختیار دارد. در اینجا مدل هایی از طراحی داخلی کابین برای تمامی کلاس ها موجود است و شرکت های هواپیمایی می توانند از آن برای طراحی هواپیمای خود الهام بگیرند.

البته تعداد زیادی از مشتریان هم از طراحان داخلی دیگر برای تجهیز کابین خود کمک می گیرند. به عنوان مثال شرکت های هواپیمایی لوفت هانزا، مالزی و قطر ایرلاینز از طراحی های PriestmanGoode بهره می گیرند؛ در حالی که هواپیمایی کوئانتاس (Qantas) به سراغ طراح صنعتی مشهور، مارک نیوسن رفته است.

سالن های مجزا از دیگر مشخصه های اغلب A380 های شرکت های هواپیمایی است.

در بخش اکونومی صندلی ها می توانند تا ۱۱ ردیف ۳-۵-۳ تایی ترکیب بندی شوند، اما این کابین های اضافی هستند که قابلیت طراحی پذیری کابین را فراهم می کنند. هواپیمایی قطر در انتهای طبقه بالای بخش Business class یک سالن پذیرایی دارد که مسافران درجه یک نیز از آن استفاده می کنند. در واقع A380 مالک بزرگترین بخش پذیرایی در آسمان است.

هواپیمایی اتحاد، پا را فراتر گذاشته و در A380 لابی با شش صندلی دارد که آن را «محل ملاقات الهام گرفته از هتل» می داند و مسافران می توانند در آن مکان، قرارهای مهم تجاری خود را برگزار کنند یا غذایی خورده و ورزش مورد علاقه خود را روی تلویزیون های بزرگ تماشا کنند.

هواپیمایی کره از این هم جلوتر رفته و یک مغازه اجناس معاف از مالیات و ۲ سالن

رسمی خاموش می شود. در این مرحله هواپیما به خاطر رنگی که سطح محافظ آن را پوشانده «سبز» نامیده می شود.

البته در این میان، تنها دم هواپیما که از سایت Finkenwerder هامبورگ رسیده و یک تکه از دماغه (برای محافظت در حین جابه جایی به آلمان) کاملاً رنگ آمیزی شده اند.

اولین پرواز

غالباً اولین پرواز ایرباس A380 یک روز پس از خروج از سالن تولید به سمت سایت Finkenwerder انجام می شود تا به مکانی منتقل شود که مبلمان و اثاثیه بر روی آن نصب شده و لباس شرکت هواپیمایی مخصوص خود را بپوشد. در این پرواز شش نفر از خدمه حاضر هستند: دو خلبان، مهندس پرواز (که در تست هواپیما با خلبان همکاری می کند) و سه مهندس تست زمینی که همگی به خوبی برای انجام این وظیفه آموزش دیده و دوره های سختی را پشت سر گذاشته اند.

طی زمان پرواز که تقریباً ۴ تا ۵ ساعت طول می کشد، خدمه حجم وسیعی از آزمایش های مختلف را انجام می دهند تا توانایی اجرای دستورات اجرایی هواپیما را داشته باشند. تست ها بر اساس حرکات جاری در پرواز، موتور و سوخت، تجهیزات الکتریکی و سیستم تهویه صورت می گیرد.

ایرباس سیستم های ارتباطی خاصی در تولوز تهیه کرده و به کمک آن، سیستم های الکترونیک هواپیمایی، رادیوها، ارتباطات ماهواره ای، رادار آب و هوا، هشدار ترافیک و سیستم اجتناب از برخورد را مدیریت می کند. به کمک این سیستم ها شرکت هواپیمایی می تواند پس از شنیده شدن هر صدای غیرمنتظره یا ارتعاشی در هواپیما بلافاصله به خلبان خودکار، فرمان مدیریت موقعیت را صادر کند.

گزارش وضعیت خدمه، کنترل مسافران و کنترل کامل پس از پرواز، تقریباً ۲۴ ساعت زمان می برد تا مشخص شود بخشی از پروسه نیاز به بازبینی دارد یا خیر؟ در کنار تجهیز داخل هواپیما به امکانات مورد نیاز مسافران، این تست ها نیز صورت می گیرد و در آخر، هواپیما به سالن رنگ آمیزی منتقل می شود. بعد از اتمام تمامی تست ها هواپیما مجدداً

تفریحی برای مسافران درجه یک و تجاری را در اختیار مشتریان قرار داده است.

این روزها اغلب صندلی‌های بخش تجاری تختخواب‌شو است و به شکلی طراحی می‌شود که فضای خصوصی بیشتری را برای مسافر ایجاد کند. صندلی مسافران بخش درجه یک نیز برای حفظ حریم خصوصی مسافران از طراحی غلاف لوبیا بهره می‌برد.

امارات اولین شرکت هواپیمایی بود که امکان استحمام در هواپیما را برای مسافران درجه یک فراهم کرد. اتحاد هم با حمام‌هایی لوکس که مجهز به سیستم گرمایشی قابل کنترل سطح زمین است، امکان استحمام مسافران درجه یک را فراهم کرده است.

اما پیشنهاد ویژه اتحاد به اینجا ختم نمی‌شود و این شرکت هواپیمایی محل اقامت جداگانه‌ای هم در اختیار مسافران قرار می‌دهد. این اتاق نشیمن مجزا به یک حمام و تخت دو نفره مجهز شده است. نکته قابل توجه این است که این امکانات اصلاً ارزان نیست، به عنوان مثال سوئیت‌های درجه یک A380 هواپیمایی امارات برای این شرکت بالغ بر ۵۰۰ هزار دلار هزینه برداشته است.

تجهیز کابین

برند جدید A380 در یکی از شش تعمیرگاه این شرکت در هامبورگ تجهیز می‌شود. هنگام نصب قطعات بر روی طبقات مختلف هواپیما برای سروسامان دادن به اوضاع و دسترسی آسان‌تر؛ موتور، تجهیزات فرود، بال و دم هواپیما و سیستم‌های قابل حمل که بعضی از آنها بالغ بر ۲۰۰ تن وزن دارند، از سقف آشیانه معلق می‌شوند.

حجم سه قسمت متفاوت از جمله بخش نگهداری وسایل/کارگو، ۱۵۰ مترمکعب است. این فضا برای جاسازی ۳۵ میلیون توپ پینگ پونگ کافی است. دو قسمت کابین هم با حجمی معادل ۵۵۰ مترمکعب هم اندازه سه زمین تنیس هستند. کل پروسه تجهیز کابین با تغییراتی که شرکت هواپیمایی درخواست کرده ۳۰ روز کاری زمان می‌برد.

هر هواپیمای A380 به ده منطقه نصب و راه‌اندازی تقسیم می‌شود و این تقسیم‌بندی شامل چهار قسمت در بخش پایینی و چهار قسمت در بخش بالایی و دو بخش در قسمت

بار است. کار تجهیز به طور هم زمان در همه بخش‌ها صورت می‌گیرد.

بعد از آماده‌سازی اولیه، کف هواپیما تجهیز می‌شود. البته هنوز کفپوش‌های نهایی نصب نمی‌شوند. مراحل نصب هر قطعه به شدت با احتیاط انجام می‌شود تا هیچ آسیبی به بخش‌ها نرسد و همین موضوع باعث تأخیر در روند کار می‌شود.

در مرحله بعدی پله‌های هواپیما نصب می‌شود. برای پله‌های هواپیما دو عرض متفاوت وجود دارد و یکی از آنها بسته به طرح طبقه بالا انتخاب می‌شود، مثلاً در هواپیمایی امارات به علت وجود حمام‌ها در بالای این پله‌ها این شرکت از گزینه کم‌عرض‌تر استفاده می‌کند.

گزینه‌های بعدی درها، پوشش‌های داخلی و تجهیزات بالای سر مسافران مثل چراغ مطالعه و ماسک اکسیژن است و زمانی که پنل‌های سقف، کف پوش و صندلی‌ها نصب می‌شوند، دیگر هواپیما شکل اصلی خود را پیدا می‌کند. حالا نوبت اقلامی مانند تجهیزات پذیرایی، آشپزخانه و تجهیزات اضطراری فرا رسیده است. در نهایت هم امکانات تفریحی پرواز مانند بلندگوها و میکروفون‌ها نصب می‌شود. این تجهیزات تقریباً ۴۰ سرویس متفاوت از جمله اعلان اطلاعیه‌ها، روشنایی و پنل‌های ارتباطی خدمه را شامل می‌شود.

زمانی که مراحل نصب به اتمام رسید، نوبت به تست تجهیزات نصب شده پیش از رسیدن مشتری است. این مرحله کار دشواری است زیرا به علت تعهداتی که شرکت در خصوص ۵۰۰ صندلی و تجهیزات همراه آن داده است، بازرسی‌ها باید به دقت انجام شود.

رنگ‌آمیزی

در ادامه روند آماده‌سازی ایرباس A380، به رنگ‌آمیزی می‌رسیم. این بخش که در آن به مشخصه‌ها و علائم مورد نظر مشتری پرداخته می‌شود، در کارگاه عظیم نقاشی این شرکت در شهر هامبورگ صورت می‌گیرد. در این کارگاه هم‌زمان می‌توان دو هواپیما را رنگ‌آمیزی کرد. هواپیما برای مقاومت در برابر هر نوع آب و هوایی به پنج نوع پوشش رنگی متفاوت احتیاج دارد. ۲۴ نقاش در هر شیفت کاری فعالیتی ۲۴ ساعته را به مدت دو هفته بر روی هشت پلت‌فرم متحرک با ارتفاع ۹۸ فوت

(۳۰ متر) انجام می‌دهند.

این گروه از نقاشان بسته به هر قسمتی از هواپیما که بر روی آن فعالیت می‌کنند، از مجموعه‌ای از تجهیزات مانند اسپری‌ها، غلطک‌های سنتی رنگ‌آمیزی و قلم‌موهای کوچک استفاده می‌کنند. این کار نیاز به افرادی با مهارت بسیار بالا دارد به طوری که یک نقاش حرفه‌ای هواپیما چیزی در حدود سه سال آموزش می‌بیند تا کار خود را به صورت کاملاً بی‌نقص انجام دهد.

رنگ‌آمیزی تنها ۲۰ درصد زمانی را که صرف این پروسه می‌شود، به خود اختصاص می‌دهد و مابقی زمانی که در این کارگاه صرف می‌شود به کارهایی مانند سنباده‌کشی و پاکسازی سطوح، پوشاندن سطوح و خشک شدن رنگ می‌گذرد.

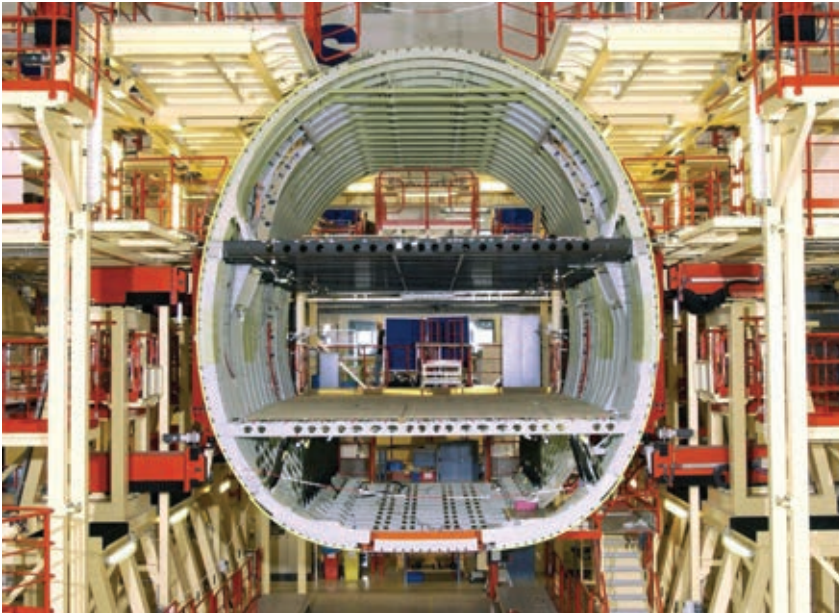
سطح ۳۵۰۰ مترمربعی ایرباس به ۲۳۰۰ لیتر، معادل ۵۰۶ گالون رنگ نیاز دارد. هرچند که هر کدام از ۵ لایه رنگ سطح هواپیما ضخامتی کمتر از یک تار موی انسان دارد اما در کل وزنی معادل ۱/۴۳۳ پوند (۶۵۰ کیلوگرم) به هواپیما اضافه می‌کند. بعد از اتمام رنگ‌آمیزی هواپیما جدید به خط پرواز برده می‌شود تا تست‌هایی مانند فعالیت و تیک‌آف موتور بر روی آن صورت گیرد. سپس به مرحله‌ای که اصطلاحاً اولین پرواز نامیده می‌شود، پا می‌گذاریم تا اتصالات اجزا به صورت کامل تست شوند. این مرحله که ۱۴ روز زمان می‌برد توسط برترین خلبانان و متخصصان ایرباس انجام می‌شود.

حالا که هواپیما پذیرش‌های فنی را به دست آورده، محصول نهایی برای تحویل به مشتری آماده است. برای این منظور هواپیما به سایت تولوز منتقل می‌شود. البته اگر محل تحویل در هامبورگ باشد هواپیما به سایت Finkenwerder برده می‌شود.

مرحله تحویل هواپیما

مرحله تحویل هواپیما ۶ تا ۹ روز زمان می‌برد. برنامه رسمی ایرباس برای تحویل A۳۸۰ به اروپا و خاورمیانه از هامبورگ است و بقیه نقاط دنیا محصولات خود را از تولوز دریافت می‌کنند، البته با توجه به تقسیمات جغرافیایی سفارشات به مقصد خاورمیانه براساس الزامات صنعتی صورت می‌گیرد.

این مرحله با بازدید مشتریان که اغلب گروهی از متخصصان ارتباطات هوایی، خلبانان و مهندسان ساخت به همراه مسوولان تست کیفیت، صلاحیت پرواز و امضاکنندگان قرارداد



هستند، آغاز می‌شود. این گروه در ملاقاتی با وضعیت فعلی هواپیما آشنا می‌شوند.

تیم مشتری‌ها قبل از آغاز پرواز آزمایشی ۴ ساعته، تست‌های روی زمین را انجام می‌دهند. در پرواز آزمایشی، خلبان تست ایرباس به عنوان کاپیتان، خلبان همراه گروه خریدار به عنوان کمک خلبان، خدمه ایرباس و مهندسین شرکت حمل و نقل حضور دارند. تمام سیستم‌های کابین برای اطمینان از امنیت فعالیت هواپیما روی زمین و در هوا تست می‌شوند.

زمانی که مشتری از وضعیت محصول راضی و پذیرش‌های فنی تکمیل شده باشد، انتقال مالکیت از سوی ایرباس آغاز می‌گردد. در این مرحله لازم است مدارک رسمی فروش، گواهی صادرات، گواهی صلاحیت پرواز (فرم ۵۲) آماده شده و انتقال نهایی صورت گیرد. مدارک فنی، قراردادهای اسناد لازم رد و بدل می‌شود و هزینه نهایی از سوی شرکت هواپیمایی به ایرباس پرداخت و در نهایت با رویت شدن مدارک پرداختی، مالکیت منتقل می‌شود.

حالا دیگر شرکت هواپیمایی مالک A380 جدید است و به نصب نرم افزارهای راهنما و تفریحی و یکپارچه‌سازی محصول جدید با سیستم خود می‌پردازد.

وارد شدن هواپیما به سیستم خدمات‌رسانی، به زمان و شیوه استفاده از این وسیله بستگی دارد. هواپیمایی امارات که در حال حاضر بزرگترین دارنده هواپیماهای A380 در جهان است، خدمات‌رسانی ویژه‌ای دارد و هر هواپیما ۴۸ ساعت پس از رسیدن به دومی فعالیت خود را آغاز می‌کند.

معمولا برای استفاده از هواپیمای جدید ابتدا مسیرهای کوتاه انتخاب می‌شود تا خدمه با سیستم‌های آن آشنا شوند، برای مثال هواپیمایی فرانسه در اولین استفاده از A380 مسیر پاریس تا فرودگاه شارل دوگل و لندن تا فرودگاه هیترو را انتخاب کرد.

به این ترتیب، پس از ۶۰ روز کار برای مونتاژ نهایی، ۳۰ روز کار روی تجهیز کابین، حدود ۱۷ روز در سالن نقاشی، ۱۴ روز در خط پرواز و پروسه تحویل که ۹ روز طول می‌کشد، بزرگترین هواپیمای جهان برای انجام وظیفه‌ای که برای آن تولید شده - درآمدزایی برای اپراتور خود و انجام آن به بهترین شیوه - شروع به فعالیت می‌کند.

کشور برزیل در سال‌های اخیر با رشد بسیار سریع در صنایع هوانوردی، جایگاه شایسته‌ای در جهان کسب کرده است. در این گزارش با مطالعه تاریخچه هوانوردی برزیل، رهیافتی از ساختار سازمانی، نظام نوآوری، سیاست‌گذاری‌ها و شاخص‌های مرتبط، اتخاذ شده و به بررسی دلایل موفقیت این کشور در حوزه هوانوردی غیردفاعی می‌پردازیم.

تجربه برزیل نکات سیاستی مفیدی برای طرح در برنامه ششم توسعه به دست می‌دهد که از جمله مهمترین موارد آن می‌توان به اصلاح ساختار حاکمیتی حوزه هوانوردی با تاکید بر ارتقای جایگاه سازمان هوانوردی کشور، توسعه زیرساخت‌های قانونی با هدف رونق بازارهای هوایی، استمرار حمایت‌های مالی دولت و جلب مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی در دوره پساتحریم اشاره کرد.

غول توسعه آمریکای جنوبی
می‌تواند الگوی صنعت هوایی ایران باشد؟

همزاد لاتین تبار

نگاهی به سیاست‌ها و زیرساخت‌های هوانوردی برزیل



به گزارش انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) کشور برزیل در سال ۲۰۱۳ با رشد ۸/۵ درصدی، پس از کشور چین سریع‌ترین رشد بازار حمل‌ونقل هوایی داخلی را تجربه کرده است. برزیل امروزه طیف کاملی از فعالیت‌های هوفضایی را پوشش می‌دهد و در پنج سال اخیر توانسته از منابع این صنعت، درآمدهای قابل توجه و جایگاه مطلوبی در بازارهای جهانی کسب کند. براساس گزارش مجمع جهانی اقتصاد در سال ۲۰۱۴-۲۰۱۵، کشور برزیل نزدیکی قابل توجهی از لحاظ شاخص کیفیت زیرساخت در حوزه حمل‌ونقل، خصوصاً حمل هوایی با ایران دارد.

کشور برزیل در مجموع زیرساخت‌ها با امتیاز ۳/۱ از مجموع ۷، در رتبه صد و بیستم جهانی قرار گرفته است (کشور ایران با ۳/۹ امتیاز در جایگاه هشتاد و دوم است)؛ این در حالی است که برزیل از لحاظ شاخص کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی با ۳/۴ امتیاز در جایگاه صد و سیزدهم و با فاصله نزدیکی از ایران با ۳/۲ امتیاز و رتبه ۱۲۲ قرار دارد.

از سوی دیگر، برزیل از لحاظ شاخص میلیون کیلومتر صندلی در دسترس در تمام پروازها (این شاخص، متوسطی از مجموع گنجایش مسافر بر مبنای صندلی در تمام پروازهای برنامه‌ریزی شده اعم از خارجی و داخلی برحسب کیلومتر فاصله پیموده شده در هفته است) با متوسط ۳۸۲۷/۳ میلیون کیلومتر صندلی در هفته در جایگاه نهم قرار گرفته است، اما ایران در این شاخص با متوسط ۲۷۷/۱ میلیون کیلومتر صندلی در هفته، رتبه پنجاه و ششم جهانی را دارد.

مروری بر تحولات ساختاری حوزه هوانوردی برزیل

نخستین بار در سال ۱۹۳۱، دپارتمان هوانوردی غیردفاعی برزیل شکل گرفت که مسوولیت تمامی وظایف مرتبط با هوانوردی کشور را برعهده داشت. در سال ۱۹۴۱ وزارت هوانوردی برزیل نیز همزمان با تاسیس همین وزارتخانه ایجاد و دپارتمان حمل‌ونقل هوایی غیردفاعی برزیل ذیل این وزارتخانه گنجانده شد. در سال ۱۹۵۴ مرکز فنی هوافضا در ایالت سائوپائولو استقرار یافت و به عنوان بدنه علمی و فناوری از وزارت هوانوردی، سیاست‌های



■ کشور برزیل در مجموع زیرساخت‌ها با امتیاز ۳/۱ از مجموع ۷، در رتبه ۱۲۰ جهانی قرار دارد و ایران با ۳/۹ امتیاز در جایگاه هشتماد و دوم است؛ این در حالی است که برزیل از لحاظ شاخص کیفیت زیرساخت‌های حمل هوایی با ۳/۴ امتیاز در جایگاه ۱۱۳ و ایران با ۳/۲ امتیاز در رتبه ۱۲۲ قرار دارد

■ در ساختار جدید بخش هوانوردی برزیل، سازمان‌های متولی بخش غیردفاعی از بدنه وزارت دفاع خارج شده و به صورت مستقل اداره می‌شوند، اما در عین حال بخش‌هایی از حوزه غیردفاعی همچنان ذیل وزارت دفاع برزیل قرار گرفته که از آن جمله می‌توان به دپارتمان کنترل ترافیک هوایی و مرکز پیشگیری و بررسی سوانح هوایی اشاره کرد

این وزارتخانه را در هر دو حوزه دفاعی و غیردفاعی اجرا می‌کرد. در سال ۱۹۶۹ شرکت هواپیماسازی ملی برزیل (امبرائر) با هدف تامین بخشی از ناوگان هوایی دفاعی و غیردفاعی کشور تاسیس شد. در سال ۱۹۷۳ شرکت زیرساخت فرودگاه‌های برزیل (اینفرائو) به منظور مدیریت و نظارت بر مهمترین فرودگاه‌های تجاری و فراهم آوردن زیرساخت‌ها و سرویس‌های فرودگاهی، همچنین ناوبری هوایی شکل گرفت. در سال ۱۹۹۹ وزارت هوانوردی منحل و به جای آن وزارت دفاع برزیل ایجاد شد؛ در قالب این وزارتخانه تمام نهادهای مرتبط با هوانوردی غیردفاعی، زیرمجموعه نیروی هوایی دولت فدرال برزیل قرار گرفتند.

ساختار هوانوردی برزیل در زمانی که تمام امور مرتبط با هوانوردی به وزارت دفاع ارجاع می‌شد، با ایجاد آژانس هوانوردی کشور غیردفاعی (آناک) در سال ۲۰۰۶ مجدداً تغییر کرد. در این تغییر تمامی بخش‌های مرتبط با حمل‌ونقل غیردفاعی، به جز دپارتمان کنترل ترافیک هوایی و مرکز پیشگیری و بررسی سوانح هوایی از بدنه وزارت دفاع جدا شده و به صورت یک سازمان مستقل زیر نظر دولت شروع به فعالیت کردند. در سال ۲۰۰۷ دبیرخانه سازمان هواپیمایی کشوری غیردفاعی در وزارت دفاع تاسیس و به دنبال آن، در سال ۲۰۱۱ دبیرخانه سازمان هواپیمایی کشوری غیردفاعی در نهاد ریاست جمهوری تاسیس شد.

در ساختار جدید، سازمان‌های متولی بخش غیردفاعی از بدنه وزارت دفاع خارج شده و به صورت مستقل اداره می‌شوند، اما در عین حال بخش‌هایی از حوزه غیردفاعی همچنان ذیل وزارت دفاع برزیل قرار گرفته است که از آن جمله می‌توان به دپارتمان کنترل ترافیک هوایی و مرکز پیشگیری و بررسی سوانح هوایی اشاره کرد.

وظایف سازمان‌های متولی هوانوردی غیردفاعی برزیل

۱- آژانس هواپیمایی کشوری غیردفاعی به‌طور کلی در برزیل گستره فعالیت‌ها در حوزه هوانوردی برعهده آژانس هواپیمایی کشوری غیردفاعی یا آناک است که در سال

۲۰۰۶ تاسیس شده است. این آژانس مسوولیت تنظیم صنعت هوانوردی در برزیل و نظارت بر مراحل ایمنی را برعهده دارد و دارای یک هیات مدیره پنج نفره است که یکی از اعضای آن رئیس‌جمهور است؛ سایر اعضا با حکم پنج ساله توسط رئیس‌جمهور پیشنهاد و توسط مجلس سنا تایید می‌شوند.

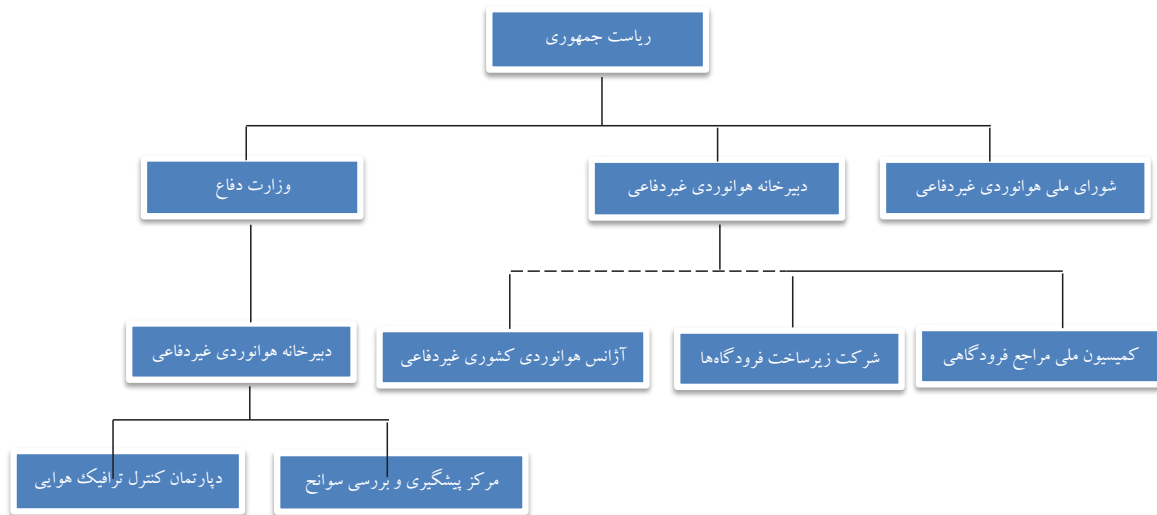
آژانس هواپیمایی کشوری غیردفاعی برزیل مسوول تنظیم مقررات هواپیمایی کشوری و ناظر بر فرآیند ایمنی براساس مقررات ایکائو در کشور برزیل است. آناک همچنین مرجع هواپیمایی غیردفاعی برزیل و مرتبط با دبیرخانه حمل‌ونقل هوایی غیردفاعی دولت فدرال برزیل است. عمده فعالیت‌های این آژانس در حوزه صنعت هواپیماسازی، هوانوردی حرفه‌ای، آموزش، ارائه‌دهندگان خدمات هواپیمایی، ایرلاین‌ها، مسافران و غیره است.

۲- شرکت زیرساخت فرودگاه‌های برزیل شرکت فرودگاه عمومی برزیل (اینفرائو) در سال ۱۹۷۲ به منظور فراهم آوردن زیرساخت‌ها، سرویس‌های فرودگاهی و همچنین ناوبری هوایی به صورت یک نهاد دولتی تاسیس شد. در حال حاضر این شرکت مدیریت ۶۷ فرودگاه (تا سال ۲۰۱۴) را برعهده دارد و تقریباً ۹۵ درصد از ترافیک مسافر داخلی برزیل را پوشش می‌دهد. لازم به ذکر است که سایر بخش‌های فرودگاهی و زیرساخت که شامل فرودگاه‌های کوچک در مناطق کمتر توسعه‌یافته هستند، تحت نظارت ایالت‌ها و شهرداری‌های محلی اداره می‌شوند.

۳- دپارتمان کنترل ترافیک هوایی دپارتمان کنترل ترافیک هوایی برزیل (دکا) وابسته به نیروی هوایی این کشور، در بدنه وزارت دفاع قرار گرفته است و مسوولیت کنترل استراتژیک و سیستماتیک حریم هوایی برزیل را برعهده دارد. این دپارتمان در زیرمجموعه خود، مرکز دفاع هوایی و کنترل ترافیک هوایی را در اختیار دارد. دکا برای بهبود وضعیت ترافیک هوایی، آسمان برزیل را به چهار بخش جغرافیایی تقسیم کرده است و اداره هر بخش به یک مرکز کنترل ترافیک واگذار شده است.

۴- مرکز پیشگیری و بررسی سوانح هوایی مرکز پیشگیری و بررسی سوانح هوایی برزیل

ساختار سازمانی و جایگاه بخش غیردفاعی صنعت هوایی برزیل در دولت فدرال بعد از تاسیس آژانس هوانوردی ملی کشوری غیردفاعی (آناک)



(سنییا) در بدنه وزارت دفاع قرار گرفته است.

۵- هماهنگی‌ها

۱-۵- دبیرخانه سازمان هوانوردی غیردفاعی
مسئولیت هماهنگی میان بخش‌های تحت تعامل هوانوردی غیردفاعی و دفاعی (در صورت لزوم) را برعهده دارد. دبیرخانه هوانوردی غیردفاعی برزیل، یک سازمان در سطح وزارت است که مستقیماً به ریاست جمهوری پاسخگو است و مسوول سیاست‌های مرتبط با توسعه صنعت هوانوردی غیرنظامی و زیرساخت فرودگاهی شناخته می‌شود.

ضمناً مسئولیت هماهنگی‌ها میان آناک، اینفرائو و دولت و همچنین سیاست‌های عمومی و برنامه‌ریزی و کمک مالی به فرودگاه‌ها، برعهده دبیرخانه سازمان هواپیمایی کشوری غیردفاعی در نهاد ریاست جمهوری گذاشته شده است.

۲-۵- کمیسیون ملی مراجع فرودگاهی

کمیسیون ملی مراجع فرودگاهی (کنائرو) در سال ۲۰۱۱ تاسیس شد که یک کمیسیون در مجموع دبیرخانه هوانوردی غیردفاعی برزیل است. مهمترین هدف کنائرو هماهنگ کردن فعالیت‌های سایر نهادها و ارگان‌های مختلف کشور در رابطه با ایمنی و بهره‌وری فرودگاه‌ها است.

۳-۵- شورای ملی هوانوردی غیردفاعی

شورای هوانوردی غیرنظامی برزیل (کناک) یک نهاد مشورتی با هدف ارائه مشاوره به رئیس‌جمهور است که از ۱۹۶۱ فعالیت می‌کند. این شورا همچنین اختیارات تعیین راهبردهای کلان در حوزه هوانوردی را بر عهده دارد. حوزه

سیاست‌گذاری کناک به شرح زیر است:

- زیرساخت‌های فرودگاه.

- تخصیص بودجه برای شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها برای راهبردهای بیشتر

- هماهنگی با هواپیمایی کشوری

- امنیت آسمان

- تخصیص مسیرهای هوایی، امتیازات و مجوزها برای خدمات حمل‌ونقل هوایی.

لازم به ذکر است که فرماندهان عالی هوانوردی و مسولان آناک ملزم به اجرای سیاست‌های هوانوردی غیردفاعی این شورا هستند.

سیاست‌های دولتی برزیل در حوزه هوانوردی داخلی

برزیل به منظور توسعه هوانوردی، چارچوب‌ها و سیاست‌های متنوعی نظیر تعیین و آزادسازی نرخ بلیت‌ها، تعیین و آزادسازی مسیرهای پروازی، اعطا و قطع یارانه‌های دولتی، سیاست‌های مرتبط با سرمایه‌گذاری‌های خارجی، زیرساخت‌ها و غیره در دوره‌های مختلف اتخاذ کرده است که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود.

۱- مقررات زدایی و اصلاح قوانین

در سال ۱۹۹۲ خدمات هوایی منطقه‌ای در برزیل، به استثنای خدمات مابین پایتخت‌های ایالتی، مشمول مقررات زدایی قرار گرفتند. به دنبال آن، آزادسازی مسیرهای پروازی میان پایتخت ایالت‌های اصلی نیز در سال ۱۹۹۸ آغاز شد. این آزادسازی‌ها در مرحله اول فقط برای مسیرهای پروازی به اجرا درآمد و به موجب آن کنترل دولت

بر تعیین مسیرهای پروازی برطرف و انتخاب مسیرهای پروازی به صورت رقابتی به ایرلاین‌ها واگذار شد؛ دولت در این راستا سیاست کاهش موانع برای ایجاد مسیرهای پروازی جدید را در پیش گرفت. امروزه می‌توان گفت از نظر سن آزادسازی، برزیل جوان‌ترین بازار را در مقایسه با کشورهای نظیر ایالات متحده و همچنین برخی کشورهای اروپایی را دارد.

برزیل در سال ۲۰۰۱ در مرحله دوم از اجرای قانون مقررات زدایی، به آزادسازی تعیین نرخ بلیت‌های پروازی پرداخت که به موجب آن شرکت‌های هواپیمایی بسته به نوع ارائه خدمات خود نرخ بلیت‌ها را به طور رقابتی تعیین می‌کردند.

۲- رقابت

به دنبال آزادسازی در سال ۱۹۹۸، در اوایل سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ برخی ایرلاین‌های برزیل متحمل خسارت‌های سنگینی شدند که کارشناسان دلیل آن را اعمال پاره‌ای قوانین با هدف تنظیم بازار عنوان کردند. از میان شرکت‌های زیان‌دیده می‌توان به شرکت‌های مطرح ترانسبرزیل، وسپ و گل (که کار خود را به عنوان یک شرکت هواپیمایی ارزان‌قیمت در سال ۲۰۰۱ شروع کرده بود) اشاره کرد. تنها ایرلاین بزرگ نجات یافته از آزادسازی‌ها، شرکت «تام ایرلاینز» برزیل بود که به همراه شرکت گل / واریج، بازار را به انحصار خود درآورد.

پس از تجربه این حوادث، برزیل در سال ۲۰۰۶ با اصلاح ساختار هوانوردی و کاهش دخالت‌ها در

**■ شرکت فرودگاه عمومی
 برزیل به عنوان یک نهاد دولتی
 مدیریت ۶۷ فرودگاه را بر
 عهده دارد. سایر بخش‌های
 فرودگاهی و زیرساخت که
 شامل فرودگاه‌های کوچک در
 مناطق کمتر توسعه یافته
 هستند، تحت نظارت
 ایالت‌ها و شهرداری‌های
 محلی اداره می‌شوند**

تنظیم بازار و مقررات، مجدداً صنعت هوانوردی
 خود را احیا کرد؛ به نحوی که میزان درآمدها
 در سال ۲۰۰۸ به بیشینه سال‌های اخیر رسید.
 امروزه شرکت‌های هوایی برزیلی به رشد قابل
 ملاحظه‌ای در این صنعت دست یافته‌اند و بسته
 به مدل کسب و کار خود، بخشی از بازار هوایی
 برزیل را در اختیار دارند.

در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۳ همچنین از ۲۰۰۶
 به بعد، حجم عرضه و تقاضا از رشد محسوسی
 برخوردار بوده است. بر این اساس می‌توان
 مهمترین عوامل رشد و برتری عرضه را مواردی
 نظیر وجود شرکت هواپیماساز ملی و تامین
 ناوگان کوتاه‌برد داخلی، آزادسازی‌ها و توسعه

سرمایه‌گذاری عنوان کرد. همچنین تغییر ساختار
 هوانوردی غیردفاعی برزیل، ادغام شرکت‌های
 هواپیمایی و توسعه پایانه‌ها و خطوط هوایی
 ارزان‌قیمت (از سال ۲۰۰۶) از دیگر عوامل موثر
 بر افزایش رشد شاخص‌های عرضه و تقاضا در
 بازار داخلی هوانوردی تجاری برزیل بوده است.

۳- حمایت دولتی

برزیل با توجه به رویکرد ویژه خود در حوزه
 حمل و نقل هوایی، برنامه رسمی و ویژه‌ای در
 حوزه حمایت از خدمات هوایی دنبال نمی‌کند،
 اما به طور خاص، برنامه‌های حمایتی در
 حوزه سلامت و حمایت از بیماران خاص در
 سرویس‌های هوایی این کشور وجود دارد که
 به صورت متمرکز اداره می‌شود.

این کشور در عین حال، در حوزه حمایت از
 زیرساخت فرودگاه‌ها و همچنین حمایت‌های
 دولتی در زمینه تعمیر و نگهداری، اپراتورها
 و سرمایه‌گذاری‌ها، از سیاست کمک مالی
 متقابل میان فرودگاه‌های سودآور و غیرسودآور
 در زیرمجموعه اینفرائو و سایر نهادها
 از جمله شهرداری‌ها (برنامه فدرال کمک به
 فرودگاه‌های کوچک) به صورت غیرمتمرکز
 بهره می‌برد. همچنین از سال ۲۰۰۴ به بعد
 کمک‌های مالی از طرف دولت (بارانه) در
 زمینه توسعه خدمات هوایی و زیرساخت‌ها به
 این حوزه قطع شده است.

به طور کلی، با مطالعه تاریخچه این صنعت با
 وجود تغییرات زیاد در بهره‌وری فرودگاه‌های
 برزیل، دو مؤلفه در سیستم فرودگاهی این
 کشور مشهود است که از آن جمله می‌توان
 به تخصیص ناکافی بودجه و کنترل نظامی
 اشاره کرد.

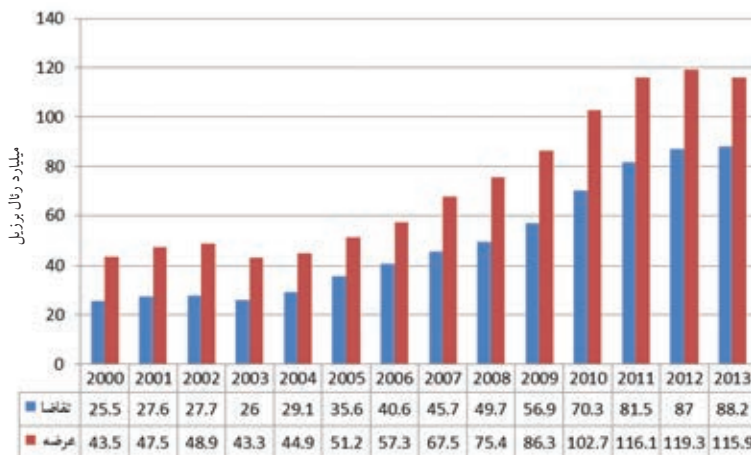
۴- تنظیم بازار

یکی از مهمترین مسائلی که در سیاست‌های
 هوانوردی یک کشور مطرح می‌شود سطح
 مداخله دولت‌ها در بازار کسب و کار، خصوصاً
 در مناطق کمتر توسعه یافته است. در زمینه
 تنظیم بازار برزیل هیچ‌گونه محدودیتی در
 بازار حمل و نقل هوایی منطقه‌ای خود اعمال
 نمی‌کند.

۵- هواپیماسازی و شرکت‌های چندملیتی

برزیل در سال ۱۹۶۹ در راستای توسعه صنعت
 هوانوردی خود، شرکت امبرائر را تاسیس نمود.

نسبت شاخص‌های عرضه و تقاضا در حمل و نقل هوایی برزیل



گردش مالی سالیانه و نیروی انسانی شاغل در صنعت هوافضای برزیل بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۳



درصد در جایگاه‌های بعدی قرار دارند. کشور برزیل به دلیل داشتن شرکت امبرائر و صنایع وابسته، همچنین خطوط هوایی گسترده در شبکه پروازی داخلی و خارجی خود در سال ۲۰۱۳، توانسته است بیش از ۲۶ هزار نفر نیروی انسانی شاغل در صنایع هوافضای خود به کار گیرد که در مجموع برزیل را در رتبه هشتم جهانی قرار داده است.

در گزارشی که مجمع جهانی اقتصاد درباره رقابت در حوزه صنعت گردشگری در سال ۲۰۱۳ منتشر کرده است، صنعت گردشگری برزیل در سال ۲۰۱۲ با حذف حدود ۸۴/۶ میلیارد دلار از این حوزه، توانست در حدود ۳/۳ درصد از کل تولید ناخالص ملی این کشور را به خود اختصاص دهد و ۲۸ میلیون و ۷۵۴ هزار شغل ایجاد کند. لازم به ذکر است که به صورت مشابه ایران با جذب حدود ۱۱/۳ میلیارد دلار در حدود ۲/۴ درصد از کل تولید ناخالص ملی را به این حوزه اختصاص داده و حدود ۱۲۷۶ هزار شغل ایجاد کرده است.

مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که برزیل در یک دوره زمانی پس از آزادسازی‌ها با اعمال پاره‌ای مقررات با هدف تنظیم بازار، منجر به شکست بازار حمل‌ونقل هوایی داخلی خود شد؛ رویه‌ای که در سال‌های بعد به همراه تغییرات گسترده سازمانی و مدیریتی اصلاح می‌شود.

با این همه، یکی از مهمترین دلایل توسعه حمل و نقل هوایی برزیل مرهون سیاست‌های آزادسازی در حمل هوایی است که عدم مداخله دولت در تنظیم بازار، قطع رایانه‌های دولتی، رفع موانع و ایجاد بسترهای لازم در این خصوص نظیر بهبود، توسعه و افزایش مسیرهای پروازی قابل توجه است.

در حوزه توسعه فرودگاه‌ها نیز پرداخت یارانه‌های متقابل میان فرودگاه‌های سودده و ضررده، تا حدودی به توسعه فرودگاه‌های کوچک و کمتر توسعه‌یافته کمک کرده است و استفاده از خدمات بانک توسعه اقتصادی و اجتماعی برزیل با هدف تامین نقدینگی، یکی دیگر از سیاست‌های تاثیرگذار برزیل بوده است.

۲۰ درصد ممکن است. لازم به ذکر است که در سال ۲۰۰۹ نیز لایحه‌ای مبنی بر افزایش سقف سرمایه‌گذاری‌ها تا ۴۹ درصد به مجلس نمایندگان این کشور تقدیم شد که هنوز به تصویب نرسیده است.

درخصوص حمایت از توسعه هواپیماسازی، بانک ملی توسعه اقتصادی و اجتماعی برزیل، منبع کمک مالی بلندمدت دولت برزیل برای اعطای انواع کمک‌های مالی به امبرائر است. ازجمله خدمات مالی دولت برزیل می‌توان به اعطای کمک‌های مالی در بخش تحقیقات و توسعه از طریق تامین سرمایه مطالعات و پروژه، همچنین حمایت‌های مالی کوتاه‌مدت و بلندمدت از موسسات توسعه فناوری دولتی از طریق سیستم بانکی خود اشاره کرد. دولت برزیل یک برنامه حمایت مالی دولتی نیز برای مشتریان شرکت امبرائر فراهم کرده است که به شکل حمایت مالی مستقیم برای خریداران هواپیما ارائه می‌شود.

وضعیت صنعت هوافضای برزیل

از مجموع کل ۷ میلیارد دلار گردش مالی حاصل از درآمدهای کشور برزیل در حوزه هوافضا در سال ۲۰۱۳، حدود ۵/۴ میلیارد دلار معادل ۷۷ درصد، مربوط به بخش خارجی و ۱/۴ میلیارد دلار معادل ۲۳ درصد مربوط به بخش داخلی این کشور بوده است. همچنین از مجموع گردش مالی حوزه هوانوردی کشور برزیل در سال ۲۰۱۳، هوانوردی غیردفاعی با ۸۰/۳۸ درصد بیشترین حجم درآمد را به خود اختصاص داده است. پس از آن هوانوردی دفاعی با ۱۷/۲۳ درصد، بخش فضایی با ۰/۴۶ درصد و سایر بخش‌ها با ۲/۰۳

در سال ۱۹۹۴ این شرکت به بخش خصوصی واگذار شد، اما همچنان بخش عمده‌ای از سهام در اختیار شرکت‌های وابسته به دولت باقی ماند تا به وسیله آن بتواند سیاست‌های توسعه‌ای خود را اعمال کند. این کمپانی در سال ۱۹۹۷ به طور کامل از انحصار دولت فدرال خارج و در سال ۲۰۰۰ خصوصی شد. درآمد شرکت امبرائر پس از خصوصی‌سازی شاهد نرخ رشد متوسط ۱۴ درصدی بود. همچنین برزیل به تدریج سهم خود در بازار جهانی فروش هواپیما را از یک درصد به ۸ درصد (با حداکثر ۱۶ درصد در سال ۲۰۰۸) افزایش داد. پس از آن شرکت امبرائر با مشارکت شرکت‌های معتبر بین‌المللی در فرآیند ساخت هواپیما، به سرعت حضور خود را در بازارهای جهانی گسترش داد و به یکی از قطب‌های هواپیماسازی تبدیل شد (به عنوان نمونه، شرکت امبرائر در سال ۲۰۱۲ بیش از ۶ میلیارد دلار درآمد کسب کرده است).

به‌طور کلی می‌توان گفت برزیل راهبرد خود درخصوص تولید هواپیما را حول یک شرکت تخصصی ملی قرار داده است که سایر شرکت‌های مرتبط با آن همکاری می‌کنند. اگرچه تکرار این تجربه (پروژه هواپیماسازی ملی) در کشورهای نظیر آرژانتین، اندونزی و ایران (به دلایل عمده‌ای همچون عدم حمایت‌های ویژه دولتی، ضعف در زیرساخت و عدم ایجاد کنسرسیوم و...) با شکست مواجه شد، اما توجه ویژه و حمایت همه جانبه دولت برزیل از شرکت ملی خود (با وجود سال‌ها ضرردهی تا حدود سال ۱۹۹۷) در کنار تغییرات و دگرگونی‌های پایه‌ای در سیاست‌ها و ساختارهای صنعتی، شرکت هواپیماسازی ملی برزیل را از خطر ورشکستگی نجات داد. ادامه روند موفقیت‌های شرکت امبرائر سبب شد تا امروزه این شرکت پس از بوئینگ و ایرباس، بزرگترین تولیدکننده هواپیماهای غیردفاعی در جهان باشد.

۵- سرمایه‌گذاری‌های خارجی

کشور برزیل در سال ۱۹۹۶ قانونی برای سقف سرمایه‌گذاری خارجی در حوزه حمل و نقل هوایی تصویب کرد که به موجب آن، سرمایه‌گذاری خارجی در هر ایرلاین تنها تا سقف

تعدادی کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، FR, OT, HC

برای فروش یا اجاره باقیمت مناسب بدون واسطه

با برگ سبز گمرکی و گواهی سلامت از آلمان

در بندرعباس و تهران موجود می باشد.



تلفن: ۸۸۳۲۵۷۷۷

همراه: ۰۹۱۲۳۷۷۰۱۳۷ / ۰۹۱۲۴۴۴۵۴۶۳



«بازار خودروهای تجاری معادلات خودش را دارد و راه خودش را می‌رود» این جمله را سه سال پیش یکی از فعالان قدیمی حوزه خودروهای تجاری در جواب سوالی مبنی بر پیش‌بینی وضعیت بازار خودروهای تجاری در سال‌های بعد گفت و البته توضیح داد بازار خودروهای تجاری به دلیل ماهیت کاری این خودروها، متفاوت از آن چیزی است که در خودروهای سواری می‌بینیم و به همین دلیل باید با دیدگاهی متفاوت به بررسی رشد و نزول آن پرداخت. او البته در نهایت پیش‌بینی کرد بازار به این زودی‌ها به رونق نرسد، پیش‌بینی که درست به نظر می‌رسد و رکود حاکم بر بازار و صنعت در سال گذشته گویای این مساله است.

در این نوشتار، پیش و بیش از هر چیز به دنبال بررسی برندهای جدیدی بودیم که قرار است در سال جاری وارد بازار خودروهای سنگین شوند، اما از آنجا که ورود یک برند با فروش آن تفاوت بسیاری دارد، بخش عمده‌ای از این مطلب به پیش‌بینی بازار در سال جاری و بررسی دلایل رکود حاکم بر این بخش حرکت کرد.

تجاری‌سازهای اروپایی در راه ایران هستند، اما شاید آغوشی برای پذیرایشان باز نشده باشد

این بازار چشم انتظار رونق نیست!

بابک وفایی

■ براساس آنچه تاکنون نهایی شده یا شنیده‌های قوی در این بخش، MAN آلمان قرارداد نهایی خود را با شریک ایرانی به امضا رسانده و دو طرف در حال نهایی کردن جزئیات مدل‌ها هستند و البته حضور پیوسته مدیران MAN تاییدی بر این مساله است

■ برندهای رومن و تاترا از اروپای شرقی نیز در صف ورود به کشور هستند که در این میان تاترا بیشتر کاربردهای نظامی و راهسازی خواهد داشت و رومن مراحل آغازین ورود را طی می‌کند

هم قصد دارد حضور قدرتمندی در این بخش از بازار داشته باشد. رنو تراکس که در سال‌های دورتر از سوی آریادیزل تولید می‌شد، پس از توقف همکاری رنو و آریادیزل در مدل‌های وارداتی و بیشتر توسط واردکنندگان متفرقه عرضه شده؛ هر چند اکنون زرمه‌هایی مینی بر بازگشت مجدد آن به کشور شنیده می‌شود. از سوی دیگر فولکس واگن که این روزها به شدت به دنبال حضور پررنگ در بازار خودروی کشور است، می‌تواند خودروهای تجاری خود را که در شعبه برزیل این شرکت تولید می‌شود، روانه بازار ایران کند و وزیر راه نیز از توافق اولیه با این شرکت برای نوسازی ناوگان سخن گفته، اتفاقی که در صورت وقوع آن، شاهد عرضه

چه برندهایی را خواهیم دید؟

در ماه‌های منتهی به امضای برجام، تلاش‌های گسترده‌ای از سوی فعالان حوزه خودروهای تجاری برای ورود برندهای جدید به بازار ایران انجام شد و این تلاش‌ها در پاره‌ای موارد، وضعیتی شبیه به رقابت از سوی طرف‌های ایرانی به خود گرفته و باعث شده در حال حاضر لیست بلند بالایی از شرکت‌های تجاری‌ساز جهانی در بازار ایران حاضر بوده یا در صف ورود باشند.

براساس آنچه تاکنون نهایی شده یا شنیده‌های قوی در این بخش، MAN آلمان قرارداد نهایی خود را با شریک ایرانی به امضا رسانده است و دو طرف در حال نهایی کردن جزئیات مدل‌ها هستند و البته حضور پیوسته مدیران MAN تاییدی بر این مساله است. از سوی دیگر برندهای رومن و تاترا از اروپای شرقی نیز در صف ورود به کشور هستند که در این میان تاترا بیشتر کاربردهای نظامی و راهسازی خواهد داشت و رومن مراحل آغازین ورود را طی می‌کند.

فوسو ژاپن نیز دیگر تازه وارد بازار است که البته تا زمان ورود هنوز نیاز به زمان دارد، اما بر اساس شنیده‌ها قرارداد آن منعقد شده است. باید به این فهرست، محصولات تجاری مرسدس بنز را نیز اضافه کرد که سال گذشته به تعداد محدود عرضه شدند و بر اساس قرارداد میان ایران خودرو و دایملر، قرار است شاهد ورود نسل جدید محصولات این برند آلمانی به ایران باشیم.

از سوی دیگر اسکانیای سوئد نیز در ایران تولید می‌شود و این برند جای پای محکمی در بازار دارد. سایپا نیز در سال گذشته توانست پس از مدت‌ها بار دیگر پای ولوو سوئد را به این بخش باز کند و با رونمایی از نسل جدید ولوو FH نشان داد توافقات مناسبی با شریک سابقش منعقد کرده است هر چند در بازار راکد سال پیش، FH جدید چندان با استقبال مواجه نشد.

DAF هلند دیگر بازیگر این عرصه است هر چند در غیاب نماینده رسمی، وضعیت ورود آن به کشور دچار ناهماهنگی‌هایی است، ضمن آنکه نباید فراموش کنیم DAF مالکی آمریکایی دارد و این مساله شاید ورود رسمی آن را با مشکلاتی مواجه کند.

ایویکو به عنوان بخشی از گروه فیات، پیش از این، تعامل مناسبی با ایران داشته و در دور جدید



بازار خودروهای تجاری کشور مدت‌ها است متأثر از وضع اقتصادی و رکود حاکم بر صنعت، در خواب زمستانی فرو رفته است، خوابی که حتی برجام هم نتوانسته تلنگری به آن بزند. در این میان هر دو سوی این بازار گلایه‌مند از وضعیت هستند؛ تولیدکنندگان خودروهای تجاری از ظرفیت‌های خالی و زیان می‌گویند و خریداران از کاهش تقاضای حمل و نقل و نرخ‌های پایین حمل بار و به‌صرفه نبودن خرید خودروی جدید. در این میان و در بازاری که رکود حرف اول آن است، خیر از حضور برندهای جدید در بازار شنیده می‌شود، خبری که بررسی آن نشان می‌دهد به راستی در حال وقوع است و قراردادهایی نیز در این زمینه به امضا رسیده است.

■ در وصف کساد بازار
همین بس که ایران خودرو
حتی برای فروش کامیون‌ها و
کمپرسی‌های ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴
خود نیز که روزگاری نقش
قلک ایران خودرو دیزل
را داشتند دچار مشکل
شده است

■ غیر از بازار کامیونت که
در سال‌های اخیر رشد
پیوسته‌ای داشته، در سایر
بخش‌ها شاهد افت تقاضا
در بازار هستیم و وقتی بدانیم
عمده مدل‌های در حال ورود
به ایران در دسته کشنده‌ها
و کامیون‌ها جای می‌گیرند
می‌توان حدس زد روزهای
سختی برای جدیدالورودها
پیش‌رو خواهد بود

خودروهای سنگین با نشان فولکس در ایران خواهیم بود. به اینها باید حضور ثابت برندهای چینی را نیز اضافه کرد که در سال‌های اخیر به لطف عدم حضور برندهای معتبر اروپایی و البته قیمت‌های پایین‌تر خود نسبت به همتایان غربی‌شان توانسته‌اند حضور پررنگی در بازار ایران داشته باشند و به هیچ عنوان قصد ندارند بازار بزرگ ایران را از دست بدهند. تقریباً تمامی برندهای اشاره شده باید در سال جاری روانه بازار خودروی کشور شوند و این مساله شاید از دید یک ناظر بیرونی تحولی مهم و مثبت باشد، اما بررسی شرایط نشان می‌دهد حضور پرشمار این برندها نمی‌توان تضمین‌کننده رونق در این بازار باشد.

آیا با ورود برندهای جدید باید منتظر تحول باشیم؟

براساس اتفاقات سال‌های اخیر، می‌توان پیش‌بینی کرد ورود این برندها نیز نمی‌تواند منجر به تحولی مهم در بازار شود؛ چرا که رکود حاکم بر بازار نه به دلیل عدم وجود تنوع در محصولات، که بیش

از آن به دلیل رکود حاکم بر صنعت حمل و نقل است و تا زمانی که رکود در بخش بار مرتفع نشود نمی‌توان امید به افزایش رونق در بخش خودروهای تجاری داشت.

نباید فراموش کنیم بازار راکد خودروهای تجاری، در سال گذشته نیز بی‌تنوع نبوده و خریداران امکان دسترسی به برندهای اروپایی را داشتند. خریداران خودروهای تجاری در سال گذشته، آن هم در دورانی که محدودیت‌هایی برای واردات برندهای مطرح جهان به ایران وجود داشت می‌توانستند خودروی مورد نظر خود را از بین برندهایی همچون DAF هلند، اسکانیا و ولوو سوئد، مرسدس بنز آلمان و رنو تراکس فرانسه انتخاب کنند و به این لیست باید خودروسازی همچون آذهایتکس با برند ماز را نیز افزود که ریشه‌هایی در اروپا دارد.

این حق انتخاب هر چند قطعا کامل نیست، اما از نظر تنوع نمی‌توان آن را ناکافی دانست. با این حال، سال گذشته شاهد کاهش تولید نزدیک به ۴۰ درصدی انواع کامیون، کامیونت و کشنده بودیم، امری که به وضوح آشکار می‌کند مشکل عدم رونق بازار و کاهش تقاضا بیش از آنکه به عدم حضور برندهای اروپایی مربوط باشد، به عوامل دیگر و به طور مشخص کاهش حجم تقاضا برای خدمات مرتبط با حمل و نقل کالا مربوط است و تا زمان برطرف نشدن مشکلات در این بخش نمی‌توان امید چندانی به رونق در بازار خودروهای تجاری داشت و حضور شرکت‌های جدید در این عرضه می‌تواند ریسکی بزرگ برای آنها باشد.

از سوی دیگر باید به موضوع قیمت خودروهای تجاری نیز پرداخت، امری که یکی از اصلی‌ترین موانع گسترش حضور برندهای مطرح اروپایی در کشور است و عوامل موثر بر آن نیز ریشه‌ای‌تر از آن هستند که بتوان به این زودی و با وضعیت فعلی، امیدی به برطرف شدن آن داشت.

در شرایطی که تقاضا برای خدمات در حوزه حمل و نقل بار نسبت به سال‌های پیش کاهش چشمگیری را نشان می‌دهد، طبیعی است خرید خودروهای اروپایی با قیمت‌های بالا فاقد توجیه اقتصادی خواهد بود.

در چنین بازاری که حساسیت بسیار زیادی به قیمت دارد، حضور برندهای جدی هر چند می‌تواند رنگ و لعاب بازار را بالا ببرد، اما با

توجه به قیمت‌های بالای محصولات اروپایی در قیاس با رقبای چینی، همچنان برگ برنده در اختیار چینی‌ها است و اروپایی‌ها باید به سهم اندکی دل خوش باشند. غیر از بازار کامیونت که در سال‌های اخیر رشد پیوسته‌ای داشته و البته محصولات ایسوزو پیشرو مطلق بازار هستند، در سایر بخش‌ها شاهد افت تقاضا در بازار هستیم و وقتی بدانیم عمده مدل‌های در حال ورود به بازار ایران در دسته کشنده‌ها و کامیون‌ها جای می‌گیرند، می‌توان حدس زد روزهای سختی برای جدیدالورودها پیش‌رو خواهد بود.

در وصف کساد بازار، همین بس که ایران خودرو حتی برای فروش کامیون‌ها و کمپرسی‌های ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴ خود نیز دچار مشکل شده و کاهش تولید این دو مدل می‌تواند نشانه‌ای از این موضوع باشد. این دو خودرو که روزگاری نقش قلک ایران خودرو دیزل را داشتند، در قیاس با رقبای خود از قیمت‌های پایین‌تری برخوردارند، اما به دلیل رکود حاکم بر تقاضا، خریداران تمایل کمتری برای خرید آنها نشان می‌دهند.

در این میان شاید تنها امید خودروهای گرانیقیمت اروپایی برای موفقیت در بازاری که چینی‌ها آن را قبضه کرده‌اند، ارائه شرایط فروش اعتباری مناسب باشد. این مساله در سال گذشته به شکل کم‌رنگی دیده شد و شاهد بازگشت لیزینگ‌ها به صنعت خودروهای تجاری بودیم و برخی شرکت‌های تولیدکننده نیز توانستند در تعامل با بانک‌ها شرایط فروش اعتباری را برای محصولات خود برقرار کنند، هر چند این مساله هم کمک چندانی به بهبود وضعیت بازار نکرد.

واقعیت آن است که گردش سرمایه در بازار خودروهای تجاری با شرایط فعلی اقتصادی کشور بسیار کند است و به همین دلیل کمتر خریداری جرات پذیرش ریسک دریافت وام‌های با بهره بالا برای خرید خودرو را می‌پذیرد. در این میان نقطه امید، ورود سرمایه‌های خارجی در بخش حمل و نقل و ارائه تسهیلات ازان‌قیمت‌تر از سوی موسسات مالی خارجی است.

می‌توان انتظار داشت با ورود رسمی برندهای بین‌المللی به بازار، شرکت‌ها و موسسات سرمایه‌گذاری همکار آنها نیز برای تأمین مالی خرید خودروهای تجاری (که در همه جای جهان، خودروهای گرانیقیمتی هستند) وارد بازار ایران شوند و این مساله می‌تواند

■ فولکس واگن که این روزها به شدت به دنبال حضور پررنگ در بازار خودروی کشور است، می‌تواند خودروهای تجاری خود را که در شعبه برزیل این شرکت تولید می‌شود، روانه بازار ایران کند و وزیر راه نیز از توافق اولیه با این شرکت برای نوسازی ناوگان سخن گفته است

بسیار دیرتر بروز کند.

در کنار اینها باید به پروژه‌های عمرانی نیز اشاره کرد که یکی از بزرگترین متقاضیان خدمات حمل و نقل سنگین بوده و هستند و با رونق آنها معمولا شاهد رونق در تقاضا برای حمل هستیم. وضعیت فعلی این پروژه‌ها با توجه به کمبود شدید منابع مالی دولت، چندان مناسب نیست و در این بخش نیز شاهد رکود هستیم. در این جا رونق نه از طریق تحریک تقاضا که تنها از طریق تزریق منابع مالی چه از سوی دولت و چه از سوی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، رخ می‌دهد که البته در وقوع آن برای آینده نزدیک تردیدهایی وجود دارد.

دولت تحت فشار بدهی‌های سنگین خود و شرکت‌های زیرمجموعه، محدودیت بسیاری برای هزینه کردن در پروژه‌های عمرانی دارد و طبیعی است زمانی که برای تامین منابع مالی جاری خود دچار مشکل است، صحبت از پروژه‌های عمرانی اولویتی کمتر خواهد داشت. سرمایه‌گذاران خصوصی در ایران نیز رغبتی برای سرمایه‌گذاری در این حوزه ندارند؛ چرا که بازدهی سرمایه در این بخش بسیار پایین است و هم اکنون نیز بخش عمده‌ای از آنها در لیست بلند بالای طلبکاران دولت جای گرفته‌اند و طبیعی است حاضر به کار بیشتر و بالا رفتن مطالباتشان از دولت نباشند.

امید به حضور سرمایه‌گذاران بین‌المللی در پروژه‌های این بخش کمی بیشتر است، اما بعید به نظر می‌رسد اجرایی شدن پروژه‌های مد نظر، در سال جاری رخ دهد. تجارت خارجی نیز از دیگر محرک‌های حمل و نقل سنگین است و اتفاقا در این جا حضور خودروهای برندهای برتر اروپایی بسیار پررنگ‌تر نمود دارد؛ چرا که به دلیل قوانین سختگیرانه بسیاری از کشورها، خودروهای چینی مجوز تردد در جاده‌ها را نخواهند داشت. به این ترتیب شاید اصلی‌ترین امید برندهای اروپایی برای ورود به بازار ایران، رونق در این بخش باشد، امری که البته هنوز محقق نشده است.

بخشی از این تقاضای حمل و نقل برای مقصد اروپا است و بخشی دیگر کشورهای همسایه را شامل می‌شود. مراودات تجاری با اروپا هر چند رو به بهبود است، اما هنوز تا رسیدن به ظرفیت کامل راه درازی در پیش دارد و وضعیت حمل و

تا حدودی دست خریداران را برای خرید این خودروها باز بگذارد، هر چند براساس پیشرفت فعلی در رابطه میان ایران و شرکای بین‌المللی به ویژه در زمینه تبادلات مالی، رسیدن به این نقطه حداقل در وضعیت فعلی کمی دور از ذهن است.

در مسیری که چندان هموار نیست

عوامل مختلف ولی مشخص و قابل‌پیش‌بینی، باعث بروز وضعیت فعلی در تقاضا برای خودروهای تجاری سنگین شده است. با رکود اقتصادی و صنعتی حاکم بر کشور، بخش زیادی از تقاضا برای حمل و نقل داخلی بار از میان رفته است و بازگشت رونق به صنعت و اقتصاد قطعا چیزی نیست که بتوان طی ماه‌های آینده انتظار آن را داشت.

با رکود حاکم بر این بخش و تعطیلی تعداد زیادی از واحدهای صنعتی، طبیعی است تقاضا برای خدمات حمل و نقل نیز کاهش پیدا می‌کند و از سوی دیگر با توجه به وضعیت مالی نامناسب بنگاه‌های اقتصادی، افزایش قیمت‌ها در این بخش نیز باعث شدت یافتن رکود تقاضا برای خدمات حمل و نقل می‌شود. به این ترتیب خریداران خودروهای سنگین، به دلیل رکود و عدم افزایش (یا افزایش ناچیز) نرخ کرایه‌ها، توجهی برای خرید خودرو جدید نمی‌بینند و این مساله بیش از پیش به رکود در این بخش دامن می‌زند.

از سوی دیگر، بخش زیادی از تقاضا برای خودروهای سنگین، همواره در حوزه ساخت مسکن و پروژه‌های عمرانی بوده که به نوعی می‌توان آن را پیشران موتور تولید کمپرسی‌ها دانست، اما در حال حاضر بازار مسکن با رکودی عمیق روبه‌رو است.

هر چند این روزها صحبت‌های زیادی در زمینه بازگشت رونق به این بخش شنیده می‌شود، اما حتی در صورت تحریک تقاضا در بازار مسکن با ارائه وام‌های جدید، وجود واحدهای ساخته شده آماده تحویل در کشور باعث می‌شود حتی در صورت بازگشت رونق (که البته همچنان در مورد آن شک و تردیدهایی هست)، این رونق بیش از آنکه به سمت ساخت مسکن جدید حرکت کند، باعث کم شدن تعداد واحدهای باقی مانده شود و اثر آن در زمینه ساخت واحدهای جدید و به دنبال آن تقاضا برای حمل و نقل در این بخش

نقل زمینی با کشورهای همسایه نیز عمدتا به دلیل ناامنی و البته آنچه رانندگان آن را عدم حمایت دولت و سازمان‌های مربوطه از صنعت حمل و نقل می‌دانند، رو به وخامت است و در این شرایط شاید نتوان امید چندانی به این دو بخش داشت به ویژه که ترکیه همچنان رقیبی قدرتمند برای صنعت حمل و نقل ایران در منطقه است.

در این بین شاید یکی از اصلی‌ترین امیدها برای رونق در بخش خودروهای تجاری، پیشرفت در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده باشد، طرحی که قرار است چند ده هزار دستگاه خودرو فرسوده را با نمونه‌های جدید جایگزین کند و البته مدت‌هاست درگیر تامین مالی است. در سال‌های دورتر قرار بر تامین مالی این طرح از سوی دولت بود و پس از آن وزارت نفت از محل صرفه‌جویی ناشی از کاهش مصرف سوخت مسوولیت تامین مالی این طرح را بر عهده گرفت، اما همچنان مشکلاتی که پیش‌تر به آن پرداختیم مانع از اجرایی شدن این طرح شده است.

امروزه در سرتاسر دنیا اتباع خارجی جهت ورود به قلمرو کشورها نیاز به دریافت روادید دارند و محدودیت صدور روادید به عنوان راهکاری جهت کنترل ورود و خروج اتباع خارجی شناخته می‌شود. از طرفی صدور روادید می‌تواند بیانگر روابط سیاسی بین کشورهای مختلف باشد و همچنین می‌تواند به عنوان معیاری جهت سنجش اعتبار بین‌المللی یک کشور در جامعه جهانی شناخته شود.

موسسه سوئیسی «هنلی و همکاران» که از ۴۰ سال پیش در زمینه پژوهش پیرامون حقوق شهروندی فعال بوده است، از سال ۲۰۰۶، هر ساله اقدام به انتشار نماگری تحت عنوان «نماگر محدودیت روادید» کرده است. این نماگر با همکاری اتحادیه حمل و نقل هوایی (یاتا) که بیشترین اطلاعات درباره گذرنامه و روادید را دارد تهیه و منتشر می‌شود و نشان‌دهنده آن است که شهروندان هر کشور تا چه اندازه می‌توانند آزادانه و بدون دریافت روادید به کشورهای دیگر سفر کنند. در ادامه گزارش به بررسی نماگر محدودیت روادید در سال ۲۰۱۶ و وضعیت ایران در این نماگر می‌پردازیم.

نتایج آخرین بررسی‌ها در زمینه محدودیت روادید و ارزش گذرنامه کشورها

روادیدهای بدون مرز

ایرانی‌ها می‌توانند بدون روادید به ۳۷ کشور جهان سفر کنند؛ رتبه ۹۸ در کنار اتیوپی و سودان!





عربستان

همانگونه که از نمودار زیر نمایان است، وضعیت کشور عربستان به لحاظ نماگر محدودیت روادید بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ همواره بهتر از کشور ایران بوده است. بهترین جایگاهی که این کشور توانسته است در این نماگر به دست آورد، در سال ۲۰۱۳ بوده که توانست در بین ۲۰۰ کشور حاضر در رتبه‌بندی موسسه هنلی و همکاران در جایگاه ۶۴ دنیا قرار بگیرد. در همین سال شهروندان این کشور می‌توانستند آزادانه و بدون دریافت روادید به ۶۴ کشور دنیا سفر کنند.

جالب اینکه علیرغم فعالیت‌های گسترده گروه‌های تندرو و بنیادگرایان مذهبی در این کشور، بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ همواره بر تعداد کشورهای که شهروندان عربستانی می‌توانستند آزادانه و بدون دریافت روادید به آنها سفر کنند افزوده شده، به طوری که در سال ۲۰۱۶، این تعداد کشور به ۶۹ کشور رسیده است.



ترکیه

با توجه به نمودار بعدی، از آنجا که شهروندان ترکیه بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ می‌توانستند به بیش از ۹۰ کشور آزادانه و بدون دریافت روادید سفر کنند، رتبه این کشور به لحاظ نماگر محدودیت روادید درخور توجه بوده و به جز سال ۲۰۱۶ در باقی سال‌ها رتبه‌های زیر ۵۰ را کسب نموده است. بهترین رتبه کشور ترکیه رتبه ۳۸ بوده است که در سال ۲۰۱۴ به آن دست یافته و بیشترین تعداد کشورهای که شهروندان ترک می‌توانستند آزادانه و بدون دریافت روادید به آنها سفر کنند ۱۰۲ کشور بوده است که این امر در سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ تحقق یافته است.

نماگر محدودیت روادید در سال ۲۰۱۶

در فهرست منتشر شده موسسه هنلی و همکاران در سال ۲۰۱۶، نام کشور آلمان در صدر دیده می‌شود و این بدان معناست که شهروندان این کشور می‌توانند آزادانه و بدون دریافت روادید به کشورهای بیشتری (۱۷۷ کشور) سفر کنند (سال گذشته میلادی، این تعداد ۱۷۳ کشور بوده است). بر اساس این فهرست، کشورهای اروپایی برای سومین سال متوالی جایگاه‌های نخست را به خود اختصاص داده‌اند.

همچنین در سال ۲۰۱۶ گذرنامه سوئدی با عدم نیاز به روادید برای ورود به ۱۷۶ کشور جهان در رتبه دوم فهرست معتبرترین گذرنامه‌های جهان قرار گرفته است. بریتانیا نیز که از سال ۲۰۱۳ تا سال ۲۰۱۵ در صدر قرار داشت، در رتبه‌بندی سال ۲۰۱۶ به رتبه سوم نزول پیدا کرده و در کنار کشورهای چون فنلاند، فرانسه، ایتالیا و اسپانیا قرار گرفته است. البته این کشور تنها به لحاظ رتبه‌ای نزول کرده، اما تعداد کشورهای که شهروندان انگلیسی می‌توانند بدون ویزا به آنها سفر کنند، افزایش داشته و از ۱۷۳ به ۱۷۵ کشور رسیده است.

ایالات متحده آمریکا نیز که در رتبه‌بندی سال ۲۰۱۵ در جایگاه دوم قرار داشته، علیرغم افزایش تعداد کشورها (دو کشور)، در سال ۲۰۱۶ از نظر رتبه نزول داشته و در کنار گذرنامه‌های بلژیک، دانمارک و هلند با عدم نیاز به دریافت روادید برای ورود به ۱۷۴ کشور جهان، در رتبه چهارم قرار دارد.

در این فهرست شهروندان کشور ایران بدون دریافت روادید می‌توانند تنها به ۳۷ کشور دنیا سفر کنند و به همین دلیل نام کشور ایران در رتبه ۹۸ در کنار کشورهای چون اریتره، اتیوپی، نپال، فلسطین و سودان قرار گرفته است.

در پایین این رتبه‌بندی (رتبه ۱۰۴) نیز نام افغانستان به چشم می‌خورد که شهروندان این کشور می‌توانند به ۲۵ کشور جهان بدون نیاز به دریافت روادید سفر کنند. گذرنامه پاکستان با عدم نیاز به روادید برای ورود به ۲۵ کشور جهان در رتبه ۱۰۳ قرار داشته و عراق با ۳۰ کشور پیش از آن قرار دارد.

در این قسمت سعی شده است تا وضعیت ایران به لحاظ نماگر محدودیت روادید بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ مورد بررسی قرار گیرد و این وضعیت با سایر کشورهای منطقه که به لحاظ اقتصادی و سیاسی تا حدودی نزدیک به ایران هستند مورد مقایسه قرار گیرد.

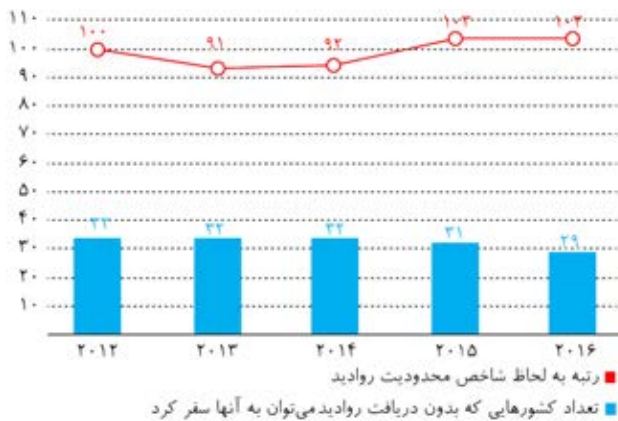
ایران

با توجه به نمودار، طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ بهترین رتبه‌ای که ایران در نماگر محدودیت روادید کسب نموده است رتبه ۸۶ در سال ۲۰۱۳ می‌باشد. در این سال شهروندان ایرانی می‌توانستند به ۴۰ کشور دنیا آزادانه و بدون نیاز به دریافت روادید سفر کنند. در سال ۲۰۱۴ ایران در رتبه‌بندی موسسه هنلی و همکاران یک پله نزول کرده، اما تعداد کشورها تغییری نیافته است. در سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ رتبه ایران به رتبه ۹۸ تنزل یافته و از تعداد کشورهای که شهروندان ایرانی می‌توانند بدون دریافت روادید به آنها سفر کنند، سه کشور حذف و به عبارت بهتر از اعتبار گذرنامه ایرانی کاسته شده است.

■ پاکستان

در تمامی سال‌هایی که نماگر محدودیت رواید توسط موسسه هنلی و همکاران منتشر می‌شده است، کشور پاکستان همواره جزو کشورهایی بوده که رتبه‌های آخر را به خود اختصاص داده است.

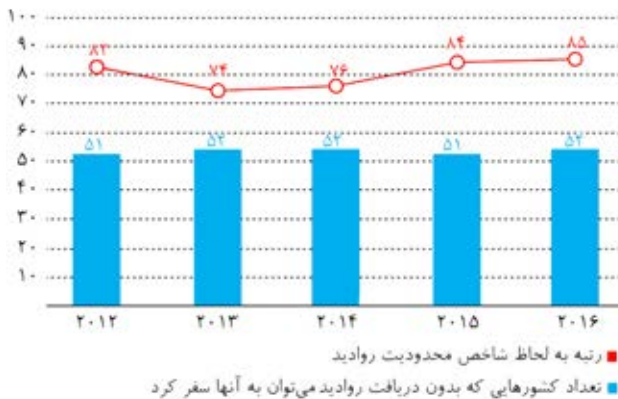
همان گونه که از نمودار نمایان است، بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴ تعداد کشورهایی که حاضر بوده‌اند شهروندان پاکستانی را بدون دریافت رواید پذیرند ۳۲ کشور بوده است. از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۶ از تعداد این کشورها کاسته شده؛ به طوری که در سال ۲۰۱۵ تعداد این کشورها به ۳۱ کشور و در سال ۲۰۱۶ به ۲۹ کشور تقلیل یافته است.



■ هند

نماگر محدودیت رواید برای کشور هندوستان نشان می‌دهد که بهترین رتبه این کشور طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ رتبه ۷۴ بوده است. از سال ۲۰۱۳ تا سال ۲۰۱۶ این رتبه همواره افزایش یافته است تا جایی که آخرین رتبه این کشور، رتبه ۸۵ است.

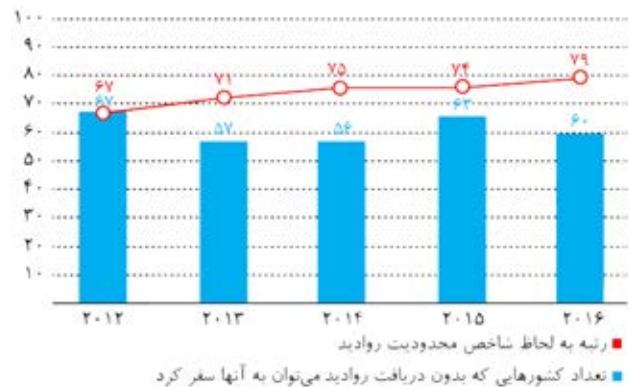
البته طی این سال‌ها تعداد کشورهایی که شهروندان مقیم هندوستان می‌توانسته‌اند آزادانه و بدون دریافت رواید به آنها سفر کنند تقریباً ثابت مانده و همواره بین ۵۱ یا ۵۲ کشور بوده است. این نشان‌دهنده ثابت ماندن اعتبار گذرنامه‌های هندی طی سال‌های اخیر است.



قطر

در نمودار زیر، وضعیت کشور قطر در نماگر محدودیت رواید بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ ترسیم شده است. بهترین رتبه این کشور در سال ۲۰۱۴ بوده است که توانسته رتبه ۵۶ را به خود اختصاص دهد.

روند تعداد کشورهایی که شهروندان قطری می‌توانسته‌اند آزادانه به آن سفر کنند بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ همواره صعودی بوده است، به طوری که این تعداد کشور از ۶۷ کشور در سال ۲۰۱۲ به ۷۹ کشور در سال ۲۰۱۶ افزایش یافته است. این نشان از افزایش اعتبار گذرنامه قطری طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ دارد.



■ امارات

در تمامی کشورهای مورد بررسی، وضعیت کشور امارات به لحاظ این نماگر بهتر از باقی کشورها بوده است. وضعیت رتبه‌ای این کشور بین سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ همواره کاهش یافته و بر تعداد کشورهایی که مایلند آزادانه و بدون دریافت رواید شهروندان اماراتی را بپذیرند افزوده شده است. بین سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ کشور امارات به لحاظ رتبه و تعداد کشورها رشد قابل توجهی داشته است؛ به طوری که رتبه این کشور از ۵۵ به ۴۴ و تعداد کشورها از ۷۷ به ۱۴۴ ارتقا یافته است.

بهترین رتبه و بیشترین تعداد کشورها در سال ۲۰۱۶ به دست آمده است. در این سال کشور امارات توانسته است رتبه ۳۸ را به لحاظ نماگر محدودیت رواید به دست آورد و تعداد کشورهایی که شهروندان اماراتی را بدون دریافت رواید می‌پذیرفته‌اند به ۱۲۲ کشور رسیده است.



۲۵ سال آرزوی هزاران کودک را برآورده کردید

۲۵ سال، دلگرم به حضور شما هر روز صادقانه تلاش کردیم تا کودکان محک دوباره سلامت شوند، دختران گیسوانشان را دوباره ببافند، پسران بازیگوشی کنند و هزاران مادر و پدر با امید و سربلند زندگی کنند. ۲۵ سال هر روز از صمیم قلب آرزو کردیم همه کودکان محک صد ساله شوند. همراه ما باشید تا تحقق آرزوهای بیشتری را جشن بگیریم. ربع قرن حمایت نیکوکارانه شما را قدر دانیم.

☎ ۰۲۱-۲۳۵۴۰ 📞 *۷۲۰*۲۳۵۴۰#

شماره حساب بانک پارسیان: ۸۱۰۴۴۴۴۹-۱۲۰۳
شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

از اینکه به ما کمک می کنید، سپاسگزاریم.



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org



در عسلویه و به وسعت ۲۰ هکتار راه‌اندازی شد

بزرگ‌ترین دهکده گردشگری دریایی کشور

در دهکده گردشگری دریایی بازارگاد که با سرمایه‌گذاری شرکت عملیات غیرصنعتی بازارگاد شروع به کار کرده است، هم‌اکنون ۶۰ فروند شناور تفریحی و دو فروند لنج بازسازی شده برای انجام گشت‌های دریایی در آب‌های ساحلی عسلویه مهیا شده‌اند. همچنین جت اسکی، واتر جت، هاورکرافت، سه‌چرخه آبی و آخرین تجهیزات تفریحات دریایی روز دنیا برای خدمات‌رسانی در این پروژه گردشگری دریایی فراهم شده‌اند.

حمید سلیمانی‌مقام در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن، با اشاره به اینکه عسلویه یک منطقه نفتی و گازی بسیار آلوده است، گفت: «ما در این شهر منطقه شیرینو را پیدا کردیم که بهترین آب‌وهوا و بهترین ساحل را دارد و از زمین و ساحلی که قابل استفاده نبود، دهکده

با گذشت کمتر از شش ماه از قانون تأسیس مجتمع‌های گردشگری دریایی در سازمان میراث فرهنگی و گردشگری کشور، در آستانه تعطیلات نوروز، نخستین مجتمع گردشگری دریایی کشور در منطقه شیرینو عسلویه به وسعت ۲۰ هکتار افتتاح شد. در این طرح گردشگری، پلاژ شنا، سوئیت ساحلی، باشگاه‌های ارائه‌دهنده انواع ورزش‌های دریایی، اریکه ساحلی، لمکده ساحلی، میلمان ساحلی، شهربازی، بازارچه صنایع دستی، رستوران و ... به گردشگران خدمات ارائه خواهند داد.



■ مجری مجتمع گردشگری دریایی عسلویه: در اجرای این طرح، کارشناسانی خارج از ساختار دولتی و سازمانی به کمک ما آمدند. من فکر نمی‌کنم هنوز روسای سازمان گردشگری و سازمان بنادر نگاه جدی به گردشگری دریایی در توسعه و ایجاد بستری ایمن در سواحل کشور داشته باشند

احداث کنیم.» این فعال گردشگری با بیان اینکه ۳۰ درصد پروژه تا نوروز امسال به بهره‌برداری رسید گفت: «۷۰ درصد پروژه در فاز دوم اجرایی پس از ایام نوروز تکمیل و افتتاح می‌شود.»

به گفته او، فاز دو طرح گردشگری دریایی عسلویه داخل دریا اجرا خواهد شد که شامل ساخت هتل دریایی، رستوران داخل دریا و راه‌اندازی خط کشتیرانی در مسیرهای عسلویه - کیش، عسلویه - هندورابی و عسلویه - بوشهر است.

او با بیان اینکه در تلاش هستیم پروژه‌های اجرا کنیم که شایسته ملتی با هفت هزار سال تمدن دریایی باشد، ادامه داد: «در این مجتمع گردشگری برای اولین بار در ایران گردشگران به درجه یک، درجه دو و درجه سه دسته‌بندی کردیم و هر مسافر بنا به بودجه مورد نظر و علایق خود می‌تواند تفریحات دریایی خود را انتخاب کند.»

وی تأکید کرد: «برای سرویس‌دهی به مسافران هم سطوح مختلف خدمات را در نظر گرفته‌ایم.» سلیمانی مقام اظهار داشت: «مبلغ ورودی به این مجموعه گردشگری برای هر نفر ۱۰۰ هزار تومان تعیین شده است و در این مجموعه، گردشگری ویژه گردشگران VIP پیش‌بینی شده است تا گردشگرانی را هم که برای استفاده از تفریحات دریایی به سایر نقاط دنیا سفر می‌کنند، جذب کنیم.»

وی خاطر نشان کرد: «تکمیل ۱۰۰ درصدی پروژه گردشگری دریایی عسلویه به اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد تومان نیاز دارد که تامین این میزان اعتبار باید از محل تسهیلات بانکی با حمایت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به عنوان حامی سرمایه‌گذاران در بخش گردشگری کشور صورت گیرد.»

مشاور و مجری پروژه مجتمع گردشگری دریایی عسلویه با اشاره به اینکه هر نوع ساخت‌وساز در حریم ۶۰ متری دریا ممنوع است، گفت: «سازه‌های ما همه پرتابل هستند و این در حالی است که ساخت سازه‌های سبک و پرتابل در حریم ۶۰ متری دریا برای بهره‌برداری عموم، مانعی ندارد؛ بگذریم از اینکه تمام شهرداری‌ها و تمام استانداری‌ها در هفت استان‌های ساحلی ساخت‌وسازهای غیرقانونی می‌کنند.»

مجری پروژه مجتمع گردشگری دریایی عسلویه افزود: «۸۰ درصد از مصالح و سازه‌های این



گردشگری بزرگی را درست کردیم.» مشاور و مجری پروژه مجتمع گردشگری دریایی عسلویه درباره جزئیات این پروژه گفت: «طی یک سال گذشته و با همکاری تیمی از مسوولان دولتی تأثیرگذار در بخش گردشگری دریایی مانند معاونت محیط زیست دریایی، بخش خصوصی و رئیس منطقه ویژه عسلویه پروژه کلانی را برای ایجاد مجتمع گردشگری در عسلویه تعریف کردیم که جنگل حرا و سه نوع ساحل ماسه‌ای، صخره‌ای و مرجانی را شامل می‌شود.»

مجری مجتمع گردشگری دریایی عسلویه با تأکید بر اینکه این اولین همکاری بخش‌های گردشگری با بخش‌های دریایی برای اجرای یک پروژه است عنوان کرد: «مدیریت این پروژه به گونه‌ای بود که سرانجام حرف‌ها به عمل تبدیل شد و توانستیم اولین مجتمع گردشگری دریایی را در عسلویه

مجتمع گردشگری با مواد بازیافتی و ضایعات صنعتی شکل گرفته که یکی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد آن محسوب می‌شود.»

وی ادامه داد: «ما با مواد در دسترس به فرم جدیدی از معماری رسیدیم که نزدیک به دریا است؛ در ضمن از مصالح طبیعی و چوب‌های یک بار مصرف شده پلاژ بانوان را ساختیم که در ایران بی‌نظیر است و طراحی فانتزی شبیه قلعه‌های قدیمی ایران دارد.»

او در خصوص یکی از پروژه‌های خاص این مجموعه گردشگری اظهار داشت: «اسکله شناوری با سطح ۷۲۰ متر به‌آب‌اندازی شده است تا برای اولین بار در ایران از دریا به ساحل خدمات داده شود. در این طرح مسافران را با قایق به ایستگاه‌های ایجاد شده روی دریا می‌برند تا در عمق زیاد شنا و غواصی کنند. همچنین برای اولین بار ۱۵ آلایچی

■ ... سازه‌های ما همه

پرتابل هستند. همچنین ۸۰ درصد از مصالح و سازه‌های این مجتمع گردشگری با مواد بازیافتی و ضایعات صنعتی شکل گرفته که یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد آن است

دریایی شناور در دریا خواهیم داشت.» به گفته سلیمانی، امکانات طرح گردشگری دریایی بزرگ عسلویه، با امکانات گردشگری ساحلی و دریایی در کشورهایی نظیر ترکیه، دوی، مالزی، تایلند و مالدیو قابل رقابت است. رییس هیات‌مدیره شرکت کیش پارس مارین درباره امکان جذب مسافران غیرشرکتی به این دهکده گردشگری خاطر نشان کرد: «ما در نزدیکی این منطقه، شهرهای بوشهر و شیراز را داریم که حدود سه ساعت با عسلویه فاصله دارند، اما تا به حال در عسلویه جایی را برای اقامت و تفریح نداشته‌اند و اکنون این فرصت برای آنها مهیا شده است.» او پیش‌بینی کرد این منطقه گردشگری در عسلویه با کیش رقابت کند و تعداد زیادی از گردشگرانی که به این جزیره سفر می‌کنند به سمت عسلویه کشیده شوند.

سلیمانی با بیان اینکه همچنان تفکرات رایج جامعه ایرانی تغییر نکرده است گفت: «هنوز عده‌ای معتقدند برای سفرهای نوروزی و تفریحات دریایی باید به خارج از کشور سفر کرد، برخی هم معتقدند رفتن به ساحل حرام است و بدترین بخش گردشگری در ساحل است و گروهی هم در این میان بلا تکلیف هستند و نمی‌دانند برای گردشگری دریایی به کجا سفر کنند، اما این پروژه به شکلی

طراحی شده است که نظر همه اقشار جامعه را جلب کند.»

او با تأکید بر اینکه ما برای اولین بار به مردم و دولت ثابت کردیم که می‌توان خدمات متنوعی در ساحل ارائه داد و از دریا به درستی بهره‌برداری کرد، یادآور شد: «در حالی که در کشورهای دیگر ساحل، با ارزش‌ترین منطقه گردشگری در جهان است، متأسفانه بی‌ارزش‌ترین منطقه گردشگری در ایران، ساحل است.»

سلیمانی با تأکید بر اینکه در لایه‌های کارشناسی دولت افرادی هستند که می‌خواهند کار کنند، اما خود سیستم یا قوانین به آنها اجازه کار نمی‌دهد، تصریح کرد: «در اجرای این طرح گردشگری، کارشناسانی خارج از ساختار دولتی و سازمانی به کمک ما آمدند و من فکر نمی‌کنم که هنوز روسای سازمان میراث فرهنگی و سازمان بنادر نگاه جدی به گردشگری دریایی در توسعه و ایجاد بستر ایمنی در سواحل کشور داشته باشند. مسوولان هنوز باور ندارند که گردشگری دریایی می‌تواند صنایع دریایی ما را متحول کند و از بسیاری از سفرهای خارجی ایرانیان جلوگیری کند، آن هم در شرایطی که آمارها نشان می‌دهند تنها طی تعطیلات نوروز، گردشگران ایرانی حدود ۵ میلیون سفر به ترکیه دارند و به این ترتیب سرمایه عظیمی را از کشور خارج می‌کنند.»

رعایت بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست

مدیرعامل شرکت عملیات غیرصنعتی بازارگاد نیز در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن با بیان این که این شرکت عهده‌دار اجرای عملیات غیرصنعتی و خدماتی به کل مجتمع‌های پتروشیمی عسلویه در زمینه تهیه حمل و نقل، اسکان و نقلیه است، گفت: «نبود امکانات اولیه تفریحی و رفاهی در منطقه سبب شده برخی از کارکنان و خانواده‌های آنها دچار فرسودگی شغلی و یکنواختی در زندگی خود شوند. در این شرایط، تغییر فضای زندگی این افراد از وظایف اصلی شرکت بازارگاد به شمار می‌آید.»

محمد صفیانی با بیان این که دهکده گردشگری بازارگاد در ایام نوروز میزبان کارکنان و خانواده‌های شرکت‌های پتروشیمی

و دیگر شرکت‌های تابعه وزارت نفت واقع در کنگان - عسلویه بود گفت: «همچنین مسافران و نیز ساکنان منطقه ویژه اقتصادی پارس می‌توانند از امکانات و تسهیلات گردشگری و تفریحی پیش‌بینی شده استفاده کنند.»

مدیرعامل شرکت عملیات غیرصنعتی بازارگاد ادامه داد: «در سال ۹۴ به دلیل برخی محدودیت‌ها فقط میزبان کارکنان شاغل و خانواده‌های آنان در سطح منطقه بودیم، اما در سال ۹۵ امیدواریم بتوانیم از تمام کارکنان صنعت نفت کشورمان پذیرایی کنیم.»

وی ادامه داد: «در سال جاری کاری خواهیم کرد که در کشور بی‌نظیر باشد تا گردشگران برای استفاده از جاذبه‌های دریایی، از اقصی نقاط کشور به این منطقه سفر کنند.»

او درباره چگونگی تصرف اراضی دهکده گردشگری گفت: «این اراضی با کمک نیروی پدافند غیرعامل ارتش جمهوری اسلامی در اختیار شرکت عملیات غیرصنعتی بازارگاد قرار گرفته و پس از ایام نوروز نیز در روزهای چهارشنبه، پنج‌شنبه و جمعه پذیرای مهمانان خواهیم بود.»

صفیانی اظهار کرد: «در طرح بزرگ گردشگری دریایی عسلویه، مسافران را با معنای واقعی آرامش در ساحل و گردشگری دریایی و ساحلی آشنا خواهیم کرد.»

مدیرعامل شرکت بازارگاد با بیان اینکه برای ساخت دهکده هیچ درختی قطع نشده است تصریح کرد: «کاشت بیش از ۵ هزار اصله نهال گل از بارزترین اقدام‌های انجام شده در راه صیانت از محیط زیست این منطقه گردشگری است. ضمن اینکه با استفاده از لوله‌های فایبرگلاس GRP اقامتگاه‌های ۳ نفره همراه با یک کاناپه با رعایت تمام اصول HSE (مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط زیست) ساخته شده است.»

او درباره میزان سرمایه‌گذاری شرکت بازارگاد در این پروژه گفت: «اگرچه صرفه‌جویی‌های فراوانی در این پروژه داشتیم و سعی کردیم هزینه‌ها را به شدت پایین بیاوریم، ولی برای استخدام نیروهای متخصص، ساخت اسکله‌ها، آشپزخانه‌ها و گل‌آرایی‌ها تا به حال حدود سه میلیارد تومان هزینه کرده‌ایم. البته برخی از



بازدیدکنندگان به دلیل گستردگی و پیشرفت سریع طرح در عرض دو ماه فکر می‌کنند که ما تا به حال حدود ۲۰ میلیارد تومان هزینه داشته‌ایم.»

مدیرعامل بازارگاد اظهار داشت: «در فاز نخست بیست محل اقامت در ایام نوروز مورد استفاده قرار گرفت و افزون بر آن ویلاهای ساحلی ۲ طبقه دیگری نیز برای متقاضیان اقامت در دهکده ساخته شده که با قیمت مناسب آماده میزبانی از مهمانان خواهد بود.»

مهندس صفاییان درباره ضرورت حمایت دولت از سرمایه‌گذاران در بخش گردشگری دریایی گفت: «اگر پروژه‌ای سودده نباشد، امکان ورود سرمایه‌گذار وجود ندارد. پس سرمایه‌گذاران باید به حمایت‌ها و سیاست‌های دولت دلگرم باشند تا بتوانند با عشق و انگیزه خدمت به مردم و در جهت رویکردهای دولت، گردشگری دریایی را در کشور توسعه دهند.»

خط کشتیرانی عسلویه - کیش

همانطور که گفته شد، فاز دوم این طرح شامل راه‌اندازی خط کشتیرانی در مسیرهای مانند عسلویه - کیش، عسلویه - هندورابی و عسلویه - بوشهر است. معاون گردشگری و سرمایه‌گذاری اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری بوشهر درباره الزامات راه‌اندازی خط کشتیرانی عسلویه - کیش معتقد است با توجه به این‌که اجرایی شدن این طرح نیازمند استفاده از شناورهای بزرگ است، کشتیرانی و الفجر اعلام آمادگی کرده شناورهای لازم را برای تردد گردشگران در مسیر عسلویه - کیش اختصاص دهد.

براساس این طرح گردشگران با سفر به عسلویه از طریق پرواز مستقیم می‌توانند پس از بازدید از قسمت‌های مختلف ساحلی و دریایی این شهرستان از طریق شناورهای در نظر گرفته شده به کیش سفر کنند.

فاصله دریایی منطقه عسلویه تا تنگه هرمز در حدود ۳۰۰ و تا بوشهر ۱۵۰ مایل دریایی است و به گفته معاون گردشگری و سرمایه‌گذاری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر، طول زمان سفر از عسلویه به کیش - بسته به سرعت کشتی - بین سه تا پنج ساعت خواهد بود.



زنجیره تامین کمک‌های بشردوستانه پیچیده و پرخطر، اما حیاتی است

لجستیک در میانه مصیبت

آنچه در این مطلب می‌خوانید بخش‌هایی از کتاب لجستیک بین‌الملل (مدیریت زنجیره جهانی تدارکات) به قلم داگلاس یانگ است که به تازگی چاپ دوم آن توسط همایون اسدی که خود دانش‌آموخته در رشته حمل و نقل دریایی و بین‌الملل است، با افزودن مواردی از حوزه لجستیکی ایران و خاورمیانه منتشر شده است.

یانگ یک دانش‌پژوه و استاد دانشگاه و جهانگردی لجستیکی است. او برای تالیف کتاب لجستیک خود از مولفان مشترکی از چند کشور جهان در پنج قاره از کوبا گرفته تا چین و آلمان کمک گرفت و چاپ نخست این کتاب نیز با تالیف مشترک همایون اسدی به عنوان مولف مشترک خاورمیانه‌ای این کتاب، در سال ۱۳۸۴ به چاپ رسید.

در این شماره بخش مربوط به لجستیک کمک‌های بشردوستانه را برای خوانندگان انتخاب کرده‌ایم تا خواندن این کتاب جالب را نه تنها به حوزه دانشگاه و ترابری بلکه به حوزه صنعت، معدن و تجارت نیز توصیه کنیم.

گرسنه رها شدند. گروه‌المو که تقریباً متشکل از ۲۰۰ عضو بود، برای نجات آنها مأموریت یافت تا پشتیبانی‌های لجستیکی تدارک ببیند. المو فقط یک هفته برای بررسی وضعیت و آماده‌سازی گروه خود فرصت داشت. افراد او به پایگاه اینجریلیک ترکیه فرستاده شدند تا از آنجا مقادیر زیادی خوراک، آب، سوخت و تجهیزات متنوع برای مناطقی جدا از هم و در شعاع ۵۰۰

این طرح‌ها، پروژه‌های سازماندهی شده‌ای هستند که در شرایط وقوع یک سانحه به اجرا درمی‌آیند. نظام لجستیکی در فضای اضطراری نمی‌تواند با وظایف دقیق و مشخص سازگار شود؛ اما باید از عهده پیشامدها یا عواقب بی‌شمار احتمالی برآید. به‌عنوان مثال، در خلال جنگ خلیج‌فارس، ارتش عراق پناهندگان کرد را به سمت کوه‌های شمالی این کشور کوچ داد به‌طوری که ایشان تنها و

دیوید المو (David Elmo) سروان ارتش آمریکا و فرمانده واحد ۵۳۳ عملیات غیرنظامی مجبور بود که برای مواجهه با طیف وسیعی از چالش‌های لجستیکی، خود را آماده نگاه دارد. واحد ۵۳۳ یک واحد ذخیره شهر نیویورک است که با مسائل جمعیت غیرنظامی در عملیات نظامی سروکار دارد. این واحد در طرح‌های جهانی کمک به آسیب‌دیدگان مداخله می‌کند.



■ کمکرسانی در حوادث مصیبت‌بار، شکلی کاملاً تخصصی از لجستیک برای انجام وظایفی غیرمستمر و در عین حال پرتکاپو است. هنگامی که جمعیتی در معرض خطر قحطی قرار دارد، لجستیک مهمترین عنصر در طرح کمکرسانی به منطقه حادثه‌دیده است. قحطی‌ها به دلیل کمبود خوراک در دنیا اتفاق نمی‌افتند؛ بلکه به خاطر آن است که خوراک در مکان مورد نیاز وجود ندارد

ضعف برنامه را در حالات مختلف ارزیابی می‌کنند. گام بعدی برنامه‌ریزی واقعی طرح است که به برنامه‌ریزی تاکتیکی نیز معروف است و موقعی انجام می‌شود که فاجعه‌ای رخ می‌دهد و دستور حرکت برای کمک صادر می‌شود.

معمولاً تنوع کالاهایی که در یک طرح امدادرسانی به منطقه آسیب‌دیده برده می‌شوند، خیلی بیشتر از کالاهای تکراری نظام‌های عادی لجستیک است. برخلاف منطق روزبه‌روز انبار که در آن بسته‌هایی در اندازه و شکل یکنواخت جابه‌جا می‌شوند، کالاهای مورد نیاز در امدادرسانی به‌عنوان مثال می‌تواند شامل ۱۰۰۰ تن غلات، داروهای سرد نگهداشته شده، نامه‌های پستی، آب و حتی انسان باشند. از آنجا که هر فاجعه‌ای منحصر به فرد است، نیازهای خاص آن نیز متفاوت است.

در عملیات موسوم به ایجاد آسایش، پرتاب هوایی آب و غذا در ابتدا با مشکل همراه بود؛ زیرا پالت‌های بطری آب با باز شدن چترها بسیار دور از هم سقوط می‌کردند. بطری‌های رها شده آب در میان جمعیت متراکم می‌افتادند و به‌طور بالقوه خطرات مهلکی را ایجاد می‌کردند. مشکل تنها پس از حضور افرادی که تجربه کار با سیستم‌های طناب و زنجیر را داشتند، برطرف شد. حمل و نقل و پخش نیز نقشی حیاتی در امدادرسانی ایفا می‌کنند.

اینجریلیک ترکیه به‌عنوان پایگاه عملیات ایجاد آسایش، نزدیکترین محل مجهز به تاسیسات برق و آب و گاز برای هدایت عملیات بود. از آنجایی که اینجریلیک تقریباً در ۵۰۰ مایلی پناهندگان بود، انجام عملیات نه تنها مستلزم استفاده از کامیون و قطار بود؛ بلکه نیاز به استفاده از هر وسیله دیگری داشت که می‌توانست به‌طور بالقوه تجهیزات کمکی را به سرعت به منطقه صعب‌العبور برساند. این عملیات برای استفاده خود، پیچیده‌ترین ابزار در دسترس حمل و نقل از قبیل بالگرد و هواپیما را که برای پرتاب تجهیزات چتردار به کار گرفته شده بود، در اختیار داشت.

المو می‌گوید: «اولین چالش آماده‌سازی مسیر ورود برای ابزار و تجهیزات بود، کارهایی نظیر مرمت جاده‌ها یا بالا بردن بولدوزر بر روی یک تپه به منظور آماده‌سازی محل فرود

مایلی در نزدیک صحنه نبرد، ارسال کنند. هنگامی که جمعیتی در معرض خطر قحطی قرار دارد، لجستیک مهمترین عنصر در طرح کمکرسانی به منطقه حادثه‌دیده است. قحطی‌ها به دلیل کمبود خوراک در دنیا اتفاق نمی‌افتند؛ بلکه به خاطر آن است که خوراک در مکان مورد نیاز وجود ندارد.

کمکرسانی در حوادث مصیبت‌بار، شکلی تخصصی از لجستیک برای انجام وظایفی غیرمستمر و در عین حال پرتکاپو و رو به افزایش است؛ زیرا بلایای طبیعی و بلایای متاثر از دخالت بشر تقریباً به‌طور مداوم اتفاق می‌افتند. وزارت امدادرسانی در بلایای خارجی آمریکا، فهرستی از تاریخ بلایا در اختیار دارد که نشان می‌دهد بین سال‌های ۱۹۰۰ و ۱۹۸۱، تنها ۱۶۲۲ سانحه رخ داده است؛ در حالی که سازمان «مراقبت» (CARE) که یک سازمان امدادرسانی و توسعه‌ای مستقر در آتلانتاست، در طی دوره ۱۲ ماهه سال ۲۰۰۳ به تنهایی در بیش از ۲۵ طرح امدادرسانی اضطراری مشارکت داشت.

این روند تصاعدی نتیجه افزایش جمعیت انسان‌ها و آسیب‌های ناشی از این رویکرد بر محیط‌زیست طبیعی است.

ویژگی‌های لجستیک امدادرسانی در بلایا

اولین کار کاپیتان المو در طرح امدادرسانی به کردها که از سوی وزارت دفاع آمریکا عملیات ایجاد آسایش (Operation Provide Comfort) نام گرفته بود، سازماندهی گروه خود و آمادگی برای جابه‌جایی تجهیزات بود، هر چند او نمی‌دانست که دریافت‌کنندگان کمک‌ها دقیقاً چه نیازهایی دارند. تدارک برای چنین کاری، از عملیات عادی در یک فضای تولیدی که در آن نظام‌های «درست به موقع» (JRT) نیازمند برنامه‌ریزی تفصیلی و هماهنگی نزدیک اجزا با یکدیگر است و بر اثر تجربه به دست می‌آیند، تفاوت بسیار زیادی دارد و برنامه‌ها و جدول‌های زمانی باید بسیار منعطف و آماده تغییرات تا آخرین لحظه باشند.

اولاً برنامه‌ریزی راهبردی برای آماده‌سازی طرح‌های اضطراری انجام می‌شود. برنامه‌ریزان ماشین‌آلاتی را که باید در صورت نیاز در دسترس باشند مشخص کرده، نقاط قوت و

بالگرد. ما مجبور بودیم زیرساخت‌ها را مرمت کنیم تا امکان رساندن غذا و تجهیزات به پناهندگان با روش‌هایی مستقیم و قابل اتکاتر فراهم شود.»

افراد درگیر در لجستیک مناطق مصیبت‌زده با متخصصان فعالیت‌های لجستیکی غیرنظامی از بسیاری جهات متفاوت هستند.

واحدهای نظامی مهارت لجستیکی بالایی برای رویارویی با شرایط اضطراری دارند. آموزش آنها «مأموریت‌محور» است، به این

■ کمک‌ها بشردوستانه
 غالبا شکلی از مداخله خارجی محسوب می‌شوند که می‌توانند به عنوان مانع توسعه نیز عمل کنند. مثلا به هنگام قحطی، ممکن است مؤثرترین شیوه توزیع خوراک، ارائه متمرکز آن در نقاطی محدود باشد. چنین کاری باعث می‌شود مردم به صورت گروه‌های پناهنده در اطراف مراکز توزیع خوراک جمع شوند. بنابراین، بسط توزیع مویرگی اهمیت بسیار در کمک‌های بشردوستانه دارد

همیشه انتقاد عمومی از عملیات امدادسانی را باعث می‌شود.

همچنین بین سازمان‌های غیردولتی نظیر مراقبت و آکسفام (سازمان امدادسانی آکسفورد مستقر در انگلیس) که هدف اصلی آن فعالیت‌های مربوط به توسعه است و سازمان‌هایی با وظایف مشخص مرتبط با رویارویی با بلاهای طبیعی مشخص نظیر کمیته بین‌المللی صلیب سرخ تفاوت وجود دارد. سازمان‌های توسعه‌محور، آشنایی زیادی با یک منطقه خاص دارند، در حالی که سازمان‌های فاجعه‌محور، غالبا دارای مهارت در لجستیک و امدادسانی به منطقه فاجعه‌زده هستند.

ساختار سازمانی موسسات امدادسانی، بیشتر منعکس‌کننده تأکید آنها بر مسائل مرتبط با فعالیت‌های عمومی است تا مسائل لجستیکی. به‌عنوان مثال، گروه «مراقبت» بیشتر از نظر جغرافیایی سازمان‌یافته است، نه از نظر عملکرد. پرسنل آنها عمدتاً با منطقه خود آشنایی دارند و باید خود را با همه وظایف توسعه‌ای و امدادسانی وفق دهند. الزامات حمل‌ونقل و توزیع کمک‌ها در مناطق مختلف دنیا به‌شدت متفاوت هستند، بنابراین بر آشنایی با مناطق و شناخت آنها تأکید می‌شود.

واحدهای نظامی کاملاً در نقطه مقابل قرار دارند و از نظر کارکردی، سازماندهی می‌شوند. این ساختار سازمانی شامل واحدهای حمل‌ونقلی است که برای جابه‌جایی هر چیزی به هر جایی مهارت می‌یابند. واحد امور غیرنظامی ۳۵۳ آمریکا برای هر نوع مأموریت مرتبط با غیرنظامیان تعلیم‌یافته است. این گروه از کمک متخصصان حمل‌ونقلی بهره‌مند است که می‌توانند برای هر عملیات ویژه اعزام شوند.

کیفیت پروژه‌های امدادسانی تا حد زیادی تحت تأثیر لجستیک قرار دارد و نگرانی‌های مربوط به عناصر بشردوستانه موضوع، بر مقرون‌به‌صرفه بودن آن رجحان پیدا می‌کند. کمک‌ها اغلب شکلی از مداخلات خارجی محسوب می‌شوند که می‌تواند به همان اندازه که کمک‌کننده هستند، مانع توسعه نیز باشند. به‌عنوان مثال، به‌هنگام قحطی، ممکن است مؤثرترین شیوه توزیع خوراک، ارائه متمرکز آن در نقاط محدودی باشد. لازمه این کار مراجعه قحطی‌زدگان به مرکز توزیع غذا برای دریافت

جیره است، اما قربانیان قحطی ضعیف هستند و مسافرت می‌تواند برای سلامت و ایمنی آنها خطرناک باشد و ترتیب چنین کاری باعث می‌شود که مردم منازل خود را ترک کرده و به‌صورت گروه‌های پناهنده در اطراف مراکز توزیع خوراک جمع شوند.

بنابراین بسط توزیع مویرگی بین مصرف‌کنندگان نهایی، نهایت اهمیت را در کمک‌های بشردوستانه دارد؛ حتی اگر این کار هزینه‌های بسیار بیشتری را به همراه داشته باشد.

سیستم‌های اطلاعاتی

سیستم‌های اطلاعاتی بی‌تردید مهمترین عامل در موفقیت عملیات لجستیکی اضطراری محسوب می‌شوند. در یک محیط صنعتی، بخش اطلاعات مترادف با سامانه رایانه‌ای است. برعکس، در روند امدادسانی به مناطق مصیبت‌زده، جنبه‌های غیررایانه‌ای جریان اطلاعات، نقش مهمتری را ایفا می‌کند. هماهنگی عملیات کامیونی که هر روز برای تحویل کالا می‌رسد، کار چندان مشکلی نیست؛ اما در شرایط اضطراری، اغلب رویدادها منحصر به فرد و فاقد برنامه مداوم و تکرار شونده و بنابراین نیازمند هماهنگی بیشتر و انتقال بسیار بیشتر اطلاعات هستند.

اعضای گروه «عملیات ایجاد آسایش» با حجم وسیعی از داده‌های بینهایت حساس نسبت به زمان سروکار داشتند؛ اما از مزایای یک نظام اطلاعاتی که فراهم آورنده پاسخ‌های ساده‌ای باشد، محروم بودند. در این صورت چگونه نظام لجستیک کمک‌رسانی، اطلاعات سازمان‌نیافته را به سرعت مدیریت می‌کند؟

استفاده از وسایل ارتباطی فوری و روی خطی نظیر پیام‌های رادیویی و تلفنی، مهمترین روش واکنش سریع برای ایجاد هماهنگی مؤثر است. گزارش‌های مکتوب و سایر اطلاعات تأخیردار، به‌طور معمول، قادر به سازگاری سریع با نیازهای اطلاعاتی در حال تغییر نیستند.

گاهی اجرای طرح‌های امدادسانی بین‌المللی با مشکل عدم درک متقابل و ترجمه مواجه می‌شود؛ زیرا کارکنان عملیات امدادسانی اغلب از کشورهای مختلف می‌آیند و به زبان‌های متفاوتی صحبت می‌کنند. شکل دیگر ارتباطات در زمان واقعی، رایانه و مودم است؛ اما سازمان‌های امدادسانی غالباً از کمبود منابع مالی رنج می‌برند

معنا که آنها باید آنچه را برای انجام مأموریت مورد نیاز است، مشخص کنند، سپس اقداماتی را برای تحقق مأموریت به‌عمل آورند. در ارتش آمریکا، واحدهای امور جمعیت غیرنظامی نظیر گروه کاپیتان المو وجود دارند که برای جابه‌جایی افراد غیرنظامی در زمان جنگ و به‌فعل در آوردن کمک‌های امدادی طراحی شده‌اند.

علاوه بر نظامیان متخصص در امر کمک‌رسانی، سازمان‌های غیردولتی نظیر گروه «مراقبت» و سازمان ملل نیز تلاش‌های امدادسانی خطیری را رهبری می‌کنند، اما اغلب فعالان در این زمینه از اعضای آژانس‌های جهانی فعال در امور توسعه و دارای سوابقی در فعالیت‌های عمومی یا عملیات توسعه در کشورهای جهان سوم هستند و به ندرت افراد حرفه‌ای لجستیکی بین آنها پیدا می‌شود. کمبود افراد حرفه‌ای لجستیکی بر کارایی عملیات توزیع کمک‌ها تأثیر می‌گذارد و این چیزی است که



■ افراد درگیر در لجستیک

مناطق مصیبت‌زده، اغلب از اعضای آژانس‌های جهانی فعال در امور توسعه هستند و به ندرت افراد حرفه‌ای لجستیکی در بین آنها پیدا می‌شود. کمبود افراد حرفه‌ای لجستیکی بر کارایی عملیات توزیع کمک‌ها تأثیر می‌گذارد و این چیزی است که همیشه انتقاد عمومی از عملیات امدادرسانی را باعث می‌شود

در سطح محلی فراهم نمی‌کند. برای حل این مشکل، کاپیتان مارک ولفن‌برگر از فرماندهی امور غیرنظامی ارتش آمریکا در نیویورک، سیستم اطلاعات لجستیک کمک‌رسانی به مناطق مصیبت‌زده را طراحی کرد که برنامه پایگاه، داده‌هایی مبتنی بر رایانه‌های شخصی است و موجودی‌ها را ردیابی می‌کند. این برنامه که در خلال عملیات ایجاد آسایش معرفی شد، از طریق تطبیق نیازهای یک مکان با موجودی در دسترس در منطقه، بیشتر برای عملیات محلی طراحی شده است.

نقطه ضعف عمده سیستم اطلاعات لجستیک کمک‌رسانی به مناطق مصیبت‌زده، این است که این نظام مستقل از برنامه‌هایی که قبلاً توصیف شد، عمل می‌کند؛ چنانچه فن‌آوری ارتباطات راه دور می‌توانست در نظام اطلاعات لجستیک کمک‌رسانی به مناطق مصیبت‌زده به کار رود، واحدهای عملیاتی می‌توانستند از کلیه اطلاعات موجود در ادارات مرکزی برخوردار شوند و اداره مرکزی تصویر واقعی‌تری نسبت به آنچه که در منطقه مورد نیاز است، پیدا کند و از این رو کارایی افزایش یابد.

به دلیل ناهماهنگی در اولویت‌ها، سیستم‌های اطلاعاتی دچار کمبود سرمایه‌گذاری هستند. ضمن اینکه، موسسات کمک‌رسانی براساس درصد منابع مالی استفاده شده در کمک‌های مستقیم ارزیابی می‌شوند و آنهایی که کمترین هزینه‌های عمومی را نسبت به این کمک‌ها دارند، اغلب به عنوان کارترین موسسات محسوب می‌شوند. به همین دلیل، این موسسات تمایلی به صرف هزینه در سیستم اطلاعاتی پیشرفته که واقعا کارایی آنها را در بلندمدت بهبود می‌بخشد، ندارند.

صدها مؤسسه در سطح جهان در عملیات امدادرسانی اضطراری ایفای نقش می‌کنند و فقدان هماهنگی بین‌سازمانی در حال تبدیل شدن به مهمترین مانع در کار آنهاست، زیرا رقابت بین سازمان‌های مختلف بر کارایی‌های لجستیکی در ذهن عوام فریفته ناظران رجحان گرفته است. یک نظام اطلاعاتی جهانی تعداد زیادی از این مؤسسات را منتفع می‌کند؛ اما هیچ مؤسسه‌ای تاکنون نخواسته یا نتوانسته است که مسؤلیت رهبری و هزینه‌های توسعه این کار را بپذیرد.

و بسیاری از سیستم‌های اطلاعاتی به قدر کافی پیشرفته نیستند تا به نحو مؤثری از این فن‌آوری استفاده کنند.

هنگامی که واحدهای نظامی ویژه که برای کمک به عملیات ایجاد آسایش طراحی شده بود، برای اولین بار برای ارزیابی نیازهای پناهندگان کرد به شمال عراق رسیدند، برای تماس با فرماندهان خود که در رم ایتالیا مستقر بودند، از تلفن‌های ماهواره‌ای استفاده کردند؛ اما از آنجا که فرماندهان مستقیماً درگیر پرتاب تجهیزات کمکی در منطقه نبودند، تجهیزات فراهم شده، ضرورتاً آن چیزهایی نبود که کردها نیاز داشتند و تجهیزات پرتاب شده نیز یا بسیار دورتر از پناهندگان و کارکنان فرو می‌افتاد یا به‌طور مرگباری درست بالای سر آنها فرود می‌آمد.

زمانی که خطوط ارتباطی مستقیم برقرار شد، کارایی عملیات بسیار افزایش یافت؛ زیرا عملیات متناسب با نیاز پناهندگان بود. حجم اطلاعات بالا بود؛ زیرا مناطق تحویل کمک‌ها به سرعت تغییر می‌کرد و روش‌های حمل از پرتاب‌های هوایی به پرواز بالگردها و در نهایت تحویل از طریق کامیون تغییر یافت.

سیستم‌های رایانه‌ای پیشرفته عمدتاً به درد مؤسسات بزرگ می‌خورند. به‌عنوان مثال، اداره مرکزی سازمان ملل در نیویورک شبکه فوریت‌های بین‌المللی سازمان ملل را مدیریت می‌کند که از سازمان‌های وابسته به سازمان ملل با پایگاه داده‌هایی شامل فهرست اشخاص و نشانی‌هایشان و انبارهای تجهیزات حمایت می‌کند.

برنامه جهانی غذا، سیستم اطلاعات بین‌المللی کمک‌های خوراکی را از اداره مرکزی خود در رم ایتالیا مدیریت می‌کند. گزارش‌های آن شامل اطلاعات مشروحی از بنادر گمنام و تسهیلات لجستیکی در مناطق توسعه‌نیافته دنیا است. اگرچه برنامه جهانی غذا بزرگترین فراهم‌کننده کمک‌های خوراکی در دنیاست، سیستم اطلاعات بین‌المللی آن تمام کمک‌های خوراکی را از هر سازمان دیگر بر حسب داده‌های در دسترس ردیابی می‌کند.

درحالی که نظام‌های رایانه‌ای سازمان ملل برای دفاتر اداره مرکزی مفیدند؛ اما اطلاعات قابل استفاده‌ای را برای فعالیت واحدهای میدانی

ارتقای سطح آگاهی از اهمیت لجستیک، طی سال‌های اخیر موجب شده تا کم و بیش اقداماتی در جهت توسعه لجستیک در کشورها و شرکت‌های پیشروی دنیا صورت گیرد که از آن جمله می‌توان به پدید آمدن شرکت‌های لجستیکی طرف سوم (۳PL) و گسترش استقبال عمومی از آنها اشاره کرد.

بنا بر تعریف، شرکت‌های لجستیکی طرف سوم یا به اختصار ۳PLها به شرکت‌هایی گفته می‌شود که سازمان‌های تولیدی یا خدماتی، یک بخش یا کل امور لجستیکی خود را به آنها برون‌سپاری می‌کنند. این شرکت‌ها معمولاً در حوزه‌های حمل‌ونقل و انبارداری متخصص هستند و قادرند خدمات خود را با انواع مختلف و متنوعی از محصولات منطبق سازند. کارکرد اصلی ۳PLها مبتنی بر توزیع فیزیکی کالا و خدمت است.

فشار بازار برای کاهش قیمت‌ها، فشار برای ارتقای خدمت‌دهی به مشتریان، جهانی‌سازی و توسعه تکنولوژی‌های جدید اطلاعاتی به عنوان چهار عامل اصلی توسعه خدمات ۳PLها طی سال‌های اخیر مطرح هستند.

موسسه معتبر آرمسترانگ (موسسه بین‌المللی مشاور خدمات لجستیکی) از سال ۲۰۱۱ به‌طور مرتب اقدام به رتبه‌بندی شرکت‌های خدمات لجستیکی (۳PL) برتر دنیا می‌کند که آخرین گزارش مربوط به ژوئن ۲۰۱۵ (خرداد ۱۳۹۴) است. این رتبه‌بندی براساس درآمد خالص شرکت‌های لجستیکی بین‌المللی صورت می‌گیرد و حوزه فعالیت درون کشوری مدنظر نیست.

بر اساس آخرین گزارش این موسسه، درآمد خالص ۵۰ شرکت برتر لجستیکی طی سال ۲۰۱۴ بالغ بر ۲۷۴ میلیارد دلار بوده است که سه شرکت لجستیکی آلمانی DB Schenker، DHL و Kuehne & Nagel بیش از ۷۵ میلیارد دلار درآمد سالیانه داشته‌اند.

کلیه این شرکت‌های لجستیکی طیف گسترده‌ای از خدمات لجستیکی اعم از حمل‌ونقل دریایی، هوایی، ریلی، جاده‌ای، انبارداری، خدمات فوروردی، توزیع، خدمات لجستیکی برپایه فناوری اطلاعات و مانند آن را به مشتریان خود ارائه می‌دهند.

شرکت Hellmann Worldwide Logistics با



پنجاه شرکت برتر خدمات لجستیکی بین‌المللی

مجتبی سلیمانی سدهی

بر اساس رتبه‌بندی موسسه معتبر آرمسترانگ (مؤسسه بین‌المللی مشاور خدمات لجستیکی)، پنجاه شرکت برتر خدمات لجستیکی بین‌المللی در سال ۲۰۱۴ درآمد خالصی بالغ بر ۲۷۴ میلیارد دلار داشته‌اند و شرکت‌های لجستیکی آلمانی قدرت بی‌چون‌وچرا در عرصه خدمات لجستیکی بین‌المللی بوده‌اند.

■ شرکت Hellmann Worldwide Logistics با ۱۴۴ سال سابقه، قدیمی ترین شرکت لجستیکی در فهرست ۵۰ شرکت برتر لجستیکی است که در رتبه ۲۳ این رده بندی قرار گرفته است. نکته قابل توجه، حضور جوان ترین شرکت لجستیکی، یعنی DB Schenker Logistics با تنها هشت سال سابقه فعالیت در رتبه سوم است

رتبه	نام شرکت خدمات لجستیکی طرف سوم	درآمد خالص سالیانه ۲۰۱۴
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	32,193
2	Kuehne + Nagel	23,293
3	DB Schenker Logistics	19,861
4	Nippon Express	17,916
5	C.H. Robinson Worldwide	13,470
6	DSV	8,661
7	CEVA Logistics	7,864
8	SDV (Bolloré Group)	7,483
9	Sinotrans	7,463
10	Panalpina	7,338
11	DACHSER	7,043
12	Expeditors	6,565
13	GEODIS	5,960
14	Hitachi Transport System	5,920
15	Toll Holdings	5,822
16	J.B. Hunt Dedicated Contract Services & Integrated Capacity Solutions	5,799
17	UPS Supply Chain Solutions	5,758
18	GEFCO	5,387
19	Agility	4,300
20	UTi Worldwide	4,180
21	IMPERIAL Logistics	4,080
22	Yusen Logistics	3,945
23	Hellmann Worldwide Logistics	3,800
24	Hub Group	3,571
25	Burriss Logistics	3,506

۱۴۴ سال سابقه، قدیمی ترین شرکت لجستیکی این مجموعه هست که در رتبه ۲۳ این رده بندی قرار گرفته است.

نکته قابل توجه، حضور جوان ترین شرکت لجستیکی، یعنی DB Schenker Logistics با تنها هشت سال سابقه فعالیت حرفه ای در رتبه سوم برترین شرکت های لجستیکی است. در حالی که میانگین عمر فعالیت ۵۰ شرکت برتر لجستیکی بین المللی ۶۰/۳ سال است؛ یازده شرکت دارای سابقه ای بیش از ۱۰۰ سال و سه شرکت دارای سابقه ای کمتر از ۱۰ سال فعالیت لجستیکی در سطح بین المللی هستند.

شرکت های لجستیکی آمریکایی بیشترین تعداد را در بین ۵۰ شرکت برتر لجستیکی سال ۲۰۱۴ دارند (۱۹ شرکت) و پس از آن شرکت های آلمانی (۷ شرکت)، ژاپنی (۶ شرکت)، فرانسوی (۴ شرکت) و انگلیسی و دانمارکی (هر کدام دو شرکت) بیشترین حضور را در بین برترین های لجستیکی دنیا دارند. ضمن اینکه کشورهای استرالیا، چین، سنگاپور، هنگ کنگ، کره جنوبی، کویت، نیوزلند، برزیل، مکزیک و سوئیس هر کدام دارای یک شرکت لجستیکی بین المللی برتر (در میان ۵۰ شرکت) هستند.

اما از منظر درآمد سالیانه، این شرکت های لجستیکی آلمانی هستند که با حدود ۹۲/۵ میلیارد دلار درآمد سالیانه بیشترین سهم را در بین ۵۰ شرکت برتر لجستیکی بین المللی دارند (نزدیک ۳۴ درصد سهم از کل) و پس از آن، شرکت های آمریکایی با ۲۴/۲ درصد، شرکت های ژاپنی با ۱۲/۷ درصد و فرانسوی ها با ۸/۱ درصد سهم از کل درآمد سالیانه شرکت های برتر لجستیکی به عنوان پردرآمدترین کشورها از محل ارائه خدمات لجستیکی بین المللی قرار می گیرند.

بر اساس نظر تحلیل گران، دو پدیده «آمازون» و «وال مارت» در سالیان آتی تاثیر به سزایی بر فعالیت شرکت های لجستیکی خواهند داشت. آمازون و وال مارت با توجه به معرفی خدمات لجستیکی به عنوان یکی از مزیت های کلیدی و حرفه ای خود، به نوعی عرصه را بر شرکت های خدمات لجستیکی تنگ خواهند کرد. با این وجود، رشد قابل ملاحظه فعالیت های فروش اینترنتی و خرده فروشی آنلاین و متعاقب آن پیدایش نیازمندی های لجستیکی جدید یک بازار نوظهور با رشد بالا در سال های آتی برای شرکت های ۳PL خواهد بود.



طبق آزمایش موفق پروژه تیر الکترونیک در ایران، سازمان جهانی گمرک، ایران را به عنوان کشور پایلوت اجرای یک پروژه جهانی در میان ۷۰ کشور انتخاب کرد. سازمان جهانی گمرک در گزارشی که در جدیدترین شماره مجله رسمی این سازمان به چاپ رسیده به موفقیت آمیز بودن آزمایش این پروژه تیر الکترونیک در ایران پرداخته است.

از سوی سازمان جهانی گمرک صورت گرفت

انتخاب ایران برای اجرای پروژه تیر الکترونیک

از بروز مشکل در جمع‌آوری حقوق و عوارض گمرکی جلوگیری می‌کند. این سیستم براساس کنوانسیون تیر سازمان ملل که نخستین بار در دهه ۱۹۵۰ معرفی گردید طراحی شد و پس از آن با پشتیبانی طرف‌های قرارداد تحت کمیسیون اقتصادی اروپای سازمان ملل متحد (UNECE) ادامه یافت. از آن زمان به دستور سازمان ملل، اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای (IRU) مدیریت زنجیره تضمین بین‌المللی، تهیه و توزیع

از سیستم تیر الکترونیکی انتظار می‌رود طی سال‌های آینده گسترش بیشتری یابد و موجبات کاهش هزینه‌های ترانزیت بین‌المللی و افزایش امنیت را فراهم کند. در حال حاضر سیستم TIR تنها سیستم ترانزیت جهانی است که تحت آن کالاها از گمرک مبدا به طریق مهر و موم شده به گمرک مقصد با کنترل‌های هماهنگ و پروسه‌های مشترک با تضمین بین‌المللی معتبر منتقل می‌شوند. این امر موجب تسهیل تجارت و حمل‌ونقل شده و

پروژه تیر الکترونیک، اولین پروژه بین‌المللی است که ایران به عنوان کشور پایلوت اجرای آن در میان ۷۰ کشور انتخاب شده است. در این گزارش آمده: عملکرد سیستم جدید تیر الکترونیکی (e-TIR) بر مبنای تبادل سریع اطلاعات دیجیتال میان شرکت حمل‌ونقل، مقامات گمرک، سازمان‌های تضمین‌کننده سیستم TIR و سازمان ملل است. در حال حاضر یک پروژه پایلوت میان ایران و ترکیه راه‌اندازی شده است که با استفاده

A.B.C Group



Your Global Credit

لذت کار با حرفه ای ها ماندار خواهد بود

کشیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
حمل و نقل بین المللی جاده ای و ریلی
ترانزیت داخلی و خارجی به تمام گمرکات
تخلیه و بارگیری، بارشماری
انبارداری و بسته بندی
خدمات گمرکی و ترخیص کالا
خدمات بندری و محوطه داری
فورواردر و کریر
خدمات چارترینگ کشتی
خدمات امور بیمه ای
مشاوره و طراحی انواع حمل



TEL: (021)88480530-7
WWW.Ara-Bakhtar.COM

و شرکت‌های حمل و نقل بیشتری را درگیر خواهد کرد، در سال ۲۰۱۶ راه‌اندازی خواهد شد. در این مرحله، عملیات بیشتری از جمله پرداخت الکترونیکی برای خرید تضمین الکترونیکی و همچنین استفاده از امضای الکترونیکی مورد آزمایش قرار می‌گیرد. همچنین تمامی طرف‌های درگیر در پروژه پایلوت e-TIR برای تبادل اطلاعات از سیستم‌های امن

و وب‌محور و اختصاصی برخوردار هستند. انجمن‌های محلی با استفاده از پرتال TIR Association، گارانتی‌های الکترونیک را برای عاملان حمل صادر می‌کنند و در شرایطی که حمل‌کنندگان می‌توانند با استفاده از پرتال TIR Holder یک تضمین الکترونیکی را سفارش داده و پیش‌اظهارنامه را به ادارات گمرک ارائه دهند، اطلاعات TIR از طریق سیستم گمرک به IRU و سریعاً به سیستم تیر الکترونیکی بین‌المللی که UNECE میزبان آن است مخابره می‌شود.

ضمناً هم IRU و هم UNECE سرویس‌های امن و وب‌محور به ادارات گمرک برای تایید اعتبار ضمانت‌های الکترونیکی اخذ شده ارائه می‌دهند و همچنین از این طریق می‌توانند تمامی اطلاعات مرتبط به حمل و نقل را هم که توسط یک تضمین الکترونیکی پوشش داده می‌شود، به دست آورند.

نکته حائز اهمیت این که پروژه تیر الکترونیکی در مطابقت با اصول استانداردهای چارچوب امن سازمان جهانی گمرک برای ایمن‌سازی و تسهیل تجارت جهانی و براساس دیتامدل سازمان جهانی گمرک خصوصاً دیتای تیر است. در سیستم الکترونیکی تمامی طرف‌های درگیر می‌توانند در هر زمان به تمامی اطلاعات مرتبط دسترسی داشته باشند و اطلاعات محموله را پیش از رسیدن مشاهده کنند که این امر با استفاده از مدیریت خطر و نکات ایمنی اضافه کاملاً برای تمامی طرفین سودمند خواهد بود و ضمن کاهش خطر تقلب، رویه‌های گمرکی تسریع می‌شود و هزینه‌ها نیز کاهش می‌یابد.

تمامی طرف‌های درگیر در اجرای پروژه پایلوت تعهد و اشتیاق بسیاری از خود نشان داده‌اند و در انتظار ارائه نتایج به کمیته اداری تیر متشکل از تمامی طرف‌های قرارداد TIR هستند تا دستور کار e-TIR روندی رو به جلو داشته باشد.

کارنه‌تیر و استفاده از فناوری‌های اطلاعات و پردازش اداری و تضمین همکاری موفق بخش دولتی و خصوصی را به عهده دارد. هم‌اکنون ۶۹ کشور در چهار قاره جهان عضو کنوانسیون تیر هستند و کشورهای زیادی در آفریقا، آسیا، خاورمیانه و آمریکا برای پیوستن به این کنوانسیون در آینده نزدیک علاقه‌مندی خود را اعلام کرده‌اند.

این گزارش می‌افزاید: سال‌های بسیاری بود که دفترچه‌های چند برگی و رنگی کارنه، سمبل سیستم تیر به‌شمار می‌رفت. کارنه‌تیر نه تنها یک سند استاندارد ترانزیت گمرکی به‌شمار می‌آید، بلکه دلیلی ملموس برای تضمین بین‌المللی پرداخت حقوق و عوارض کالاهایی است که تحت سیستم TIR جابه‌جا می‌شوند، اما با گذشت زمان و تغییر یافتن فناوری‌ها، برای ارائه سرویس بهتر به شرکت‌های حمل و نقل و ادارات گمرک، سیستم تیر نیز باید برای کارآمدتر شدن دچار تغییر می‌شد.

از این رو اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای و کمیسیون اقتصادی اروپای سازمان ملل (UNECE) بر آن شدند تا رویه TIR را با امضاء موافقتنامه‌ای در مارس ۲۰۱۵، کاملاً مکانیزه کرده و بدین ترتیب راه برای اجرای پروژه پایلوت تیر الکترونیکی میان ایران و ترکیه هموار نمایند.

در گزارش یاد شده آمده است: این پروژه پایلوت به‌طور رسمی از اکتبر ۲۰۱۵ با راهبری مقامات گمرکات ایران و ترکیه به‌عنوان دو داوطلب پیش‌تاز و انجمن‌های تضمین TIR دو کشور به نام اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی ایران (ICCIMA) و اتحادیه اتاق‌ها و تبادل کالاهای ترکیه (TOBB) و با همکاری IRU و کمیسیون اقتصادی اروپای سازمان ملل (UNECE) شروع به کار کرد.

در ماه نوامبر و دسامبر ۲۰۱۵، پس از آنکه سیستم‌های فناوری اطلاعات تمامی ذی‌نفعان مورد آزمایش قرار گرفت، حمل و نقل پایلوت تیر الکترونیکی به‌طور موفق میان شهر تهران در ایران و از میز در ترکیه انجام شد.

این حمل و نقل پایلوت با عبور از پست‌های مرز بازرگان و گوربلاغ (مرز ایران و ترکیه) با تبادل اطلاعات دیجیتالی که کاملاً جایگزین رویه‌های کاغذی شده است انجام گرفت. فاز دوم این پروژه پایلوت هم که ادارات گمرک

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم

(دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی)

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریافتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- ثبت راننده، کشنده، خطوط، مشتریان و ...
- مدیریت قراردادها
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت دیوکانتیتری
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلایز به



تلفن فروش: ۰۲۱ - ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴

فروش آنلایز: ۰۹۱۲ - ۳۲۷ ۳۹ ۸۹

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبا سیستم)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir

راهنمای ترابریان

صفحه	محمل و نقل بین المللی	دومان ترابری	۱۳۷	ایران بر	۱۴۱	دوستان هرمزگان	۱۳۴	ماروس ترابری	۱۳۱
۱۰۵	آپادانا ترابری	دی ترابری	۱۱۰	پارسایان	۱۳۷	رشید بار بندر	۱۳۴	مدیریت بار و دریا	۱۳۹
۱۰۹	آنتشیا	راشاک	۱۱۸	ترنم تبریز	۱۴۱	سلمان جنوب	۱۳۴	مرعی ساحل بندر	۱۳۱
۱۰۶	آتیه	راشا ترابری	۱۰۹	زمین دریا	۱۳۶	کوثر هرمزگان	۱۳۴	محور تیرازه	۱۳۶
۱۲۰	آذر تیر ارس	راه گستر فارس	۱۱۷	ساربان گستر سیلان	۱۳۶	مصور بار بندر	۱۳۴	موج مد	۱۳۷
۱۱۶	آرنامهر	راه وند	۱۰۷	سرافراز ترابری	۱۴۱	نجات بندر	۱۴۵	مینو دریای خلیج فارس	۱۳۸
۱۱۴	اسفند ترابری	روان راه	۱۱۰	کالجرا	۱۳۶	نجم بندر	۱۳۹	نوبین ایده	۱۳۷
۱۰۸	آسیا	روانسر ترابری	۱۱۳	نیرو ترابری	۱۴۱	نیک ترابری بندر	۱۴۵	ندای ساحل جنوب	۱۳۳
۱۰۵	اسرع ترابری	روشن تیر	۱۰۸	توسعه حمل کالا	۱۴۱	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین		نگین بار آوران دریا	۱۳۲
۱۱۱	آفتاب دریا	زه انجام	۱۳۸	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	۱۴۹	آشنا راه سما	۱۴۹	نمایندگی های کشتیرانی بنیاد	۱۳۱
۱۲۰	آریا ترابری راد	زهباد ابریشم	۱۰۶	آرنگ نگین	۱۴۹	ترکیب حمل و نقل	۱۴۹	هفت دریا	۱۳۹
۱۳۸	آریا ترابری آسیا	زهره راه سعادت	۱۴۷	پهامین ترابری	۱۳۶	سنی	۱۴۹	هماهنگ دریای پارس	۱۳۶
۱۱۳	آلفاتیر	زهزاد ترابری	۱۰۸	دور رو	۱۳۶	سنگین بار عادل	۱۴۹	یکتا مارین	۱۳۱
۱۱۶	آران آکسپرس	ساربان صفا	۱۱۵	صیوران ترابری	۱۳۶	سنگین ترابری	۱۴۹	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
۱۰۷	آرتا پارسیان تیر	سبحان ترابری آسیا	۱۱۸	های بازگان	۱۴۱	فخار	۱۴۹	خلیج پژم	۱۳۴
۱۰۶	البت آریا جم	سینا ترابری	۱۰۶	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	۱۴۱	وزین ترابری تهرانی	۱۴۹	دریای آبی خلیج فارس	۱۳۵
۱۱۹	آمادراه	سیهران ترابری	۱۲۳	بادپا اردبیل	۱۰۹	حمل و نقل ریلی		سینا (بنیاد بارانداز)	۱۴۰
۱۴۷	امتداد زنجیر یابدار	سیهر گستر سهند	۱۱۱	ماهان تیر جاده	۱۳۷	راه آهن حمل و نقل	۱۴۷	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۰۷	امید اندیش	سیهر گیتی ساعی	۱۱۰	نگار ترابری زرین	۱۳۷	سفیر ریل آسیا	۱۳۵	آرمان پدید	۱۴۰
۱۱۷	امیر ترابری آسیا	سندباد بحری	۱۱۵	حمل و نقل بین المللی استان خراسان		سینا ریل پارس	۱۴۷	اوستا ترخیص	۱۴۳
۱۰۶	امین ترابری	سورچی ترابری	۱۰۶	آبپاز ران	۱۳۲	واگن بار	۱۴۷	تجدیداری	۱۴۳
۱۱۰	ایران ترکمن	سی بن ترابری	۱۱۵	آبپازها طوس	۱۳۲	خدمات دریایی و کشتیرانی		بازرگانی اسلامی	۱۳۹
۱۰۸	ایران سریع	سیروان ترابری ماد	۱۱۳	آران ترده	۱۳۱	آرا باختر	۱۲۸	بازرگانی ایشی	۱۴۲
۱۵۰	ایران زمین	سینا صدر	۱۱۲	آسا ترابری شرق	۱۳۳	آریا بندر سینتا	۱۳۷	بازرگانی نور الدین بدری	۱۳۹
۱۰۶	باربران ایران	شاران	۱۱۵	آموت بار ترابری	۱۳۲	آریا دیزل اروند	۱۳۲	بازرگانی مجید حیدریان	۱۳۹
۱۱۵	بارید	شامخ فرابر	۱۱۴	آتک بار سناپی	۱۳۱	آکاک مارین	۱۳۹	بازرگانی خامه زر	۱۴۰
۱۳۶	بارجو	شاهو ترابری پارس	۱۱۸	امین تارا	۱۳۲	ادمیرال لجستیک	۱۲۷	بازرگانی سنایی فر	۱۴۲
۱۱۷	بارفرابری ستارگان	شاهین ترابری	۱۱۷	بارمان ترابری	۱۳۳	ادمیرال فیدرز	۱۲۸	بازرگانی سابقی	۱۴۲
۱۰۹	بارگالا	شهاب ترابری آریا	۱۰۵	بابی راه توس	۱۳۱	امراتات راه دریا	۱۲۶	بازرگانی فاروقی	۱۴۳
۱۱۹	بوتان ران	شهاب ثاقب	۱۱۹	بزرگ خراسان	۱۳۱	امواج دریا	۱۳۱	بازرگانی فولادی نشتا	۱۴۳
۱۰۵	بی تا ترابری	شهاب سحر	۱۴۱	بهمن ترابری طوس	۱۳۱	الماس دریای شرق آسیا	۱۳۲	بازرگانی قاسمی	۱۴۲
۱۱۱	پهروش سریع	صفا راه آریا	۱۱۸	پارت ترابری خراسان	۱۳۲	امیدان ساحل پارسیان	۱۳۶	بازرگانی قاضی زاده	۱۴۲
۱۱۴	پارسا ترابری پرشیا	صحرا ترابری	۱۰۷	پیشتا ترابری	۱۳۳	ایران ترابری	۱۳۰	بازرگانی محتشم خواه	۱۴۰
۱۱۴	پارساتر ابی کاسپین	فرازان تهرانی	۱۳۷	توکار ترابری	۱۳۱	ایرانیان غلات پارسه	۱۳۹	بازرگانی نور آذر	۱۴۲
۱۰۹	پارس ترابری	فراسو بار	۱۰۶	جواهر نگار توس	۱۳۴	ایرسو تر	۱۰۷	پارس تجارت دوان	۱۴۳
۱۱۳	پارس سیر	فجرات	۱۱۰	چلیک ران توس	۱۳۱	ایران دهر	۱۳۰	پردیس همگامانه نوید	۱۳۹
۱۱۰	پارس سما کالا	کالا تجارت اسکان	۱۱۷	ره تاش توس	۱۳۴	برو بحر ایران	۱۳۸	پویا باشار تهران	۱۳۹
۱۱۰	پارس گیتا	کارگو طلسم	۱۱۱	زهره شب	۱۳۲	بجراگان	۱۲۸	خدمات گمرکی نوری	۱۳۹
۱۲۰	پارس سورین	کارینا ترابری کیان	۱۱۱	سورتمه ترابری	۱۳۲	بینا تجارت دریا	۱۱۶	قصر ترخیص	۱۴۲
۱۰۹	پرزند ترابری	کالابر	۱۱۲	شایان کار خراسان	۱۳۲	پارس دریا سریع	۱۲۴	کیان ترخیص	۱۴۳
۱۰۹	پریشیا راد	کالا تندبیر	۱۰۹	شبیگیر بار طوس	۱۲۹	پترو آسیا	۱۲۵	کوشا ترخیص	۱۳۹
۱۰۹	پریشیا سپید ترابری	کالای سریع	۱۲۰	کارا ترابری آسیا	۱۳۱	پریشیا اهرام	۱۲۵	گروه بازگانی جفره	۱۴۰
۱۰۶	پریشین ایرانیان	کامبیان	۱۱۰	میچکا ترابری شرق	۱۳۳	پریان دریای جنوب	۱۲۵	گروه بازگانی حقی	۱۴۰
۱۱۲	پژوهش	کاوایان کالا	۱۱۳	حمل و نقل بین المللی استان زنجان		تاجران دریا کالا	۱۲۶	مسیر سبز ترخیص	۱۴۳
۱۰۹	پل	کزال ترابری	۱۲۴	طلایه داران غدیر زنجان	۱۳۷	تندیس خلیج فارس	۱۳۵	وارسته فر	۱۴۳
۱۱۸	پل وان ترابری	کوله بار	۱۱۸	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		جم راه	۱۲۵	بازرسی کالا	
۱۲۰	پیام بار	کیان مهر ترابری	۱۲۰	حنان ترابری شرق	۱۳۷	حمل دریایی ایران	۱۲۶	فیماه	۱۴۳
۱۱۷	پیام عنقا	گروه شرکت های حامل	۱۳۳	رهنان	۱۳۲	خط آبی بی تا	۱۳۷	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	
۱۰۹	پیروز رانان جهان	گروه شرکت های پیام	۱۲۴	صبا ماهان مشهد	۱۳۷	خطوط گسترده جنوب	۱۳۷	بی تا پرواز	۱۳۹
۱۲۵	پیش بر	گیتی رسان کالا	۱۱۳	ماکا ترابری بلوچستان	۱۳۷	خدمات بندر جنوب	۱۳۲	دفاتر حقوقی و وکالت	
۱۱۱	پیشاهنگ ترابری	گیتی جاده و دریا ترابری	۱۱۴	حمل و نقل بین المللی استان فارس		خدمات ساحلی ایران	۱۳۱	وکالت قضایی	۱۳۰
۱۰۹	پیشرو حمل کالا	لایتر ترانسپورت کیش	۱۰۸	ارم ترابری	۱۳۱	خط دریا بندر	۱۲۸	مسافرتی داخلی و بین المللی	
۱۱۴	پیشرو ناوگان سیراف	ماکو سیر	۱۱۰	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		خورشید دریای آبی	۱۳۹	آرش تهران	۱۴۸
۱۱۲	پیشنازان	ماهان تجارت لیمارک	۱۰۸	ایران ویج	۱۳۲	دکل بار	۱۳۹	ایران پیما	۱۴۸
۱۲۰	تات فرابر	مژه ترابری	۱۰۶	حمل و نقل بین المللی استان گلستان		دریا سرعت	۱۲۶	ایمن سفر ایرانیان (تعاونی ۶)	۱۴۸
۱۱۳	توشه بر	دشت نوردان	۱۱۶	دشت نوردان	۱۳۷	دریا منظر مروارید	۱۳۸	پسک صبا	۱۴۸
۱۱۵	توزال تکرو آسیا	ملک ترابری	۱۰۷	جیحون ترابری	۱۴۱	دریا نقره ای کاسپین	۱۲۵	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۴۸
۱۱۹	تیزداد سپهر	محک رانان	۱۴۵	گودرز گرگان	۱۳۳	دریا نژند	۱۲۶	ترابری تی. بی. تی ایلام	۱۴۸
۱۲۴	تیرگران	میهن ترابری	۱۱۰	حمل و نقل داخلی ایران		دلفین	۱۳۷	سیروسفر لنگرود	۱۴۸
۱۲۸	تهران تیر	نامداران ترابری	۱۱۰	آرمین بازگان	۱۳۴	دورقی	۱۳۰	کاسپین سفر ایرانیان کرج	۱۴۸
۱۱۳	تهران راهوار	ناوگان بار	۱۰۶	اراک بار پویا	۱۴۴	راهیان دریای سعادت	۱۳۳	کیان سفر پاسارگاد	۱۴۸
۱۱۰	تهران مارین	ناوگان پارس جم	۱۱۰	توکار	۱۳۵	روشاک دریا	۱۳۳	کیتی پیما کرج	۱۴۸
۱۱۲	تندیس ترابری	ناویان	۱۰۹	ساحل ترابری پارس	۱۴۴	زیماسپهر دریا	۱۳۱	میهن نور آریا زاهدان	۱۴۸
۱۰۷	جاده ابریشم	نوارا ترابری آسا	۱۱۴	حمل و نقل پتروشیمی	۱۴۶	ساحل نمایان بندر	۱۲۴	همسفر شمس	۱۳۱
۱۲۹	جاده طلایی	نیکان ترابری	۱۰۷	راهرانان	۱۴۴	سپهر دریا بندر	۱۲۸	عدل فارس	۱۴۸
۱۱۶	جهان جاده	نیک تک	۱۰۶	سیال بار زنجان	۱۳۷	سناره	۱۲۸	خدمات بیمه	
۱۰۵	جهان سیر ترابری	نوید راسا آذر	۱۱۰	سعادت ترابری	۱۳۸	سناره بندر سفید	۱۳۳	بیمه آسیا (بوهه رز)	۱۵۰
۱۱۱	جهان یخچال بار	وفاره	۱۱۲	فردوس بار تبریز	۱۴۴	سبزآرک	۱۲۴	بیمه ایمن تفکر	۱۵۰
۱۰۸	حامد ترابری	ویسمان	۱۱۶	فجر جهاد	۱۴۵	سیراف دریا لیان	۱۲۵	بیمه سایه امن	۱۵۰
۱۴۷	حمل و نقل ترکیبی	هاگ بار	۱۱۱	فیروز رخس	۱۴۵	سیمما مارین	۱۳۲	بیمه کار آفرین (رایزن)	۱۵۰
۱۰۵	خز ترابری	هدف	۱۰۸	قرنل یول کیامکی	۱۴۱	شرق آسیا	۱۲۲	بیمه کار آفرین جماعتی	۱۵۰
۱۱۳	خط سفید خزر	هوراند	۱۳۸	مسلم بار	۱۴۵	صدف دریایی خلیج فارس	۱۲۹	خدمات بسته بندی	
۱۰۵	خیام ترابری	هویار ترابری	۱۰۸	ممتاز	۱۴۴	حمل واردات ایران	۱۲۶	جهان کالا	۱۴۳
۱۱۹	دالاهو ترابری شایان	یاسمن	۱۱۳	مهدی ران	۱۴۴	فانوس دریای نیلگون	۱۳۷	صنعت و خدمات	
۱۰۷	دانیاال ترابری	نیکان ترابری	۱۰۷	منشاوره حمل و نقل هادی	۱۴۴	فروغ ساحل جنوب	۱۲۷	انتبار بازگانی شمشاد کالا	۱۳۶
۱۱۲	دریا زمین اروند	یکه تاز سریع	۱۱۱	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان		کشتی و کالا	۱۲۸	سپا سیستم	۱۱۲
۱۰۶	دلنا بار	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	۱۳۶	آزاده بندر	۱۴۵	کیهان بحر جنوب	۱۳۳	نرم افزار کالابر	۱۱۹
۱۲۹	دنیا گود	ایده آل راه	۱۲۶	احسان هرمزگان	۱۳۴	گدردگاه خلیج فارس آبی	۱۲۸	شهاب آذر ارس	۱۴۱

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazartarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،

خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹

فاکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

info@khazartarabar.com



جهان سیر ترابار

Jahan Seir Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی

و
خدمات کشتیرانی

کریر - فورواردر
حمل کالا به تمام نقاط دنیا و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،

خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۶۹۱۱۵۰ / ۸۸۶۹۱۱۶۰

فاکس: ۸۸۶۹۱۲۸۶

info@jahan-seir.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی

(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و
بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، بین خیابان
جمالزاده و کارگر شمالی، شماره ۳۱۰،
طبقه دوم، شماره ۵، کدپستی: ۱۴۱۸۸

تلفن: ۹-۶۶۴۳۹۷۸۸

فاکس: ۶۶۴۳۹۷۸۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

www.bitatarabar.com

bita_tarabar_int@yahoo.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
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

گروه بلو واتر

پونکسید / آلمان

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل

بین المللی پارسیم پکس ایتالیا

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل

بین المللی ایستون / وین

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل

بین المللی یونایتد سرویس / کره

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل

بین المللی تیرنا / ایتالیا

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل

بین المللی کی اس پی / آلمان

شرکت کشتیرانی و لجستیک

سینر جی / هند

شرکت فورواردی لاکرت فرانسه

شرکت مارین شیبینگ پاکستان

Having Agencies in all ports
and customs of country
United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

Exclusive Lines Agency:

Blue Water Group

Germany/Unxped

China/Container Company

Easton

Italy / Tirrena

Germany / KSP

India / Synergy Shipping &

Container company

France / logfret forwarding

company

Pakistan /marine shipping company

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸

طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۲۹۳۴

تلفن: ۵-۸۸۷۱۵۷۹۴

۸۸۷۰۰۲۶۵-۶، ۸۸۱۰۲۹۱-۱۵

فاکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com

www.khayyamtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابار آریا

● دفاتر نمایندگی در کشورهای ترکیه،
ارمنستان، چین، امارات متحده عربی (دبی)

● دفاتر نمایندگی در کلیه مرزهای

ورودی و خروجی

● سرویس منظم به کشورهای ترکیه

ارمنستان، کردستان عراق

● ترانزیت داخلی از بندرعباس

به کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان احمد قصیر (بخارست)، کوچه

چهارم، پلاک ۲۹، طبقه پنجم، واحد ۹

تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com

Turkey office:

Ariyalojistik International Transport

and Trade LTD.CO

Add: K.bakkalkoy Mah,Dudullu

Bostanci yolu Cad, Brandium

Residans,R4 Block.no23/197 Istanbul/

Turkey

Fax: +902164699059

Tel.: +9021646499990-1

ariyalojistik@yahoo.com

info@ariyalojistik.com

China office:

Dynamic Horizon Group Limited

Add:Rm 12H, YingDu Mansion, Baihe

Xingcheng, Buji,Shenzhen

TEL: +86-755-89335387

MOBILE: +86 15986637315

FAX: +86-755-89335049

info@dyhogroup.com

www.dyhogroup.com

Dubai office:

Solaripe General Trading LLC

Add:No 114 Al Qayada Bldg next to

mazda Showroom Deira Dubai 20275

UAE

TEL: +971 4 2272723

MOBILE: +971 50 8868795

FAX: +971 8 4482280

Info@MAster-gt.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آپادانا ترابار

حمل تخصصی مایعات

خطرناک و غیر خطرناک به صورت فله

تهران: خیابان بهشتی، خیابان مفتاح شمالی،

خیابان دهم، پلاک ۱، طبقه سوم، واحد ۹

تلفن: ۸۸۷۵۵۹۸۳ (Hanting)

فاکس: ۸۸۷۵۰۶۱۲

info@apadanafreight.biz

www.apadanafreight.biz



کاسپین CASPIAN

حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران: خیابان میرعماد، کوچه ۱۳،

پلاک ۱، ساختمان مینا، طبقه اول، واحد ۴

تلفن: ۵-۸۸۵۰۳۲۵۳

فاکس: ۸۸۵۰۳۵۹۳

caspian@caspian-transport.ir

www.caspian-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سینا ترابار

کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتاح،

نبش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول

تلفن: ۸۸۸۴۴۶۲۵-۶

فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶

info@sinatarabar.com



شرکت حمل و نقل

بین المللی و کشتیرانی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق - افغانستان)

برای کلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی

ترانزیت سوخت

نشانی: تهران، خیابان شهید مظفر (صبا شمالی)،

نرسیده به خیابان دمشق، ساختمان ۱۸۶،

طبقه سوم، واحد ۳۱

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۲۹-۸۸۹۴۳۲۱۷-۸۸۹۴۳۲۱۳

۸۸۸۹۸۹۱۴-۸۸۸۹۸۸۵۳

فاکس: ۸۸۹۰۵۵۰۴ همراه: ۰۹۱۲۸۰۰۱۲۸۰

WWW.YEGANTARABAR.LTD.IR

Y_MANAFI@YAHOO.COM



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا،

طبقه ۴، واحد ۴۲۷ تلفن: ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳

دفتر بازرگان، جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ نماینده: ۳۴۳۷۵۶۰۷/۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲

E-mail: info@asratarabar.com

www.asratarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۶۲

فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳

www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



BAR BARAN IRAN
Int.Forwarders & Shipping Agency

شرکت باربران ایران

(با مسئولیت محدود)

نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، پایین تر از میدان فلسطین، نبش خیابان بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱، طبقه ۴، شماره ۴۶

صندوق پستی: ۳۷۷۷-۱۴۱۵۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۷۷۶-۶۶۴۶۲۰۷

تلفن: ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۶۶۷۶۹

E-mail: farid@barbaraniran.com



Soorchi Tarabar Co.Ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

سورچی ترابار

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای اروپایی و آسیایی و بالعکس

زمینی، دریایی، هوایی

حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی در کلیه گمرکات و بنادر ایران

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۶۴۰

فکس: ۸۸۷۴۶۶۴۱

E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بارفرابری

فراسوبار (با مسئولیت محدود)

- سرویس مطمئن در حمل دریایی، زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و کانتینری اعم از FCL، LCL
- چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت از کشورهای اروپایی و خاور دور و ... بالعکس
- ارائه خدمات گمرکی

تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان، ساختمان صدف، شماره ۱۳۲، طبقه پنجم، واحد ۶۰۳

تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹

فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲

تلفن فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳

info@farasoobar.com



ELITE ARIAJAM

الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی کالا

- سرویس های هوایی و زمینی و دریایی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت کالا
- دارای دفاتر نمایندگی ترانزیت در بوشهر و بندرعباس

تهران، خیابان بهشتی، خیابان پاکستان، نبش کوچه ۱۶، پلاک ۵۶، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۵۱۶۸۷۵-۸

فکس: ۸۸۵۱۶۸۷۹

info@elitetaria.com
www.elitetaria.com



NBC
Navegan Bar Co. Ltd.
Inf Freight Forwarding & Shipping

ناوگان بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان عربعلی (نوبخت)، خیابان ششم، پلاک ۳۸

کد پستی: ۱۵۶۶۷-۸۶۹۱۲

تلفن: ۴۲۵۳۶۰۰۰

شماره: ۸۸۵۳۱۷۷۱

۸۸۷۴۱۴۳۸

info@nbccargo.com
www.nbccargo.com



MIC2
International Forwarding Transport Co.LTD

مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی، برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۴۰۵۱۲۷۸، ۴۴۰۵۰۳۲۲

فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷

www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیّه

- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
- انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)

فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹

info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

امین ترابار

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتوح، نبش رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸

شماره: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب


کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر، شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۰۱-۲ و ۸۸۸۲۲۷۱۹

فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸

E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

نیکتک

- حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ترانزیت (داخلی و خارجی)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- مدیریت پروژه های خاص
- خدمات امور نمایشگاهی
- انبارداری و توزیع
- سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- مشاوره لجستیک

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸

تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، ۸۸۷۸۴۹۴۲

بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

www.niktak.com
info@niktak.com

حمل و نقل بین المللی پرشین ایرانیان

حمل و نقل بین المللی **جهان کارگو**

دفتر مرکزی: گرگان، خیابان مطهری شمالی، جنب پاساژ شهرداری، ساختمان شریفی، طبقه اول واحد شمالی

تلفن: ۰۲۱-۳۲۱۵۰۴۵۲ (۰۱۷)

نماینده کشتیرانی، بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صیدکیش، طبقه سوم، پلاک ۲۷

تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۵۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹ (۰۷۶)

فکس: ۰۲۱-۳۳۵۶۰۷۵۴ (۰۷۶)

همراه: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰

محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲

حکیم طبری نیا ۰۹۱۲۸۰۸۰۴۱۲

persian_iraniano@yahoo.com

worldcargo1@yahoo.com

worldcargo2@yahoo.com



ایر سوتر (سهامی خاص)
شرکت مختلط امور حمل و نقل
ایران و روسیه

**بایش از ۴۰ سال حضور
در بنادر شمالی کشور**

♦ بزرگترین ارائه دهنده خدمات حمل و نقل
کانتینری در دریای خزر به مقصد کلیه
کشورهای CIS
♦ ارائه دهنده خدمات سرویس رو - رو از
بنادر انزلی به سایر بنادر دریای خزر

شعب خارجی: آستاراخان روسیه،
مسکو، باکو، عشق آباد، نخجوان و
نمایندگی در دبی و استانبول

شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر،
بندر امیرآباد، بندر نکا، بندر عباس،
باجگیران، بندر امام خمینی، جلفا، آستارا،
بيله سوار، بازرگان، سرخس،
تهران، خیابان مطهری، شماره ۸۹

تلفن: ۷۰-۸۸۷۲۲۴۶۸

www.irsotr.ir



آرتا پارسیان تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

• حمل و ترانزیت کالاهای خشک،
فرآورده های نفتی و گاز مایع LPG
• حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی

اروپا - آسیای میانه - عراق

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، خیابان دوم، پلاک ۱۷، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۷۵۳۴ / ۸۸۱۷۷۵۴۵

۰۲۱-۸۸۱۷۷۵۱۰

نمابر: ۸۸۱۷۷۵۶۱

کدپستی: ۱۵۸۶۸۳۵۹۱۳

www.aptiran.com

info@aptiran.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه
محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،
فوق سنگین، ترافیکی و فله
• دارای نمایندگی فعال در کشورهای
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،
سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندده های نو
و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد
یورو ۵ و برندهای رنو پریمیوم، داف،
ولوو، مرسدس بنز آکتوروز و اسکانیا
به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱

فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

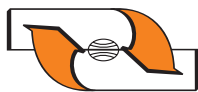
تلفن: ۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۷۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،

مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶

تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۷۲۲۰

نمابر: ۶۶۹۷۲۲۸۴

Silk Road

Freight Forwarders and

Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada

Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir

34758 Istanbul, Turkey

Tell: +90 2164565272

Fax: +90 2164565274

info@silk-roadco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیکان ترابر

(جاده ای - دریایی - ریلی)

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

و ترانزیت کالاهای خشک و

فرآورده های نفتی به کشورهای

آسیای میانه، افغانستان و عراق

تهران: میدان هفت تیر، ابتدای بزرگراه

مدرس، خیابان غفاری، پلاک ۱۴، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶

nikantarabar@nikantarabar.com

www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &

Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر با مسئولیت محدود

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه و بنادر جنوبی ایران و بالعکس
◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD


فوروارد - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری کراند مولتی
موال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۱۷۱۷۹۱

info@huyartarabar.com



گروه نفت و انرژی شاهد
H.E.C


شرکت کشتیرانی،
حمل و نقل بین المللی

هدف HADAF

- حمل تخصصی انواع محموله های سوختی، تانکری و پانکرینگ
- حمل انواع محموله های صادراتی - وارداتی و ترانزیتی به کشورهای ترکیه، افغانستان، پاکستان، عراق، آسیای میانه و اروپا
- حمل انواع محموله های ترافیکی و یخچالی
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- نمایندگی خطوط کشتیرانی شمال و جنوب کشور
- با ۲۳ نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

تهران، زعفرانیه، مقدس اردبیلی، خیابان
پسیان جنوبی، پلاک ۱۴ (برج رایوند)
طبقه ۸ واحد ۸۷
تلفن: ۲۲۶۵۶۲۵۴
فاکس: ۲۲۶۵۶۹۲۸
info@hadaf.co.ir

شعبه مشهد:
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۳۷۰۷۸
عبدالهی: ۰۹۱۵۵۰۰۹۰۲۴




شرکت حمل و نقل بین المللی
حامد ترابر
(با مسوولیت محدود)

- مجهز به کامیون های جامبو، سواری کش، کفی، چادری
- حمل کالای صادرات، واردات و ترانزیت به اروپا، آسیای میانه، خاور دور و کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس و بالعکس
- دارای نمایندگی در تمام بنادر استان های کشور
- دارای مجوز حمل و نقل داخلی (حامد بار)
- قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
- دارای ترمینال های اختصاصی
- قبول خدمات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان آزادی،
روبروی مسجد دانشگاه شریف،
شماره ۴۶۰، ساختمان مصطفی
صندوق پستی: ۷۴۹-۱۳۴۴۵
تلفن: ۹-۶۶۰۴۹۰۹۶
فاکس: ۶۶۰۰۱۰۸۶

www.hamedbar.ir
info@hamedbar.ir




رهزاد ترابر
Rahzad Trabar
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها
با کامیون های چادری به

افغانستان
آذربایجان
ترکمنستان
ازبکستان
تاجیکستان
ترکیه و ایتالیا

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.rahzadtarabarrozblog.com
rahzad.tarabar@yahoo.com



ماهان
تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخهای کرایه حمل به کشورهای CIS به صورت ریلی، زمینی (صادراتی، ترانزیتی)
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- متخصص در حمل قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نونینیا، ابتدای پاسداران،
بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال
طبقه ۳ واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۲۱۳۴۶-۷
www.mahantejaratl.com
info@mahantejaratl.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
کریر - فوروارد

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر
ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶
فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷
info@iransarie.com

نمایندگی آلمان
info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فوروارد

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان
ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۴-۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،
طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com
www.linertransportkish.com

شرکت حمل و نقل بین المللی آسیا Sia International Transport Co.LTD

- با بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه:
- ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای اروپایی/آسیایی/آسیای میانه/عراق/افغانستان
 - ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
 - حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه و بالعکس
 - حمل محصولات دریایی به صورت فله و کانتینری از خاور دور و خاور میانه و بنادر جنوبی ایران و بالعکس
 - دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مرزهای ورودی و خروجی ایران
 - دارای دفاتر نمایندگی در آمریکا/آلمان/ایتالیا/چین/دوبی

تهران، خیابان دکتر بهشتی، خیابان کاوسی فر، ساختمان سپیدار، طبقه ۶، واحد ۱۹ تلفن: ۳-۸۸۷۳۹۵۱۱ فاکس: ۸۸۷۳۹۵۱۴

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان سپهروردی جنوبی، خیابان شهید مسعود ملایری پور، پلاک ۵۰
طبقه سوم، واحد ۷، کدپستی: ۱۵۷۹۴۴۹۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۷۹ (خط ویژه)
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



پارس ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی حمل زمینی و دریایی و ترانزیت محمولات

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپهدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۴۴۶۱
نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶
info@parstarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی (خدمات دریایی و زمینی)
♦ با سابقه ۲۳ ساله در امر حمل و نقل زمینی، دریایی، هوایی ♦ مشاوره رایگان ♦ آماده ارائه خدمات با شرایط مشتری
تهران: خیابان طالقانی، بین مفتوح و ملک الشعراي بهار، پلاک ۱۴۹، ساختمان صدف، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۷۷۲
فاکس: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۷۷۱
javadi@barkalaint.ir



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی
کریر - فورواردر
تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۸۸۷۷
فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۴۴۵۹
info@pol-co.com
www.pol-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کارگزار گمرکی

فراران تهران

(باسئولیت محدود)
فورواردر - کارگزار گمرکی و مشاور امور گمرکی به ویژه امور گمرکی مرتبط با حمل و نقل بین المللی ترانزیت، ترخیص قطعی کالاها و وارداتی و صادراتی از کلیه گمرکات کشور و انجام سایر خدمات مرتبط
تهران، خیابان بهشتی، خ اندیشه، اندیشه دوم شرقی، شماره ۲۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۵۶۰۸۵
فاکس: ۰۲۱-۸۸۴۳۷۷۵۸ همراه: ۰۹۱۲۲۱۰۵۹۸۱
fararanan_tehran_co@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



آتشپا

ATASHPA International Transport & Shipping Co.

♦ حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتینری ♦ فله در سراسر جهان (وارداتی و صادراتی) ♦ بهترین سرویس حمل خودروهایی وارداتی و ترانزیتی از بنادر حوزه خلیج فارس و سایر بنادر کشورهای خارجی در کوتاه ترین زمان با بیمه کامل
تهران: خیابان آفریقا، چهارراه جهان کودک، کوی کیش، پلاک ۴۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۳۸۰۶، ۰۲۱-۸۸۷۷۱۴۹۵
فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۸۱۱۱۸
Email: atashpa@atashpa.net



کالا تدیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co.Ltd
فورواردر - کریر
آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی (تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۱۱۷۸-۹، ۰۲۱-۸۸۸۳۴۶۳۶
فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۳۵۲۱۷
e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

راشاترابر

♦ حمل و نقل بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی) ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور ♦ دارای مجوز رسمی از گمرک ایران
تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۴۷۰
همراه: ۰۹۳۰۳۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱
info@rashatarabar.com
www.rashatarabar.com



ناویان

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴
تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۸۴۳۶ / ۰۲۱-۷۷۶۸۵۰۱۵
۰۲۱-۷۷۶۸۰۰۳ / ۰۲۱-۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۰۲۱-۷۷۶۱۲۲۶۹
E-mail: Motlagh@navian.org



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرنتپا سپید ترابر

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiasepidtarabar.com
www.persiasepidtarabar.com



International Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
زمینی، هوایی، دریایی
♦ دارای کامیون های یخچال دار، چادری و تانکر مجهز به دستگاه های GPS
♦ دارای نمایندگی در کلیه کشورهای آلمان، فرانسه، هلند، اتریش و سوئد
تهران: میدان فاطمی، خیابان شهید گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹
همراه: ۰۹۱۲۷۹۵۵۷۵
pershiarad@yahoo.com
www.persiatarad.com

PAZAND TARABAR

INTERNATIONAL TRANSPORT CO.



شرکت پازند ترابر

Ave. ostad nejatolahi , khossrow Alley
No, 73/3rd Floor , Unit No 9, 11
P.O.BOX: 15988-38137
Tel: +9821 88 90 66 27 - 88 90 97 16
Fax +9821 88 90 60 37

info@pazandtarabar.com
www.pazandtarabar.com

با بیش از ۳۰ سال تجربه در زمینه حمل و نقل بین المللی - ترخیص حمل و نقل محمولات سنگین - فوق سنگین

متخصص در امور حمل محمولات پروژه ای

شرکت حمل و نقل بین المللی

پازند ترابر

شماره ثبت: ۱۱۴۵۴۱

تهران، خیابان نجات الهی (ویلا)، کوچه خسرو، پلاک ۴۵، طبقه سوم، واحد ۹ و ۱۱
کدپستی: ۱۵۹۸۸-۳۸۱۳۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۶۶۲۷، ۰۲۱-۸۸۹۰۹۷۱۶
فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۶۰۳۷

info@pazandtarabar.com
www.pazandtarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



نامداران ترابار
حمل و نقل بین المللی و لجستیکی
Namdaran Tarabar
کریر - فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۳۱ - ۲۲۸۵۴۱۲۷
فاکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



ماکو سیر
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،
پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶۲
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
فاکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



دی ترابار
DAY TARABAR
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰
تلفن: ۴ - ۸۸۸۴۷۹۲۱
فاکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴
daytarabar@daytarabar.com



هکرکت میهن ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.
کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲
فاکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



Pars Gita
INTERNATIONAL TRANSPORT Co. Ltd.
پارس گیتا
شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
نماینده انحصاری شرکت
Helka Int'l . Spedition GmbH
تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از
میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۶۱۱۱-۱۵۸۸۶
تلفن: ۶-۸۸۳۰۴۰۳۲ / ۸۸۲۲۵۵۸۵
نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



RAVAN RAH CO.Ltd
International Freight
Forwarder
روان راه
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران: خیابان خرمشهر (آبادانا)، خیابان عربعلی،
خیابان ششم، پلاک ۳۸
کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷ ، ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲
فاکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹
info@ravanrah.com



Sepehr Giti Sae
INT'L Transport Co
سپهر گیتی ساعی
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱
فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹
info@sepehrgroup.com
www.sepehrgroup.com



پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷،
طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com




Tehran Marine
International Transport Co. Ltd.
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران مارین
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،
پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲
تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۸۸۹۴۰۹۲۲
فاکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



amyaran
شرکت بازرگانی کامیاران
عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها
FIATA
مدیر عامل: آرش نبوی
صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت
از ایران به آسیای میانه بلعکس
تهران: سعادت آباد ابتدای بلوار دریا،
پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
sales2@kamyaran.com
manager@kamyaran.com



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای
نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،
کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
فربالکو
با بیش از ۱۷ سال فعالیت
در زمینه حمل صادراتی
و ترانزیت فرآورده های نفتی
تهران، میدان ونک، خیابان
شهید خدایی، کوچه لیلی، پلاک ۳
طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۸۸۲۰۳۵۷۴ - ۸۸۷۹۱۶۰۸
فاکس: ۸۸۷۹۱۶۰۶
Farbalco@yahoo.com

NAVID RASA AZAR
international transport co.

شرکت نوید راسا آذر

با مدیریت فرهاد آذر افزا

- ♦ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ♦ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ♦ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع جنب گمرک شهریار می باشد.

tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: 66271267 mobile: 9122077929

فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۹ همراه: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com



هاگ بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(شرکت سهامی خاص)
کریر - فورواردر
حمل و نقل بین المللی و داخلی
مجیز به ناوگان یخچال دار، کفی،
کشنده بر، تانکر، چادری
تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،
خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
email: info@hbtc.biz



بهروش سریع

شرکت حمل و نقل بین المللی
ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و
صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بلعکس
استفاده از سرویس های کامیون
کشتی، ریلی و هواپیما
بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا
دارای نمایندگی در کلیه گمرکات
و بنادر کشور
تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان
پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹
طبقه سوم - کد پستی: ۱۵۳۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۱۵۶۱-۳
۸۸۷۳۹۰۹۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳
info@behroshsarie.com



کارگو اطلس

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
ترانزیتی به ترکمنستان،
افغانستان، ترکیه، عراق،
آذربایجان، ارمنستان و بلعکس
حمل محموله کروپاژ از اقصی نقاط
اروپا به ایران
تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان
صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،
طبقه دوم، واحد ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
cargosatlas@yahoo.com
www.cargosatlas.ir



پیشاهنگ ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
PISHAHANG TARABAR
International Transport &
Forwarding Co. Ltd.
ترانزیت و حمل کالا از اروپا، آسیا،
بنادر خلیج فارس و آسیای میانه
به ایران و بلعکس
گرگان: ۰۱۷)۳۲۶۸۰۰۶۰۰-۵
تهران: ۰۲۱)۸۸۶۷۳۵۲۶-۳۰
فکس: ۰۲۱)۸۸۶۷۵۲۷۸
E-mail: info@pishahang.com
www.pishahang.com



نماینده کشتیرانی
دریای آرام جنوب

شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

(با مسئولیت محدود)

- حمل تخصصی خودرود از امارات به ایران توسط کشتی های رو-رو
- حمل و ترانزیت انواع خودرود از امارات به عراق، روسیه، قزاقستان،
ترکمنستان و آذربایجان
- حمل و ترانزیت از کلیه مبادی دریای خزر توسط کشتی امور ۲۵۰۹
- حمل و ترانزیت انواع کالا از کلیه کشورها به ایران و بلعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳۱ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۳۵۸۶-۷ / ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳-۳
www.karinatarabar.com www.southpacificsea.com info@karinatarabar.com



YEKEH TAZ SARIE CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

یکه تاز سریع

کریر-فورواردر
حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه،
افغانستان، عراق
• حمل دریایی از چین، ویتنام
و بنادر خوردور و بلعکس
• دارای نمایندگی در کلیه مرزهای
ورودی و خروجی و شهرهای تبریز، مشهد،
اصفهان، شیراز، اراک
تهران: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،
طبقه ۶ شرقی، واحد ۴۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸
نمبر: ۸۸۸۱۲۲۶۱
yts.com58@yahoo.com



SEPEHR GOSTAR SAHAND (L.T.D.)

سپهر گستر سهند

شرکت حمل و نقل بین المللی
مسئولیت محدود
کریر - فورواردر
• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به
وسيله کامیون، کشتی و هواپیما
• ترانزیت از مبادی ورودی به گمرکات
داخلی و آسیای میانه
آدرس: تهران، خیابان سهروردی شمالی،
خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴
تلفکس: ۸۸۷۵۸۹۳۶ - ۸۸۷۳۷۶۹۵
sepehrgostarsahand@yahoo.com



شرکت ترابری بین المللی
TARABARI
AFTAB
DARIA (TAD)
International Transport
کریر - فورواردر
• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی
• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،
ترکیه و امارات
• حمل به وسیله انواع کشنده ها در خصوص
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
و حمل مرکب
• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی
و ترکیبی
• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان،
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...
تهران، خیابان شهید قندی (پالیزی)،
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵
۸۸۷۵۹۲۲۷
فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷
www.tad-co.com
info@tad-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برداران نوبخت، شماره ۳۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱
E-mail: info@jybc.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

تندیس ترابر

صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و
کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و
کامیون های ایرانی و خارجی
دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه، گرجستان
و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: بلوار کشاورز، بین وصال شیرازی و نادری،
پلاک ۱۹۶ طبقه چهارم، واحد شمالی

کد پستی ۱۴۱۶۶۳۳۱۶۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۴۷۰۴ - ۰۶-۸۸۳۹۰۷۶۳
فکس: ۰۲۱-۸۸۳۹۰۸۴۶

www.tandistarabar.com
tandistarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،

ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،

واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

sinasadr@neda.net.ir



پیشبازان

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN
INT'L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۴۱۳۹۳۵۶۳۴

تلفن: ۷۷۶۰۴۲۴۲ - ۷۷۶۰۵۰۱۶

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net
E-mail: info@pishtazan.net



شرکت بازرگانی دریایی و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(بهرمن)

خدمات چارترینگ و مشاوره

و حمل کلاهی فله

حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای

کانتینری وارداتی و صادراتی

نمایندگی در کلیه نقاط جهان و

کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،

امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،

خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت مهندسی
سبا رویا پردازان سیستم

شرکت نرم افزاری سبا سیستم

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقل شگفت انگیزه !!!

تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم
(دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص)

✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)

✓ مدیریت عملیات و اسناد

✓ مدیریت گزارشات (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)

✓ سیستم هوشمند حسابداری حمل و نقل

✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM

تهران: خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

info@sabanetsystem.ir

۰۹۱۲۳۲۷۲۳۹۸۹

تلفن فروش: ۰۲۱۸۸۸۳۱۱۹۴

www.sabanetsystem.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریر - فورواردر

(زمینی، دریایی، ریلی)

♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت

به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،

امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان طالقانی، بین وصال شیرازی

و فلسطین، خیابان فریمان، پلاک ۴۲، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۶۸ - ۰۳۵-۶۶۴۶۲۴۶۸

۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۶۸ - ۰۳۵-۶۶۴۶۲۴۶۸

۰۲۱-۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲-۳۴۵۶۷۳۱۱

www.pazhooesh.org

info@pazhooesh.org



شرکت کالا بر

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALABAR

International Transport & Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت

• ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

• سرویس کامیون ایرانی و خارجی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس

• دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، رومانی،

بلغارستان، ترکیه، یونان، چین و تایوان

• دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات

فاش شدنی به مقصد کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۰۹-۷۷۵۳۲۶۲۰، ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۱۷ و ۱۹

نمایندگی مشهد: ۰۵۱-۳۷۲۶۶۲۳۰ / ۳۷۲۷۷۳۳۵

www.kalabar.net info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی

وفاراه

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیات و CMR در اروپا و

کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵


تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah_co@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱



GRK
شرکت حمل و نقل بین المللی
گیتی رسان کالا

♦ حمل و نقل بین المللی
International Transportation (Air, Sea and Land)
♦ پست سریع بین المللی Courier
♦ حمل و نقل داخلی Domestic Transportation
♦ ترخیص حرفه ای کالا Customs Clearance
♦ بسته بندی و انبارداری Packing & Warehousing
♦ مدیریت لجستیک Logistics Management
♦ مذاکره خرید و تامین تجهیزات

در صنایع مختلف Industry Solutions
تهران: فلکه دوم صادقیه، آیت الله کاشانی، نرسیده به پمپ بنزین، پلاک ۲۵ کدپستی: ۱۴۷۱۶۷۶۱۳۸ تلفن: ۷۹-۴۴۹۶۱۱۷۲-۴۴۹۶۱۱۸۰-۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱
www.grk.co.ir THR.sales@grk.co.ir



YASAMAN
شرکت حمل و نقل بین المللی
یاسمن

(زمینی، دریایی، هوایی)
♦ خدمات گمرکی ترخیص کالا
♦ حمل محمولات وارداتی و صادراتی
♦ ترانزیت کالا حمل یکسره
♦ دارای نمایندگی در کلیه نقاط دنیا
♦ دارای دفاتر در کلیه شهرها، گمرکات و مرز های کشور

تهران: خیابان وزرا، تیش کوچه سوم، پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸
تلفکس: ۸۸۷۲۱۷۹۰ / ۸۸۷۲۱۷۲۸
۸۸۷۲۳۹۷۸
miraj@jasminlogestic.com
www.jasminlogestic.com



روانسر ترابر


شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: جعفر سوری

♦ حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق
دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱
نمابر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲
سلیمانیه: ۰۷۷۷۰۲۰۴۰/۷۷۷۰۲۰۴۰/۲۱۷۲۰۰۷ (+۹۶۴۷۷۰)
بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲/۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸
باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱
jafarsouri@yahoo.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
توشه‌بر
Tushabar shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان
تلفن: ۸۸۷۴۸۵۰۰-۱
۸۸۵۱۴۱۲۵ / ۸۸۵۰۱۱۷۳-۴
۸۸۵۲۰۴۸۹ / ۸۸۷۴۹۴۸۴
۸۸۷۵۴۲۱۵ / ۸۸۵۴۱۰۸۷
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



پارس سیر
کریر و فورواردر (با مسئولیت محدود)

♦ حمل کانتینر و فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج، طبقه ۵، واحد ۵۰۷
تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵
فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸
نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد، ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک ساختمانی مقدم، طبقه اول
تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱
فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰
همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا
parsairco@gmail.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)
Tehran Rahvar Co. Ltd.
International Freight Forwarders

کریر - فورواردر
تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷، ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲
کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵
تلفن: ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲
نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹
www.tehranrahvar.net
info@tehranrahvar.net



کاوین کالا
حمل و نقل بین المللی و لجستیک

Kavian Kala
Intl Transport & logistics Co. Ltd.


دفتر مرکزی، تهران: سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان قندی، شماره ۸۳، واحد ۱
تلفن: ۸۸۵۴۵۹۵۱
نمابر: ۸۸۵۴۵۳۴۹
info@aryagroups.Com



آلفاتیر
حمل و نقل بین المللی

♦ فورواردر
♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
♦ ترانزیت کالا
♦ استریپ و استفیینگ کالا از بندر عباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ / ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱
همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
www.alphatirco.com
f.golpagoun@alphatirco.com
f.sarmadi@alphatirco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترابر ماد
Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

◀ ترانزیت کالاهای خشک
◀ ترانزیت فرآورده های نفتی
◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)
info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir



♦ ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
♦ دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
در زمینه حمل دریایی
تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹
۷-۸۸۶۴۵۱۶۵ و ۸۰-۸۸۲۰۸۷۷۹
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میرداماد، خیابان دامن افشار، پلاک ۵۴، واحد ۱
تلفن: ۱۱-۸۸۸۸۱۸۰۸ | فکس: ۸۸۶۴۶۷۷۵
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران تراابر

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 افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
نمبر: ۲۲۰۲۸۷۸۰
info@sepehrun.com



Esfand Tarabar
International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریائی، هوائی
(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند تراابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ | فکس: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پار سا تراابر پرشیا

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور
تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۴۲۳۰۴
فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com

نوآرا تراابر آسیا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)



شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

- فورواردر - ترانزیت
هوایی - دریایی - زمینی
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانتینری و فله کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
 - ♦ انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
 - ♦ دارای نمایندگی های معتبر در کره، چین، امارات، اروپا و سایر کشورها

تهران: بالاتر از میدان ولیعصر، جنب گمرک ج.ا.ا،
کوچه رحمتی بهمیری، پلاک ۹، واحد ۳
تلفن تماس: ۲۹ الی ۸۸۹۲۱۰۲۷ | فکس: ۸۸۹۰۴۷۲۷

Nevara.ta@gmail.com | www.nevara-asia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

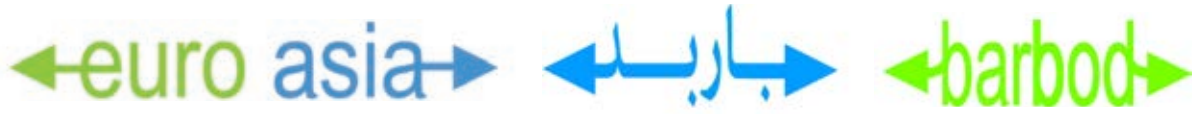
پار سا تراابر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱
تلفن: ۴۲۳۰۴-۰۲۱
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222
info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران : ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱
info@barbodea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا، آفریقا و آمریکای لاتین خدمات زنجیره تامین و بارفرابری دریائی، زمینی و هوائی تحویل درب کارخانه

با خدمات ما، چالشهای حمل و نقل را به برتری واقعی زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران: میدان آرژانتین، نیش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۵-۸۸۷۰۰۳۶۴
نمابر: ۸۸۵۵۲۱۳۶
www.sinbadlogistics.com info@sindbadlogistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی توژال تکرو آسیا

◆ فورواردری (جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی)
◆ نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران: خیابان حافظ، پایین تر از طالقانی، خیابان رشت، بن بست قمی، پلاک ۶، واحد ۱۲
تلفن: ۷-۶۶۹۵۲۴۰۳
نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳
www.toojaltakro.com info@toojaltakro.com



شاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- ترانزیت کالاهای خشک و فرآورده های نفتی
- حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

تهران: بلوار اشرافی اصفهانی، خیابان پیامبر، خیابان شاهد، گلستان ۲۶، ساختمان آلب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳
تلفن: ۶۴ و ۴۴۹۶۹۸۶۲
نمابر: ۴۴۹۶۹۸۶۷

www.sharantransportco.com
info@sharantransportco.com



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Sea Bone Tarabar International Transport Co.(P.J.S)

کریر - فورواردر Carrier - Forwarder

- ◆ ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخلی کشور، آسیای میانه، آذربایجان، افغانستان، عراق و بالعکس
- ◆ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی توسط کامیون، کشتی
- ◆ ترخیص قطعی کالا از کلیه بنادر و گمرکات کشور

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳

تلفن: ۹۳-۸۸۳۲۵۱۹۲
فاکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲

www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

DEVCO LOJISTIK

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3
d:13 kucubakkalkoy atasehir/istanbul

Tel: +90 216 575 51 34 - 35

Fax: +90 216 575 51 41

GSM: +90 530 171 63 26

E-mail: devcolojistik@gmail.com

www.devcolojistik.com

دفتر نمایندگی آلمان:

phonix handels

Add: dusseldorf-Germany

Tel&fax: 004921193892516

sarebansafa@yahoo.com



مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به

ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه، گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ / ۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱)

نمابر: ۹۸۴۰۹۸۲۲ (+۹۸۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴



شرکت کشتیرانی بینا تجارت دریا

■ نمایندگی کشتیرانی

■ سرویس فیدرینگ جهت حمل کالا و خودرو از کشورهای حوزه خلیج فارس به تمامی بنادر جنوبی کشور

■ فورواردری ■ چارترینگ ■ ترانشیپ و ترانزیت ■ خدمات فراساحل

بوشهر: خیابان ولیعصر، ساختمان کیامتورز

تلفن: ۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+۹۸) موبایل: ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲ (+۹۸)

www.Binaseatrade.com

Bina_Sea_Trade@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی



آرنا مهر

تیران - ایتالیا

- ◀ بهترین قیمت حمل از ایتالیا و چین
- ◀ حمل زمینی، دریایی، هوایی، نمایشگاهی و ترانزیت از کلیه نقاط
- ◀ عضو رسمی انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و فیاتا
- ◀ دارای نمایندگی های معتبر در آمریکای جنوبی، اروپا و خاور دور

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه دهم، پلاک ۱۱، واحد ۱۹

تلفن: ۸۸۷۴۴۷۱۴ - ۸۸۵۳۶۵۴۴

فکس: ۸۸۷۴۵۲۹۲



آران اکسپرس

خدمات حمل و نقل و پست سریع بین الملل

- ◆ حمل و نقل بار هوایی صادرات / واردات (داخلی و بین المللی)
- ◆ ارایه خدمات پست سریع و تحویل در درب شرکت و منزل (داخلی و بین المللی)
- ◆ حمل بار غیر مسافر
- ◆ پیگیری آنلاین کالا از طریق وب سایت شرکت
- ◆ ترانزیت کالا و کلیه امور گمرکی
- ◆ حمل و نقل دریایی
- ◆ صندوق امانات
- ◆ بسته بندی

تهران: خیابان توانیر، خیابان نظامی گنجوی، کوچه پناه، پلاک ۱۶، طبقه همکف

تلفن: ۸۸۱۹۲۴۳۸ / ۸۸۱۹۲۵۴۴

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: ۳۰۰۰۲۶۶۶۱۰۰۰۵

www.aranexpress.com info@aranexpress.com

مشکین

حمل و نقل بین المللی

سال تاسیس: ۱۳۴۶

نماینده انحصاری شرکت **DB SCHENKER** در ایران

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم

کدپستی: ۱۵۱۳۹۱۴۵۱۳

تلفن: ۸۳۷۲۰ - ۸۸۷۰۳۰۹۰

info@meshkinco.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

Wiseman
International
Transport Co Ltd

ویسمان



هوایی - دریایی - زمینی

- ◆ نمایندگی رسمی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و هواپیمایی ماهان و سایر خطوط هوایی
- ◆ حمل هوایی توسط کلیه ایرلاین ها به ایران و بالعکس
- ◆ حمل زمینی به صورت کامیون دربست و گروپاژ از اروپا
- ◆ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- ◆ فریت، بسته بندی و امور گمرکی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، بعد از خیابان پاکستان، شماره ۲۲۷، طبقه ۲، واحد ۶

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرک شماره ۳۱

تلفن: ۸۸۵۰۵۳۹۰ - ۹۲ - ۸۸۵۰۳۸۹

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org

گروه شرکت های لجستیک جهان جاده



دفتر ترکیه:

Tufekci Transport Nakliyat
ve Dış Ticaret Ltd. Sti.

Izmir Merkez:

Taner TÜFEKÇİ

Alsancak / Izmir

00902324640092

00905373615737

t.tufekci@tufekcitrans.com

Istanbul Şube:

Zafer TÜFEKÇİ

Ataşehir / Istanbul

00902165772067.9

00905069951919

tufekcitrans1@gmail.com

دفتر بلغارستان:

Tatli Trans Eood

Add: plovdiv /

Bulgaria, bulevard

Kuklensko shosse 32-A

Telefax: +359 3267 3636

Mob: 00359879423542

Skype: mehmet-tatli1

MR. Cemali tatli

MR. Mehmet Tatli

mehmet@tatli-trans.com

شعبه گرجستان:

Georgia World road Ltd.

International transport co.

Code: 404914937 Add: Apt8,

3rd Floor, no 41, naflog st

Isani - Tibilisi - Geogia

Tell: (00995)555384997

599672500 / 592992500

jamshidmot@yahoo.com

gr_zamani@yahoo.com

International transport co.

تبریز: خیابان رسالت، مجتمع

تجاری کوثر، طبقه اول، پلاک ۵۷۶

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۲۸۰۳

نمبر: ۰۴۱-۳۴۴۸۰۰۵۰



Jahan Jadeh

(کریر - فورواردر)

شرکت حمل و نقل بین المللی
زمان تیر تبریز

International transport co.

Zaman Tir Tabriz

تبریز: خیابان رسالت، مجتمع

تجاری کوثر، طبقه اول، پلاک ۵۷۶

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۲۸۰۳

نمبر: ۰۴۱-۳۴۴۸۰۰۵۰

www.jahan-jadeh.com

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده
International transport and
Freight Forwarders

تهران: خیابان نجات اللهی، خیابان اراک،

ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲

نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com

● حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)

● حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله ● دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
 - حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن : ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس : ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
امیر ترابر آسیا

کریر و فورواردری

- ♦ حمل جاده ای و دریایی و ریلی به و از کلیه کشورها
 - ♦ سرویس منظم از بندر عباس به کشورهای CIS ، عراق و ترکیه
 - ♦ حمل کانتینری کالاهای وارداتی-صادراتی و ترانزیت
 - ♦ از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس
 - ♦ پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، سوخت و کالاهای یخچالی
 - ♦ حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی
- تهران: خیابان آپادانا (خرمشهر)، خیابان عربعلی (نوبخت)،
نیش کوچه هفتم، پلاک ۲۴، طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۵۰۰۱۶۱ / ۸۸۵۰۰۱۶۷ / ۸۸۵۰۱۶۵ / ۸۸۵۱۹۸۵۵-۰۲۱-۰۲۱-۸۸۵۱۹۴۲۱-۰۲۱
amirtarabarasi@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارسی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- ♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 - ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
 - ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
 - ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
- تهران ، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه ، مجتمع اداری ولیعصر ، طبقه چهارم ، واحد ۷۲
تلفن : ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس : ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
www.rgfc.net info@rgfc.net



شرکت خدمات بار هوایی **کالا تجارت اسکان**

Kala Tejarat Eskan Co.LTD
Air Cargo Services

- ♦ نمایندگی رسمی خطوط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
 - ♦ ماهان، ترکیش، امارات و ایرفلوت
 - ♦ حمل هوایی توسط کلیه ایرلاین ها به ایران و بالعکس
 - ♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
 - ♦ فریت بار، بسته بندی، امور گمرکی و ترخیص کالا
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان جمهوری اسلامی، بعد از چهارراه باستان،
ساختمان مروارید، شماره ۱۲۶۵، طبقه ۵، واحد ۲۴
تلفن: ۶۶۹۲۱۸۸۳-۶۶۹۲۱۷۹۷-۶۶۹۲۱۶۸۳-۶۶۹۲۱۲۲۲ فاکس:
دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرکی تجاری حوزه ۲،
ترمینال بار شماره ۱۴ تلفن: ۴۴۶۶۶۲۲-۵۵۶۷۸۱۸۰ فاکس: ۵۱۰۰۵۲۰۶
www.ktscargo.com/ import@ ktscargo.com/ export@ ktscargo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری ستارگان

STARS FORWARDING (Ltd)



- ♦ ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
 - ♦ حمل محمولات پروژهای (ترافیکی و سنگین)
 - ♦ حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
 - ♦ دارای شبکه گسترده نمایندگیها در اکثر کشورها
- تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ شماره: ۸۸۸۶۴۲۵۰/۸۸۸۶۵۹۳۰
info@starsforwarding.com
info@starsforwarding.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
ترانزیت ایران و ترکیه

- ♦ خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی ♦ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)،
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی ♦ ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور ♦ حمل کلیه محمولات ترافیکی
- ♦ سنگین و فوق سنگین ♦ دارای دفتر اختصاصی در ترکیه

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف
تلفن: ۸۸۸۰۸۰۹۰۰ شماره: ۸۸۸۰۷۷۳۱
همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیام عنقا



تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۳۳-۸۸۷۰۱۹۲۸ فاکس: ۸۸۵۵۸۰۱۳
همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۸۳۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس: ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



MUSKAN CONTAINER LINE

ABC Best IN 'T

ALPIN FORWARDING

AUTO IMPEKS RUSSIAN



راتوک

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاوردور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹
تلفن: ۸۴-۳۵-۸۴۳۵۹۳۳-۸۸۹۳۵۸۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹

www.Ratooc.com

info@Ratooc.com



سبحان ترابر آسیا

Sobhan Tarabar Asia

حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر

- ترانزیت کالاهای خشک و مشتقات نفتی
- حمل انواع کالاهای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی
- حمل محمولات ترافیکی ، سنگین و فوق سنگین
- تهران: فلکه دوم صادقیه، خیابان شهید اعتمادیان، مجتمع اداری طلا، پلاک ۴، طبقه هفتم، واحد ۶

تلفن: ۶۷-۴۴-۰۳۵۹۴۳ / ۰۲۱-۴۴-۰۳۵۹۴۳ فاکس: ۰۲۱-۴۴-۰۳۵۹۴۳

info@sobhangroupco.com

www.sobhangroupco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی **شاهوترابر پارس** (با مسئولیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، باکو، افغانستان، آسیای میانه، اروپا و روسیه
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا
- ارائه خدمات چارتر بنگ کشتی و واگن و نمایندگی خطوط کشتیرانی • حمل محمولات ترافیکی و تخصص در تناژهای فوق سنگین و حساس
- دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا • حمل محمولات گروپاژ و حساس از سراسر دنیا به ایران بالعکس
- عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط • عضو انجمن صنفی سراسری ایران • عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط
- دفتر اختصاصی در کردستان عراق یا مدیریت فرزند افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)
- دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک /تلفن-تلگرام: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱+

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ / ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com



Safa Rah Aria

International transportation Co. Ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

صفا راه آریا

کریر-فورواردر

مدیر عامل: مالک اسماعیلی

- صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ
- حمل محمولات زمینی - دریایی و گروپاژ، پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه، آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و کامیون های ایرانی و خارجی
- دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: خیابان طالقانی ما بین استاد نجات الهی و سپهبد قرنی، پلاک ۳۰۴، طبقه اول، واحد ۳
تلفن (خط ویژه): ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۰ / ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲ / ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲ / ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲ / ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲ / ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲

www.safaraharia.ir safarah.co@gmail.com

- دودهده سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فورواردری)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تأمین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیائی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فورواردری در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- تأمین و توزیع گازهای صنعتی (اکسیژن، نیتروژن و ...)



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰
۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴
۰۲۱-۸۸۷۶۲۲۴۸

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



شرکت حمل و نقل بین المللی ناوگان پارس جم

کریبر - فورواردر - ترانزیت

- ♦ حمل محمولات نفتی از عراق و بالعکس
- ♦ حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک
- ♦ مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- ♦ دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- تهران، خیابان ترکمنستان، کوی نارون، پلاک ۳، طبقه همکف
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۴۷-۸۸۴۶۱۹۵۸ فکس: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۱۴۱

E-mail: crm.npj.int@gmail.com
E-mail: navgan.pars.jaam@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تیرداد سپهر

شماره ثبت: ۱۸۱۱۹۶

TIRDADSEPHR

International Forwarding & transport Co.LTD.

فورواردر - ترانزیت

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، ساختمان تجاری طوس،
طبقه ۵، واحد ۹۹

تلفن: ۰۲۱ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۰۲۱ ۶۹ ۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir
tstco1381@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

کریبر - فورواردر - ترانزیت

- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
- حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
- مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- تهران: خیابان مطهری، خیابان ترکمنستان، خیابان نارون، پلاک ۳، طبقه اول
- تلفن: ۰۲۱ ۸۸۴۱۱۱۳۵ / ۰۲۱ ۸۸۴۱۱۱۲۸ نمابر: ۰۲۱ ۸۸۴۰۲۹۳۶

dalahoo tarabar@gmail.com



نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نماینده خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان
دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲
تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸ نمابر: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷

info@amadrah.com www.amadrah.com



نرم افزار حسابداری جامع تخصصی حمل و نقل

دریایی - زمینی - هوایی - ترکیبی
به ۲ زبان فارسی و انگلیسی

- ♦ تهیه سود و زیان هر پرونده به طور مجزا
- ♦ گزارش گیریهای مختلف از قسمتهای مختلف حمل
- ♦ میزان سود و زیان ماهیانه
- ♦ ثبت دریافت و پرداخت نقدی - چکی
- ♦ ثبت خودکار فاکتورهای خرید، فروش، دریافت و پرداخت پروژه ها
- ♦ ثبت خودکار اسناد حسابداری مرتبط با پروژه ها، خرید و فروش، دریافت و پرداخت نقد و چک
- ♦ استفاده چند شرکتی
- ♦ محاسبه پورسانت کارمندان قسمتهای فروش با متدهای جدید
- ♦ ارسال صورتحساب نمایندگان به زبان انگلیسی

و صدها امکانات دیگر

تهران: پل گیشا، به طرف امیرآباد، روبروی دانشکده مدیریت، کوچه پروانه، پلاک ۴، ط ۳، واحد ۲۱ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۳۶۱۸۶

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد BONYAD SHIPPING AGENCIES CO.

ارائه دهنده خدمات جامع کشتیرانی و نمایندگی در کلبه بنادر تجاری و نفتی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی، کوچه ششم، پلاک ۳۸

تلفن: (۵ خط) ۸۸۷۹۵۲۱۱ فاکس: ۸۸۷۷۶۹۵۱

مدیر عامل: مجید لواسانی

شعب: بندر امام خمینی، بندرعباس، بندر بوشهر، بندر عسلویه، بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد

Website: www.bosaco.ir

E-mail: bosaco@bosacoir.com & bosaco@bosaco.ir



ماروس ترابر کشتیرانی و ترابری بین المللی

♦ مالکیت و مدیریت کشتی

♦ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی

♦ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل

♦ خدمات لجستیک و ترابری بین المللی

تهران: بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، طبقه اول

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



Zima Sepehr Darya

شرکت کشتیرانی زیما سپهر دریا

Zima Sepehr Darya Shipping Agency Co.

(امور کشتیرانی، کریر - فورواردر، خدمات گمرکی و ترخیص کالا)

- دارای سرویس های منظم فله و کانتینری از / به بنادر حوزه خلیج فارس و هند و چین و اروپا
- زمینی، دریایی، هوایی
- ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه
- حمل محمولات، ترافیکی و یخچالی
- حمل محمولات پروژه های
- دارای دفاتر نمایندگی در بندرعباس، خرمشهر و بوشهر
- دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و کشتیرانی

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه نگار، برج نگار، طبقه ۱۳، واحد ۱۰

تلفن: (داخلی ۱۰۵) ۸۸۶۶۴۴۷۵ - ۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia



Iranland Services Shipping Agency

شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی SIMATECH در ایران

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم کد پستی: ۱۵۱۶۴۴۷۱۱

تلفن: ۸۸۶۲۳۴۰۰ (خط ۱۵) فاکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶۱-۵۵۵۸۰۶۵ (خط ۵) فاکس: ۰۷۶۱-۵۵۵۸۰۶۱

بندر امام خمینی: تلفن: ۰۶۵۱-۲۲۲۵۰۰۶ فاکس: ۰۶۵۱-۲۲۴۴۱۳۶

خرمشهر: تلفن: ۰۶۲۲-۴۲۲۷۷۰۲ فاکس: ۰۶۲۲-۴۲۲۷۷۰۲

Email: ils-teh@iranlandservice.com
www.iranlandservice.com



M.S.B

مرعی ساحل بندر

شرکت خدمات بندری و دریایی

- عضویت در انجمن پایانه داران بنادر ایران
- عضویت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- عضویت در انجمن بوزی داران
- عضویت در اتحادیه مالکان شناور

حمل و نقل نگله های سنگین و فوق سنگین در اقصی نقاط کشور با داشتن ۱۱۸ محور بوزی گلدفر



- ❖ تخلیه و بارگیری کالاهای متفرقه
- ❖ حمل کالا توسط شناورهای ملکی
- ❖ جابجایی بندری برای کالاهای متفرقه، فله خشک و کانتینر
- ❖ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کالای فله و مواد معدنی

دفتر مرکزی: ۰۷۶)۳۳۵۱۴۱۵۴ / ۳۳۵۱۴۲۵۵ / ۳۳۵۱۴۲۵۳

دفتر دبئی: ۰۲-۹۷۱۴۲۳۸۹۳۴۱

دفتر تهران و کشتیرانی یونس سکان دریا: ۲۲۶۵۱۴۱۷ / ۲۲۶۵۴۱۰۶-۰۲۱



یکتا مارین

نمایندگی کشتیرانی

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات کانتینری از بنادر چین و خاور دور به بندر ایران و بالعکس
- ♦ حمل بارهای گروپاژ و هوایی به ایران با کوتاهترین زمان
- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات صادراتی یخچالی با کانتینر از بنادر ایران

تهران: خیابان ملاصدرا، خیابان شیرازشمالی، کوچه نرگس، برج پاپی، طبقه سوم، واحد سوم

تلفن: ۸۸۰۶۸۱۲۸ - ۸۸۰۶۸۲۰۴ - ۸۸۰۶۸۱۷۴

opr@yektamarine.com

www.yektamarine.com



Seawaves Shipping Agency

کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

• خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی

• سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل

مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا

• حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر

حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر

• خدمات فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) نمابر: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱-۹۸۲۱ (+)

operations@seawaves-shipping.net

www.seawaves-shipping.net



شرکت خدمات بندری، فنی و مهندسی آریا دیزل اروند

نمایندگی فروش و پس از فروش:

۱. شرکت **NEUERO** آلمان (سازنده انواع **Ship Loader & Ship Unloader** های پنوماتیک و مکانیکی)
 ۲. شرکت **(SIBRE)SIGERLAND** آلمان (تولید کننده انواع ترمزها و وایبرهای صنعتی)
 ۳. شرکت **JCHI** چین (تولید کننده انواع جرثقیل های بوم خشک و بوم تلسکوپی سنگین و نیمه سنگین)
 ۴. شرکت **JEIL** کره جنوبی (تولید کننده انواع **Cyclo Drive, Gear Reducer, Geared Motor**)
- دارای شعب در: بندر شهید رجایی (بندر عباس)، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر انزلی

دفتر مرکزی، تهران: بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ | تلفن: ۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱ - ۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸ - ۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸
 دفتر بندر عباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا | تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۶-۹۷ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵
www.aryadiesel-co.com | info@aryadiesel.com



شرکت کشتیرانی

خدمات بندر جنوب

South Port Services

Shipping & Project Forwarding Co. Ltd.

طراح و مجری حمل پروژه ها و نگلات سنگین
 تهران: خیابان ونک، ساختمان ۱۱۰، برج آئینه ونک، طبقه ششم، شماره ۶۰۲
 تلفن: ۸۸۷۸۵۱۵۲ | شماره: ۸۸۷۸۵۱۵۸

info@spsir.com | www.spsir.com



SIMA MARINE
Shipping Agency (P.J.S)

نمایندگی انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

♦ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی

♦ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول
 تلفن: ۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۴ | فکس: ۸۸۶۴۳۵۵۵
 شعبه بندر عباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ | تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۶
 سایر شعب: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر بوشهر و بندر چابهار
www.simamarine.ir | info@simamarine.ir



شرکت خدمات دریایی

نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لندبنگرافت:

- مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر
 - میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو
- محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند
 بندر عباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم
 تلفن: ۲۲۲۲۱۶۴۵ / ۲۲۲۲۳۳۹۵ - ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹ - ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹
jt.bandar@gmail.com



مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
 تلفن: ۸۴۳۰۹ / ۸۴۳۰۸ (خط ۳۰) | شماره: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳
 بندر عباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران
 تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴-۶ | شماره: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰
 منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی
 تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۶۶-۶۱ | شماره: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۳
 بندر بوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران
 بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر
 تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳ | شماره: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

info@spmco.co | www.spmco.co



کشتیرانی الماس دریایی شرق آسیا

نمایندگی انحصاری خط **Alpha Shipping** جهت ارائه سرویسهای منظم کانتینری **NVOCC** از برزیل

- ♦ دارای نماینده های انحصاری در کشورهای آلمان، فرانسه، تایلند، مالزی، امارات، چین، هند
- ♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین
- ♦ چارترینگ، فورواردینگ، حمل مرکب
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی کالا
- ♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۵ و ۶
 تلفن: (خط ۵) ۸۸۵۳۱۹۷۰ | شماره: ۸۸۵۰۷۰۸۲
 شعبه بندر عباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۱

Info@diamondmarine.org | www.diamondmarine.org



شرکت ستاره بندر سفید
WHITE STAR PORT CO. LTD

(با مسئولیت محدود)

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
نمایندگی کشتیرانی

- ♦ چارترینگ و فورواردرینگ
- ♦ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ ترخیص کالا و خدمات انبارداری و مشاوره امور گمرکی
- ♦ ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۲۰ سال سابقه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷

تلفکس بندر امام:

۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۵۲۲۲۶۲۱۷

همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱

rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

ندای ساحل جنوب

Nedaye Sahel Jonoub shipping co.

■ حمل کالای صادراتی و وارداتی
به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا

■ سرویس حمل ترانزیت به CIS و بالعکس

■ حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی

Novel • Allied • Searoute

در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،

طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۶۲۸

info@searoshak.com

گروه شرکت های حامل

خدمات بار هوایی، کشتیرانی، ترانزیت کالا، بسته بندی
برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

HAMEL International Transport Logistics services

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۵۵ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



RAH TARABAR
TRANSPORT CO.

راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تبریز: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۳۳۳۴۲۶۳۶ / نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفر بار شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

♦ نمایندگی هوایمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هوایمایی داخلی و خارجی

♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)

♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف

کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com

info@safarbar.com

WWW.Hameltransportco.com



(با مسئولیت محدود)

گیتی جاده و دریاترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات مربوطه

GITY JADEH
& **DARYA TARABAR**

تهران: سه رودی شمالی، خیابان خرمشهر،

پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۱

info@wrscor.ir



شرکت کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

نمایندگی خطوط کشتیرانی
Rashi & R.D.S

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله

◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و گروپاژ

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بندار

تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۲۱۹۰۹۰

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(با مسئولیت محدود)

♦ نمایندگی کشتیرانی داخلی و خارجی

♦ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای

حوزه خلیج فارس، مالک شناور

♦ دارای شعب در کلیه بندار و جزایر جنوب ایران

♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان پاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۱۳۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۳۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com


www.kayhanshpg.com



تیرکاران
شرکت حمل و نقل بین المللی
حمل بار گروپاژ به ارمنستان
تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ - ۶۶۷۲۵۹۹۲
فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری
تهران: میرداماد، میدان احمدی روشن، بن بست کاملیا، پلاک ۷
فاکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵
تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳ - ۱۵
دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۴۱۴-۵
نمابر: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۴۱۶
E-mail: info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی پارس دریا سریع
مدیریت آقای کریم خمیس
نماینده کلیه P&I
و خطوط کانتینری
بوکینگ کانتینر
و حمل کالای فله
هرمزگان: بندر عباس، خیابان امام خمینی، کوچه معرفت ۱۲، ساختمان علوی، طبقه ۱
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۸۹۲
تلفکس: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹
موبایل: ۰۹۱۲-۷۳۳۹۹۰۹
۰۹۱۷-۱۶۱۲۸۶۴
info:epss-ship.com
Web: www.pss-ship.com



گروه پیام
حمل و نقل، کشتیرانی، بازرگانی و توریزم
PAYAM GROUP
International Transport, Shipping, Trading & Tourism



مهیار ایران
حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)
MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



پیام مارین
نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
PAYAM MARINE Shipping & Intl Transport Co.



راهبران پیام
حمل و نقل بین المللی کالا
RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.




پیام ترابر ایرانیان
حمل و نقل داخلی
PAYAM TARABAR IRANIAN Domestic Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران
PAYAM TERMINAL



رمسیس
کشتیرانی و خدمات توریزم
YAMI GENERAL TRADING (L.L.C)



پیام اسکای
PAYAM SKY Intl.GENERAL TRADING (L.L.C)



YAMI TURKEY International Nak. San. Ve Tic .LTD .Sti.



YAMI CHINA YAMI IMPORT & EXPORT TRADING CO. LTD


◀ حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بنادر ایران و بالعکس
◀ ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، ترکیه، اروپا و بالعکس
◀ حمل و نقل داخلی از تهران و بندرعباس به کلیه نقاط کشور
◀ دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
◀ دارای نمایندگی های فعال در چین، دوی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس، تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
◀ اخذ ویزا، رزرو هتل، اجاره اتومبیل و خدمات توریستی در دوی
دفتر مرکزی: تهران، خیابان استاد مطهری، خیابان مفتاح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷ تلفن: ۸۸۳۲۹۰۰۱۹ - ۸۸۳۲۲۲۳۸ - ۴۰ فکس: ۸۸۳۲۲۲۳۸ - ۴۰
WWW.PAYAMGROUP.COM



Seas Ark S.A.
شرکت کشتیرانی سیزارک
(سهامی خاص)
تهران: خیابان سهزودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹
شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس، بندر بوشهر، بندر خارک، بندر چابهار، بندر عسلویه، بندر خرمشهر و انزلی
info@seasark.com
www.seasark.com



کژال ترابر
Kazhal Transport
حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی
• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی
• دریایی، زمینی، هوایی
• نمایندگی کلیه خطوط هوایی
تهران، بزرگراه جلال آل احمد، پلاک ۱۳۷ واحد ۳
تلفن: ۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۸۶۰۱۶۲۷۱
۸۸۲۸۱۷۳۳ - ۸۸۲۴۷۲۱۴
info@kazhaltransport.com
www.kazhaltransport.com



خدمات دریایی و بندری شرکت ساحل نمایان بندر
• تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر
• بار نویسی انبار داری، داستافینگ، انبارداری
• ترخیص کالا و استریپ کانتینر مواد معدنی در کیسه ۵۰ کیلویی
بندر عباس: بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴ واحد ۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵
مدیر عملیات: ۰۹۳۷۶۳۳۵۳۶۷



کوله بار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی شماره ثبت : ۵۷۵۸۸
صاحب امتیاز و مدیر عامل: خانم مهندس نیک پور

- ❖ حمل محموله از کلیه نقاط جهان با کامیون های ایرانی، ترک و عراقی
- ❖ توانایی اجرای عملیات حمل مواد سوختی، مواد غذایی، سنگ های معدنی و ...
- ❖ حمل دریایی با کانتینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی
- ❖ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص
- ❖ دارای نمایندگی های رسمی، کار آزموده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن : ۰۲۱ - ۸۸۵۷۸۲۹۸ info@koolehbar.com
فکس : ۰۲۱ - ۸۸۴۷۷۶۰۵ nicolenikpour@yahoo.co.uk
www.koolehbar.com
nikpour.infolondon@yahoo.com



کشتیرانی پرشیا اهرام Persia Ahram Shipping

فورواردر رسمی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی والفجر
واردات و صادرات کالا - فورواردرینگ
چارترینگ - حمل گروپاژ - ترانزیت داخلی و خارجی
حمل هوایی - ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور

مبادلات تجاری با کشور عراق

دارای نمایندگی در بنادر ایران
آدرس: تهران، خیابان قائم مقام، کوچه ماگنولیا، پلاک ۱۵، طبقه ۴، واحد ۱۹
تلفن: ۸۸۳۲۹۱۱۶ تلفکس: ۸۸۳۲۹۱۱۷
مدیریت: احمد قاسمی ۰۹۱۲۱۹۹۴۹۳۰
persiaahram_co@yahoo.com



شرکت سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات
مطلوب در زمینه های:
❖ کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی
❖ کریر-فورواردر
❖ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
❖ ترانزیت و حمل
کالاهای صادراتی، وارداتی
از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۲
sdshipping@gmail.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا

PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.



- ❖ سرویس های حمل خودرو (Ro / Ro)
- ❖ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ و اجنسی
- ❖ حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- ❖ حمل محمولات نفتی
- ❖ حمل محمولات پروژه های توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۰۲۱ - ۳۲۲۴۶۹۴۱ - ۲ بندر عباس
نمبر: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۳۰۵۴
تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۱۴
نمبر: ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶
chartering@petroasia.net info@petroasia.net



شرکت پیش بر کشتیرانی و ترابری بین المللی PISHBAR SHIPPING AND INT'L TRANSPORT CO.

آدرس: تهران: خیابان طالقانی،
شماره ۱۸۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)
فکس: ۸۸۳۰۹۱۳۳
2ND Flr. No. 180, Taleghani
St., Tehran- Iran
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)
Fax: +98-21- 88309133
E-mail: info@pishbar.com
Site: www.pishbar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

جم راه

کریر و فورواردر
❖ حمل کالای صادراتی، وارداتی به کشورهای اروپا، آسیای میانه و خاور دور و کشورهای حاشیه ای جنوب خلیج فارس و بالعکس
❖ تخصص در حمل محموله های ترافیکی و فله داخلی و آسیای میانه
❖ تخصص در حمل محمولات یخچالی به اقصی نقاط دنیا
تهران، یوسف آباد، خیابان بیستون، بین کوچه ۱۶ و ۱۸، پلاک ۴۷، طبقه ۳، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۴۸۰۸۶۷-۹ / ۸۸۱۰۵۴۲۱-۳
فکس: ۸۸۷۰۶۵۱۹
دفتر بندرعباس: خیابان شهید نظری (برق)، بعد از چهارراه مرادی، ساختمان وحدانی، طبقه اول، شماره ۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۹۹-۲۲۴۴۶۰۸
فکس: ۰۷۶-۲۲۴۳۴۵۷
info@jamrah.net

شرکت خدمات کشتیرانی

دریای نقره ای کاسپین

❖ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
❖ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
❖ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار
بندر انزلی: غازبان، خیابان رضائی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمبر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸
info@caspiansilversea.com www.caspiansilversea.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(عملیات تخلیه و بارگیری)

- ❖ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
- ❖ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
- ❖ رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- ❖ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- ❖ تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- ❖ (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
- ❖ مدیران کریم فر، شریفیات
- ❖ بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۲۳۷۲۲۴
- ❖ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
- ❖ website: www.bluedarya.com
- ❖ E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



شماره ثبت: ۸۸۲۰

شرکت کشتیرانی پریان دریای جنوب

❖ تامین نیرو و تجهیزات،
❖ بارگیری، اجاره شناور و
❖ ارائه خدمات به سکوها و
❖ بنادر نفتی
بوشهر: خیابان ولی عصر، ساختمان حاجیانی، طبقه ۳، واحد ۱۵
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۷۰
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۳۳
www.pdjco.ir

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا
نماینده گی خطوط کشتیرانی

- حمل انواع کالا توسط کانتینرهای معمولی، یخچالی، OPEN TOP، FLATRACK به کلیه نقاط دنیا
 - حمل محمولات مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از **ISO TANK & FLEXI**
 - حمل کالا به صورت EX WORK
 - نماینده خطوط کشتیرانی OEL - MLI - CST - RSL - UPSL
- تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰، شماره: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatraders.com



شرکت کشتیرانی امرقات راه دریا

Emertat Seaway Shipping Co. Ltd با مسئولیت محدود

- خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی (فله و کانتینری)
 - حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای آسیایی، اروپایی، آفریقایی، اقیانوسیه، آمریکای شمالی و جنوبی
 - حمل انواع کالاهای یخچالی
 - خدمات حمل بار فله و عملیات گمرکی و ترخیص کالا
 - در بندر عباس، بوشهر و خرمشهر
- تهران: خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان ملاصدرا، پلاک ۲۵۶، طبقه ۴، واحد ۱۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۵۸۹۸۴، شماره: ۰۲۱-۸۸۰۵۸۹۸۳
www.emertatshipping.com info@emertatshipping.com



شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه

- ♦ خدمات نمایندگی کشتیرانی
 - ♦ نمایندگی کشتیرانی SVO، بلژیک
 - ♦ همکاری با شرکت های بزرگ اروپایی
 - ♦ انجام عملیات تخلیه و بارگیری کشتی در بندر امام خمینی
 - ♦ انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
شعبه: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندر عباس
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۴۹، شماره: ۲۲۹۱۲۶۸۵
www.tirajehshipping.com info@tirajehshipping.com



شرکت

امیدان ساحل پارسیان

- خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
- خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوی نفتی و Firefighting standby)
- تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی
- چارترینگ

تهران: پاسداران شمالی، فرمانیه، پایین تر از سه راه اقدسیه، کوچه سیفان، پلاک ۹، واحد ۲
تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۱۲۹۲-۳، شماره: ۰۲۱-۲۶۱۱۱۳۴۱
www.ospico.com info@ospico.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
حمل دریایی ایران
(سهامی خاص)

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک، خ شیراز جنوبی، خ گرمسار شرقی، شماره ۹، طبقه اول
تلفن: ۸۸۰۳۲۴۰۸-۹، فاکس: ۸۸۰۳۲۴۰۶
info@istcsoa.net



- ↳ نمایندگی و خدمات کشتیرانی
- ↳ خدمات حمل کانتینری انواع کالا
- ↳ بارگیری و تحویل کالا در محل
- ↳ حمل انواع کالای فله، خشک و مایع
- ↳ حمل کالای پروژه، حجیم و سنگین
- ↳ خدمات ترانزیت و حمل مرکب
- ↳ خدمات چارترینگ و فورواردرینگ

دارای شعبه در بنادر تجاری کشور و فعال در مقاصد کثیر بین المللی
۹۳ - ۹۱ ۹۶ ۸۹ ۸۸ (۰۲۱)
sales@seaspeedgroup.com
فکس: ۸۸۸۹۲۸۲۵ - ۸۸۹۰۹۷۹۵
www.seaspeedgroup.com

نماینده گی خطوط کشتیرانی **EMKAY Line**

هماهنگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰
تلفن: ۲۶۷۰۵۷۹۱-۲۶۷۰۵۳۸۱-۲۶۷۰۵۴۶۶
ss@parseaharmony.com
info@parseaharmony.com



شرکت خدمات دریایی دریانژند

- ♦ ارائه خدمات به کشتی ها در بندر لنگه
- ♦ ارائه خدمات به صاحبان کالا در امور حمل محمولات خود از بنادر امارات به ایران، بندر لنگه
- ♦ مشاوره در امور چارترینگ شناورهای فلزی (بارج فلت ویدک کش، لندینگ کرافت، دوبه موتوردار)
- ♦ حمل خودرو توسط لندینگ کرافت از بنادر امارات به ایران (بندر لنگه بندر عباس)

دفتر مرکزی، بندر لنگه: خیابان امام، پشت اداره اوقاف، ساختمان صفا، طبقه دوم
تلفن: ۰۷۶-۴۴۲۴۲۶۳۸، شماره: ۰۷۶-۴۴۲۴۵۹۹۴، همراه: ۰۹۱۷۱۶۲۱۳۵۵
daryanajand.shipping@gmail.com



حمل واردات ایران

(سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

دارای شعبه در بندر عباس، بندر امام خمینی، جزیره خارک، بندر بوشهر، بندر انزلی، بازرگان و جلفا
دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک، خ ملاصدرا، خ شیراز جنوبی، خ گرمسار شرقی، پلاک ۹
تلفن: ۸۸۰۴۸۰۳۰، فاکس: ۸۸۰۴۸۸۰۱
تکس: ۲۲۲۶۷ HAVIIR
info@hamlvaredatiran.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی و خدمات دریایی



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سپنتا

دریایی، زمینی، هوایی

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۸۸۵۲۷۹۸۰ فکس: ۸۸۵۲۸۲۸۴

www.absshipping.com
info@absshipping.com



کشتیرانی **فانوس دریای نیلگون**
Blue Lighthouse Shipping Company Ltd

- سرویس کانتینری از بنادر آسیا، آمریکا، کانادا، استرالیا و اروپا به بنادر جنوبی ایران
- خدمات چارترینگ و مشاوره حمل کالای فله
- خدمات فورواردرینگ، حمل دریایی، جاده ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- نمایندگی Transcargo اروپا، آمریکا، استرالیا
- نمایندگی انحصاری چین UniTrans International Logistics co. Ltd
- نمایندگی World Best Logestices کره

تهران: میدان فاطمی، ساختمان فاطمی، پلاک ۱۳، طبقه ۸، واحد ۸۴
(خط ویژه) تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۴۰۷ نمایر: ۰۲۱-۸۸۹۶۵۱۵۵

info@bls-co.com www.bls-co.com



شرکت کشتیرانی
حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

فروغ ساحل جنوب
(با مسئولیت محدود)

South Coast glow Co.
Shipping and Intl. Transport Co.Ltd

مدیر عامل: عبدالحسین ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸

تلفن: ۰۲۱-۴۴۱۵۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴

نمایر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶

همراه: ۰۹۱۳۳۱۱۷۷۱۵



DOLPHIN
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجایی (بهروز)، بن بست اول، پلاک ۱۶، طبقه ۴

تلفن: ۸-۲۲۹۱۴۱۸۴

فاکس: ۲۲۲۶۵۵۲۳

دفاتر نمایندگی:

بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



Logistics
Admiral

ادمیرال لاجستیک

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه های و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴

فکس: ۰۲۱-۸۹۷۷۷۶۵۴



خدمات کشتیرانی موج مد
نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

تلفن: (۱۰ خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳

فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
خطوط گسترده جنوب
SouthWide Lines Shipping Services

- حمل کانتینری (Reefer, LCL, FCL)
- نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ترانزیت داخلی و خارجی
- خدمات دریایی

بوشهر: خیابان مطهری، مجتمع مسیله، طبقه سوم، واحد ۳۰۹

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۴۴۰۸۷ نمایر: ۰۷۷-۳۳۵۴۴۰۸۷ همراه: ۰۹۱۷۱۷۳۰۲۴۷

Info@southwidelines.com
www.southwidelines.com



شرکت کشتیرانی
خط آبی بی تا

- ◆ نمایندگی کشتیرانی
- ◆ چارترینگ کشتیهای نفتی و فله
- ◆ ترانزیت، اجاره مخازن ساحلی و تخلیه و بارگیری فرآورده های نفتی
- ◆ خدمات بندری، حمل، انبارداری و تخلیه و بارگیری کالاهای فله و خشک

تهران: سعادت آباد، خیابان ۳۸، پلاک ۵۵، طبقه اول

تلفن: ۸۸۵۸۳۴۲۳ / ۸۸۵۸۳۴۱۶ نمایر: ۸۸۵۸۳۷۸۸

www.bbl-marine.com ops@bbl-marine.com



خدمات دریا منظر مروارید
هوایی، دریایی، زمینی

- ◆ عضویت انجمن کشتیرانی
- ◆ حمل محمولات حجیم سنگین و فوق سنگین
- ◆ چارترینگ، فورواردرینگ، حمل مرکب
- ◆ دفاتر نمایندگی در کشورهای آلمان، ایتالیا، تایلند، مالزی، امارات، چین، هند، سنگاپور
- ◆ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۶

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمان ها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

تلفن: (۵ خط) ۸۸۵۳۳۵۵۰ نمایر: ۸۸۷۵۱۱۲۷

Info@psvservices.org www.psvservices.org



شرکت کشتی و کالا

(با مسئولیت محدود)
کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی کالا
تهران، خیابان استاد مطهری،
خیابان کوه نور، خیابان هفتم،
پلاک ۱، طبقه ششم، واحد ۶۳
تلفن: ۸۸۵۰۰۲۰۵ - ۸۸۷۳۷۲۶۹
فکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰
secretary@cargoshipco.com



شرکت خدمات دریایی بحرگان

ارائه کلیه خدمات نمایندگی
اجاره و تامین شناور شامل انواع کشتی، شناورهای تدارکاتی،
بدکش، بارج، کرن بارج و کربوت به پروژه های فرا ساحلی
حمل و نقل کالای پروژه ای و فله در محدوده خلیج فارس
آدرس: تهران، سعادت آباد، بلوار ۲۴ متری، بالاتر از میدان فرهنگ، نبش ۷ غربی، پلاک ۶
تلفن: ۲۲۰۷۶۸۹۱-۴
فکس: ۲۲۳۶۸۰۶۷
info@bahregan.com



سپهر دریا بندر

شرکت خدمات کشتیرانی و بار هوایی
حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی
حمل کالا به صورت کانتینری، فله، خرده بار و فول
ترانزیت کالا به گمرکات
داخلی و ترانزیت خارجی
حمل کالا به صورت Ex-Work
تهران: خیابان مطهری، خیابان فجر، نبش
خیابان غفاری، پلاک ۵۵، طبقه ۳، واحد ۸
تلفن: ۸۸۳۴۱۵۴۲-۳ / ۸۸۳۲۷۵۱۱-۲
نمبر: ۸۸۳۲۷۵۱۹
info@skyseaport.com



گذرگاه خلیج فارس آبی

شرکت کشتیرانی
نمایندگی کشتیرانی
(ثبت ۸۳۲۶ تاسیس ۱۳۸۵)
مدیر عامل: محمد مشیر سینیایی
ارائه کلیه خدمات مربوط به نمایندگی
نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ
(کشتی های تانکر و فله بر)
خدمات کانتینری، واردات، صادرات
و بارهای مشترک (LCL)
دارای نمایندگی در تمامی بنادر جنوبی کشور
تهران: میدان ونک، برج نگار،
طبقه ۲۱، واحد ۱۰
تلفن: ۸۸۸۷۰۵۶۹ - ۸۸۶۴۱۹۴۹
نمبر: ۸۸۶۴۱۹۴۹
www.bpgp.net
admin@bpgp.net



ادمیرال فیدرز

ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه
ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا
دارای ناوگان مدرن و به روز
حمل کانتینرهای معمولی و خاص
تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،
خیابان ۳۵، شماره ۷
تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴
۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱
فکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱
www.donyabar.com
info@donyabar.com



فنا دریا بندر

SEA PORT LINE CO.

(سهامی خاص)

تعداد ناوگان:
۲ فروند کربوت
۳ فروند پدک کش
۳ فروند بارج
۱ فروند بارج ۱۵۰۰۰ تنی سوخت رسان
نوع فعالیت:
خدمات کشتیرانی
خدمات دریایی
تجهیزات دریایی
کارشناسی و مشاوره دریایی
تهران: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)،
خیابان ۳۳، پلاک ۲۵، طبقه ۶
تلفن: ۸۸۸۷۱۸۴۲ / ۸۸۸۷۱۸۳۴
نمبر: ۸۸۸۷۱۵۵۸
E-mail: spl@spl.ir
www.spl.ir



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
دریایی - زمینی - هوایی
واردات - صادرات - ترانزیت
حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور
تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهدقربی، ساختمان ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴
تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۱-۴
فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



ستاره

(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:
محمد مهدی عسگری بهبهانی
زمینه فعالیت:
نمایندگی خطوط کشتیرانی
و چارترینگ
نماینده انحصاری خط
عربستان سعودی Bahri
Mitsui O.S.K.Line (MOL).
شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس
بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،
خارک و کیش
تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و
میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه،
طبقه سوم، واحد ۱۲
کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۶۴۸
تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸
نمبر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
www.starmarine.net
info@starmarine.net



کشتیرانی و ترابری بین المللی آرا باختر

فورواردر، کریر و نماینده خطوط کشتیرانی
✓ حمل منظم کانتینری از کلیه بنادر چین، کره و تایوان
✓ نماینده انحصاری ASL، پاکستان و امارات
✓ نماینده انحصاری YHL چین
✓ نماینده انحصاری NTH چین
✓ حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای حوزه CIS و افغانستان
✓ حمل منظم کامیونی و دریایی از آلمان، ایتالیا، انگلیس و فرانسه
✓ حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۰-۷
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴
www.abcgroup.ir
www.ara-bakhtar.com
info@arabakhtar.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی

دکال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان بهشتی، روبه روی خیابان پاکستان، پلاک ۳۲۴، واحد ۶
تلفن: ۸۸۱۷۵۲۶۳ / ۸۸۵۰۳۹۱۰ / ۸۸۵۰۳۹۱۰
نمبر: ۸۸۵۰۳۹۱۰
dakalbar@dakalbar.ir



Sea Shell

Persian Gulf Shipping Co

شرکت کشتیرانی

صدف دریایی خلیج فارس

نماینده خطوط کانتینری SATLINE | CARAVEL
SEALINK | BHAVANI

کریور و فورواردر در حمل و وسایط نقلیه و کالاهای فله
دارای شعب در بندرعباس، بندر امام خمینی، خرمشهر و بوشهر
تهران، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان ملاصدرا، شماره ۲۵۶، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۰۴۲۱۵۷ (۶ خط ویژه) / فاکس: ۸۸۲۱۰۱۵۹
E-mail: info@pgsss.com



ایرانین غلات پارسه
کشتیرانی و بازرگانی بین المللی

- بازرگاری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷
نمبر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
سعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲
info@saeedjamshidian-co.com



آداک مارین

- دارای دیپو اختصاصی در تهران با تجهیزات کامل و تیم مجرب در بهترین موقعیت (بین گمرک شهریار و غرب)
 - آماده ارائه سرویس به محمولات صادراتی شما از درب کارخانه به کلیه مقاصد شامل حوزه خلیج فارس، آفریقا، خاور دور و اروپا
 - ارائه کلیه سرویس های کانتینری جهت محمولات صادراتی و وارداتی
- تهران: خیابان مطهری، میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶
تلفن: ۸۸۹۴۹۸۶۰-۵
نمبر: ۸۸۸۰۵۹۱۵
info@adakmarine.ir



شرکت جاده طلایی
حمل و نقل بین المللی

کریور-فورواردر
حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا
دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دلم، آبادان، خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
دارای دفتر نمایندگی در حمربه دبی
سرویس منظم هفتگی کشتی به بندر ایران با همکاری شرکت خدمات

بازرگانی آوای نیک پارس

ترخیص کالا
انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و حواله ارزی اولویت های مجاز
دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا
ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل کشور و به کشورهای همسایه
ارایه خدمات و تحویل کالا به صورت Door to Door به تجار محترم تهران: میدان شوش، خیابان صابونیان، تقاطع خیابان عابدینی، مجتمع اداری نگین، طبقه دوم، واحد ۵
تلفن: ۵۵۰۸۹۸۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۵۰-۵۷ / ۵۵۰۸۹۸۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalae.com
info@jadehtalae.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نماینده انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۰۳ (۱۲ خط)

فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران
general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com



شبگیر بار توس

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی
ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نمبر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbar.com
E-mail: shabgirbar.com@gmail.com

شرکت

مدیریت بار و دریا

نماینده: Sun Logistics
SP Container Line
St. John Lines

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد

شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی

تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک

ملت، خیابان ارمغان غربی،

پ ۶۶، ط ۳ و ۲

تلفن: ۲۲۰۲۸۷۷۷-۸

نمبر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



DONYA GARD
International Transport & Shipping Agency co.Ltd

با سابقه ۲۷ ساله
در امر فورواردری-کریور و ترانزیت کالا به کشورهای اروپایی، CIS، عراق، افغانستان
حمل تخصصی محموله های سوختی و یخچالی
خدمات گمرکی و ترخیص کالا
در کلیه گمرکات کشور
دارای نمایندگی فعال داخلی و خارجی

تلفکس: ۴۴۴۶۵۳۰۰

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

www.Donyagard.ir
Azad@Donyagard.ir



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd

- ◆ نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران
- ◆ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به اقصی نقاط جهان بصورت حمل بندر به بندر و EX work
- ◆ حمل محمولات فله ای و پروژه ای از کلیه بنادر جهان
- ◆ حمل انواع محمولات فله خشک و مایع و کانتینری در کلیه بنادر شمال کشور و کشورهای همسایه دریای خزر
- ◆ اجاره کشتی های فله بر و تانکر در سایزهای مختلف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۶۵۸۷

نمبر: ۰۲۱-۸۸۹۵۷۹۴۷

URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

تهران، شمال میدان هفت تیر،

خیابان غفاری، شماره ۲۰

کدپستی: ۱۵۸۹۸۷۴۵۹۳

صندوق پستی: ۱۴۱۵۵/۳۸۳۹

تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۸۸۳۰۲۰۶۶-۸ ، ۸۸۳۰۷۴۸۷

فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳- ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،

تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،

بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار

و مراکز شهرستان ها

E-mail: douraghi_g@dpimail.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایران دهر

کریر- فورواردر با نیم قرن تجربه

ارائه گر بهترین خدمات در حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کالا

نمایندگان معتبر ما در سراسر جهان این امکان را به ما می دهند تا کالای شما را در هر نقطه تحویل گرفته و در هر مکانی که بخواهید تحویل نماییم.

تهران: خیابان استاد نجات الهی، خیابان برادران شاداب، شماره ۵۸، طبقه ۳ و ۲

تلفن: ۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط) / ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴

Info @ irandahr.com



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی

و پروژه ای از اقصی نقاط جهان

به بندر ایران و بالعکس

• دارای نمایندگی مشهورترین

خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای

بین المللی

• حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا

• ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید

احمد قنبر، کوچه چهارده غربی

پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ / ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com



YARAN ZAMIN STAR
International Transportation Co.

ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

مدیرعامل: حسن خداپرست

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵

تلفن: ۰۵۱۱-۸۷۶۵۳۲۸ / ۸۷۶۵۳۳۱

نمابر: ۰۵۱۱-۸۷۶۱۷۸۱

yaranzamin_star@yahoo.com



IRANTIR NETWORK

شبکه ایران تیر

• ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای آسیای میانه

• پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد به صورت Online

• انجام کلیه امور ترانزیت داخلی و خارجی

• حمل ترکیبی محمولات، تهیه واگن خالی

• خدمات گمرکی و ترخیص کالا

• ردیابی و تسریع در سیر کلیه واگن ها در آسیای میانه

• تهیه قرنطینه و مجوزهای لازم حمل از کشورهای آسیای میانه،

• ارائه مجوز محمولات ترافیکی

دفتر مرکزی: مشهد: بلوار ارشاد، خیابان وحدت، وحدت ۲، پلاک ۴۳

تلفن: ۰۹۱۵۵۱۵۰۶۸۰، ۰۱۷، ۰۱۶، ۰۱۴، ۰۳۷۶۵۷۱۱۳، ۰۵۱-۳۷۶۵۷۱۱۸ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۱۱۸ / همراه: ۰۹۱۵۵۱۵۰۶۸۰

www.w.sco.ir



عضو کانون وکلای مرکز
شماره پروانه ۳۷۹۴
سال اخذ مجوز ۱۳۵۴/۳/۵

دفتر وکالت سید مهدی نعیمی با ۴۰ سال سابقه وکالت پایه یک

ارائه بهترین و تخصصی ترین خدمات حقوقی در حمل نقل بین المللی و ترانزیت کالا از طریق جاده

• قبول وکالت دعاوی، و پیگیری دعاوی شما در دادگستری

• با همکاری وکلای پایه یک دادگستری، و متخصصان حمل و نقل بین المللی

• مشاوره، قبول داوری، رسیدگی و صدور رای در حمل و نقل و بازرگانی بین المللی

• با توجه به قوانین حاکم و کنوانسیون های بین المللی:

• مقررات کنوانسیون CMR، تعارض بین قانون تجارت و CMR، سقف مسئولیت،

• مسئولیت مطلق، وجه التزام، استثنائات متصدی حمل، اینکوترمز ۲۰۱۰، ترانس شیپمنت، مولتی مودال ترانسپورت،

• حق شرط در راه نامه، حق در اختیار گرفتن کالا، و

دفتر: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ولیعصر، جنب سینما استقلال، کوی فرشید، پلاک ۲۹، واحد ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۵۲۲۲

همراه: ۰۹۱۴۱۷۷۲۳۳۹

اینستاگرام: vakil2015

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان و زاهدان



BANY RAH TOOS
INTERNATIONAL TRANSPORT CO
InFo @ Brt.Co.Ir

شماره ثبت ۱۱۲۵۳ شناسه ملی ۱۰۳۸۰۲۶۹۰۸
شرکت حمل و نقل بین المللی بان راه توس

- حمل فرآورده های نفتی (صادرات، واردات، ترانزیت)
- با ۳۰۰ دستگاه تانکر واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل و نقل محموله های جامد و مایع به ویژه حمل سریع و ایمن مواد پتروشیمی
- حمل محموله های ترافیکی (سنگین و فوق سنگین)
- حمل محموله های کانتینری (صادرات، واردات، ترانزیت) با انواع تریلرهای کفی و چادری ایمن

آدرس دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع مسکونی زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ / ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۳
Email: Brtco_11253@yahoo.com Gmail: Brtco.11253@gmail.com



بهمن ترابرتوس

شرکت حمل و نقل بین المللی

Bahman Tarabar Toos
International Transport Co.

حمل کلیه کالاهای صادراتی و ترانزیت به افغانستان و عراق و CIC

نشانی: مشهد، خیابان پاسداران، خیابان سالاری، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد ۱۰۶

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۱ / ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

فکس: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

E-mail: bahmantarabartoos@yahoo.com



شرکت مسافری
همسفر شمس
زاهدان

مدیر عامل: سید شمس موسوی

سرویس دهی به کلیه

نقاط ایران

نشانی: زاهدان، پایانه مسافری

انقلاب، غرفه ۱۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
توکا ترابار
کریر - فورواردر
(جاده ای - دریایی - ریلی)

- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
- ارائه خدمات کانتینری منظم از بندر اروپا
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات، عضو فیاتا

مشهد، خیابان آبکوه، پلاک ۳۳۱، طبقه سوم
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۵۸۰ (خط ۵)
فاکس: ۰۵۱-۲۹۷۵۵۵
info@tookatarabar.com

شرکت حمل و نقل
بزرگ خراسان
سال تاسیس: ۱۳۶۷
شماره ثبت: ۶۰۶۱

صنایع خورده بار و دربستی

ارتباط با ما:
۰۵۱-۳۲۹۲۴۹۰۰-۴ / ۰۳۲۴۲۵۱۱۲-۲
۰۹۱۵۱۱۵۶۴۴۲ (یحیی پور (مدیریت))
دفتر مرکزی: پایانه حمل و نقل، طبقه همکف، اتاق ۱۱۴
نشانی انبار: خیابان فدائیان اسلام، مقابل فدائیان ۱۹



حمل و نقل داخلی و بین المللی
ارم ترابار
(زمینی - دریایی)
ارائه کلیه امور حمل و نقل (داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهنمایی
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۳۲۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۵۸۲
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۴۳۰۱۰-۳۲۴۴۳۰۱۱
info@eram-t.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
اتراک بار خراسان
کریر - فورواردر

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
- حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار

دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۵۱-۲۷۶۶۰۱۸۲-۲ / ۰۵۱-۲۷۶۶۴۴۵۲
www.atrakkbarkhorasan.com
msh-office@atrakkbarkhorasan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
چابک ران توس
کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای میانه و بالعکس
- نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان خرمشهر، بین خرمشهر ۶ و ۸، ساختمان ۹۸، طبقه اول
تلفکس: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶
همراه: ۰۹۱۵۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۸۳۲
بندر عباس: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷

آروان ترده
حمل و نقل بین المللی

مشهد: بلوار جانباز، جنب مجتمع تجاری پروما، مجتمع اداری نیکا، طبقه ۴، واحد ۴۰۶
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۵-۷ / ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۶
www.atlogistical.com info@atlogistical.com
ataraddod@yahoo.com arvan_bordbar@yahoo.com



مشاوره امور حمل و نقلی
حمل جاده ای - ریلی
ترانزیت (داخلی - خارجی)
کارشناس رسمی دادگستری در امور حمل و نقل و ترابری
نمایندگی های خارجی: چین، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و هندوستان، دیی
نمایندگی های داخلی: تهران، بندرعباس، و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور



حمل و نقل بین المللی کارا ترابار آسیا
KARA TARABAR ASIA Int'l Transport Co.

(کریر - فورواردر - ترخیص کالا)

- حمل کالای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی به صورت زمینی (جاده ای) و ریلی
- تخصص در حمل کالا بصورت ریلی به کشورهای آسیای میانه CIS و بالعکس
- حمل کالا بصورت (Door to Door)
- حق عملکردی گمرکی - مشاوره در امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: بلوار راه آهن، نبش کامیاب ۳۸، پلاک ۴۸۲
تلفکس: ۰۵۱۳-۲۲۱۸۲۵۷ / ۰۵۱۳-۲۲۸۸۶۷۷
موبایل: ۰۹۱۵۵۲۲۰۷۱۲ / ۰۹۱۵۳۲۰۳۲۰۹ / ۰۹۱۰۵۱۳۴۴۸۶ / ۰۹۱۵۵۱۳۴۴۸۶

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان




پارت ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی
و یا ترانزیتی به کشورهای
آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین سنا باد ۴۲
و ۴۴، ساختمان ۴۴۰، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



امین تارا

شرکت حمل و نقل بین المللی
(TIR) کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان،
اروپا و بالعکس

نشانی: مشهد، انتهای خیابان سنا باد غربی
بین سنا باد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶،
ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷
فاکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰
amintara50@yahoo.com
www.amintara.ir
www.amintara.com



ایران ویچ

حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

دفتر مرکزی: سنندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نمبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
iranvichco@yahoo.com



سورتمه ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به
کشورهای آسیای میانه
افغانستان، عراق، پاکستان
مشهد: خیابان ملک الشعراى بهار، بهار ۱۷،
پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۰۹۱۹
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۳۷۷۰۱
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



آموت بار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،
هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

مشهد، بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۲۲، طبقه ۲
تلفکس: (۱۰ خط) +۹۸۵۱-۳۷۶۵۷۹۲۰ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۴۸۴۱
موبایل: +۹۸ ۹۱۵ ۱۱۵ ۴۶۷۶
www.amutbartarabar.com carrier.amutbar@gmail.com



زهره شب

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به کشورهای آسیای میانه
علی الخصوص افغانستان و بالعکس
♦ ارائه خدمات کانتینری
♦ حمل محمولات کانتینری و چادری

مشهد: میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵ / ۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۳۸۵۴۶۲۱۶
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ همراه: ۰۹۱۵۱۱۰۷۰۹۶
www.zohreshab.com r.ahmadyar7096@gmail.com



شایان کار خراسان

TRANSPORTATION FORWARDING LOGISTICS
ترابری بین المللی (سهامی خاص)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی: مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱
E-mail: info@shayankar.com
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸۶۰۳ Zip Code: 91458-65553
www.shayankar.com



آبانراه طوس

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد، انتهای بلوار مصلی، بازار بزرگ حافظ، شماره ۳۸۸
تلفن: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ موبایل: (۰۵۱)۳۳۷۵۹۶۰۸ فکس: (۰۵۱)۳۳۷۵۹۶۰۳-۷
Email: info@abanrahtos.com www.abanrahtos.com




رهنان

شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport Co.
(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۴۲۰۸

- کریر - فورواردر - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل جاده ای کالا به مقاصد کشورهای آسیای میانه - آذربایجان - عراق بویژه
- پاکستان و افغانستان در قالب محموله های صادراتی و ترانزیتی
- صادرات، واردات و ترانزیت محمولات میوه و تره بار با کامیونهای یخچالدار زاهدان، خیابان مدرس ۳، نبش غدیر

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۱-۲ شماره: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



اتیران

حمل و نقل بین المللی
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
ایمپورت محدود
شماره ثبت ۱۹۰۴۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۲۸۴ ۵۴ ۷۷۸-۹
بخش کریر ترکمنستان (عقلم): ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰-۰۵۱۵۰۲۱۱۲۴
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰-۰۵۱۵۰۲۱۱۲۴
۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۳۰۰۸۹۰۰
حمل و نقل داخلی کاب
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گازمایع بنزین ، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گازمایع تحت نظارت گمرک ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی

گودرز گرگان

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری ساختمان سینا خط ویژه، ۹۵۹۰ ۳۴۵۲ ۰۱۷ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران : خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۶ واحد ۷
تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ فاکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱



شرکت حمل و نقل بین المللی
میچکا ترابر شرق

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه به خصوص **تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان**
 - حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی
 - نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور
- مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
تلفن: ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۳۹۰۹۷ - ۰۵۱
نمابر: ۳۷۲۹۷۹۶۶ - ۰۵۱ علیرضا فرتاج : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴
info@michka-mts.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
بارمان ترابر



- **جاده ای:** حمل جاده ای از نقاط مختلف ایران و ترکیه به افغانستان و آسیای میانه
 - **ریلی:** پرداخت کرایه مسیرهای ریلی، اخذ کد، تامین کننده انواع واگن MPS و باری
 - **دریایی:** حمل کانتینری از بنادر مختلف جهان به افغانستان و CIS
- تلفن: ۳۷۶۱۴۰۵۲ / ۳۷۶۶۶۹۱۶ (+۹۸۵۱) **نمابر:** ۳۷۶۶۶۹۱۶ (+۹۸۵۱)
Website: www.barmantarabar.com Email: info@barmantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش تاز ترابر عصر خاوران

فورواردر - کریر

- حمل فرآورده های نفتی (صادرات - واردات - ترانزیت)
 - حمل و نقل فرآورده های نفتی به صورت تخصصی با ۵۰ دستگاه کامیون ملکی واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک و ۳۰۰ دستگاه کامیون تحت پوشش کارگزاری و خدمات لجستیک
 - حمل کالا به کشورهای امارات متحده عربی (دبی)، ترکیه، آذربایجان، عراق، پاکستان، افغانستان و کشورهای CIS
- مشهد: جنب انبار نفت شماره ۲، شهرک عسکریه، حاشیه میدان عسکریه، پلاک ۳، طبقه دوم (عدالتیان)
تلفن: ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۳۳۸۲۴۴۵۳ - ۰۵۱ - ۳۳۸۲۲۲۷۰ - ۰۵۱ نمابر: ۳۳۸۲۲۲۷۰ - ۰۵۱
pish taz tarabar@gmail.com / pish taz tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پرستو ترابر

- مجری خدمات حمل و نقل بین المللی کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
 - با داشتن نمایندگی های رسمی در کشورهای اروپا و آسیای میانه
 - دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
 - اخذ مجوز ثبت سفارش کالا
 - ترانزیت و پاساژ کالاهای وارداتی
 - کنترل و نظارت بر بازرسی های کالاهای صادراتی و وارداتی
 - شرکت در کمیسیون حل اختلاف
 - ترخیص کلیه کالاهای وارداتی از گمرکات کشور در حداقل زمان ممکن
 - اخذ قبض انبار و ترخیص از شرکت های حمل و نقل دریایی
- مختص امور روسیه: فرشاد دشمیر ۰۹۱۲۴۳۴۶۲۴
تهران: بزرگراه نواب صفوی، نبش آذربایجان شرقی، برج گردون، ورودی جنوبی، طبقه ۴، واحد ۴۰۳
تلفن: ۶۶۳۸۲۲۲۶ - ۰۲۱ - ۶۶۳۸۴۰۰۰ نمابر: ۶۶۳۸۴۰۰۰ - ۰۲۱ همراهِ: ۰۹۱۲۳۰۶۳۵۲۸
ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷
تلفن: ۳۲۲۵۴۲۹۱ / ۳۲۲۵۴۶۰۱ - ۰۴۴ - ۳۲۲۵۴۲۹۹ نمابر: ۳۲۲۵۴۲۹۹ - ۰۴۴ همراهِ: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۱۴۵۷۰
parastotarabar@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی **آساترابر شرق** کریر - فورواردر

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، افغانستان و عراق.
- حمل کانتینری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس.
- ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی (MULTIMODAL).
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.



دارای دفتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

ADD: Apt. No1, 5th floor, Qatar Air ways Bldg, between 2nd & 4th St., North janbaz Blvd, MASHHAD, IRAN
TEL: +98 51 3766 4131-4 FAX: +98 51 3766 4130

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱
تلفن: ۳۷۶۶۴۱۳۱ - ۴ - ۰۵۱ - ۳۷۶۶۴۱۳۰ فاکس: ۳۷۶۶۴۱۳۰ - ۰۵۱
www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



شرکت حمل و نقل جاده ای
توحید هرمزگان

(سهامی خاص)

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت
ISO 9001-2008

♦ حمل کالا از بندرعباس

به تمام نقاط کشور

بندرعباس، بلوار پاسداران،

سه راه هتل هما، ساختمان میثم

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۷۷۴/۳۳۵۵۵۷۴۹

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۷۹۶



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار توس

کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

♦ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۷۸

info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ره تاش توس

کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

♦ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۲

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۷۸

rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس

به کلیه نقاط کشور و خدمات

استریپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:

آقای شیرزاد غمگین

بندرعباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،

طبقه ۶، واحد ۶۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰

تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰

۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶

همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت حمل و نقل جاده ای
احسان هرمزگان

دارای کمرشکن ۱۱.۷.۴ محور جهت حمل محمولات سبک و سنگین

به تمام نقاط ایران و قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور

مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات، دارای محوطه جهت

حمل شهری و انبار داری

دفتر مرکزی بندرعباس: بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه جهانپار، جنب ساختمان

ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو

مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۴۴۲

تلفکس: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۰۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۴۴۲

ehsan.hormozgan@yahoo.com

شرکت حمل و نقل جاده ای

احسان هرمزگان

دارای کمرشکن ۱۱.۷.۴ محور جهت حمل محمولات سبک و سنگین

به تمام نقاط ایران و قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور

مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات، دارای محوطه جهت

حمل شهری و انبار داری

دفتر مرکزی بندرعباس: بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه جهانپار، جنب ساختمان

ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو

مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۴۴۲

تلفکس: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۰۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۴۴۲

ehsan.hormozgan@yahoo.com

شرکت حمل و نقل **آرمین بازرگان**

Armin Bazargan Transportation co شماره ثبت: ۲۸۲

■ ارائه کامیون و حمل کالاهای وارداتی از مبدا بازرگان به تمام نقاط ایران

■ ارائه کامیون و حمل بار از کلیه کشورهای اروپایی و ترکیه به ایران، عراق

و سایر کشورهای همسایه شمالی و شرقی و بالعکس

(صادرات و واردات)

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام، روبروی بانک ملی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴ تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com info@arminbazargan.com



شرکت حمل و نقل
مصور بار بندر

مدیر عامل: علیرضا مصور

دارای ۲۲۰۰۰ متر مربع سوله و

محوطه روباز جهت

حمل شهری و استریپ

حمل محمولات سبک و سنگین

به تمام نقاط ایران

بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه ۲۲ بهمن،

ساختمان آریا، طبقه ۴

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۹۲

۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۹۸-۹

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۵۰۱۰

comosavar-2000@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
رشید بار بندر

هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام

خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها،

طبقه هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

www.rashidbar.ir

rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس

به کلیه نقاط کشور و قبول

ترانزیت کالا به خارج از کشور

بندرعباس، خیابان امام، نرسیده به

میدان یادبود، روبروی خیابان دانش،

ساختمان پاس، طبقه اول

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵

همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲

۰۹۱۷۱۶۳۵۷۶۵ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

www.doostanhormozgan.ir

info@doostanhormozgan.ir



شرکت حمل و نقل

کوثر هرمزگان

مدیر عامل:

سید محمد جواد بصام تبار

بندرعباس: بلوار پاسداران، روبروی

اداره ارشاد اسلامی، طبقه فوقانی،

املاک مهاجر

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۲۶۵

۰۷۶-۳۳۵۵۰۲۶۱

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۷۲

همراه: ۰۹۱۲۱۳۹۹۸۶۱

پایانه: ۰۷۶۱-۲۵۲۳۲۳۸

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان تهران



شرکت کشتیرانی
کاهشان کالا و دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ایران زمین



- حمل زمینی کالاهای معمولی، یخچالی و کانتینری به اروپا و کشورهای CIS، عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و بالعکس
 - حمل دریائی توسط انواع کانتینر معمولی و یخچالی از کشورهای خاور دور، حوزه خلیج فارس، اروپا و امریکا به بنادر جنوبی کشور
 - ترانزیت کالا از مبادی ورودی کشور به داخل ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و سایر کشورهای همسایه
 - حمل دریائی کانتینری و فله از روسیه و بلاروس، کشورهای حوزه بالکان به بنادر شمالی ایران
 - اخذ مجوزات لازم جهت صادرات، واردات و ترانزیت کالا از سازمان ها و ادارات مربوطه
 - حمل انواع محمولات هوایی و ارائه خدمات فرودگاهی شامل ترخیص، ترانزیت و حمل مجدد (ترانزیت کالا) در فرودگاه امام خمینی به مقصد کلیه گمرکات و مناطق آزاد کشور
 - حمل خرده بار بصورت روزانه از اروپا و ترکیه به ایران و بالعکس
- آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۵ - ۴۷۸۰۴ ۷۸۳۴ - ۰۲۱

فکس: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۲۴۷۰ ۸۸۸۳ ۱۰۶۲ / ۸۸۸۳ ۰۳ / ۷۸۰۳ - ۰۲۱ - ۸۸۳۴

فکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

www.khakeshank-kd.com / E-mail: info@iranzamincorp.com / www.iranzamincorp.com



شرکت سفیر ریل آسیا

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند.

ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی

بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر

www.safirrail.ir



جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

شماره: ۰۲۱-۸۸۳۱۳۰۴۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۳۱۵۵

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی ۵، پلاک ۲۱

www.safirrail.com / info@safirrail.com



شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

معرفی شرکت و توانمندی ها:

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)

♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزبان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات

صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس

♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس

♦ خدمات بندری: مدیریت بهره برداری بندر صیادی بوشهر در کانال بین المللی بوشهر به طول ۱۸۰ متر عمق ۷ متر مجهز به امکانات رفاهی، آب، برق و سالن سرپوشیده حراج آبزبان مجهز به سیستم سرمایشی و برودتی آماده پذیرش انواع شناور های صیادی و تدارکاتی با طول حداکثر ۷۰ متری باشد.

مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۵ و ۶

شعبه: بوشهر - چهار راه شیلات - بلوار والفجر - بندر صیادی بوشهر تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸ - ۹

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبوران ترابر

- ◆ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بندر کشور (بندر عباس، بازرگان، باشماق، آستارا، سرخس و ...)
- ◆ دارای نمایندگی در مرزها و شعب در کشورهای آسیای میانه، همجوار و اروپا
- ◆ ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور
- ◆ حمل سریع و مطمئن و ایمنی در حمل
- ◆ مجهز به تریلی های کانتینر چادری، بونکر، تانکر و سواری کش.
- دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک، رو به روی بانک تجارت
- تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳ همراه: ۰۴۱۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)
- دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۱۱۹۴-۸۸۷۱-۰۲۱
- دفتر بازرگان: ۱۹-۳۴۳۷۶۴۱۸-۰۴۴ دفتر آستارا: ۸-۴۴۸۲۵۵۰۶-۰۱۳ دفتر بندرعباس: ۳۲۲۳۸۳۹۸ / ۳۲۳۵۱۱۴۹۱-۰۷۶

sabooran_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمین دریا
فوروارد - کریر
(میل - دریایی - هوایی)
محل معمولات از بندر عباس به کلیه کشورهای همجوار
تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر
واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۶۸
بندر عباس - خیابان سیدجمالالدین اسدآبادی
جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا
کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ همراه: ۷۹۱۳۷۷۶۶۵۱
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶ / ۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸ / ۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹
تلف: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲
Tel: 041-34470426 / 041-34470608 / 041-34470609
Fax: 041-34453752
No:594 / kosar complex / resalat ave
tabriz - iran post code : 5178937768
zamindarya@yahoo.com

انبار بازرگانی
شمشادکالا

سید حبیب نوری
■ عضو هیئت مدیره اتحادیه انبارداران تهران
■ دارای انبارهای دربستی و محوطه تهران: خیابان رجایی، روبروی مسجد مادر، انبار شمشاد کالا
تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۰۰۵۵۱
نمبر: ۰۲۱-۵۵۰۰۰۶۳۲
همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۰۷۸۷
دفتر مرکزی: ۵۵۵۰۴۵۹۴



شرکت حمل و نقل بین المللی

بارجو

(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای وارداتی - صادراتی
به کشورهای اروپایی و بالعکس

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به فاطمی، کوچه صدر، پلاک ۴۵، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۰۲۰۴۷ / ۸۸۸۹۰۳۶۹ / ۸۸۹۱۹۶۳۴-۵
فکس: ۸۸۸۹۰۵۷۸
Barjo022@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

کالجار (سهامی خاص)

International Transport & Air Cargo Services.co Carrier - Forwarder

نمایندگی هواپیمایی ماهکس MahEx
آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دوی
تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
فرودگاه تبریز، جنب ترمینال بار ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
www.kaljar.co
kaljar_co@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهامین ترابر

(با مسئولیت محدود)

فوروارد - کریر

بازرگان: بلوار امام
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۵۰-۴ / ۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۸۸
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۶۳ / ۳۴۳۷۲۷۲۲
نمبر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸
www.behamin tarabar.com
behamin_tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فوروارد

◆ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
◆ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
◆ حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
◆ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱ / فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
idealah@gmail.com



Shipping & Int'l Forwarding Co. (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

دوررو

کریر - فوروارد

دارای شعب در کلیه بندر و گمرکات ورودی و خروجی کشور
◆ مجهز به کامیون های چادری و یخچالی
◆ استاندارد اروپا - کفی و کمرشکن
◆ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی و چندوجهی به وسیله کامیون، کشتی، هواپیما
◆ ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن
◆ دارای ارتباط گسترده با شرکت های معتبر حمل و نقل و کشتیرانی در کشورهای اروپایی روسیه، ترکیه و امارات متحده عربی، مصر سنگاپور و مالزی و چین
دفتر مرکزی: مرز بازرگان، بلوار امام، روبروی پمپ بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دوررو
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۳۵۹ / ۳۴۳۷۲۲۸۹۵ / ۳۴۳۷۲۷۸۰ / ۳۴۳۷۵۰۶۸-۹
۳۴۳۷۲۳۶۵ / ۳۴۳۷۵۰۷۰-۰۴۴
فکس: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰
همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰
www.dourro.com
info@dourro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود

کریر - فوروارد

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱ / ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱
نمبر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱
E-mail: sarban.int@gmail.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

جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۲۳۲۷۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۲۰۷-۸
نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa_ardabil@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی، ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی پارسایان



آماده ارائه خدمات از کشور چین و هندوستان و دومی به کشورهای آسیای میانه

تبریز: کیلومتر ۴ جاده تبریز مرند نرسیده به پمپ بنزین شهریار
تلفن: ۲-۰۴۱-۳۲۴۲۴۹۴۰ / ۰۴۱-۳۲۴۲۴۸۱۹ / ۰۴۱-۳۲۴۲۴۸۱۹
تلفن دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۰ / ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱ / ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱
پارسایان.گروپ@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی طلایه داران غدیر زنگان

• فورواردر - کریر (و حمل ریلی از ایستگاه بناب زنگان و بالعکس)
• دارای نمایندگی های فعال در کلیه بنادر و گمرکات ورودی و خروجی
زنگان: کیلومتر ۳ از راه زنگان، قزوین، بلوار راهبران، مجتمع حمل و نقل بین المللی طلایه داران غدیر زنگان
تلفن: ۵۰-۰۲۴۳۳۷۹۴۲۴۵ / ۰۲۴۳۳۷۹۴۲۴۷ / ۰۲۴۳۳۷۹۴۲۴۷
tgzco1@hotmail.com



دومان ترابار Duman Tarabar Int'l Transport Co.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی (بامسئولیت محدود)

زمینی - دریایی - هوایی

تهران: خیابان مطهری، خیابان

لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸

dumantarabar@apadana.com

info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ماکاترابر بلوچستان Maka Trans Co.

کریر - فورواردر

• خدمات گمرکی، ترخیص کالا
• حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا
• مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا

سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳

makatrans@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

◀ کریر - فورواردر - ترخیص کالا
◀ ترانزیت و حمل کالا به پاکستان افغانستان آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی،
خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۲۴۶۰۵

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی حنان ترابار شرق HANNAN TARABAR SHARGH Int.Transport.co

(سهامی خاص)

(کریر - فورواردر - ترخیص کالا)

دفتر مرکزی: زاهدان،

خیابان آزادی ۶، شماره ۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۳۹۳

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳

همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸

شرکت بازرگانی
آذرنگار ساوالان



شرکت حمل و نقل بین المللی
باراندیش



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
نگار ترابرزین



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی نگار ترابرزین با برخورداری از ناوگان جاده ای، کفی، بونکر، کانتینر، تانکری و همچنین کادری مجرب و فعال در مرزهای آبی و خاکی آماده عقد قرارداد برای ارائه خدمات کشتیرانی، کریری و فورواردی سریع، ارزان و مطمئن در کریدور نوستراک می باشد.

واردات و فروش انواع کامیون های مستعمل

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۱۳ / ۴۴۴۲۵۷۵۷

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۲۳۶ / ۰۴۵-۳۳۸۴۳۵۰۰ / ۰۴۵-۳۳۸۴۳۵۰۰

دفتر تهران: امیرآباد شمالی، روبروی بیمارستان قلب (شریعتی)، خیابان مجد، پلاک ۶۹، طبقه ۳ / ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶ / ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶ / ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶ / ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶

ntzalizadeh@gmail.com

۵۰ سال خدمات حمل و نقل بین المللی هوراند



Tel: +۹۸-۲۱ ۳۳۹۱ ۶۷۸۹
www.HOORAND.com



آریا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

ARYA TARABAR ASIA

International Transport Co. Ltd.

کریر زمینی (چادر دار، یخچال دار)
فورواردر (هوایی، دریایی، ریلی)

• حمل محمولات خرده بار و فاسد شدنی
به تمام نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا - ترانزیت کالاهای داخلی
و خارجی از تمام بنادر ایران

نمایندگی های ایران:

تمام گمرکات و شهرها

نمایندگی های خارجی:

ایتالیا، آلمان، ترکیه، بلغارستان،
سوریه، امارات، چین، پر تغال،
ترکمنستان، افغانستان، عراق

نشانی: تهران، تقاطع خیابان سمیه و فرصت،
ساختمان سعید، طبقه ۴، واحد ۵۴

تلفن: ۵-۸۸۸۴۹۲۷۴

فکس: ۰۹۸۸۴۷۲۰۹

info@aryatarabarasia.com

www.aryatarabarasia.com



نامی آشنا در صنعت حمل و نقل ایران

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه سیزده کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا باربد ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۸۲۴ / فکس: ۳۳

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفن: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

saadat_tarabar@yahoo.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

مینو دریای خلیج فارس

مدیرعامل: حمیرا علوی

♦ نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی

♦ حمل و نقل دریایی

♦ صادرات و واردات

شعبه های دیگر استان بوشهر:
دلوار، دیلم، بوالخیر، گناوه

دفتر مرکزی بوشهر:

۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳ / ۰۷۷-۳۳۵۳۸۹۵۸

بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷

دیپ: ۰۹۱۷۱۷۲۰۷۲

خارج: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲



شرکت بر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

WAN HAI LINES

نمایندگی انحصاری خط کانتینری

وان های WAN HAI

♦ نمایندگی کشتیرانی

♦ حمل و نقل بین المللی

♦ خدمات تحویل گیری کالا به صورت

درب به درب

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،

پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

فکس: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۰

E-mail: info@iranlandsea.com



ره انجام حمل و نقل بین المللی

(کریر - فورواردر)

♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های
چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط

اروپا و آسیای میانه با بیش از ۱۰۰ دستگاه
کامیون

♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بناد

و مرزهای خروجی و ورودی ایران

♦ دارای نمایندگی های خارجی در ترکیه،
رومانی، اتریش، آلمان، اوکراین، لهستان

و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای
ایتالیا، اسلونی و بلغارستان

♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی
ورودی کشور

♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و
همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی

برای صادرات کالا

♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمام کشورهای
اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی

به طور مستقیم با کامیون ایرانی وجود ندارد
آدرس: تهران، خیابان ولی عصر، نرسیده به

سدراه فاطمی، کوچه صدر، شماره ۴۷، واحد ۱
تلفن: ۰۴-۸۸۸۰۷۰۸۳

۸۸۸۰۲۲۲۳
فکس: ۸۸۸۰۲۲۲۴
www.rahamjam.ir
info@rahamjam.ir

گروه شرکت های حمل و نقل داخلی پیام بار

به مدیریت: حسین یامی (کارشناس حمل و نقل)

♦ پیام بارموند: دارای ۲۰ هزارمتر پارکینگ و ۳ هزارمتر انباری

دارای ۳۰۰ دستگاه کامیون ملکی و تحت پوشش

دارای نمایندگی در شهرستانهای تبریز، جلفا، بناب، نوردوز

نشانی: مرند کیلومتر ۵ جاده جلفا نرسیده به صنایع خاک چینی ۱۹-۴۱-۲۳۷۲۳۱۸-۴۱

♦ پیام بار آذربایجان: شرکت برتر در استان آذربایجان

نشانی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع فلزکاران (کوثر)، طبقه اول، واحد ۵۷۵ / ۳۴۴۵۳۸۰۲ / ۳۴۴۵۵۷۵۵۷-۴۱-۰۴۱

♦ پرواز بار: نشانی: ورزقان، روبروی شهرک صنعتی ۱۹۱۱۴۹۴-۰۹۱۴

♦ پیام بار آذرشهر: نشانی: آذرشهر، شهرک صنعتی، منطقه قراقل ۱۹۱۲۵۰۳-۰۹۱۲

موسسه خدمات گمرکی نوری

حق العمل کار رسمی گمرک ایران
با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services
Institute
The Official Contractor
Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرنطینه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

♦ ارائه پروفرم انواع ورق از

قزاقستان به صورت نقدی

یوزانس

♦ تخلیه و بارگیری واگنهای

ترکیه در مرز ترکمنستان

♦ تهیه کد مسیر و مجوزهای

کشورهای CIS و برگشت

کانتینر خالی

♦ ترخیص واگن های گندم

و کنجاله به صورت حمل یکسره

♦ تخلیه و بارگیری کامیون های

ترکمن در سرخس

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمنستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: ۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gamil.com
csnoori_a@yahoo.com



شرکت بازرگانی پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰۰

Pardis Hegmatane N Avid
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

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



شرکت بازرگانی حیدریان

♦ ترخیص کالا از گمرکات

♦ مشاوره و حل اختلافات گمرکی

♦ اخذ مجوز ثبت سفارش بازرگانی

تهران: بلوار اشرفی اصفهانی، خیابان سیمون بولیوار، مابین خیابان معین و اقبال پور،
ساختمان نخل، پلاک ۲۵، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۴۴۸۵۹۳۴۱ / ۴۴۸۵۹۳۲۵ / ۴۴۸۳۶۸۵۴ / ۴۴۸۳۶۸۵۴ / ۴۴۸۳۶۸۵۴ / ۴۴۸۳۶۸۵۴

hoheidiarian@yahoo.com



دفتر حق العملکاری کوشا ترخیص

♦ کارگزار رسمی گمرک

♦ ترخیص از بندر عباس، خرمشهر و تهران

♦ ترخیص تخصصی خودرو

♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت

♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴

همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarkhis.com

info@kooshatarkhis.com



خرید کلیه کالاهای مورد نیاز شما از تمامی کشورهای جهان و تحویل در درب انبار شما
با ما خریدهای خارجی خود را مطمئن انجام دهید

حق العمل کار رسمی گمرک با ۱۵ سال سابقه در گمرکات ایران

• تجهیزات پزشکی و آزمایشگاهی

• ابزار آلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه

• لوازم بهداشتی ساختمان

• کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه

• انواع ورقها از نوع MDF، HDF، ملامین و...

• کلیه لوازم الکترونیکی و کامپیوتری

تهران: خیابان آزادی، روبروی وزارت کار، کوچه مسعود، ساختمان پارس، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ / ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۴ / ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴

موبایل: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ / ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۴ / ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴

Web: pytehran.ir Email: info@pytehran.com



بازرگانی

سید نورالدین بدری

♦ مشاور امور گمرکی

و ترخیص کالا

♦ واردات، صادرات، ترانزیت

اجاره کانتینر انزلی به

روسیه (آستاراخان)

♦ تحویل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی

جهت پر نمودن کالا در انزلی و

روسیه با مناسب ترین قیمت

♦ خرید و فروش چوب روسی

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۴۲۸

فکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۴۶

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۳۰۲



شرکت خدمات مسافرت
هوایی و جهانگردی

بی تا پرواز

♦ نمایندگی فروش بلیت

کلیه خطوط هوایی داخلی

♦ صدور بلیت به تمام نقاط دنیا

♦ ارائه خدمات تور در دو بخش

داخلی و برون مرزی

♦ رزرو هتل در سراسر دنیا

♦ اخذ ویزا و بیمه مسافرتی

♦ ارائه خدمات فرودگاهی

تهران: سعادت آباد، خیابان ۳۸، پلاک ۵۵

تلفن: ۴۲۸۸۴۰۰۰ (خط ۳۰)

نمابر: ۸۸۶۸۲۸۰۰

www.bitaparvaz.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

♦ ترخیص خودرو در اسرع وقت

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

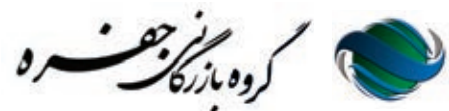
همراه: ۰۹۱۲۳۳۶۲۴۵۰ (مدیریت)

baha.commercial@gmail.com



گروه بازرگانی حقی

- صادرات، واردات کالاهای مجاز با کارت بازرگانی معتبر
 - ترخیص کالا و مشاوره امور گمرکی
 - مشاوره و قبول حمل و نقل انواع کالا
 - خرید و ارسال انواع کالا از تمامی کشورها به ایران از طریق ترکیه
 - انجام ترانزیت خارجی و داخلی از تمامی مرزها
- تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان اداری پزشکی گلستان، واحد B9
 تلفن: ۸۸۰۳۲۹۶۲ / ۸۸۰۳۴۲۳۲ / ۸۸۶۰۷۶۹۵
 شماره: ۸۸۶۰۷۶۹۵
 reza_haggi@yahoo.com haggi_trading@yahoo.com



تعهد ما دفاع از حق شماست

- صادرات، واردات، ترخیص کالا
 - حواله ارزی از طریق سیستم بانکی
- تهران: خیابان جمهوری، بین ۱۲ فروردین و فخر رازی، ساختمان تجارت مرکزی، طبقه ۵، واحد ۲۶۰۶
 تلفن: ۹۸۲۱-۶۶۴۷۹۴۱۱ / ۹۸۲۱-۶۶۴۷۹۴۱۱
 تلفکس: ۹۸۲۱-۸۸۰۶۴۲۹۸
 بوشهر: خیابان لیان شرقی، روبروی مسجد داونیها
 تلفن: ۹۸۷۷-۳۳۳۲۴۰۱۴ / ۳۳۳۴۱۷۳۶-۷
 تلفکس: ۹۸۷۷-۳۳۳۲۲۵۱۲ / ۹۸۷۷-۳۳۳۲۲۵۱۲
 همراه: ۰۹۱۲۱۱۲۱۷۹۲ / ۰۹۱۷۱۷۱۶۳۰۵
 www.jofreh.ir office@jofreh.ir

بازرگانی و حق العملکاری

خامه زر

- مدیر عامل: علیرضا خامه زر
- ♦ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۰ ساله در امر صادرات
 - ♦ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس
 - ♦ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان (دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)
 - ♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک
- بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹
 شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند
 تلفن: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۲۰۹
 همراه مدیریت: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

بازرگانی

محتشم خواه

- با بیش از دو دهه تجربه صادرات، واردات، مشاوره امور گمرکی
 - ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
 - حواله ارزی، ثبت سفارش و اخذ مجوزهای مربوط
 - خدمات کانتینری
 - واردات خودرو و ترخیص تخصصی خودروهای وارداتی
- آستارا: پاساژ عمیدی، طبقه اول، پلاک ۲۴
 دفتر مرکزی: تلفن: ۰۱۳-۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۴۴۸۱۵۵۹۲
 شماره: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
 دفتر انزلی:
 انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضائی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)، طبقه ۴، واحد ۱۲
 تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۳۳ / ۰۱۳-۴۴۴۳۷۳۳
 شماره: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۳۳
 info@mohtashamkhh.com www.mohtashamkhh.com

شرکت بازرگانی کامی

- صادرات، واردات، ترانزیت
- دارای پروانه حق العملکاری گمرکی از گمرک ایران
- ترخیص کالا از تمامی گمرکات کشور
- مشاوره امور گمرکی

تبریز: خیابان راه آهن، مجتمع تجاری میلاد، طبقه ۳، شماره ۳۰۳ / ۰۴۱-۳۵۵۱۲۷۹۰ / ۳۵۵۱۵۳۲۱
 تلفن: ۰۴۱-۳۵۵۱۲۷۹۰ / ۳۵۵۱۵۳۲۱
 شماره: ۰۴۱-۳۵۵۱۳۴۲۵



شرکت حمل و نقل بین المللی

مادترابر

- ♦ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی، ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
 - ♦ حمل محمولات به صورت فله، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا، خاور دور و بنادر جنوبی ایران
 - ♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس
 - ♦ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی
 - ♦ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف
- تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی
 تلفن: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)
 شماره: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱)
 www.maadlogistics.com / info@maadlogistics.com



شرکت بازرگانی آرمان پدید

(سهامی خاص)

- ♦ ارائه دهنده خدمات گمرکی صادرات-واردات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور
 - ♦ ارائه خدمات مشاوره ای بانکی و اعتباری
 - ♦ دریافت مجوزهای مربوطه
 - ♦ انجام ترانزیت و پاساوان کالا از گمرکات
 - ♦ ارائه خدمات مشاوره ای در پیاده سازی سیستم های ایجاد ارزش افزوده در تجارت
 - ♦ ارائه کلیه خدمات بازرگانی خارجی
- تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد جنوبی
 تلفن: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)
 شماره: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱)
 info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
هادی بازرگان
HADI BAZARGAN
International Transport Co.
مدیر عامل: محمد بابانژاد
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۹۲۶۶
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی
تلفن: ۲۰ - ۰۴۴)۳۴۳۷۴۶۱۵
Mob: +98 914 115 92 66
Head Office: Emam Khomeini Blvd
Bazargan-IRAN
Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سرافراز ترابار
(با مسئولیت محدود)
Sarafraz Tarabar
International Transport Co. Ltd.
کریر - فورواردر
تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱
نمبر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
www.sarafraztarabar.com
info@sarafraztarabar.com
ferdousi7005@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جیحون ترابار
Jeyhoon Tarabar
کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه
گنبد کاووس، خیابان امام خمینی
شمالی، ساختمان شمسایی،
طبقه سوم، واحد ۳۱ کد پستی:
۴۹۷۱۶۳۴۸۷۸
تلفن: ۳۳۲۲۸۷۷۷ / ۳۳۲۲۴۵۴۴
۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳/
نمبر: ۰۱۷-۳۳۲۹۲۸۹۴
jeyhoontarabar@yahoo.com

گروه شرکت های ایل ترک ارس
IL TURK ARAS GROUP



شهاب سحر آذر
(فورواردر - کریر)
حمل و نقل بین المللی کالا
سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به: ارمنستان، گرجستان،
تفغان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه
قزل یول کیامکی
حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور
شهاب آذر ارس
مجموعه انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس
جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸
ilturkarasgroup@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ترنم تبریز
کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه
تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد DV
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷
۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
نیرو ترابار
فورواردر - کریر
NIROU TARABAR
International Transport
حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد
جنب گاراژ مدرن
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی
توسعه حمل کالا
(سهایی خاص)
کریر - فورواردر
فعال در امر صادرات، واردات و ترانزیت کالا
بازرگان: خیابان امام، روبروی شهرداری کدپستی: ۵۸۶۷۱-۱۳۳۹۳
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶ / ۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷
همراه: ۰۹۱۴۱۶۲۰۰۱۴
thk.alizadeh@hotmail.com

جلفا بار
شرکت حمل و نقل داخلی

از شهرستان جلفا و منطقه آزاد تجاری و صنعتی ارس به تمام نقاط ایران و ترخیص کالا به مدیریت صمدی علمداری



ایران پر
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
حمل محمولات زمینی به کشورهای ترکیه، آلمان، ایتالیا، گرجستان و آسیای میانه با کامیون های ایرانی و خارجی
نمایندگی در کلیه مرزهای ورودی کشور

دفتر مرکزی: منطقه آزاد ارس، خیابان تیمسار فلاحی، روبه روی ترمینال نظامی، جنب گمرک، پلاک ۴۶
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۲۴۷۷-۴۲۰۲۲۳۲۰۸ / ۰۴۱-۴۲۰۲۲۱۴۲
همراه: ۰۹۱۴۱۹۱۲۵۶۶



گروه بازرگانی سنای فر

♦ کارگزار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران
♦ دارای نمایندگی رسمی در مرزهای ماهرود (میل ۷۸)، میلک زابل و دوغارون

♦ صادرات، واردات، ترخیص، ترانزیت و بازاریابی کالا
♦ پذیرش نمایندگی از شرکت های حمل و نقل بین المللی برای انجام کلیه رویه های گمرکی
♦ صادرات تخصصی سوخت و سایر فرآورده های نفتی و اخذ مجوز خروج برای تانکرهای حامل فرآورده های نفتی

تلفن: ۰۵۶۳۲۴۴۱۵۱۵
نمابر: ۰۵۶۳۲۴۴۰۱۹۰
همراه: ۰۹۱۵۱۶۱۳۵۸۹
sanaefar88@gmail.com
www.sanaefar.com

بازرگانی قاضی زاده

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات کشور
♦ با ۳۵ سال سابقه صادرات- واردات

آذربایجان شرقی: تبریز، شریعتی شمالی، ساختمان ۱۱۰ وجدان دوست، طبقه ۲
تلفن: ۰۴۱-۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۳۵۵۵۴۵۵۲
نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۶۸۴۵۱
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۳۷۳۹
ghazizadeh13@yahoo.com



خدمات گمرکی سابقی

♦ کارگزار (حق عملکرد) رسمی گمرک ایران
♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات
♦ کارشناس و مشاور بازرگانی

مشهد: خیابان عبدالمطلب ۳، پلاک ۱۱، طبقه همکف
تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۳۴۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۷۳۴۶۱۸۶
همراه: ۰۹۱۵۱۱۱۴۵۵۸
۰۹۱۵۶۲۳۴۵۵۸
۰۹۳۵۷۸۲۴۵۵۸
info@sabcu-services.com
www.sabcu-services.com
www.krgs.ir

بازرگانی نور آذر

ترخیص فوری از گمرک سهلان و تبریز

تبریز، شریعتی شمالی، روبروی دادگستری، پلاک ۱۶۱
تلفن: ۰۴۱-۳۵۵۵۱۴۳۱
۰۴۱-۳۵۵۶۹۲۰۴
فکس: ۰۴۱-۳۳۳۲۸۸۹۹
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۷۹۲۰-۲۲

بازرگانی قصر ترخیص

انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق

با بیش از یک دهه سابقه کاری در گمرک خسروی و پرویز خان

- ♦ در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات) از گمرک غرب کشور
 - ♦ (خسروی، پرویزخان، باشماق، پیرانشهر) و قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و اخذ پیمان ارزی با مدیریت سیامک کرمی واقع در قصر شیرین
- همراه: ۰۹۳۰۸۰۷۴۸۰۴ / ۰۹۱۴۹۲۴۲۵۵۷ / ۰۹۱۸۴۳۰۴۵۰۰
www.qasrtarkhis.blogfa.com

بازرگانی رحیم ابشی

♦ صادرات، واردات، ترانزیت
♦ دارای پروانه کارگزاری رسمی گمرکی از گمرک ایران
♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و مشاوره امور گمرکی

بندر انزلی: غازیان، بلوار آیت الله نجفی، آزادگان ۴، پلاک ۵۳
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۶۵۰
rahimabshi@yahoo.com



با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

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

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶
تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱
www.ghasemitrade.com Email: info@ghasemitrade.com



بهروز مهدیزاده هنجنی

کارگزار رسمی گمرک ایران

مشاور در امور گمرکی

و ترخیص کالا

تلفن: ۶۶۹۵۵۹۷۰

نمابر: ۶۶۹۵۵۹۷۱

www.masiresabz.com

اوستا

شرکت بازرگانی ترخیص

شرکت بازرگانی **اوستا ترخیص** واردات، صادرات، ترخیص کالا

از کلیه گمرکات و بنادر، واردات در مقابل صادرات،

اعتباری، بدون انتقال ارز،

ثبت سفارش یک روزه

تهران، فلکه دوم صادقیه، ابتدای بلوار فردوس، خیابان ولیعصر خیابان اعتمادیان شرقی، پلاک ۱۵، طبقه دوم، واحد ۵

تلفن: ۴۴۰۱۸۸۳۹-۴۱ فکس: ۴۴۰۲۳۳۷۸

tarkhisavesta@yahoo.com

بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای پروانه رسمی از گمرک ایران

تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،

پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸

همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱

d.varasteh@gmail.com



بازرگانی

محمد رسول تحویل داری

■ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات کشور

■ دفاع از پرونده های اختلافی در گمرک ایران

■ شرکت در کمسیون های گمرکی

■ دارای پروانه فعالیت از گمرک ایران

تهران، خیابان ولیعصر، برج سپهر ساعی طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

همراه: ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ تلفکس: ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com



شرکت

جهان کالا

♦ متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل، مبلمان و لوازم شخصی به تمام نقاط جهان کانادا، آمریکا، استرالیا، اروپا، آسیا و....

♦ دریایی، زمینی، هوایی

♦ بسته بندی استاندارد، تشریفات گمرکی، فریت لوازم شخصی

مدیریت: معصومی مدیر بازرگانی: تبریزی

تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،

خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۳۸۳، زنگ شماره ۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲ - ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۳ فکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵ / ۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵

www.jahankalacargo.com

info@jahankala.com



بازرگانی حق العملکاری جلال فاروقی

مشاور امور گمرکی، ترخیص کالا، نمایندگی حمل و نقل بین المللی

شعب و نمایندگی: تهران، بندرعباس

دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه دکتر خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵

تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۳۲۲۱۶۸۷ - ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ نمابر: ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ همراه:

۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfarughi@yahoo.com



بازرگانی

احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،

پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵ - ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷

fouladinshata.trading@yahoo.com



رادا ترخیص

■ کارگزار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران

■ ترخیص کالا از گمرکات بندرعباس، بوشهر، تهران

■ استریپ کانتینر پایبندر از نرخ مصوب

تهران: میدان فاطمی، خیابان چهلستون، پلاک ۳۰، طبقه دوم، واحد ۵

کد پستی: ۱۴۳۱۶۷۳۴۱۱

تلفن: ۸۸۹۵۴۴۱۵ (خط ویژه) دورنگار: ۸۸۹۵۴۴۱۵

www.radtarkhis.com info@radtarkhis.com



پارند

شرکت خدمات بازرگانی ترخیص

صادرات، واردات

(سهامی خاص) شماره ثبت ۲۱۴۷۰

مشاوره: ارائه راهکارهای مناسب امور ترخیص گمرکی از گمرکات کشور

حمل و نقل داخلی و خارجی و استرداد گمرکی - اخذ مجوزهای لازم

نمایندگی: بیمه ایران در صدور هر نوع بیمه نامه

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۹، مجتمع ترنج، واحد ۵۰۲

تلفن: ۰۹۱۵۱۱۵۱۷۶۶ / ۰۵۱-۳۷۶۷۷۳۸۴ / ۰۳۷۶۷۴۸۶۷ همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۷۶۶

دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۸۴۲۴۸۶

همراه: ۰۹۱۲۱۹۶۵۳۴۵

parand_co.ptcc@yahoo.com



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- حاصل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۰۳۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱

نمابر: ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶

نمابر: ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

kiantarkhis93@gmail.com

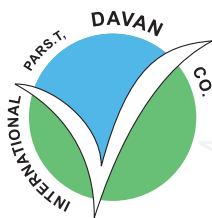
www.KianTarkhis.ir

از شرکت ها و بازرگانان درباره ترخیص و سرویس ما سوال کنید.

International

Pars Davan Co.

حرف اول در ترخیص کالا



شرکت بین المللی

پارس تجارت دوان

بازرگانی دوانی سابق

صادرات - واردات و مشاور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع جمهوری، کوچه سیمیرغ (رئوف فلاح زادگان)، پلاک ۶۶، طبقه دوم

تلفن: (۱۵خط) ۰۲۱ - ۶۶۹۵۴۹۰۰ فکس: ۰۲۱ - ۶۶۴۱۱۵۸۲

شعب و نمایندگی ها: بندر عباس، بندر خرمشهر، بندر امام، مشهد، انزلی، نوشهر و ...

www.intparsdavan.com www.parsdavan.com

E-mail: info@intparsdavan.com

شرکت مهندسی صنعتی فهامه

بازرسی داخلی، واردات و صادرات



FAHAMEH

- صدور انواع گواهی بازرسی (مبدا - مقصد) COI - PSI
- نظارت بر بارگیری، حمل و تخلیه کالا // بازرسی پیش از تحویل (PDI)
- صدور گواهی کمی کالا (IC) جهت ارائه به شبکه بانکی کشور
- بازرسی و نظارت بر آزمون، کلیه کالاهای تولید داخل
- نمونه برداری و نظارت بر خدمات آزمایشگاهی
- صدور تاییدیه پروفورما، جهت اخذ تسهیلات بانکی و یا ثبت سفارش
- بازرسی نوع خودرو - نوع موتورسیکلت و قطعات وابسته
- بازرسی و نمونه برداری کالاهای صنعت نفت، گاز و پتروشیمی و صنایع سبک و سنگین

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

www.fahameh.com

تلفن: ۸۸۱۰۶۱۴۵ - ۹

مشاوره رایگان: ۸۸۴۸۲۴۵۴

Inspection@fahameh.com

شرکت مشاوره حمل و نقل
هادی

■ مشاوره در سامان دهی
و مدیریت ناوگان ترابری
■ مشاوره و حل اختلاف مالکین
وسایل نقلیه سنگین با رانندگان
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،

پایانه حمل و نقل کلاهی مبارکه

تلفن: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۱۰۸

همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹

www.haditrp.ir



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،

ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

فاکس: ۰۲۱-۳۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۰۲۱-۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلرهای سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سپهان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

ferdosbar_tabriz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
راهرانان

شرکت حمل و نقل راهرانان اولین
شرکت در سطح استان البرز بوده که
دارای ایزوهای ۹۰۰۱ و ۱۴۰۰۱ می باشد
که توانایی حمل هر گونه بار به اقصی
نقاط کشور در اسرع وقت و با بهترین
خدمات با بارنامه رسمی و بیمه نامه
معتبر می باشد را دارد.

استان البرز: کرج، کیلومتر ۲۷ جاده مخصوص

تهران- کرج، جنب پل روگذر مترو

تلفن: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵

فکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱

rahranan11391@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
فرآورده های نفتی

اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴

مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی

حمل کلیه فرآورده های نفتی از
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند
(استان مرکزی)

اراک: میدان بسیج (سردشت - سنجان)

شهرک نبشی، روبروی سالن نارنجستان

تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹

نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸

همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱

۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷

Arakbarpooya.co@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

نجات بندر

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان

با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

♦ نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان

♦ واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره

♦ داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوژی)

♦ حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...

♦ جاده سازی در محل های صعب العبور

بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، میدان شهدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها،
طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱-۶ نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷-۸

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶

nejat_bandar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی

(سهامی خاص)

ساحل ترابر پارس

◀ حمل محمولات سبک و سنگین

◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی

انجام امور نمایندگی گمرکی در عسلویه

انجام پروژه های ترکیبی تخلیه،

بارگیری و حمل در منطقه ویژه پارس

عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس،

پایانه حمل کالا

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶-۹

نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵

همراه: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

۰۹۱۷ ۱۹۵۳ ۸۶۵

E-mail: info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور

ترمینال و دفتر مرکزی: تهران کیلومتر ۵ جاده سلو، ابتدای اسماعیل آباد

تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴

نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶

دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸

شعب:

شعبه تهران: پایانه اکبر آباد غرفه شماره ۲۰۵-۶ نمابر: ۵۵۲۹۵۸۹۳-۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶

شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶ شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۲۲۳۸۱۲۰

شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۲۱۷

www.fajr-jahad.com

email: info@fajr-jahad.com

شرکت حمل و نقل
سیال بار زنجان

سهامی خاص

شماره ثبت: ۳۸۴۵

مدیر عامل: مصطفی ایده لویی

♦ حمل کالا به تمام نقاط کشور از سطح

استان زنجان دارای شعبات

در سطح استان

♦ تحت پوشش بیمه آسیا

زنجان، ابتدای اتوبان تهران،

پایانه بار صبا، غرفه ۱۴

تلفن: ۰۲۴-۳۳۷۹۴۰۹۰-۱

فکس: ۰۲۴-۳۳۷۹۴۰۹۲

شرکت حمل و نقل آزاده بندر



• حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی به تمام نقاط کشور
 • مشاوره در امور گمرکی با کاردی مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
 • دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم، کتاب فروشی بهزاد
 تلفن: ۰۶۸-۳۳۵۱۴۷۶۴ / ۴۱-۳۳۵۱۴۷۳۷ / ۳۳۵۵۷۷۳۶-۰۷۶
 شماره: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ / ۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵
 صندوق پستی: ۴۱۱۴-۷۹۱۴۵
 پایانه بندرعباس: رویه روی ساختمان ستاد، ساختمان ۳۲ دستگاه، غرفه ۲۰
 میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار
info@azadehbandar.com
www.azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای

نیک ترابر بندر

شماره ثبت ۱۸۹۲

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
 مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۳۸

تلفن: ۰۴-۳۳۵۵۳۵۴۳ / ۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۶ / ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵ / ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵
 مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۳۳۴ / ۰۹۱۷۳۶۰۳۴۱۰ / ۰۹۱۷۳۶۰۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ادیب ترابر سپهر

(کریر - فورواردر)
 • وابسته به کارخانجات صنایع شیمیایی ادیب
 • حمل فرآورده‌های نفتی به صورت تخصصی (صادرات - ترانزیت)
 • حمل کالا به کشورهای افغانستان - عراق - ارمنستان پاکستان - آذربایجان - ترکمنستان
 • دارای نمایندگی فعال در سراسر کشور
 نشانی: مشهد، بلوار فرامرز عباسی ۱ و ۳، مجتمع تجاری آناهیتا، طبقه دوم، واحد ۴
 تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۲۲۱۹۷ / ۳۶۰۲۲۱۹۸ / ۳۶۰۱۴۱۶۱ / ۳۶۰۱۴۱۶۲
 شماره: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱
www.adibtarabarsepahr.com
info@adibtarabarsepahr.com
adibtarabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیر عامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور
 سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل همراه با بیمه بار
واحد نمونه سال ۸۲ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار
 تلفن: ۰۹-۳۳۴۲۶۶۳۷ / ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹ / ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹
 همراه: ۰۹۱۶۳۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۳۱۱۵۴۵



شرکت حمل و نقل فیروزرخش

فروش و اجاره کانتینر / انبار اختصاصی کالا
 ترمینال کانتینری و دپو کشتیرانی (قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)

به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی بندرعباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهار دانگه، روبروی تالار تندیس
 تلفن: ۰۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳ / ۰۹۱۲۳۲۵۶۸۸۵ / ۵۵۲۶۱۹۹۳

MHK Co-op
 International Transport Co.



محک رانان
 حمل و نقل بین المللی

اولین شرکت تعاونی حمل و نقل بین المللی در ایران

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، قلپک، کوچه سجاد، شماره ۷۰، طبقه ۴، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۲۰۰۴۵۵۷ - ۲۲۶۰۹۸۳۸ / ۲۲۶۰۵۹۳۷ / ۲۲۰۰۵۹۳۷
www.mahkranan.com
E-mail: mhkcoop@parsonline.net
info@mahakranan.com



شرکت مهندسی حمل و نقل

پتروشیمی

PTEC

(سهامی عام)

ارائه دهنده خدمات

لجستیک شامل:

- حمل و نقل جاده ای، دریایی، ریلی، ترکیبی و ترافیکی
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- انبارداری و بسته بندی
- مخزن داری
- اپراتوری بنادر

• دارنده تجهیزات ویژه

حمل گاز، مایعات و محمولات

خطرناک صنعت نفت،

گاز و پتروشیمی

- دارای نمایندگی در تهران، اراک، بندرامام، بندر عسلویه، بجنورد، بندرعباس، شیراز، اصفهان، ایلام
- تلفن / شماره: ۸۸۵۷۶۴۵۶-۵۸
- آدرس: تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، پلاک ۳۲

وبسایت: **www.ptec-ir.com**
 ایمیل: **info@ptc-ir.com**

امتداد زنجیره پایدار

حمل و نقل بین المللی



کریر - فورواردر

زیرمجموعه شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

- حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس (زمینی، دریایی، هوایی، ریلی)
- حمل فرآورده های پتروشیمی،
- ترانزیت (داخلی، خارجی، مناطق آزاد)
- خدمات گمرکی، و ترخیص کالا
- دارای نمایندگی در اقصی نقاط دنیا و کلیه مرزها و گمرکات کشور

تلفن: ۸۸۳۷۷۱۷۸ شماره: ۸۸۳۷۲۴۶۹

emtzanjireh@gmail.com / zanjireh@ptc-ir

شرکت حمل و نقل بین المللی



راه یار ترابری ایرانیان

(با مسئولیت محدود)
کریر-فورواردر

- ارائه خدمات ریلی - جاده ای - دریایی و هوایی
- پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد
- ردیابی کلیه واگنها در مناطق آسیای میانه
- نماینده راه آهن های کشورهای مشترک المنافع در ایران
- تهران: خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر (امیر اتابک)، ساختمان ۱۳۰، طبقه ۲، واحد ۲۰۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۲۲۷۲ شماره: ۰۲۱-۸۸۳۱۴۶۸۲-۳/۸۸۸۶۱۷۸۳-۴
- info@rahyartarabar.ir.com



ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای

- آسیای میانه
- ارائه مجوز محمولات ترافیکی
- حمل ترکیبی محمولات
- پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد
- ردیابی کلیه واگنها در مناطق CIS
- و جمهوری های بالتیک
- برگشت کانتینرهای خالی از مبادی کشورها: ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان
- تامین کننده انواع واگن های باری
- MPS و خصوصی
- دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶

شماره تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳

دورنگار: ۸۸۷۱۶۰۷۷

E-mail: info@wagonbar.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۳۸

شرکت حمل و نقل بین المللی

زمره راه سعادت

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران: تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زاثر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۰۲۵۴۲ / ۶۶۹۰۴۹۵۵

arez1975@yahoo.com



شرکت حمل و نقل ترکیبی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام)

- دارای ۷۳۴ دستگاه واگن مخزنی برای حمل محمولات مایعاتی شامل سوخت، انواع روغن و فرآورده های نفتی سبک و سنگین و ۴۵۵ دستگاه واگن لیه کوتاه چند منظوره برای حمل و نقل داخلی و بین المللی و ترانزیت کانتینر و انواع محمولات
- ترانزیت کانتینر و انواع کالا از بندر به مقاصد داخل و خارج از کشور
- حمل و نقل چند وجهی کالاهای صادراتی و وارداتی از تمام نقاط جهان ارائه خدمات بصورت DOOR TO DOOR

ارائه خدمات انبار داری، بارچینی و بسته بندی کالا با در اختیار داشتن دو پایانه لجستیک در تهران (رباط کریم و چهار دانگه) و پایانه کانتینری در مراغه، اصفهان، سهران و تهران

تهران: خیابان کریم خان زند، ابتدای خیابان ایرانشهر، پلاک ۳۲۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۷۱۰۳ شماره: ۸۸۸۲۹۹۶۶

www.irislmtc.com info@m-mtc.com



مدیرعامل: مهندس مظفری خواه

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان بهشتی، خیابان احمد قصیر، خیابان ۱۳، پلاک ۲۰

شماره تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳

دورنگار: ۸۸۷۱۶۰۷۷

info@srpt.ir
www.srpt.ir



راه آهن حمل و نقل

(سهامی خاص)

مدیرعامل: محمد جواد انتظاری

- دارای نمایندگی انحصاری شرکت کاز تمیر ترانس تنها مالک واگن های باری راه آهن قزاقستان در جمهوری اسلامی ایران
- حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا، عملیات تخلیه و بارگیری، بسته بندی و انبارداری انواع محمولات
- حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
- ارائه سرویس های منظم حمل و نقل ترکیبی انواع محمولات از کلیه بندر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بندر در پایانه های مرزی
- حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- انجام کلیه خدمات راهبری قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

پایانه تهران: کیلومتر ۷ بزرگراه فتح، روبروی سه راه تهران سر تلفن: ۰۲۱-۶۶۱۸۴۳۶۰ شماره: ۰۲۱-۶۶۱۸۴۸۴۸

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان سوم جنوبی، طبقه اول کدپستی: ۷۳۳۷۷-۷۹۱۹۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ شماره: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰

مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵ بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹



ایران پیمان
پیشرو در صنعت
حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:
۶۶۷۰۷۱۴۸

تلفن های زرزو ترمینال جنوب:
۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳

تلفن های زرزو ترمینال غرب:
۴۴۶۶۳۹۵۴ - ۵

تلفن های زرزو ترمینال شرق:
۷۷۸۶۵۵۳۰ - ۷۷۸۶۸۰۸۰

تلفن های زرزو پارکینگ بهقی:
۸۸۷۵۲۶۰۰ - ۱

www.iranpeyma.info



شرکت مسافری
پیک صبا تهران
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:
۵۵۱۸۵۵۲۶

تلفن زرزو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵-۲۲
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴

ترمینال غرب:
۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳

دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸

پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا
۸۸۵۴۳۴۲۵-۶، ۸۸۵۴۲۵۲۷

دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵

www.peykesaba.net

شرکت مسافری سواری
آرش تهران

شماره ثبت: ۱۱۲۷ تاسیس: ۱۳۷۲

دربستی به تمام نقاط کشور
با بیمه سرنشین

قم: پارک سوار شمالی، جنب مونوریل
و پل امام علی
تلفن: ۰۲۵-۳۶۵۵۱۶۹۱-۳
نمابر: ۰۲۵-۳۷۷۲۲۷۱۴

دفتر مرکزی: ۰۲۵-۳۷۷۵۸۲۵۲
تلفن شعبه تهران: ۰۲۱-۵۵۱۸۵۴۴۱-۲



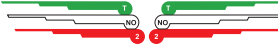
کاسپین
سفر ایرانیان
Caspian
safare iranien

شرکت مسافری
سواری کرایه
کاسپین سفر
ایرانیان کرج

به مدیریت پیغمبر دوست

نشانی: کرج، خلیج آباد، میدان حافظ

تلفن: ۰۲۶-۳۳۳۱۲۴۴۴
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۱۴۸۲



ترمینال تهران

شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)
(پی.ام.تی)
شماره ثبت: ۳۷۷۰۰۰

مدیرعامل: منصور مصلحی

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



شرکت مسافری عدل
عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲

تعاونی ۷

تلفن زرزو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹

ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰

ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱

همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲

(محمد علی پیر احمدیان)
فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



تعاونی شماره ۵
شماره ثبت: ۳۷۹۰۶

شرکت مسافری
کیان سفر پاسارگاد
KIAN SAFAR PASARGAD

دفتر مرکزی پایانه غرب: ۴۴۶۶۰۱۱۶

تلفن های زرزو ترمینال غرب
۴۴۶۶۹۲۸۷
۴۴۶۴۳۶۰۸
۴۴۶۴۲۸۳۸

تلفن های زرزو ترمینال جنوب:
۵۵۱۸۵۳۴۳-۴



شرکت مسافری
تعاونی ۶
ایمن سفر ایرانیان تهران

مدیر عامل: محمد حسین عامری

تهران، ترمینال جنوب،
شرکت مسافری ایمن سفر ایرانیان

غرفه جنوب: ۵۵ ۱۸ ۵۵ ۲۱
فکس: ۵۵ ۱۸ ۵۴ ۷۸
غرفه غرب
۴۴۶۶ ۴۴ ۳۸ / ۴۴۶۶ ۲۹ ۹۳

www.isit6.ir



حمل و نقل درون شهری
و برون شهری
T.B.T
(تی.بی.تی)
شرکت مسافری
تعاونی شماره ۱۵
تراز بی تا ایلام

مدیریت: اصغر عینعلی پور ۷۴ ۳۶ ۳۴۱ ۳۴۱ ۰۹۱۸


ایلام، خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان

دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۴۹۲

اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴۵
ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰-۱

انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۶۵۵۲
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۶۵۵۱

www.tbtilam.ir



گیتی پیمان کرج
GITI PEYMA KARAJ

شرکت مسافری
گیتی پیمان کرج

مدیر مسئول: ناصر زارع
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳

کرج: ترمینال شهید کلاتری
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



شرکت تعاونی مسافری
میهن نور آریا
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹

مدیریت: عبدالله گمشادزهی

زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،
پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳

تلفن دفتر دانشگاه:
۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸

mihannoorarya2015@gmail.com



شرکت های مسافری
تعاونی ۱۱، سیروسفر و رویال سفر
لنگرود

مدیریت: مهندس حاج منوچهر مهدی پور

مسافرت با اتوبوس های ویژه،
VIP و تک صندلی
به تمام نقاط ایران

لنگرود: خیابان سعدی، میدان شهید نورانی،
اول کمربندی

تلفن: ۰۱۳-۴۲۵۳۱۱۶۴-۵
۰۱۳-۴۲۵۲۵۶۵۰ / ۴۲۵۲۷۲۸۲

همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷

www.mehdipour-travelagency.com

شرکت های حمل و نقل سنگین و فوق سنگین



شرکت حمل و نقل جاده ای سنگین بار عادل

ADEL SANGINBAR
Road Transport Co

حامل محمولات سنگین و فوق سنگین در ایران و آسیای میانه
عضو انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل سنگین (بوژی داران)

دفتر مرکزی: شیراز، بلوار امیرکبیر، نبش چهارراه قالیشویی، ساختمان میلاد
کدپستی: ۷۴۸۹۸-۷۱۷۶۷
تلفن: ۱۲-۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / فاکس: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴
همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹
www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



سنگین ترابار Sangin Tarabar Road Transport Co Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)
حامل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شقاقی، شماره ۲۰
ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ / فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶
تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)
www.sangintarabar.com
E-mail: info@sangintarabar.com

آشناراه سماء

شرکت حمل و نقل جاده ای

(سنگین و فوق سنگین)

از شرکت های گروه ایران ترانسفو

- ♦ افزایش سطح کیفیت خدمات ♦ ایمنی در حمل
- ♦ کاهش زمان تحویل محموله ♦ هزینه کمتر

♦ اطمینان از رضایت مشتری
آدرس: زنجان، اول آزاد راه زنجان قزوین، پایانه بار صبا، شماره ۱۵
تلفن: ۲-۳۳۷۹۹۱۶۱-۲ (۰۲۴) / فاکس: ۳۳۷۹۹۱۶۴ (۰۲۴)
مدیر عامل: ۳۳۷۹۹۱۶۳ (۰۲۴)
www.arst.iran_transfo.com



حمل و نقل وزین ترابار تهرانی

شرکت حمل و نقل جاده ای

VAZIN TARABAR TEHRANI INTERNAL TRANSPORT
Heavy & Ultra Heavy

با ۴۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
آدرس دفتر مرکزی: خیابان آفریقا، بین چهارراه جهان کودک و میرداماد،
شماره ۲۱۱، ساختمان نگین آفریقا، طبقه ۱۰، واحد ۸
تلفن: ۸۸۷۸۰۰۵۵، ۲۵-۸۸۸۷۰۶۲۴-۱۹، ۸۸۸۷۴۴۱۸
آدرس ترمینال: جاده ساوه، کیلومتر ۱۰، جنب پست اداره برق، ترمینال تهرانی
تلفن: ۵۵۲۴۴۵۳۳، ۵۵۲۵۶۳۸۴، ۵۵۲۵۶۳۸۵
www.tehranitransport.com info@tehranitransport.com



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

کریر-فورواردر

- ♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان
- ♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، ابکو، گرجستان / تفلیس
- ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس / تلفن: ۵-۳۲۷۲۰۰۷۴-۰۴۴
- دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی / تلفن: ۴۶-۳۶۲۶۸۵۴۳-۰۴۴

latifbeiramy@yahoo.com
www.lbeg.ir info@lbeg.ir



ستی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،
حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ / کد پستی: ۱۵۸۷۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷
E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

رییس هیئت مدیره و مدیر عامل: محمد جواد انتظاری

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده.
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهر یار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸
تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۷-۶۶۹۱۵۱۸۶ / فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

info@tarkibhamlonaghli.ir www.tarkibhamlonaghli.ir



شرکت حمل و نقل داخلی فخار

داخلی، سنگین و فوق سنگین (سهامی خاص)

- ۵۴ سال سابقه حمل و نقل سنگین
- عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین (بوژی داران)
- ۲۴۰ محور بوژی سایید بای سایید و نیم سایید
- تریلر کفی
- پایب تریلر
- کامرشکن ۹ و ۱۱ محور
- تخلیه و بارگیری
- دارای بیمه مسئولیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سنایی، شماره ۱۵۴ / کدپستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۸
تلفن: ۸۸۳۰۱۲۰۶-۹ / ۸۸۳۰۱۲۰۶-۱۳ / ۸۸۸۴۷۴۱۰ / شماره: ۸۸۳۰۵۴۲۸
دفتر بندرعباس: سه راه جهانبار / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۲۶۶ / شماره: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۶۰
ترمینال رباط کریم / تلفن: ۵۶۴۲۲۱۴۲
fakharco@yahoo.com



شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز

نماینده برتر شرکت بیمه البرز در ۵ سال پی در پی (۸۸ تا ۹۲)

طراحی و صادرکننده بیمه نامه:

- ۱- باربری محمولات زمینی و دریایی صادراتی (به ویژه محموله های پتروشیمی به امارات، ترکیه، هند و چین) به اروپا، آسیا و آفریقا (پکیج ویژه محصولات صادراتی)
 - ۲- باربری انواع محمولات وارداتی شامل تجهیزات، ماشین آلات، مواد اولیه و ... از مرزهای دریایی، زمینی و هوایی
 - ۳- بدنه و ماشین آلات (H&M) انواع شناور، واگن، هواپیما و هلی کوپتر
 - ۴- مسئولیت مالک شناور و هواپیما و قطار در قبال خدمه و سرنشین و همچنین در قبال اشخاص ثالث «مالی - جانی» (TPL)
- صادرکننده گواهی P&I، آلودگی دریایی سوخت شناور (CLC و Bunker CLC) و گواهی جبران هزینه داشت شناور غرق شده (RW)
 - پرداخت بیش از ۲۳,۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خسارت صرفاً در سال ۱۳۹۳
 - دریافت گواهینامه مدیریت کیفیت براساس استاندارد ISO 9001:2008 در سال ۱۳۹۲



تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۱۰۳، واحد ۲ | تلفن: ۸۸۷۴۱۸۲۷ / ۸۸۷۴۱۸۰۵ | فکس: ۸۸۷۴۱۸۳۵

www.sayehamnalborz.com

خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، ترسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



صدور فوری بیمه های CMR (سی.ام.آر)،

بیمه باربری داخلی، وارداتی، صادراتی

و صدور تمامی بیمه نامه های رایج در کشور در اسرع وقت

آدرس: میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان آفرین، پلاک ۲، طبقه ۴، واحد غربی

تلفن: ۸۸۶۷۶۰۰۴ - ۸۸۸۸۸۷۹۱

عابدی: ۰۹۱۲۱۴۵۶۴۸۲



بیمه کار آفرین
نایب رییس کد ۱۷۶۰

مشاوره و صدور انواع بیمه نامه

راهنامه (CMR) و بارنامه

بیمه عمر، سرمایه گذاری، آتش سوزی و مهندسی

ثالث و بدنه خودرو و کشنده

تهران، خیابان ویلا، جنب کلیسا، پلاک ۲۸۷

۰۹۱۲۵۸۷۳۱۳۹

تلفن: ۸۸۸۰۵۷۸۷ فاکس: ۸۸۸۹۳۸۵۶



شرکت بیمه کار آفرین

نماینده بابت جماعتی کد ۱۰۰۰

با بیش از ۱۵ سال فعالیت بیمه ای در خصوص
مسئولیت های حمل و نقل

• ارائه کننده انواع بیمه نامه های اموال و اشخاص و مسئولیت و طرح های خاص

• صدور بیمه های مسئولیت CMR و راهنامه حمل

به صورت تخصصی با شرایط ویژه در سوخت

تلفن: ۸۸۴۵۶۲۰۵ / ۸۸۴۶۱۷۱۴ / ۸۸۴۵۶۲۶

همراه: ۰۹۳۵۲۴۳۶۹۳۹ / ۰۹۱۲۳۳۴۰۱۴۱

جهت اشتراک در نشریه ترابران می توانید:

نوع اشتراک	سفرارشی	پیشتاز یا پیک
شش نوبت (با تخفیف)	تهران - شهرستان	تهران - شهرستان
دوازده نوبت (با تخفیف)	ریال ۱/۱۵۰/۰۰۰	ریال ۱/۲۶۰/۰۰۰
	ریال ۲/۳۰۰/۰۰۰	ریال ۲/۵۲۰/۰۰۰

هزینه اشتراک را به حساب ۱-۱۰۱۱۸۲۶۰۹۹-۲۴۷ بانک پاسارگاد (عمر آران) و یا شماره کارت ۷۴۸۳-۳۵۴۰-۲۹۱۰-۵۰۲۲ (به نام آقای عامر آران) واریز و اصل رسید را به شماره ۰۲۱-۸۸۹۰۰۴۸۹ فکس یا با پست سفارشی ارسال فرمایید

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar

International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



A.B.C Group

International Transportation & shipping co.

Head Office: (+9821)88480530-7 **Fax:** (+9821)88719514

Mashhad Office: (+98513)8539580-3

Fax: (+98513)2219957

B.Abbas Office: (+9876)33563946 **Fax:** (+9876)33560959

abc_tehran@arabakhtar.com

www.abcgroup.com

www.ara-bakhtar.com



BITA TARABAR
INT L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)
Export - Import - Transit
Specially to IRAQ

Head office: No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

Zip code: 14188 Tehran- Iran

Tel: (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

Fax: (+9821) 6643 97 87

Kermanshah: (+9883) 38390053 **Fax:** (+9883) 38366872

Khosravi: (+9883) 42420668

bita.tarabar.int@yahoo.com



Logistics
Admiral

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3rd party logistics services
- Industry specialized solutions

Adress: No 47,29th St, Vozara St, Tehran-Iran

Tell: +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

www.admiralline.com



MICHKA TARABAR SHARGH
International Transportation

- Company Handling Heavy Traffic loads And Projects In CIS Countries (AFGHANISTAN, (TURKMENISTAN, UZBAKISTAN, TAJIKISTAN
- Load Any Cargo And Container By Road And Railway

Adress: IRAN-MASHHAD-SAAD ABAD SQ SAAD ABAD

BILL NO-103 MANAGER: ALIREZA FARTAJ +989153141054

TEL: +985137298146 +985137293743 FAX: +985137297966

EMAIL: INFO@MICHKA-MTS.COM



South Port Services Co. LTD.

Shipping & Freight Forwarding
Project Specialist

Tel: (+9821) 8878 5152

Fax: (+9821) 88785158

Email: info@spsir.com

www.spsir.com

MAZAND DARYA

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند دریا - مازند

As Agent of line

HANJIN SHIPPING
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

/Far East Destinations

Tel: +9821- 88729890-96 / 88382860-70

Fax: +9821- 88729901

sales@mazandarya.com mazand@mazandarya.com

WE CARRY, WE CARE.



BANDAR ABBAS



HAIPHONG

اندلس خورشاه ناصر الدین بُندی
بلک قسم خدای و الطین بُندی

الجزیرا کرمیوہ خوبی بُندی
وربہ بُندی زسیب و انکور و انار



شرکت بر و بحر ایران
بنیاد کنونی و اصل و علیرضا

پاسخی به مشتریان **WAN HAI**

جهت حمل خشکبار و کالای یخچالی

تلفن: ۲۵-۰۲۱ ۸۸۶۲۲۲۱ | دورنگار: ۲۱ ۸۸۶۲۲۲۲-۰۲۱
www.iranlandsea.com | info@iranlandsea.com

شرکت راهبری پایانه های بندری ساحل بار دیلم

به مدیریت عبدالرحمان ترک زاده

دارای ۱۲ سال سابقه در امور بندری



شرکت ساحل بار دیلم اولین و بزرگترین شرکت تخلیه و بارگیری در بندر دیلم می باشد.

ارائه دهنده خدمات :

۱. تخلیه و بارگیری
۲. خدمات بازرگانی
۳. خدمات گمرکی و ترخیص
۴. خدمات بندری

انواع تجهیزات تخلیه و بارگیری این شرکت شامل :

۱. جرثقیل
۲. لیفتراک
۳. تراکتور
۴. کفی

آدرس : بندر دیلم، خیابان ساحلی، اسکله گمرک
تلفن : ۰۷۷۳۳۲۵۱۶۱۵ فکس : ۰۷۷۳۳۲۵۴۵۳۸
همراه : ۰۹۱۰۱۴۱۴۵۰۰ - ۰۹۱۷۱۷۲۹۱۳۲

SAHEL BAR DATILAM