

# تاریخ

۱۴۱

۱۸۰۰۰ تومان

تیر ۱۳۸۱/۹۵ صفحه

ماهنامه اقتصاد تباری

- کشمکش ریز یوست جاده‌ها
- مویزی برای ۲۰ قلیتر
- عواقب دوستی با قلیخانان
- ناختم در آسمان حلبج فارس
- بول حلال
- آداب جدید وزن‌کشی
- القاس ژاپنی در منجلیاب رسوایی
- ترسیم مختصات یک ناوگان

آغازش



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 دریائی
- ◀ 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](http://www.mobasherco.com)



# The Experience of Carriage Without Worries



Group  
**Admiral**

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



# آرش تیر زرین

شرکت حمل و نقل بین المللی

ارائه خدمات ویزا ( عراق و افغانستان )

**ARASH TIR ZARRIN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

کریر - فورواردر



- ۱- حمل فرآورده‌های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
- ۲- حمل فرآورده‌های نفتی و کالا به افغانستان
- ۳- حمل کالا به اروپا علی‌الخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
- ۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری و ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوتاژ جهت حمل سوخت

نشانی: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن / فاکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵ - ۴۴۳۸۷۶۶۵

[y\\_manafi@yahoo.com](mailto:y_manafi@yahoo.com)



۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بنادر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

دارای رتبه ۱ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور

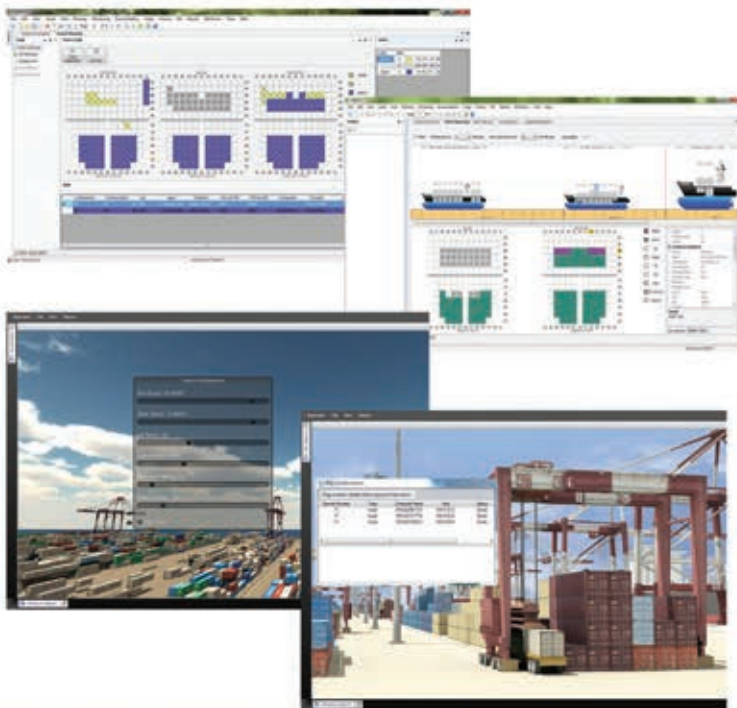
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترمینال های کانتینری (TCTS™) در کشور

برنده جایزه دوم طرح برتر آسیای الکترونیکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیاتی سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در ۱۳ بندر تجاری کشور



SMS



### و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری رهیاب CONSOL™ :

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مانیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع

آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: [www.rahyaab.ir](http://www.rahyaab.ir)

پست الکترونیک: [info@rahyaab.ir](mailto:info@rahyaab.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

# 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, Hoveyzeh St, North Sohrevardi Ave, Tehran, IRAN

Tel: +98 21 88 52 54 23-5

www.ServigasCo.com

info@ServigasCo.com



# كاوه ديزل

نماینده انحصاری کامیون های SISU فنلاند



محصول کشور فنلاند



Made in Finland

كاوه ديزل (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



كاوه  
DIESEL  
دیزل





Bent Axis Pumps  
(35, 45, 55, 65, 85, 105 Liter)



Straight Piston Pumps 6&9 Piston  
(50, 60, 80 Liter)

آدرس: زنجان - میدان هنرستان - جنب بانک صادرات

ساختمان السان - طبقه ۱ واحد ۲ شرکت فرزانه تجارت زنجان

تلفن تماس: ۳۳۷۷۱۲۶۵ - ۳۳۷۷۶۳۶۴ - ۰۲۴

فکس: ۳۳۷۷۱۶۰۶ - ۰۲۴

نمایندگی انحصاری شرکت های

هیدروماس، عثمان کوچ، پنتا، B P W





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](http://www.tbbsco.net)

# کشتیرانی بویه سبز

## تخلیه ، بارگیری و بارشماری

### GREEN BUOY

Shipping , off Loading & Loading Co.

- ✓ حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس
- ✓ سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان، کویت و امارات به بندرعباس
- ✓ دارای محوطه اختصاصی جهت دیپو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی



Design by: A.jouyandeh 09127134427

نشانی: بندرعباس- تقاطع بلوار طالقانی و صیادان- ساختمان دریایی- طبقه ۴ - واحد ۱۲

کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱ صندوق پستی: ۳۵۵۶/۷۹۱۴۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۰۴۱۵ - ۳۲۲۴۸۲۰۰ - ۳۲۲۲۲۹۱۵ (۰۷۶) فکس: ۳۲۲۲۱۱۳۷ (۰۷۶)

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

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

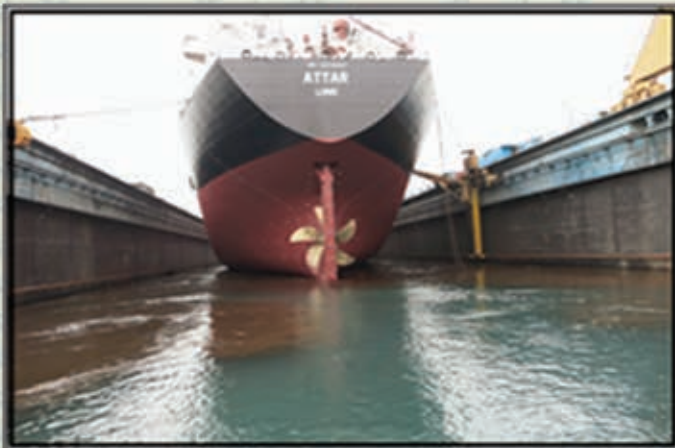


# شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرموز

((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 هرموز - کد پستی ۷۴۷۱۵ - ۷۹۳۴۱  
شماره های تماس: دفتر مدیریت: ۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۳۲۵۷۱۱۸۷ (۰۷۶)  
فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)  
پست الکترونیک: info@persiahormoz.com


**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. دلتنگی 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



■ صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

■ مدیر عامل: عامر آران

■ تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقادر،

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: فاتحه آران، محمدمهدی پاپویز

■ بازرگانی: فاطمه بیات، ساناز سفلاطون، سالار نیویان،

شهربار اردلان، زویا اسکندری، محسن زیدقی

■ 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: زویا اسکندری

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ - ۸۸۹۱۲۹۸۴

■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

## دور دست از نزدیک

### ناسالار

دیوان عدالت اداری حدود ۸۷۰ هزار رای صادر کرده که بخشی از آنها آرای وحدت رویه است که می‌توان آنها را هم قانون محسوب کرد. قوانین فهرست نشده مصوب در مجلس، شورای انقلاب، مجمع تشخیص مصلحت، مصوبات هیات وزیران، آرای وحدت رویه دیوان عالی و ... را که به آنها اضافه کنی، احتمالاً عنوان سرزمین دارای بیشترین قوانین را به خود اختصاص خواهیم داد...

## گزارش اصلی

### آنازشی جاده‌ای



... رقابتی سخت در مورد بار در جریان است. فارغ از علل آن که توسعه ناوگان و کاهش حجم اقتصاد ایران و حمل و نقل مورد نیاز است، حالا شرایط دیگری حاکم شده است که رقابت عنصر اصلی آن را تشکیل می‌دهد؛ اما رقابت، هم قاعده می‌خواهد و هم آزادی و حقوق برابر. بحث این شماره ترابری بین کسانی در گرفته است که به دنبال قاعده نو یا حفظ قاعده موجود و یا کلا بی‌قاعدگی در جریان اتصال بین صاحبان بار و حمل‌کنندگان بار هستند.

۴۳ ۱۵

۱۶ ۲۶

## در باب مزیت‌های پراکندگی!



در غیاب حسین احمدی‌زاده، رییس هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل که در سفر بود، نتوانستیم هیچ‌یک از اعضای هیات مدیره کانون را راضی به گفتگو درباره مشکلات فعلی نظام توزیع بار و کالا در کشور کنیم.

اما به هر حال برای اینکه جای صحبت‌های شرکت‌های حمل و نقل کالا نیز در این پرونده خالی نباشد، توجه شما را به گپ و گفت با مدیرعامل یک شرکت حمل و نقل جلب کنیم که البته او را هم نتوانستیم راضی به افشای هویتش کنیم. می‌گوید از عواقب احتمالی بیم دارد!

## دغدغه هرج و مرج

علیرضا مهربانی حقیقی، عضو انجمن رانندگان یخچال‌دار و بازرس علی‌البدل این نهاد صنفی تازه تاسیس، در خصوص مشکلات مربوط به توزیع بار در کشور، بیشتر بر ناهماهنگی در عرضه و تقاضا تاکید می‌کند؛ از خارج نشدن کامیون‌های فرسوده تا سیاست واردات خودرو، بازگیری ناوگان خارجی و ...

او پیشنهاد می‌کند تشکیلاتی با حمایت دولت ایجاد شود که بتوان رانندگان را ساماندهی کرد و بسته‌هایی را برای آنها در نظر گرفت که به جای این که بخواهند کامیون‌داری کنند، سهام‌دار شرکت‌های بزرگ باشند.

## ترابری دریایی

### آداب جدید وزن‌کشی

مقررات جدید کنوانسیون سولاس از اول جولای ۲۰۱۶ م‌قارن با ۱۴ تیرماه امسال اجرایی خواهد شد و از تاریخ اجرا، کانتینرهایی که وزن آنها تصدیق نشده باشد تحت پوشش بیمه دریایی قرار نخواهد گرفت و در نتیجه، انجام این فرآیند برای کشتیرانی‌ها حیاتی خواهد شد؛ اما آیا بنادر ما آمادگی اجرای این کنوانسیون را دارند؟ برای آگاهی از الزامات اجرای کنوانسیون مذکور در ایران با نایب رییس کمیته امور کانتینری انجمن کشتیرانی گفت‌وگویی داشتیم.

### ایران در تردید اجرای رویای روسی



خبری جنجالی اما نه چندان تازه در فروردین ماه امسال منتشر شد که دامنه آن به رسانه‌های بین‌المللی نیز کشیده شد. خبرگزاری ایترتاس از قول سفیر ایران در روسیه اعلام کرد: «دو کشور در حال گفتگو درباره ایجاد یک کانال کشتیرانی از دریای خزر به خلیج فارس هستند». انتشار خبر واکنش سفارت ایران در مسکو را برانگیخت؛ اما انتشار کم‌دامنه خبر اما موجب نشد ایرانیان در باب آن به اظهار نظر نپردازند و خبرگزاری‌های غربی نیز از کنار آن عبور کنند...

## پول حلال



گزارش «اقتصاد دولت‌های اسلامی» در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که تعداد کل مسافران مسلمان بین‌المللی در سال ۲۰۱۴، نزدیک به ۱۱۷ میلیون نفر بوده است و مخارج سفر آنها به کشورهای دیگر در سال ۲۰۱۴ با رشدی ۶۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۳ به ۱۴۲ میلیارد دلار رسیده است. مخارج سفر برای کل گردشگران دنیا در همین سال، ۱۳۰۴ میلیارد دلار بوده است و بدین ترتیب مخارج سفر مسلمانان ۱۱ درصد این عدد است.

## ترابری ریلی

### ترسیم مختصات یک ناوگان

معاون راه‌آهن ایران ماه گذشته در گفت‌وگو با خبرنگاران، تصویری از وضعیت فعلی ناوگان ریلی ارائه کرد. بابک احمدی توضیح داد در پی ارائه مشوق‌های اقتصادی، بخش خصوصی متقاضی خرید ۱۰ هزار دستگاه واگن باری و ۱۰۰۰ واگن مسافری و سرمایه‌گذاری برای خرید ۲۰۰ لکوموتیو است. او از تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر، کاهش تعرفه حق دسترسی و توافق با روسیه برای تأمین مالی ۵ هزار دستگاه واگن خبر داد و ...



### عواقب دوستی با فیلیپانان

در گفت‌وگو با انجمن‌های صنفی رانندگان، همواره گلایه از حضور پررنگ ناوگان خارجی در کشور و عدم توانایی در رقابت با آنها برای در اختیار گرفتن محموله‌های ایرانی وجود دارد و اینکه باید مسولان دولتی جلوی چنین فعالیت‌هایی را بگیرند. در گفتگو با محمدجواد عطرچیان مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، نظر او را در این باره جویا شدیم و اینکه آیا اساساً امکان ممانعت از بارگیری ناوگان خارجی در کشور وجود دارد یا خیر؟



### مویزی برای ۴۰ قلندر

برخلاف اغلب اوقات که بخش خصوصی، عدم مداخله دولت در مرادفات اقتصادی را مطالبه می‌کند، یکی از خواسته‌های رانندگان در خصوص نظام توزیع بار در کشور، دخالت بیشتر دولت در این زمینه است. در این خصوص به سراغ مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا در سازمان راهداری رفتیم. او تنها زاویه دخالت دولت در این موضوع را در حذف دخالت مستقیم نیروی انسانی و استفاده از فن‌آوری‌های الکترونیکی در نظام توزیع بار می‌داند.

### کشمکش زیر پوست جاده‌ها

اولین مرجع ما برای پرس‌وجو درباره نحوه توزیع بار در کشور، رییس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان ناوگان جاده‌ای سراسر کشور بود. محمدخان بلوکی موافق تداوم و افزایش فعالیت سالن‌های اعلان بار است: «اگر دولت به این نکته توجه داشته باشد که ممکن است به زودی در کشور با مشکلاتی در خصوص بیکاری صنف راننده مواجه شود، در همه‌جا سالن اعلان بار افتتاح می‌کند.»

۴۶

۳۰

۴۲

۲۰

۳۳

۱۵



### حساسیت شیمیایی

همان‌گونه که سال گذشته در همایش تشریح مقررات ترانزیت با رویکرد محمولات شیمیایی مطرح شد، ایران همچنان مسیر اصلی ترانزیت پیش‌سازهای مواد مخدر به سمت افغانستان است و شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان باید آگاهی بیشتری نسبت به چگونگی حمل مواد مخدر پیدا کنند تا ناخواسته در دام قاچاقچیان گرفتار نشوند. به همین منظور، گفت‌وگویی با دکتر ته‌مین باهر، رییس مرکز تحقیقات کاربردی پلیس مبارزه با مواد مخدر ناجا داشتیم تا اطلاعات بیشتری در خصوص نحوه پیشگیری شرکت‌های حمل و نقل از حمل پیش‌سازهای مواد مخدر کسب کنیم.

### ترابری بین‌المللی

#### درباره یک نایب‌الداروغه ...

مدتی است یکی از گلایه‌های شرکت‌های حمل و نقل این است که کانون جهانگردی و اتومبیلرانی که وظیفه ترجمه گواهی‌نامه‌های رانندگی و ارائه پلاک ترانزیت را بر عهده دارد، وارد حوزه اخذ تعهد تشخیص تخلف و تصمیم‌گیری راجع به این تخلفات شده و در موارد متعددی جلوی فعالیت شرکت‌ها را از حیث صدور مدارک گرفته است. با رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران گفتگویی داشتیم تا در جریان جزئیات موضوع قرار بگیریم. او ضمن اشاره به اقدامات انجمن برای رفع این مشکل، نتایج مذاکرات انجام شده با کانون را برایمان تشریح کرد.

### زنجیره تامین

#### اتلاف سه‌گانه

مفهوم تجارت نفت خام در ایران با حمل دریایی و بندر به عنوان رابط تجاری بین دریا و خشکی، و راه‌آهن به عنوان اقتصادی روش حمل عیجن شده است. به همین دلیل به منظور استفاده از توانایی‌های داخلی و هم‌افزایی با شرکت‌های خارجی، کنفرانس بین‌المللی ریل- بندر و ریل- نفت همزمان با نمایشگاه بین‌المللی راه‌آهن در تاریخ ۲۶ و ۲۷ اردیبهشت برگزار شد و میزبان مقام‌های کشوری و افراد موثر در حوزه حمل و نقل و لجستیک جهان و بویژه مقامات سازمان‌های بین‌المللی، افراد تصمیم‌گیرنده در بازار حمل نفت و گاز و همچنین نمایندگان از راه‌آهن‌ها، بانک‌های بین‌المللی، فورواردرهای بین‌المللی و... بود.

### صنعت گردشگری

#### آیا ایران بزرگترین مقصد توریستی دنیا می‌شود؟

به گزارش نشریه وال‌استریت ژورنال، شرکت‌های جهانی هتلداری در حال تأسیس شعبه‌هایی در ایران هستند و پیش‌بینی می‌کنند برداشته شدن تحریم‌ها علیه ایران، باعث افزایش بسیار گردشگران و سفرهای تجاری پس از دهه‌ها انزوای اقتصادی شود. وال‌استریت ژورنال، در گزارش خود نوشته است گروه اسپانیایی هتل‌های بین‌المللی ملیا تصمیم دارد در سال آینده هتلی ۳۱۹ اتاقه در سواحل دریای خزر افتتاح کند. گروه فرانسوی آکور نیز که پاییز گذشته دو هتل در نزدیکی فرودگاه امام خمینی (ره) افتتاح کرد، در حال تأسیس یک شرکت سهامی مشترک در ایران است که به واسطه آن با گروه‌های داخلی ایرانی برای مدیریت هتل‌ها مشارکت کند.

### ترابری هوایی

#### تاختن در آسمان خلیج فارس

مدتی قبل، خط هوایی امارات که اکنون عنوان بزرگترین خط هوایی خاورمیانه و همچنین یکی از بزرگترین و قدرتمندترین خطوط هوایی جهان را در اختیار دارد، گزارش عملکرد مالی خود را منتشر کرد که در مطلب حاضر این گزارش را مرور خواهیم کرد، گزارشی که می‌تواند نشانه‌ای از جهت‌گیری خطوط هوایی در منطقه و البته برای خطوط هوایی کشورمان که این روزها در تلاش برای گسترش فعالیت‌های خود در دوران پساب‌جام هستند، مفید باشد.

۶۸

۹۴

۶۶

۹۰

۶۸

۶۰

### حقوق و مقررات

#### قوانین و مدیریت مالی نیروی کار

طی جلساتی که در زمینه مسائل حقوقی، و مالیاتی شرکت‌های حمل‌داشته‌ایم، متوجه شدیم که متأسفانه در این زمینه، آگاهی و درک درستی در بخش وجود ندارد و همین موضوع اغلب مشکلات زیادی برای شرکت‌ها به‌وجود می‌آورد. از رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خواستیم تا مباحث آموزشی را در این باره در تریبون آغاز کند.



#### الماس ژاپنی در متجلاّب رسوایی

صنعت خودروسازی، صنعتی که است که در آن می‌توان شاهد بروز پدیده‌هایی بود که به‌مرور به روند قالب بازار تبدیل می‌شوند. نمونه این مساله را می‌توان در روند طراحی خودروها، علاقه عمومی به خودروهای شاسی‌بلند دید. اما در کنار این، در سال‌های اخیر شاهد «مد شدن» پدیده‌های دیگری هم هستیم مانند پدیده فراخوان‌های گسترده در سال‌های اخیر و البته پدیده تقلب در نتایج سوخت و آلایندگی که پس از قربانی کردن فولکس‌واگن، این بار به سراغ میتسوبیشی رفته است ...



#### صوری و کوتاه‌مدت یا واقعی و بلندمدت؟

زمستان گذشته گرچه با روزهای خوب رشد ارزش شاخص کل بورس از مرز ۶۱ هزار تا بیش از ۸۰ هزار واحد همراه بود، اما رخدادهای جنجالی و بحث‌برانگیز در سهام خودروسازان، تا حد بسیاری این روند را تحت تأثیر خود قرار داد. تحولی که تحت عنوان «اصلاح ساختار مالی» در گروه سایپا جریان گرفت، رشد ارزش را در زیرمجموعه این گروه و همچنین ایران‌خودرو به دنبال داشت، اما با توقف رشد ارزش خودروسازان، پرسش‌هایی جدی‌تر در باب کیفیت اصلاح ساختار مالی شرکت‌ها مطرح شد.

شرکت بازرگانی نوید راسا آذر (واردات - صادرات)

**NAVID RASA AZAR Trading CO.**  
(Export - Import)



- ◀ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ◀ ارائه 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

آدرس: تهران - بزرگراه فتح - خیابان خلیج فارس چهارراه خلیج فارس،  
نبش ضلع شمال غربی چهارراه - پلاک ۱۲۶ - طبقه ۴ - واحد ۱۹

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ همراه: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ فرهاد آذرافزا

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com



# ناسالار

دیوان عدالت اداری ایران حدود ۸۷۰ هزار رای صادر کرده است که بخشی از آنها آرای وحدت رویه است و آنها را به تعریفی می توان قانون محسوب کرد. تعداد قوانین شمارش نشده و فهرست نشده مصوب در مجلس، شورای انقلاب، مجمع تشخیص مصلحت، شورای عالی انقلاب فرهنگی، مصوبات هیات وزیران، آرای وحدت رویه دیوان عالی و ایضا آرای وحدت رویه دیوان عدالت اداری را که به آنها اضافه کنی، ایران احتمالا عنوان سرزمین دارای بیشترین قوانین را به خود اختصاص خواهد داد. برای اجرای این قوانین لشگری مرکب از ۲ میلیون کارمند مستقیم دولت و تعداد دیگری که عدد را به مقدار باورنکردنی ۴ میلیون نفر - شامل ۸۷۴ معاون وزیر و ۱۴۵۰۰۰ رییس - می رساند، در خدمت دولت هستند: کشوری برای قوانین و مجریان آنها.

اما این بهشت پدید آمده بر قوانین نیست، جهنم برآمده از آنارشیسم حقوقی است. روح واحد، فلسفه و جهان بینی چارچوب دار و هنجارهای هماهنگ، در این اقیانوس حقوقی دیده نمی شود. یک هرج و مرج ترکیبی شامل انواع و جوه آنارشیسم: آنارشیسم فردگرای ماکس اشتیرنر (فیلسوف آلمانی) با درونمایه آزادی هر کس برای انجام هر کاری که دلش می خواهد؛ آنارشیسم آمیخته با لیبرالیسم با مضمون دخالت حداقلی دولت و عبادت کردن دست نامرئی بازار؛ آنارشیسم ترکیبی با کمونیسم با مضمون داغان کردن دولت و دادن اقتدار به جمعی از جامعه که همه جامعه نیست؛ و ... اینجا ایران است. جایی که می توان با اشاره ای غیرمستقیم در پشت یک تریبون، آن لشکر ۴ میلیونی مجری آن قانون ها را به رفتاری خلاف همان قوانین خواند. می توان از دل دولت های برآمده از آراء، حکومت مستبد ساخت و از بطن حکومت مستبد، تشکیلات بی قانون به دنیا آورد. شاید بتوان اسمش را «آنارکودموکراسی» گذاشت. می توان سازمان از پی سازمان و شورا از پی شورا تاسیس کرد و حاصل کار آنها را هرج و مرجی قرار داد که در افراطی ترین توهمات آنارشیستی هم قابل تصور نباشد.

از آن آنارشیسم بالادستی چه چیزی به پایین دست تزریق می شود؟ انبوهی از قوانین، مقررات، آیین نامه و نظام نامه سختگیرانه، متناقض و مغایر با یکدیگر، و طبیعتا مخل که البته - برای وجود داشتن کاری در مقابل آن لشکر مجری - باید اکیدا اجرا شوند. کارایی آن نامشخص و منتفعان تداومش نامشخص تر است. فقط هزینه های نجومی آن روشن است: عقب ماندن اقتصاد به خاطر تخصیص منابع بر اساس همان قوانین، فقدان بهره روری کافی منابع و عدم توسعه اجتماعی به عنوان نتیجه نهایی.

اما آیا منتفع تداوم این وضع واقعا نامشخص است؟ به راستی اگر حتی مرحوم باکونین (از انقلابیون روس و از بنیان گذاران آنارشیسم) را با آن افکار آزادیخواهانه و ضد ستم بر جای بلندی می نشانند و کلید قلمرویی را در جیبش می گذاشتند و قلم قانون نویسی به دستش می دادند تا آنچه را مسبب سعادت جامعه می داند به اصطلاح ایرانی ها «پیاده» کند، عاقبت چه می کرد؟ سعادت بی بالاتر از این نیست که آدمی شاهد نتایج ویرانی های حاصل از دماغ خود نباشد و بنابراین یک پاسخ محتمل و آرمانی برای پرسش یاد شده، این است که روزی همه چیز را زمین می گذاشت و به دل تاریخ می گریخت تا به همدوره ای های اروپایی خود که منتقد آرای او بودند اعتراف کند، جامعه و آنچه در آن پرورده می شود را نشناخته است. یک پاسخ جامعه شناسانه دیگر نیز آن است که اگر می ماند، همان نمی ماند که بود: اکنون مستبدی بود بر دوش ساختار شترگاو پلنگی که در آن برای وصله کردن هر در رفتگی اش باید یک شورا و مجمع درست می کرد تا تعدادی قانون بر انبوه قوانین بیفزاید و سوراخ های نادرستی جهان بینی، فلسفه حکومتداری و شیوه جامعه سازی او را رفو کند. چه سعادت داشت آن مرحوم که چنین نشد.



## آنارشی جاده‌ای

ماهیت کشمکش‌ها بر سر موضوع اعلان بار چیست؟

روزی روزگاری یک گروه از بهترین بروکرات‌هایی که دولت جمهوری اسلامی در اختیار داشت و حالا در حد وزیر و رییس سازمان و سایر مقامات مهم و کارشناس ترابران و غیره هستند به کرانه‌های جنوبی رفته بودند تا یک فعالیت را سامان دهند: سرعت بخشیدن به عملیات بندری و از جمله بارگیری کامیون‌ها از کالاهای وارداتی که حالا دیگر به آن جهاد تخلیه بنادر هم می‌گویند. انگیزه امثال مهدی کرباسیان و غلامحسین امیری و همکارانشان از رفتن زیر بار مسوولیت در بنادر بی‌امکانات جنوبی، غیرفردی و بیشتر اجتماعی بود، اما طبیعی است که انگیزه رانندگانی که آنها باید به خدمت می‌گرفتند، نمی‌توانست صرفاً انجام وظیفه ملی شرکت در عملیات تخلیه بنادر باشد. از همین رو، برای تشویق سفر سخت و طاقت‌فرسای کامیونداران به بنادر، می‌بایست طیفی از مشوق‌ها نیز به کار می‌آمد: از لاستیک و وسایل یدکی گرفته تا روغن موتور. آن روزها ظرفیت حمل بار در کشور، محدود و بازار زیر بلیت تعداد کمی کامیوندار و شرکت بود و ...

حالا ورق برگشته است و رقابتی سخت بر سر بار در جریان است. فارغ از علل آن که توسعه ناوگان و کاهش حجم اقتصاد ایران و به تبع آن، کم شدن حمل‌ونقل موردنیاز است، حالا شرایط دیگری حاکم است که رقابت عنصر اصلی آن را تشکیل می‌دهد؛ اما رقابت، هم قاعده می‌خواهد و هم آزادی و حقوق برابر که به علت نقش مسلط دولت، ایشان - یعنی جناب دولت و حکومت - ضامن و ناظر آن هستند.

بحث این شماره ترابران بین کسانی درگرفته است که به دنبال قاعده نو یا حفظ قاعده موجود و یا کلا بی‌قاعدگی در جریان اتصال بین صاحبان بار و حمل‌کنندگان بار هستند.

وزارت اطلاعات الان به این کار ورود کرده است، ولی آنقدر ذهنش را خراب کرده‌اند که فکر می‌کند سالن اعلان بار محل تجمع راننده‌ها است و به کانونی برای اعتراض و شورش تبدیل شده، بنابراین تمایلی به گسترش آن ندارد، اما راننده اهل این حرف‌ها نیست. می‌خواهد بار بزند و به دنبال زندگی خودش برود. وقتی راننده را نگه می‌دارید و ۲۰ روز به او بار نمی‌دهید، کافی است که دو نفر مغرض بیایند و در گوشش بخوانند و هزار مشکل به وجود بیاورند.

مزیت سالن اعلان بار این است که رانندگان در آنجا تجمع دارند و اگر افرادی آنها را تحریک کنند تا از بار زدن خودداری کنند، بلافاصله مسوولین به این مساله ورود می‌کنند و می‌توان به سرعت مشکل را حل کرد، ولی اگر سالن‌های اعلان بار نباشد و اشخاص ضد نظام به آنها القا کنند که مثلاً از فلان روز از خانه‌هایتان بیرون نیاید و این مساله فقط پنج روز ادامه یابد، آنگاه فاجعه‌ای شکل می‌گیرد که کسی نمی‌تواند آن را کنترل کند.

**ترابران: اکثر دست‌اندرکاران حمل و نقل بحث خودمالکان و معضلات ناشی از آن را مطرح می‌کنند و اینکه باید برای کامیون‌های شرکتی مزیت بیشتری قائل شد...**

■ متأسفانه طوری همه جا و همه وقت از راننده‌محوری می‌گویند انگار اگر آنها نبودند، همه شرکت‌ها، ناوگان ملکی می‌داشتند. مگر راننده‌ها جلوی خرید ناوگان شرکت‌ها را گرفته‌اند؟

ببینید! هیچ کسی حاضر نیست کامیون بخرد و بیاید در حمل و نقل کار کند چون صرف نمی‌کند، ولی متقاضی تاسیس شرکت بسیار زیاد است؛ از نماینده مجلس و وزیر و غیره سفارش می‌آورند تا مجوز شرکت حمل و نقل بگیرند. هیچ وقت از خودتان پرسیده‌اید چرا؟

مشاهده می‌شود در شرکت‌های حمل و نقل به یک متصدی بارنامه‌نویسی، یک میز را به قیمت ماهانه ۱۵ تا ۳۰ میلیون تومان اجاره می‌دهند! خب معلوم است که او هم سعی می‌کند به راننده فشار بیاورد و از حق و حقوق او بزند تا سهم بیشتری برایش باقی بماند.

در نظر داشته باشید که ۹۸ درصد ناوگان حمل متعلق به رانندگان است و شرکت‌ها مالک دو درصد ناوگان، آن هم به شکل صوری هستند. سند به نام آنهاست، ولی کامیون را به دو برابر

رانندگان طرفدار افزایش نظم؛ واسطه‌ها خواهان بی‌نظمی بیشتر

## کشمکش زیر پوست جاده‌ها

اولین مرجع برای پرس‌وجو درباره نحوه توزیع بار در کشور، محمد خان‌بلوکی، رییس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان ناوگان جاده‌ای سراسر کشور و مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل و نقل بار کشور بود.

او از جمله موافقان تداوم و افزایش فعالیت سالن‌های اعلان بار بوده و معتقد است مشکل کمبود بار را به راحتی می‌توان با همین سالن‌های اعلان بار کنترل کرد... اگر دولت به این نکته توجه داشته باشد که عن‌قریب ممکن است در کشور با مشکلاتی در رابطه با بیکاری رانندگان مواجه شود، در همه جا حتی شهرهای کوچک هم سالن اعلان بار افتتاح می‌کند تا کسی نتواند حقی را ضایع کند.

این در حالی است که شرکت‌های حمل و نقل هیچ رغبتی به سرمایه‌گذاری نشان نمی‌دهند و این راننده است که سرمایه‌گذار شده، ماشین خریده و در اختیار شرکت قرار داده است. شرکت فقط یک بارنامه می‌نویسد و پولش را می‌گیرد.

ای کاش همان کمیسیون قانونی را بگیرد، در عمل سه یا چهار برابر بیشتر از راننده می‌گیرند. به اعتقاد من، در مجموع سیاست‌ها در جهت حمایت از این سالن‌ها نیست، در صورتی که هم ما و هم سازمان راه‌داری می‌دانیم فعلاً حق راننده در سالن اعلان بار بیشتر حفظ می‌شود؛ به نوبت بار می‌زنند و کسی بار را از این طرف و آن طرف لایی رد نمی‌کند و پارتی‌بازی و حق حساب در آن نیست. اگر در بندرعباس هم آن مشکل پیش آمد بیشتر به دلیل حق‌کشی‌ها بود و اکنون با درایت مدیر استان و انجمن رانندگان تا حدودی متفنی شده است.

راننده اهل اعتصاب و درگیری و تقابل نیست، اما وقتی ۲۰ روز صبر می‌کند و معطل می‌شود و می‌بیند فرد دیگری هنوز از راه نرسیده، با دادن حق حساب بار می‌زند و می‌رود، به راننده فشار می‌آید. می‌دانید وقتی راننده‌ای ناراضی و با درگیری‌های فکری و معیشتی در جاده‌های کشور حرکت کند، چه مشکلاتی به وجود خواهد آمد؟

**ترابران: در ابتدا می‌خواستیم بدانیم که در داخل کشور، نحوه توزیع بار چگونه است؟**

■ توزیع بار در کشور بسیار ناعادلانه است. فعلاً حقوق راننده در سالن‌های اعلان بار حفظ می‌شود، ولی متأسفانه بعضی از سالن‌ها را جمع کرده‌اند و یک راه فرار برای بعضی شرکت‌ها فراهم شده است، چون در این حالت باری که سالن اعلان بار کرایه حمل آن را ۴ میلیون تومان اعلام می‌کند، با ۲ میلیون تومان به راننده که مالک کامیون است می‌دهند و کرایه را نصف می‌کنند. راننده هم به دلیل اینکه قسط دارد و به بانک بدهکار است مجبور است آن را حمل کند.

**ترابران: در کدام استان‌ها سالن اعلان بار جمع شده است؟**

■ به عنوان مثال، در بوشهر در سالن اعلان بار نزارهای ساختگی راه انداختند و شورای تامین استان را متقاعد کردند که سالن اعلان بار را جمع کند. در سالن اعلان بار اگر کرایه حمل یک بار ۳ میلیون تومان اعلام شود، شرکت‌ها نمی‌توانند ۲ میلیون و ۹۹۰ هزار تومان به راننده بدهند. حتماً باید همان ۳ میلیون را بدهند و کمیسیون قانونی را که ۸ درصد است بگیرند، اما در خارج از سالن اعلان بار و در پایانه‌ها، کمیسیون شرکت‌ها ۱۰ درصد است.

■ به نظر من، در مجموع سیاست‌ها در جهت حمایت از سالن‌های اعلان بار نیست، در صورتی که هم ما و هم سازمان راهداری می‌دانیم فعلا حق راننده در این سالن‌ها بیشتر حفظ می‌شود؛ به نوبت بار می‌زنند و کسی بار را از این طرف و آن طرف پارتی‌بازی کند و حق حساب در آن نیست

■ متاسفانه بیش از نیمی از شرکت‌ها هیچ سرمایه‌ای در حمل و نقل نیاورده‌اند. وقتی هم که بارنامه را می‌نویسند، اول کمیسیون خود را از راننده می‌گیرند و بعد حق و حقوق او را به صاحب کالا حواله می‌دهند. اسم اینها را هم گذاشته‌ایم سرمایه‌گذار!

قیمت خرید، به راننده واگذار کرده‌اند؛ ماهانه یک پولی هم از راننده می‌گیرند تا به او بار بدهند. خوشبختانه مدیرکل اداره حمل و نقل در بندرعباس دستور داد این کامیون‌های ملکی هم حتماً به سالن اعلان بار بروند و راننده‌های شاکی هم راضی شدند.

اصلاً در همین تهران هم اجحاف سنگینی می‌شد و هر مدیری هم که می‌آمد مامشات می‌کرد، اما خوشبختانه در حال حاضر مدیری بر سر کار است که توانسته مشکلات را برطرف کند. شرکت‌ها اگر کمیسیون غیرقانونی و بالا بگیرند به مجرد اینکه اسم این مدیر بیاید، وحشت می‌کنند و اگر راننده به شرکت بگوید الان شکایت می‌کنم، به هر طریقی سعی دارند او را راضی و

منصرف کنند. باید چنین مدیرانی را در استان‌های دیگر کشور به کار بگمارند.

حمل و نقل ما به نقطه بحرانی رسیده است، چون به شدت با معضل کمبود بار مواجه هستیم و برای ۱۰ دستگاه کامیون ۴ یا ۵ بار وجود دارد. وقتی عرضه بار کم می‌شود و تقاضای زیاد است، قیمت حمل بار به علت نبودن سالن اعلان بار کاهش می‌یابد و درآمد غیرقانونی و هنگفتی برای شرکت‌های حمل و نقل به وجود می‌آورند. اکثر راننده‌ها هم ماشین نو خریده‌اند و بدهکار هستند، بنابراین مجبور می‌شوند به ثمن بخش کالا را حمل کنند.

من معتقدم مشکل کمبود بار را به راحتی می‌توان با همین سالن‌های اعلان بار کنترل کرد. اگر دولت به این نکته توجه داشته باشد که عن‌قریب ممکن است در کشور با مشکلاتی در رابطه با بیکاری رانندگان مواجه شود، در همه جا حتی شهرهای کوچک هم سالن اعلان بار افتتاح می‌کند تا کسی نتواند حقی را ضایع کند.

**ترابران: چرا راننده‌ها شکایت نمی‌کنند؟**

■ چون وقتی از شرکت حمل و نقل در شهرستان‌ها شکایت می‌کنند به علت نبود سالن اعلان بار در لیست سیاه قرار می‌گیرند و به آنها بار نمی‌دهند. اصلاً چرا باید منتظر شکایت راننده بود؟ مگر سازمان حمل و نقل، واحد بازرسی و حراست ندارد؟ اصلاً خود اداره اطلاعات مامور بفرستد و وقتی که راننده از درب شرکتی خارج می‌شود، بارنامه را از او بخواهند و سوال کنند که چقدر کمیسیون داده است. اگر خلافی صورت گرفته، همان‌جا شرکت را تعطیل کنند.

معضل بزرگی که فعلاً گریبان حمل و نقل ما را گرفته است، قوانین نادرستی است که وضع شده است. اگر ثابت شود که شرکتی خلاف کرده است؛ برای بار اول تذکر می‌دهند و دفعه بعد جریمه می‌کنند، اما مبلغش آن قدر ناچیز است که اغلب شرکت‌ها تماس می‌گیرند و می‌گویند در کمیسیون حاضر نمی‌شویم، مبلغ جریمه را بگویید تا به حساب واریز کنیم. تنها برای بار چهارم است که شرکت را به طور موقت تعطیل می‌کنند. توجیه‌شان هم این است که نباید سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته را به این آسانی از دست داد. کدام سرمایه‌گذاری؟! سرمایه‌گذار اصلی رانندگان هستند. البته شرکت‌هایی وجود دارند که حاضر نیستند حق راننده را ضایع کنند،

اما متاسفانه تعدادشان کم است. قانون ضعیف آدم خلافکار را وادار به تخلف جدید می‌کند. بد نیست بدانید رانندگان از این کمیسیون ماده ۱۲ ناامید شده و قصد دارند به سازمان تعزیرات حکومتی مراجعه کنند.

از آن طرف، برای رانندگان کمیسیون ماده ۱۱ تصمیم می‌گیرد که اگر حتی ۵ کیلومتر بدون بارنامه حرکت کنند، پلیس جلوی آنها را می‌گیرد و به کمیسیون ماده ۱۱ معرفی می‌کند و طوری برنامه‌ریزی شده که یک تا دو ماه از رانندگی محروم و کارت هوشمندشان توقیف شود. چرا به راننده تذکر نمی‌دهید و یا جریمه نقدی نمی‌گذارید؟! چرا راننده را بیکار می‌کنید و برای دفعات بعد، نه شش‌ماه بلکه یک سال از رانندگی در جاده محروم می‌شود؛ اما تخلف شرکت تنها جریمه نقدی دارد؟ راننده کمتر از شرکت سرمایه‌گذاری کرده است؟!

**ترابران: متولی اعلان بار کدام نهاد است؟**

■ متولی اعلان بار طبق تصمیم سازمان حمل و نقل جاده‌ای کشور، شرکت‌های حمل و نقل و انجمن‌های صنفی رانندگان هستند. به عبارت بهتر، نوبت‌دهی و نظارت بر سالن اعلان بار با انجمن رانندگان است و اعلان بار با شرکت‌ها؛ یعنی وقتی این دو تشکل با هم کار می‌کنند، حقی پایمال نمی‌شود. هم انجمن رانندگان مواظب انجمن شرکت‌های حمل و نقل است و هم انجمن شرکت‌های حمل و نقل مواظب انجمن رانندگان. هر دو هم تحت نظارت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای. بنابراین هیچ خلافی رخ نمی‌دهد، ولی وقتی یکی از این سه رکن حذف شود، فقط باید خدا به داد راننده برسد.

**ترابران: اینکه انجمن صنفی رانندگان جزء متولیان سالن اعلان بار باشد، باعث نمی‌شود آنهایی که در آن منطقه ساکن هستند، بار را به همشهریان خود بدهند؟**

■ بله، به این کار بومی‌بازی می‌گویند. ما هم بارها تذکر داده‌ایم، ولی رانندگان هم فشار می‌آورند که بار برای ما است، چرا به غریبه می‌دهید؟ از ۱۰ تا ۱۵ بار، ۷ تا به بومی و ۳ تا را به غیربومی می‌دهند. به عبارت دیگر، آن آقای بومی یک روز معطل بار است، ولی غیربومی یک هفته یا بیشتر معطل می‌شود.

ریشه همه اینها در کمبود بار است. همانطور که پیش‌تر گفتم بارها تذکر داده‌ایم و فشار آورده‌ایم.



■ طوری همه جا از راننده محوری می گویند انگار راننده ها جلوی خرید ناوگان شرکتها را گرفته اند؟ هیچ کسی حاضر نیست کامیون بخرد، چون صرف نمی کند، ولی متقاضی تاسیس شرکت بسیار زیاد است؛ از نماینده مجلس و وزیر و غیره سفارش می آورند تا مجوز شرکت حمل بگیرند. هیچ وقت از خودتان پرسیده اید چرا؟

می دهند؛ در حالی که به علت نداشتن تجربه عملی در حمل و نقل و عدم مشورت با صنوف حمل و نقل تصمیمات درستی نمی گیرند و باعث بروز مشکلاتی می شوند.

ترابران: سازمان راهداری چند سال قبل به دنبال ایجاد درگاه ملی برای توزیع بار بود...

■ طرح خیلی خوبی بود، ولی جمع شد و الان هیچ فعالیتی ندارد. و هنوز هم هفتاد درصد کامیون های کشور یک سرخالی تردد می کنند.

ترابران: الان وضعیت کرایه حمل بار نسبت به سال گذشته چه تغییری کرده است؟

■ هیچ تغییری نکرده و حتی در حد کرایه های سال ۹۲ است. در حالی که هزینه ها چند برابر شده است. اگر این وضعیت ادامه پیدا کند؛ باید منتظر فاجعه در حمل و نقل کشور بود.

استخدام کند و پول بیمه او را بدهد. هم اکنون در کشور ما شرکت واقعی وجود ندارد و همه فقط دکه بارنامه نویسی هستند.

به ترکیه نگاه کنید. صنعت حمل و نقل آن به اکثر کشورهای اروپایی و تمام خاورمیانه و کشورهای مشترک المنافع خدمات می دهد و حدود نود و پنج هزار شرکت حمل و نقل دارد. در حالی که ما، چهار هزار و دویست و اندی. با این تعداد شرکت نیز آنچه در حال حاضر شاهد آن هستیم، رقابت ناسالم است. وقتی شرکتها براساس روابط مجوز می گیرند، اینگونه می شود که سرفعلی یک شرکت در بندر عباس تا پنج میلیارد هم به فروش می رسد. باید تعداد شرکت های حمل و نقل ایرانی افزایش پیدا کند تا رقابت واقعی به وجود بیاید و شرکتها برای جذب بار سرمایه گذاری کنند و با خرید کامیون توانمند شوند تا در این عرصه باقی بمانند.

البته ما شرکت های حمل و نقلی هم که به درستی کار می کنند، زیاد داریم، ولی اگر فکری به حال شرایط فعلی حمل و نقل نکنند، آنها هم به تدریج از بین می روند یا مجبور می شوند مثل بقیه کار کنند. بد نیست بدانید وزارت حمل و نقل ترکیه و سندیکای حمل و نقل به شدت روی کار شرکتها نظارت می کنند، یعنی آنقدر قوی عمل کنند که حتی اجازه بارگیری به یک راننده غیرترک را نمی دهند و فقط بعضی جاها کامیون های غیرترک می توانند بارگیری داشته باشند. ولی کامیون ترک به راحتی به اینجا می آید، بار ایران را می زند و حمل می کند.

ما هم متأسفانه براساس روابط فیما بین و اینکه ترکیه، مسیر ترانزیتی ماست، نمی توانیم جلوی آنها را بگیریم؛ چون هزار و یک مشکل درست می کنند؛ مثلاً به بهانه های مختلف راه را می بندند و اگر بخواهیم مثلاً از راه گرجستان برویم، کلی سوخت اضافه مصرف می شود و ...

یک مطلبی را خیلی ساده به شما عرض کنم دولتمردان ما در حمل و نقل مانند خیاط شده اند و ما هم مشتری. پارچه را خودشان با هزینه بسیار بالا تهیه می کنند که برای ما لباس بدوزند، اما پرو نمی کنند. اگر تنگ شد، می گویند لاغر شوید؛ اگر گشاد باشد، می گویند چاق شوید! کافی است که دو بار پرو کنند تا لباس قواره آدم شود، اما برایشان سخت است که از ما هم مشورت بخواهند که چکار کنیم. خودشان تصمیم می گیرند و انجام

همه «چشم» می گویند و سازمان هم مخالف بومی گرایی است و فشار می آورد، ولی حریف نیستند.

ترابران: در همه شهرها این اتفاق می افتد؟

■ اغلب شهرها به این صورت است مثل شهرستان نوشهر در مازندران که رانندگان سایر شهرها شکایت و گلّه زیادی از آنجا دارند. البته در اکثر شهرها انجمنها تا حدودی بهتر عمل می کنند. ما نمی گوئیم سالن اعلان بار خیلی خوب است و هیچ ایرادی ندارد، ولی جایگزین آن فعلاً وجود ندارد؟ هر جا سالن های اعلان بار حذف شده، ظلم مضاعف به راننده اتفاق افتاده است، مثل استان بوشهر در جنوب کشور.

ترابران: در حال حاضر چه شهرهایی از کشور سالن اعلان بار ندارند؟

■ دو سوم از کشور سالن اعلان بار ندارند؛ به عنوان نمونه تهران. در تهرانی که همه روزه ۳۵۰۰ کامیون وارد پایانه آن شده و ۳۵۰۰ دستگاه خارج می شود، حتی نوبت دهی وجود ندارد. یک راننده باید از این شرکت به آن شرکت برود تا یک باری به پستش بخورد. در آخر هم گیر دلال می افتد. اگر اعلان بار شود، دلالها حذف می شوند نمی دانم چرا مخالف هستند. هر مسوولی اگر یک هفته در پایانه حضور یابد، متوجه می شود که اعلان بار حق راننده را حفظ می کند. سر نوبت بار می زند و کسی نمی تواند بار خاص به کسی بدهد.

می گویند صاحب کالا می خواهد کالا توسط یک راننده شناخته شده حمل شود، خوب همه راننده ها شناخته شده هستند. سازمان همه اینها را احراز هویت و صلاحیت کرده و به آنها کارت هوشمند داده است. تمام مشخصات آنها از کد ملی و آدرس محل زندگی و عکس راننده در سیستم ثبت شده است.

متأسفانه بیش از نیمی از شرکت های حمل و نقل هیچ سرمایه ای در حمل و نقل نیاورده اند و در رشته های دیگری سرمایه گذاری می کنند. وقتی هم که بارنامه را می نویسند، نه تنها کرایه حمل نمی دهند؛ بلکه اول کمیسیون خود را از راننده می گیرند و بعد حق و حقوق او را به صاحب کالا حواله می دهند. تازه اسم اینها را هم گذاشته ایم سرمایه گذار! این چه شرکتی است که حتی نمی تواند یا نمی خواهد منتظر اتمام عملیات حمل بماند؟! شرکت باید مثل همه دنیا کارفرما باشد یعنی سرمایه بیاورد، کامیون بخرد، راننده را

ترابران: آقای مهندس، رانندگان از نحوه توزیع بار در کشور گلایه‌های زیادی دارند. ارزیابی شما به عنوان متولی این بخش در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، از سیستم توزیع بار در کشور چیست؟

■ نباید فراموش کرد که ما در زمینه توزیع بار، در حال عبور از مراحل سنتی به مراحل IT و مدرنیته هستیم. تا چند سال گذشته در سیستم حمل و نقل این گونه بود که معمولاً رانندگان وقتی که در بندرها می‌دیدند بار هست خیلی سریع به همدیگر خبر می‌دادند و ظرف یک هفته خیل رانندگان و کامیون‌ها به سمت بندر روانه می‌شد، اما در همین فاصله زمانی امکان داشت کشتی بار خود را تخلیه کند و برود و ما با عرضه مازاد ناوگان مواجه شویم و مثلاً ۷ یا ۸ هزار کامیون در نوبت بارگیری باقی بمانند؛ در حالی که همزمان در یک نقطه دیگر در کشور بار وجود داشت، اما ناوگانی برای حمل پیدا نمی‌شد.

رکود اقتصاد و کمی بار، نارسایی‌های حمل جاده‌ای را تشدید کرده است

## مویزی برای ۴۰ قلندر

ناوگان در طول یک دهه ۱۵۴ درصد و بار ۳۱ درصد رشد داشته است

برعکس اغلب موارد که بخش خصوصی خواهان عدم مداخله دولت در مرادوات اقتصادی است، یکی از مطالبات رانندگان و نمایندگان صنفی آنها در خصوص نظام توزیع بار در کشور، دخالت بیشتر دولت در این زمینه است. در این خصوص به سراغ غلامحسین دغاغله، مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای رفتیم. او در گفت‌وگوی با ترابران، ضمن توضیح درباره منشاء مشکلات مربوط به توزیع بار، تنها زاویه دخالت دولت در این موضوع و راه‌حل مشکلات مربوط به اجحاف در نوبت‌دهی، کمیسیون‌های خلاف قرارداد و... را در حذف دخالت مستقیم نیروی انسانی و استفاده از فن‌آوری‌های الکترونیکی در نظام توزیع بار می‌داند و از اقدامات سازمان در این خصوص می‌گوید.



اعلام و برنامه هم به صورت الکترونیکی صادر می‌شود و ...

این پروسه همین حالا هم در حال انجام است، اما خب خیلی فراگیر نشده است و ما همچنان در مرحله گذار هستیم. نمی‌توانیم وضع موجود را به یکباره تغییر دهیم. باید الگویی درست کنیم و بگوییم این الگو و ایده‌آل ماست؛ باید خودتان را به این سطح برسانید. البته واقعیت این است که تعدادی از رانندگان یا شرکت‌ها قائل به تغییر نیستند و سودشان را در ادامه وضع موجود می‌بینند.

**ترابران: به نظر می‌رسد در حال حاضر عمده وظایف سیستم‌های مبتنی بر IT را سالن‌های اعلان بار انجام می‌دهند، سازمان تا چه حد در مورد نحوه اداره این سالن‌ها نظارت دارد؟**

■ ما چندین سال است که مدیریت سالن‌های اعلان بار را به انجمن‌های صنفی شرکت‌های

آنها در حد ۱۸۰ هزار کیلومتر در سال است و در عین اینکه مالک بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون هستند، تعدادی زیادی را هم تحت پوشش خود قرار داده‌اند. یک نرم‌افزاری هم راه‌اندازی کرده‌اند تا ارتباطی معقول بین صاحب کالا و صاحب ناوگان به وجود آید. به این ترتیب، من صاحب کالا می‌توانم با یکی از این شرکت‌ها تماس بگیرم و بگویم امروز این تعداد ماشین برای حمل کالا به فلان مقاصد می‌خواهم.

از طرف دیگر، رانندگان مالک ناوگان نیز قادر خواهند بود به شرکت پیامک بزنند که فرضاً من فردا ساعت ۱۰ صبح تهران هستم، اگر باری وجود دارد مثلاً اولویت اول من شیراز است و اگر نشد اصفهان. این شرکت عرضه و تقاضا را به هم وصل می‌کند؛ یعنی نهایتاً ۵ یا ۱۰ دقیقه بعد، به صورت سیستمی به من جواب می‌دهند. اصلاً نیازی به مراجعه به شرکت هم نیست؛ از طریق پیامک، آدرس شرکت یا انبار و ساعت بارگیری

این سیستم سنتی که عمدتاً از خودمالک بودن نظام حمل و نقل نشات می‌گیرد؛ باعث شده که بهره‌وری در این بخش بسیار پایین باشد. حتماً می‌دانید که متوسط پیمایش ناوگان ما در کشور ۷۰ هزار کیلومتر در سال است؛ در حالی که در کشورهایی اروپایی این پیمایش ۱۵۹ هزار کیلومتر در سال است. حتی در کشورهای همسایه مانند ترکیه نیز این شاخص ۱۵۰ هزار کیلومتر در سال است...

به هر حال همه این موارد باعث شده که طی چند سال اخیر، یکی از سیاست‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ورود به حوزه IT باشد؛ ضمن اینکه به طور همزمان حمایت از تاسیس و تشکیل شرکت‌های بزرگ‌مقیاس را هم که تعداد زیادی ناوگان در اختیار داشته باشند، در دستور کار قرار داده‌ایم؛ یعنی همان چیزی که در کشورهای دیگر اتفاق می‌افتد. در حال حاضر ما شرکت‌هایی داریم که پیمایش ناوگان



**■ کارشناسان در زنجیره تامین سه حلقه را پیش‌بینی می‌کنند: یکی حلقه تولید، یک حلقه بازاریابی و بالاخره حلقه حمل. ما در این زنجیره، آخرین حلقه هستیم، اما همه انتظار دارند ناهماهنگی بین بخش‌های دیگر، توسط حلقه آخر حل شود**

**■ یکی از وظایف دولت تنظیم بازار است. آقایان این کار را نمی‌کنند و در حلقه میانی یعنی برنامه‌ریزی و بازاریابی مشکل دارند، اما آن را به حلقه سوم سرایت می‌دهند. کار ما حمل و نقل است، نه تنظیم بازار. حمل و نقل که نباید از طریق کاهش نرخ خدمات خود، وظیفه ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا را بازی کند**

حمل و نقل هر شهر واگذار کرده‌ایم، اما در کنار آنها حتما باید انجمن صنفی رانندگان نیز به عنوان ناظر و همچنین مسوول نوبت‌دهی حضور داشته باشند. در عین حال، واگذاری‌ها همیشه همراه با نظارت بوده است؛ تا آنجا که هر زمانی به این نتیجه برسیم که یکی از طرفین، کاری خلاف قرارداد یا خارج از قرارداد انجام داده، حق برگشت را برای دولت پیش‌بینی می‌کنیم و محفوظ می‌دانیم. در تمام سالن‌های اعلان بار روال به همین صورت است؛ یعنی در کنار دو صنف، نظارت عالی سازمان نیز وجود دارد.

حتی ما بخشنامه‌ای به امضای ریاست سازمان داریم که در آن تصریح شده مدیران کل استان‌ها حداقل باید ماهی یک بار در پایانه‌ها حاضر شده و ملاقات مستقیمی با راننده و شرکت و بازدید از وضعیت داشته باشند؛ اما با این وجود همچنان ممکن است مشکلاتی وجود داشته باشد، مثل عدم رعایت نوبت بعضی از رانندگان، اجحاف به یکسری از رانندگان در جذب بار و عدم هماهنگی بین دو صنف شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان در پایانه‌ها.

تنها راه سازمان برای اینکه این مسائل را کم کند، حذف دخالت مستقیم نیروی انسانی و استفاده از IT است. ما این کار را انجام دادیم و نوبت را الکترونیکی کردیم، از اواسط دهه ۸۰، در بندر امام و بندرعباس، وقتی کامیونی وارد پایانه می‌شود، از طریق دوربین ثبت شده و یک قبض الکترونیکی نوبت به آنها تحویل و نوبت این ماشین در سالن ثبت می‌شود تا براساس نوبت بار جذب کنند. آن زمان، این کار، قدم خیلی بزرگی بود.

در کنار آن، ما چند تا کار دیگر هم انجام دادیم؛ که یکی از آنها راه‌اندازی وب‌کیوسک در پایانه‌های بندر امام‌خیمینی (ره) و بندرعباس بود. وب‌کیوسک دستگای شبیه دستگاه خودپرداز بانک‌ها است که یکسری از بارهایی که در سالن اعلان بار عرضه شده، اما جذب نمی‌شود، از طریق آنها مجدداً اعلام می‌گردد. کار کردن با آن هم خیلی راحت است و براساس نوبت الکترونیکی و برگه رسید آن عمل می‌کند.

در توضیح ضرورت و اهمیت این وب‌کیوسک‌ها باید بگویم یکسری راننده‌ها فقط به دنبال بارهایی

با مقاصد مشخص هستند، اما بعضی از راننده‌ها هم می‌خواهند هر باری که گیرشان آمد حرکت کنند و بروند. برای این گروه، ما وب‌کیوسک‌ها را راه‌اندازی کردیم که سال گذشته بازخوردی خیلی خوبی از آن داشتیم و به همین خاطر امسال تصمیم داریم یازده تا از آنها در بندرعباس و یکسری را هم در بندر امام‌خیمینی (ره) در نقاط مختلف پایانه اضافه و راه‌اندازی کنیم.

برنامه دیگری که در نظر داریم طی دو یا سه ماه آینده آن را شروع کنیم، بحث نوبت الکترونیکی و یا به نوعی اظهار از راه دور ناوگان است. می‌دانید که امکانات پایانه‌های ما محدود است و در بندر امام‌خیمینی (ره) و بندرعباس وضعیت آب و هوا خیلی نامناسب و به شدت گرم است، بنابراین رانندگان برای دریافت بار به شدت از نظر روحی و روانی تحت فشار هستند.

ما در حال برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی یک اپلیکیشن هستیم که راننده بتواند از طریق موبایل از هر جای کشور - با درج یک کد- وارد این سامانه شود و به شکل پیامکی نوبت بگیرد. مثلاً اعلام می‌شود که نوبت شما ۱۵۰۰ است و فرضاً حدود ۶ روز دیگر نوبت بارگیری شما در بندرعباس خواهد بود. بدین ترتیب رانندگان می‌توانند تنظیم کنند که یک روز قبل یا همان روز برای بارگیری در بندر باشند. امیدوارم طی دو ماه آینده بتوانیم این اپلیکیشن را راه‌اندازی کنیم.

البته ما همین حالا هم یک سامانه پیام کوتاه داریم که از اول سال ۹۴ راه‌اندازی شده و رانندگان می‌توانند با ارسال کد مربوط به خودشان از اطلاعات و آخرین وضعیت پایانه بندرعباس مطلع شوند. این اطلاعات شامل تعداد کامیون‌های در نوبت بار، تعداد بارهای قابل عرضه در هر روز، آخرین نوبت کامیونی که بار جذب کرده است و ... می‌شود.

**ترابران: با وجود این برنامه‌ها، چرا هنوز وضعیت توزیع بار، برای بخش راضی‌کننده نیست؟**

**■ این مساله دو بُعد دارد؛ یکی برون‌سازمانی و دیگری درون‌سازمانی. در بخش برون‌سازمانی باید توجه داشت که ما طی دو سال گذشته بی‌سابقه‌ترین رکود را در حمل و نقل جاده‌ای تجربه کردیم؛ یعنی از نیمه دوم سال ۹۳ رکود ما در بخش جاده‌ای چه بار و چه مسافر شروع شد که سال ۹۴ نقطه اوج آن بود. پیش‌بینی من**





■ ناوگان ما طی ۹ سال از سال ۸۵ تا سال ۹۴ نزدیک به ۱۵۴ درصد رشد داشته و از ۱۳۷ هزار دستگاه به ۳۴۸ هزار دستگاه رسیده است؛ در مقابل، رشد بار از ۲۷۴ میلیون تن در سال ۸۵ به ۳۶۰ میلیون تن در سال ۹۴ رسیده که به معنای رشد ۳۱ درصدی است. هر کس این آمارها را ببیند متوجه مشکل حمل جاده‌ای خواهد شد

■ ما طی دو سال گذشته بی‌سابقه‌ترین رکود را در حمل‌ونقل جاده‌ای تجربه کردیم. از نیمه دوم سال ۹۳ رکود در بخش جاده‌ای چه بار و چه مسافر شروع شد که سال ۹۴ نقطه اوج آن بود. پیش‌بینی من این بود که در سال ۹۵ شرایط بهتر خواهد شد، ولی الان دیگر اینطور هم فکر نمی‌کنم

پس ما هم در سطح بین‌المللی مشکل داشتیم و هم در سطح داخلی خودمان دچار رکود مطلق در ساخت و ساز و همه بخش‌های کشور بودیم. همه این موارد دست به دست هم داد که ناهمخوانی عجیب و غریبی بین عرضه و تقاضا اتفاق بیفتد و سال ۹۴ یک سال خاصی باشد.

**ترابران: درباره این ناهمخوانی آیا عدد و رقمی هم به صورت مستند وجود دارد؟**

■ بله؛ ناوگان ما طی ۹ سال از سال ۸۵ تا سال ۹۴ نزدیک به ۱۵۴ درصد رشد داشته و از ۱۳۷ هزار دستگاه به ۳۴۸ هزار دستگاه رسیده است؛ در مقابل، رشد بار ما از ۲۷۴ میلیون تن در سال ۸۵ به ۳۶۰ میلیون تن در سال ۹۴ رسیده که به معنای رشد ۳۱ درصدی است. هر کس این آمارها را ببیند متوجه حساسیت موضوع می‌شود. اما به هر حال همانطور که گفتم این ناهمخوانی در نظام توزیع بار دلایل درون‌سیستمی هم دارد.

ببینید! کارشناسان در زنجیره تامین سه حلقه را پیش‌بینی می‌کنند: یکی حلقه تولید، یک حلقه بازاریابی و بالاخره حلقه حمل. ما در این زنجیره آخرین حلقه هستیم، اما همه انتظار دارند ناهماهنگی بین بخش‌های دیگر، توسط حلقه آخر حل شود. مثلا ما در جیرفت سه برابر سرانه مصرف کشور، تولید گوجه‌فرنگی، سیب‌زمینی و پیاز داریم. حلقه دوم وظیفه دارد که این تولید را کنترل کند که مثلا وقتی من دو میلیون و پانصد تن سیب‌زمینی تولید کرده‌ام، یک میلیون تن آن مصرف داخلی است و برای یک میلیون و پانصد تن باقیمانده باید یک فکری کرد.

این شرایط چند راه‌حل دارد: صادرات، صنایع تبدیلی، انبار کردن و یا... اما حالا فرض کنید در هفته گذشته کشاورز جیرفتی گوجه‌فرنگی را ۱۰۰۰ تومان می‌فروخته و برای حمل آن هم تا میدان تره‌بار تهران یک میلیون و پانصد هزار تومان می‌داده؛ حالا اگر در این هفته قیمت گوجه در جیرفت به علت عرضه بیش از ظرفیت به ۲۰۰ تومان برسد، تنها فکری که به نظرشان می‌رسد این است که کرایه حمل آن را پانصد هزار تومان بکنند. این منطقی نیست، ولی الان برای همه از جمله مسوولان جا افتاده است.

به چه استنادی باید کرایه را پایین آورد؟ چون

این بود که در سال ۹۵ شرایط بهتر خواهد شد و مرحله گذر و سختی، سال ۹۴ است، ولی الان دیگر اینطور هم فکر نمی‌کنم.

بر طبق آمار، در سال ۹۳ میزان واردات کالاهای اساسی بیش از ۲۶ میلیون تن بود که در سال ۹۴ به حدود ۲۲ میلیون تن رسید؛ این یعنی ۱۴ درصد کاهش وزنی. در بین بنادر ما، بندر شهید رجایی از لحاظ تناژی ۶ درصد کاهش، بندر امام خمینی ۱۱ درصد و چابهار ۵۰ درصد کاهش داشته است.

اگر به عنوان یک کارشناس از من سوال کنید که مثلا چرا در ۹۳ این مقدار واردات داشتیم، ولی در سال ۹۴ کم شده است؛ باید بگویم مهمترین دلیل آن، این بود که در سال ۹۳ ما می‌خواستیم ذخایر کشور در حد قابل قبولی باشد، چون آینده قابل پیش‌بینی نبود. می‌گفتند زیاد کالا بیاورید که تا ۸ یا ۱۰ ماه و یا حتی یک سال در کشور ذخایر استراتژیک داشته باشیم، چون احتمال اینکه با ۵+۱ با به توافق برسیم، خیلی کم است؛ ولی در سال ۹۴ دیگر حصول توافق حتمی شده بود و نیازی به افزایش واردات نبود.

ما در سال ۹۳ در به در به دنبال ماشین بودیم که کشتی‌هایمان را خالی کنیم، مثلا در بندر امام‌خمینی (ره) ۲۵ فروند کشتی داشتند دمو راژ می‌گرفتند برای تاخیر در تخلیه و در بندرعباس هم به همین صورت، ولی در سال ۹۴ دیگر شرایط تغییر کرد.

**ترابران: میزان صادرات هم که اصلا قابل توجه نیست...**

■ بله؛ ببینید ما روی صادرات چند کالا مانند سیمان به عراق و چند کشور دیگر همسایه بیشتر حساب باز کرده بودیم، اما بعد از تحرکات داعش، تقریبا صادرات ما ۸۰ و ۹۰ درصد کاهش پیدا کرد و فقط کردستان عراق باقی ماند. از سوی دیگر با کاهش قیمت جهانی یکسری از محصولات مثل سنگ آهن و فولاد هم مواجه هستیم که باعث شده صادرات آن به کشورهایی مانند چین که عمده خریداران ما هم بودند، دیگر صرفه اقتصادی نداشته باشد. مورد دیگر بحث رکود در پروژه‌های عمرانی کشور است. اگر پروژه‌های عمرانی ما مثل راه و مسکن نباشد و کارها تعطیل شده باشند، قطعاً حمل‌ونقل متاثر از آن خواهد بود.

■ **فعلا سیاست سازمان حفظ سالن‌های موجود است**  
 ما برنامه‌ای برای از بین بردن و حذف هیچ سالنی نداریم. ریاست سازمان هم چند بار اعلام کردند تا زمانی که جایگزین مناسبی برای آنها پیدا نشود این سالن‌ها به کار خودشان ادامه می‌دهند

■ **نوبت برای پایانه، الکترونیکی هست؛ ولی برای گمرک، الکترونیکی نیست.**  
 خواسته ما از گمرک این است که به سیستم ما لینک شوند تا یک عده بدون نوبت بارگیری نکنند. در حال رسیدن به این تفاهم با گمرک هستیم و امیدوارم ظرف دو الی سه ماه آینده به صورت نهایی حل شود

شما محصول مازاد دارید و نمی‌توانید برای آن برنامه‌ریزی داشته باشید، بخش حمل و نقل باید خودش را با شما تنظیم کند؟! یکی از وظایف دولت تنظیم بازار است. آقایان این کار را نمی‌کنند و در حلقه میانی یعنی برنامه‌ریزی و بازاریابی مشکل دارند، اما آن را به حلقه سوم سرایت می‌دهند. کار ما حمل و نقل است، نه تنظیم بازار. حمل و نقل که نباید از طریق کاهش نرخ خدمات خود، وظیفه ایجاد تعادل در عرضه و تقاضا را بازی کند.

**ترابران: شما چقدر روی بارگیری‌های خارج از نوبت در سالن‌های بار نظارت دارید؟**

■ **اولا اگر همچنان رانندگان در مورد نوبت‌دهی گالیه‌ای دارند، این گالیه متوجه صنف خودشان است، چون این وظیفه به عهده انجمن‌های**

رانندگان گذاشته شده است؛ اما در عین حال قبول دارم که این موضوع یک وجه برون‌سازمانی هم دارد. نوبت برای پایانه، الکترونیکی هست؛ ولی برای گمرک، الکترونیکی نیست. در حال حاضر ما در مورد عدم ارتباط بین سیستم پایانه و سیستم گمرک مشکل داریم.

توجیه گمرک این است که ما یک دستگاه دولتی هستیم و یک وظیفه تعریف شده داریم؛ این که کالایی که وارد کشور می‌شود طی روال قانونی به مرحله ترخیص برسد؛ از آنجا به بعد دیگر به ما ارتباطی ندارد که صاحب کالا برود ماشین را از سرجاده بگیرد یا از پایانه بیاورد. حرف آنها هم درست است، ولی ما می‌گوییم باید با همدیگر هم‌پوشانی داشته باشیم و از همدیگر حمایت کنیم تا حق مردم در این میان ضایع نشود.

خواسته ما از گمرک این است که به سیستم ما لینک شوند تا یک عده بدون نوبت بارگیری نکنند. در حال رسیدن به این تفاهم با گمرک هستیم و انشاءالله ظرف دو الی سه ماه آینده به صورت نهایی حل خواهد شد.

کار دیگری که در خصوص نوبت‌دهی انجام شد، سیستم برنامه برخط بود. قبلا برنامه رایانه‌ای صادر، ولی با فاصله سه و چهار روز به سازمان ارسال می‌شد، اما در حال حاضر وقتی شرکتی برنامه‌ای را صادر می‌کند، باید اطلاعات برنامه را به مرکز ما ارسال کند و اگر اطلاعات در اینجا مورد تایید بود، ما به شرکت یک کد رهگیری برای آن برنامه می‌دهیم و برنامه‌ای هم که کد رهگیری نداشته باشد از نظر سازمان و پلیس راه معتبر نیست، بنابراین چندان نمی‌تواند در اطلاعات برنامه دخل و تصرف کند.

از طرف دیگر قبلا آقایان نوبت می‌گرفتند، اما در این ۱۵ یا ۲۰ روزی که باید در نوبت می‌مانند، سه یا چهار محموله را هم از مثلا کرمان یا شیراز یا... حمل کرده و کار می‌کردند. اما براساس سیستم برنامه برخط، اگر من امروز نوبت بگیرم، تا زمانی که بار را از بندرعباس تحویل نگرفته‌ام، هر کجا برنامه‌ای در کل کشور برای من صادر شود، نوبت من می‌سوزد. از ماه گذشته که این طرح را اجرا کردیم، بیش از هزار نوبت باطل شده و بازخورد خوبی داشته است.

اینها کارهایی است که ما در خصوص نوبت انجام دادیم ولی ام‌المشکلات و ام‌العلل ما بحث بی‌باری و کم‌باری و خواب در پایانه‌ها

۲۰ و ۲۵ روزه است. این بی‌سابقه‌ترین اتفاقی است که در تاریخ داشتیم من هفت سال مدیر در استان خوزستان بودم قبل از آن هم در خوزستان بودم هیچ موقع ما خواب یک یا دو روزه در بندر امام خمینی (ره) را نداشتیم اما در سال ۹۴، چیزی حدود ۲۷ روز را در بندر امام خمینی (ره) و در بندرعباس تا ۲۵ روز را تجربه کردیم که بی‌سابقه است.

**ترابران: اما اغلب این سیستم‌ها مختص سالن‌های اعلان بار است، این‌طور که رانندگان می‌گویند در جاهایی مثل بوشهر، اصلا سالن اعلان بار وجود ندارد. شرایط در آنجا به چه نحوی است؟**

■ **فعلا سیاست سازمان حفظ سالن‌های موجود است** ما برنامه‌ای برای از بین بردن و حذف هیچ سالنی نداریم. رییس سازمان هم چند بار اعلام کردند تا زمانی که جایگزین مناسبی برای سالن‌ها پیدا نشود این سالن‌ها به کار خودشان ادامه می‌دهند.

تا دو سال گذشته در بوشهر هم سالن اعلان بار داشتیم، اما با توجه به مشکلاتی که در آنجا به وجود آمد و رانندگان یک اعتصاب ۱۰، ۱۵ روزه‌ای داشتند، شورای تامین استان مصوب کرد که سالن جمع شود. بعد از این ماجرا، قرار شد یک تعداد از رانندگان (حدود ۲۰ تا ۳۰ نفر) با یک شرکتی قرارداد همکاری امضا کنند. تا دو، سه ماه اول، مشکلی وجود نداشت؛ هم بارگیری بیشتر شده بود و هم از لحاظ کرایه خوب بود، اما بعد از مدتی متأسفانه مشکلاتی به وجود آمد.

در حال حاضر کمیته‌ای متشکل از انجمن صنفی رانندگان و انجمن صنفی شرکت‌ها و اداره کل حمل و نقل پایانه‌ها تشکیل و قرار شده هر هفته یا هر دو هفته دو صنف با هم جلسه‌ای بگذارند تا در مورد راه‌حل مشکلات به هماهنگی و اجماع برسند و پیشنهادات خود را به اداره کل بدهند تا اقدام شود.

در شرایط فعلی، دو معضل وجود دارد. یکی اینکه شرکت حمل و نقل از رانندگان کمیسیون اضافه می‌گیرد، دوم اینکه نوبت رعایت نمی‌شود. کمیسیون ماده ۱۲ مربوط به رسیدگی به تخلفات شرکت‌ها است. سال گذشته به مدت شش ماه چند شرکت را تعطیل کردیم و تعدادی از مدیران شرکت‌ها هم به تعزیرات

■ اقدامات کنونی ما در مسیر الکترونیکی شدن، جایگزین درگاه ملی بار خواهد بود. درگاه ملی بار، سیستم فراسازمانی بود؛ یعنی وزارت راه، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت اقتصاد و وزارت نفت همه باید همکاری می کردند که علی‌رغم فراهم کردن زیرساخت‌های لازم، چون همراهی نکردند، این طرح امکان اجرایی شدن پیدا نکرد

کنونی ما در مسیر الکترونیکی شدن، جایگزین درگاه ملی بار خواهد بود. درگاه ملی بار، یک سیستم فراسازمانی بود؛ یعنی وزارت راه، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت اقتصاد و وزارت نفت همه باید همکاری می کردند که علی‌رغم فراهم کردن زیرساخت‌های لازم و راه‌اندازی تجهیزات مورد نیاز در پایانه‌های عمومی بار در کشور، چون همراهی نکردند، این طرح امکان اجرایی شدن پیدا نکرد. ما می‌خواهیم با همین بحث سامانه پیام‌کوتاه و اپلی‌کیشن و نوبت الکترونیکی و جذب بار که مرحله بعدی الکترونیکی شدن است، حضور فیزیکی در خیلی از موارد را حذف کنیم و اگر خدا بخواهد امسال این کارها را انجام می‌دهیم.

کامیون جدید وارد شود. در همین ارتباط تفاهمنامه‌ای میان وزارت راه و شهرسازی و وزارت نفت در مورد تبصره ۲ بند ق قانون بودجه سال ۹۳ (که در حال حاضر ماده ۱۲ رفع موانع تولید قابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور است) منعقد شده است.

براساس این تفاهمنامه ۶۵ هزار دستگاه ناوگان بالای ۲۵ سال از محل صرفه‌جویی سوخت، نوسازی می‌شوند که البته با توجه به کاهش جهانی قیمت نفت مشکلاتی در اجرا به وجود آمد. با این حال آقای کشاورزبان به شدت به دنبال اجرایی کردن آن است. حتی محاسبه کردیم هر پولی به آنها پرداخت کنیم، طی دو سال از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت برای دولت جبران می‌شود.

مورد دیگر هم بحث هدفمند کردن تولید ناوگان سنگین در کشور است. ترکیب ناوگان ما در کشور چندان بهینه نیست. طی چند سال گذشته براساس طرح حمایت از بنگاه‌های زودبازده اقتصادی و وام‌هایی که به متقاضیان داده شد تعداد زیادی ناوگان با تناژ پایین وارد چرخه حمل و نقل شده است. این ناوگان از لحاظ اقتصادی و ایمنی، به ترکیب و بهره‌وری حمل و نقل ما لطمه زده و خیلی هم قابل دفاع نیست.

من نمی‌گویم که مثل بقیه کشورها ایده‌آل فکر کنیم ولی باید یک هماهنگی بین وزارت صنعت و بخش مصرف‌کننده یعنی وزارت راه و شهرسازی وجود داشته باشد. الان تولیدکنندگان در مورد اینکه چه ناوگانی با چه تناژی و چه تعدادی تولید کنند، اصلاً با ما هماهنگی ندارند. باید بین این حلقه مفقوده یک ارتباط باشد.

ما نامه‌ای هم در همین رابطه به امضای وزیر راه ارسال کردیم تا انشاءالله این کار انجام و جلساتی با خودروسازان گذاشته شود تا از ما بپرسند چه ماشینی و با چه تناژی و در سال چه تعداد می‌خواهیم. حداقل این اطلاعات را به آنها بگوییم که مثلاً ما برای نوسازی، مینی‌بوس لازم داریم یا کامیون در تناژ بالا نیاز داریم در حالی که کامیون ۱۰ تن به پایین مانند آرمیکو و... تولید می‌شود و...

ترابران: سوال آخر اینکه چرا درگاه ملی بار از طرف سازمان راهداری پیگیری نشد؟

■ درگاه ملی بار دیگر وجود ندارد. اقدامات

معرفی و جریمه‌های سنگین ۶۰، ۷۰ میلیونی مقرر شد. یعنی ما در برخوردها و نظارت کوتاهی نداریم. نوبتی که رانندگان می‌گویند رعایت نمی‌شود، همانطور که گفتیم مربوط به صنف خودشان است، چون نوبت‌دهی در حیظه مسوولیت انجمن صنفی رانندگان است. پس یک معضل درونی است؛ با این حال ما از ادارات کل استان خواسته‌ایم که در این مورد هم نظارت داشته باشند.

در مورد کمیسیون اضافه هم واقعیت این است که تا شکایتی به ما نرسد، نمی‌توانیم رسیدگی کنیم. از آن طرف هم رانندگان می‌گویند اگر شکایت کنیم، شرکت ما را در لیست سیاه قرار می‌دهد. درست هم می‌گویند. نمی‌توانیم به امید شکایت راننده بمانیم. در مورد همین بوشهر، تیمی متشکل از تعزیرات حکومتی، اداره کل حمل و نقل و استانداری بوشهر تشکیل شده تا این تیم با هر تخلفی - از گرفتن کمیسیون اضافه تا درج کرایه غیرواقعی - به سرعت برخورد کند. حتی ما اختیار هم به مدیران دادیم که موضوع تخلف را به تهران نفرستد و همان‌جا خارج از نوبت رسیدگی کنند.

یک کار دیگر ما که از اول امسال تشدید شده است، تشکیل تیم‌های نظارتی متشکل از اداره کل و صنوف و پلیس راه است. اینها در مبادی ورودی و خروجی استان‌ها مستقر می‌شوند و بارنامه‌های رانندگان را کنترل می‌کنند مثلاً اگر کرایه یا کمیسیون کم یا زیاد شده است یا ماشینی بدون نوبت و خارج از سیستم ما آمده است با آنها برخورد جدی می‌کنیم. خود صنف را هم در این قضایا وارد کرده‌ایم. در خیلی از استان‌ها یک تیم هم توسط خود صنف برای مقابله با تخلفات احتمالی تشکیل شده است.

ترابران: مساله دیگر مورد اعتراض رانندگان در خصوص افزایش ناوگان بدون خروج ناوگان فرسوده است؟

■ بله ما ۹۵ هزار دستگاه کامیون کشنده بالای ۲۵ سال در کشور داریم. در این راستا مهندس کشاورزبان و مجموعه سازمان راهداری چند کار را دنبال می‌کنند. در بحث نوسازی ما کلاً توسعه را تعطیل کرده‌ایم و معتقدیم ورود ناوگان جدید منطقی نیست. نوسازی هم یعنی اینکه یک ماشین فرسوده خارج و یک

چگونه می‌توان مشکلات توزیع و اعلان بار  
جاده‌ای را حل کرد؟

## دغدغه هرج و مرج

علیرضا مهربابی حقیقی، عضو انجمن رانندگان یخچالدار و بازرس علی‌البدل این نهاد صنفی تازه‌تاسیس، در خصوص مشکلات مربوط به توزیع بار در کشور، بیشتر بر ناهماهنگی در عرضه و تقاضا تاکید می‌کند؛ از خارج نشدن کامیون‌های فرسوده تا سیاست‌های مربوط به واردات خودرو، بارگیری ناوگان خارجی و ...

ترابران: در حال حاضر کامیون‌ها چند بار در ماه می‌توانند بارگیری کنند؟

■ به نسبت قبل، خیلی کمتر شده و اگر در گذشته یک کامیون ۵ بار در ماه می‌توانست بارگیری کند، الان به کمتر از دو بار و شاید هم یک بار در ماه رسیده است. به طور مثال در گذشته وقتی در بندرعباس اعلام بار می‌کردند، نزدیک به ۲۰۰ کامیون زیر بار می‌رفت، اما اکنون این مقدار بسیار کم شده است و بومی‌های این مناطق نیز از این مساله

سوءاستفاده می‌کنند، به این شکل که برای خودشان یک نوبت می‌گیرند، و بعد از اینکه بارشان را خالی کردند، دوباره برمی‌گردند و نوبت اول می‌شوند، ولی شخصی که مثلا از تهران به آنجا می‌رود، چون غریب است باید در صف طولانی منتظر باشد. اگر سازمان پایانه‌ها نظارت خود را بر این سالن‌ها بیشتر کند، حق کسی ضایع نمی‌شود. ناهماهنگی در عرضه و تقاضا موجب بروز چنین مشکلاتی شده است. اگر مانند اروپا

هر پنج یا ده سال، ماشین‌ها از رده خارج می‌شدند و کامیون‌های جدید به ناوگان تزریق می‌شد، می‌توانستند ظرفیت را در حالت تعادل نگه دارند، اما اکنون به قدری تعداد کامیون‌ها افزایش یافته که اگر ماشینی بخواهد از بندرعباس بار بیاورد، حداقل باید ۱۰ الی ۱۵ روز در آنجا معطل بماند. ناهماهنگی در عرضه و تقاضا موجب بروز چنین مشکلاتی شده است. اگر مانند اروپا هر پنج یا ده سال، ماشین‌ها از رده خارج





■ در حال حاضر، یک تریلی کفی باید بین ۱۱ تا ۱۳ شب در پایانه منتظر بارگیری باشد، در چنین شرایطی، طبیعی است که اگر فردی در سالن اعلام بار به راننده‌ای بگوید ۳۰۰ هزار تومان بده که امشب به تو بار بدهم، راننده پرداخت می‌کند. البته برای مانع از چنین توافقاتی، سیاست‌های مختلفی در پیش گرفته شد اما کارشناسی نبودند

■ ما هم معتقد هستیم که خودمالکی برای فعالان این حرفه مضر است، اما به هر حال و به هر دلیل اکنون ۹۸ درصد حمل و نقل در دست خودمالکان است و نمی‌توان این شرایط را یک شبه تغییر داد، بلکه باید برای آن طرح و برنامه داشت

از این سیستم آنلاین برای دادن مجوز به راننده‌های فعال استفاده کنند. بارگیری داخلی و بین‌المللی تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند. در بخش بین‌المللی هر راننده‌ای که با شرکتی کار می‌کند یا بار خود را از طریق آن شرکت و یا راسا پیدا می‌کند. در خصوص بار داخلی قبلاً به شکل پاتوقی بود، بعد گاراها شکل گرفتند و به مرور که متمرکزتر شد، در مراکز استان‌ها پایانه‌ها به وجود آمدند که عمدتاً قانون‌مندترین جایی که می‌تواند حقوق راننده را رعایت کند، همین پایانه‌ها هستند. معتبرترین این پایانه‌ها، پایانه‌های بنادر جنوبی کشور هستند و در بین همه این پایانه‌ها، متمرکزترین آن، پایانه بار بندرعباس است.

در حال حاضر، یک تریلی کفی بین ۱۱ تا ۱۳ شب باید در پایانه منتظر باشد تا بتواند بارگیری کند، در چنین شرایط سختی، طبیعی است که اگر فردی در سالن اعلام بار به راننده‌ای بگوید سیصد هزار تومان بده که امشب به تو بار بدهم، راننده پرداخت می‌کند. البته برای از بین بردن چنین توافقاتی، سیاست‌های مختلفی در پیش گرفته شد، اما هیچکدام کارشناسی نبود؛ مثلاً ستاد مدیریت سوخت برای کاهش مصرف سوخت و خرید ناوگان جدید، وامی تا سقف سیصد میلیون تومان با نرخ ۱۲ درصد می‌دهد. این در ظاهر خیلی خوب به نظر می‌رسد، اما توجیه اقتصادی ندارد، زیرا راننده محاسبه می‌کند که اگر بخواید برای بارگیری ۱۳ شب در پایانه منتظر بماند، نمی‌تواند ماهیانه ۵ میلیون تومان قسط بدهد و به همین دلیل ترجیح می‌دهد که با همان کامیون ۵۰ سال ساخت به آنجا برود.

اگر قرار است وامی داده شود، بهتر است به این بهانه، در جهت ارتقای سطح کیفی رانندگان نیز عمل شود، یعنی مثلاً بگویند اگر راننده‌ای با کامیون بالای ۳۵ سال ساخت بیاید و تخصص یا تحصیلات مرتبط هم داشته باشد، فلان درصد تخفیف به او تعلق می‌گیرد. به این طریق، به نوعی رتبه‌بندی و ارزش‌گذاری هم صورت می‌گیرد. در شرایطی که رانندگان ما اجازه بارگیری در ترکیه را ندارند، رانندگان ترک به راحتی به ایران آمده، بار ما را حمل می‌کنند و نانی را که باید بر سر سفره همکاران ما باشد به ترکیه می‌برند.

می‌شدند و کامیون‌های جدید به ناوگان تزریق می‌شد، می‌توانستند ظرفیت را در حالت تعادل نگه دارند، اما اکنون به قدری تعداد کامیون‌ها افزایش یافته که اگر ماشینی بخواهد از بندرعباس بار بیاورد، حداقل باید ۱۰ الی ۱۵ روز در آنجا معطل بماند.

این اصلاً توجیه اقتصادی ندارد. راننده باید ۶۰۰ میلیون سرمایه بگذارد، شبانه‌روز در بیابان باشد، از خانواده دور باشد و در آخر هم با مشکل پرداخت قسط و شرمندگی در مقابل خانواده روبه‌رو شود. دلیل تمام این مشکلات هم این است که عرضه و تقاضا با همدیگر همخوانی ندارد.

در حال حاضر تمام ماشین‌های دست دوم دنیا با مبلغی بسیار اندک به افغانستان و عراق می‌رود؛ دولتشان با هدف کمک به رشد اقتصادی، یا از آنها مالیات نمی‌گیرد یا مبلغ ناچیزی دریافت می‌کند، ولی در مملکت ما برعکس است. ماشین‌های ۴-۵ سال کارکرده را می‌آورند و بعد با قیمت گزافی به رانندگان می‌فروشند.

در کجای دنیا باید برای یک ماشین ولوو یا داف (نیمه یدک و کشنده) ۶۰۰-۷۰۰ میلیون تومان پرداخت کرد؟ ماشینی را که در خارج با ۱۰۰ هزار یورو خریداری می‌شود، در ایران ۱۸۰-۲۰۰ هزار یورو می‌فروشند؛ به این دلیل که هم هزینه‌های گمرک بیشتر است و هم کسانی که مجوز واردات این ماشین‌ها را دارند به خاطر منافع خودشان، آنها را بالاتر از قیمت واقعی می‌فروشند. در حال حاضر هر شرکت حمل‌ونقلی بیش از ۵۰ دستگاه ماشین وارد وارد بازار کرده است.

در حال حاضر ماشین‌های اروپایی با کیفیت مطلوب وارد کشور می‌شود، اما مجوز واردات آنها به شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی داده شده است؛ در صورتی که باید به هر راننده‌ای که در یک شرکت حمل‌ونقلی مشغول به کار است، مجوز ورود تنها یک ماشین را می‌دادند و این ماشین‌ها به راننده‌های فعال در این حوزه تعلق می‌گرفت نه به کسانی که در این کار فعال نیستند. اگر راننده بیمه خود را واریز نکند، کارت هوشمند او به سرعت به حالت معلق درمی‌آید و دیگر به او برنامه و امکانات داده نمی‌شود، پس می‌تواند

■ **ستاد مدیریت سوخت**  
 برای کاهش مصرف سوخت  
 و خرید ناوگان جدید، وامی  
 تا سقف سیصد میلیون تومان  
 با نرخ ۱۲ درصد می‌دهد  
 اما باز هم توجیه اقتصادی  
 ندارد، زیرا راننده محاسبه  
 می‌کند که اگر بخواهد برای  
 بارگیری ۱۳ شب در پایانه  
 منتظر بماند، نمی‌تواند  
 ماهیانه ۵ میلیون تومان  
 قسط بدهد، پس ترجیح  
 می‌دهد که با همان کامیون  
 ۵۰ ساله حرکت کند

■ **پیشنهاد من این است**  
 که تشکیلاتی را با حمایت  
 دولت ایجاد کنیم که  
 بتوان این رانندگان را  
 ساماندهی کرد و بسته‌هایی  
 را برای آنها در نظر بگیریم  
 که به جای این که بخواهند  
 کامیون‌داری کنند، سهام‌دار  
 شرکت‌های بزرگ باشند

در این مورد نیز هر چقدر تلاش کردیم صدایمان  
 به گوش مسئولان نرسیده است. مشکل اصلی  
 ما این است که خودمالک هستیم و خودمالکی  
 نیز در دسرهای زیادی دارد. در مورد حمل و نقل  
 بین‌المللی بسته‌های تشویقی نداریم که به طور مثال  
 رانندگان با هم جمع شوند و رقابت کنند تا بتوانند  
 بار را از ناوگان ترک اخذ کنند.

اتاق بازرگانی می‌گوید باید از صادرکنندگان  
 حمایت کنیم. این کار به فرض ۶۰ هزار یورو  
 ارز وارد مملکت می‌کند که از این ۶۰ هزار  
 یورو، ۶ هزار یورو یعنی ۱۰ درصد آن هزینه  
 کرایه و سهم بخش حمل و نقل کشور است؛  
 بنابراین نباید صادرات ما معطل این درصد  
 بماند. خوب در این صورت کلا بساط حمل و  
 نقل با ناوگان داخلی را جمع کنیم!

**ترابان: در حال حاضر، آیا از درگاه ملی  
 توزیع بار استفاده می‌شود؟**

■ دو سال پیش سازمان پایانه‌ها این کار را انجام  
 داد و یک سری دستگاه‌ها مانند ITM نیز در  
 بعضی از بنادر نصب کردند، ولی متأسفانه هیچ  
 استفاده‌ای ندارد؛ زیرا کار تخصصی روی آن  
 صورت نگرفته بود؛ به این دلیل که فاصله بسیار  
 زیادی بین آمار مسوولین با واقعیت حاضر در  
 بستر کار وجود دارد. به طور مثال آماری که از  
 کامیون‌های یخچالی دارند ۲۴ دستگاه است، در  
 حالی که اکنون ما حدود ۲۰۰۰ دستگاه کامیون  
 یخچالی در کشور داریم. آنها می‌گویند دلیل این  
 که ما به ماشین ترک اجازه می‌دهیم محموله‌های  
 ایرانی را حمل کنند این است که ما ناوگان کافی  
 برای این کار نداریم؛ در صورتی که آماری که در  
 دست دارند برای چند سال قبل است.

الان کامیونی که به فرض بار موز را از مرسین  
 بارگیری می‌کند و به بازرگان می‌آورد، قاعدتاً  
 باید در آنجا این بار به ماشین ایرانی منتقل  
 شود و ماشین ایرانی آن را بیاورد، اما این  
 اتفاق نمی‌افتد و در عوض با اسناد مثبت  
 گمرکی شکل توجیه‌پذیر به آن می‌دهند؛  
 یعنی به بهانه نبود ناوگان مجوز می‌گیرند  
 چون جایی ثبت نشده است که بتوانیم به این  
 بانک اطلاعاتی مراجعه کنیم و ببینیم ناوگان  
 آماده داریم یا خیر.

بارها این اتفاق افتاده است که ماشین را از  
 خارج می‌آورند و به بهانه این که ما ناوگان

نداریم، یک مجوز از دفتر ترانزیت می‌گیرند  
 و آن را به داخل کشور آورده و مجوز حمل  
 یکسره می‌دهند، سازمان پایانه‌ها در مرز  
 بازرگان مستقر است و اوست که باید اسنادش  
 نسبت به اسناد گمرک اولویت داشته باشد.  
 من فکر می‌کنم اگر این مساله ادامه پیدا کند،  
 چند سال دیگر باید تمام این ماشین‌ها را به  
 عنوان ضایعات به پاکستان بفروشیم؛ آن هم با  
 پتانسیلی که حمل و نقل ایران دارد.

ترکیه جدیداً قانونی به مورد اجرا گذاشته که  
 بر مبنای آن هر ماشین ایرانی که به خاک  
 ترکیه وارد می‌شود تا زمانی که از خاک ترکیه  
 خارج شود باید پول خاک دهد و مبلغی را  
 تعیین کرده بودند که باید پرداخت می‌شد، اما  
 مملکت ما به ناوگان خارجی به راحتی اجازه  
 ورود و خروج می‌دهد و یک عده هم از وجود  
 آنها سودجویی می‌کنند.

**ترابان: به نظر شما نظام عرضه و تقاضا چگونه  
 باید باشد؟**

■ همانطور که گفتم یکی از مشکلات ما این  
 است که به دلایل مختلف ماشین‌های فرسوده  
 همچنان در حال تردد هستند و از رده خارج  
 نشده‌اند؛ بنابراین در وهله اول باید فکری برای  
 ایجاد توجیه اقتصادی برای این امر کرد.

از طرف دیگر باید راهکارهایی را که باعث  
 جلوگیری از هجوم ناوگان بیگانه به کشور  
 می‌شود، پیدا کنیم؛ مثلاً ماشین روسی با  
 ۶۰۰۰ دلار از دزفول بارگیری می‌کند؛ برای او  
 این ۶ هزار دلار صرف می‌کند، ولی برای ما  
 این مبلغ صرف ندارد؛ با این حال حاضریم  
 با این قیمت بارگیری کنیم، اما باز بار را  
 به ناوگان روسی می‌دهند. اتاق بازرگانی و  
 سازمان پایانه‌های کشور باید در این مورد  
 سیاست‌گذاری و پیگیری کنند.

یکی دیگر از دلایل کاهش تقاضای ناوگان در  
 چند سال اخیر این بوده که به شرکت‌های بزرگ  
 تولیدی اجازه داده‌اند خودشان کامیون‌داری کنند.  
 به عنوان مثال یکی از شرکت‌های تولیدکننده  
 مواد غذایی، تا پنج سال پیش به شدت نیاز به  
 کامیون داشت، اما بعد با استطاعت مالی که  
 داشت یک شرکت حمل و نقل خرید و الان بالغ  
 بر دویست دستگاه ترپلر دارد. در حال حاضر،  
 تمام رانندگانی که براساس منطقه مسکونی خود



یا چشم‌انداز آینده، روی این بار سرمایه‌گذاری کرده بودند، مستأصل مانده‌اند. شرکت دیگری که تولیدکننده کشنده اسکانیا و تریلرهای مختلف است شرکت حمل و نقل تأسیس کرده است؛ در صورتی که قوانین باید مشخص باشد و بگوید اگر شخصی تولیدکننده است نباید در حوزه حمل و نقل فعالیت کند.



ترابران: شما گفتید چون خودمالک هستید مشکلات زیادی در تأمین بار دارید، از آن طرف، وقتی با شرکت‌ها صحبت می‌کنیم معتقد هستیم که خودمالک‌ها باید تحت پوشش شرکت‌ها قرار گیرند تا ما برایشان بار فراهم کنیم؛ چرا همچنان این تعامل بین دو طرف اتفاق نمی‌افتد؟

■ متأسفانه در صنف حمل و نقل ما هیچ چیز جایگاه مشخص و درستی ندارد. ما هم معتقد هستیم که خودمالکی برای فعالان این حرفه مضر است، اما به هر حال و به هر دلیل اکنون ۹۸ درصد حمل و نقل در دست خودمالکان است و نمی‌توان این شرایط را یک شبه تغییر داد، بلکه باید برای آن طرح و برنامه داشت. در نگاه میان‌مدت باید هدف ما ساماندهی وضعیت خودمالکان باشد؛ چون شرایط فعلی، در نگاه کلان، ضرر بسیار بزرگی برای مملکت ما محسوب می‌شود.



هر شخصی یک کامیون خریداری کرده و می‌خواهد از این راه پول دربیارد، هیچ حمایت و هدایت متمرکزی هم وجود ندارد. اگر یک شرکت حمل و نقل می‌توانست به منظور حمل و نقل تولیدات یک تولیدکننده بزرگ، فرضاً ۵۰ دستگاه کامیون خودمالک را ساماندهی و هدایت کرده، بدین ترتیب وضعیت معیشتی آنها را تضمین کند و موجب کاهش هزینه و افزایش درآمد آنها شود، دیگر آن شرکت تولیدکننده انگیزه‌ای برای خرید ماشین و شرکت حمل و نقل برای ارسال محصولاتش نداشت.

پیشنهاد من این است که تشکیلاتی را با حمایت دولت ایجاد کنیم که بتوان این رانندگان را ساماندهی کرد و بسته‌هایی را برای آنها در نظر بگیریم که به جای این که بخواهند کامیون‌داری کنند، سهام‌دار شرکت‌های بزرگ باشند.



در گفت‌وگو با مسوولان انجمن‌های صنفی رانندگان، همواره گلایه از حضور پررنگ ناوگان خارجی در کشور و عدم توانایی در رقابت با آنها برای در اختیار گرفتن محموله‌های ایرانی وجود دارد و اینکه باید جلوی چنین فعالیت‌هایی گرفته شود. حال که به قول مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا در سازمان راهداری، ام‌المشکلات بخش، کمبود بار است؛ این گلایه بیش از پیش نمود یافته است. در گفتگو با محمدجواد عطرچیان مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، نظر او را در این باره جویا شدیم و اینکه آیا اساساً امکان ممانعت از بارگیری ناوگان خارجی در کشور وجود دارد یا خیر؟

مدیر کل دفتر ترانزیت می‌گوید حمل و نقل بین‌المللی ما مجبور است نظم جهانی حمل و نقل را بپذیرد

## عواقب دوستی با فیلبانان







■ به هیچ وجه از منظر مقررات حمل و نقل بین المللی امکان پذیر نیست که بگوییم صاحب کالا یا تاجر ایرانی باید با فلان شرکت یا فلان ملیت کامیون قرارداد ببندد تا بار او را حمل کند. وظیفه دولت این است که بستر فعالیت را مهیا کند و در چارچوب عرضه و تقاضا است که کرایه و شرکت حمل اعم از ایرانی و خارجی مشخص می شود

بگویند همه بار را خارجی ها حمل می کنند؛ در صورتی که ۶۵ درصد از بارهای صادراتی ما را کامیون های ایرانی و ۳۵ درصد را کامیون های خارجی حمل می کنند.

ترابران: به نظر شما ۳۵ درصد سهم کامیون های خارجی، باز هم رقم بالایی نیست؟

■ خیر، چون کامیون های ما هم به آنجا می روند و بار می آورند؛ پس ۳۵ درصد اصلا زیاد نیست. حتی این رقم باید ۵۰-۵۰ شود. این بار صادراتی ما است. در بعضی از کشورها ما به دلیل شرایط تحریم مشکل ویزا و نوع بارگیر را داریم. آرزوی ما این است که همه بارها را کامیون های ایرانی حمل کنند، ولی آیا می توانیم جلوی آنها

بین المللی است. ایران با حدود ۵۰ کشور موافقتنامه حمل و نقل جاده ای دارد و طبق این موافقتنامه ها که مصوبه مجلس است، کامیون ایرانی حق دارد در کشورهای خارجی تردد کند، بار بزند و به ایران بیاورد. کامیون های خارجی هم می توانند وارد کشور ما شوند، بار بزنند و این بار را از ایران خارج کنند. این یک توافق دوطرفه است.

ما با کشور ترکیه موافقتنامه ای داریم مبنی بر این که کشور ترکیه وظیفه دارد اگر کامیون ایرانی بخواهد در ترکیه بار بزند، اجازه بار زدن را به او بدهند و اکنون نیز این اتفاق رخ می دهد. بنابراین با توجه به موافقتنامه ها و قوانین و مقررات بین المللی که داریم، ما نیز باید اجازه دهیم کامیون های کشورهای دیگر وارد کشور ما شوند و بارگیری کنند و نمی توانیم برای آنها محدودیت ایجاد کنیم؛ زیرا در مقابل آنها هم چنین خواهند کرد و این اصل رفتار متقابل است.

البته در مورد کشور ترکیه یک استثنا وجود دارد و آن اینکه ترکیه از بنادر خود به هیچ کامیون خارجی اجازه بارگیری نمی دهد، ما هم متقابلاً به آنان اجازه بارگیری در بنادر را نمی دهیم ولی در مورد سایر کشورها این محدودیت را هم نداریم.

این هم که می گویند تمام بارهای ما را کامیون های خارجی حمل می کنند اصلاً درست نیست. من از منظر چهارم و با اطلاعات و آمار خدمت شما عرض می کنم که بخش زیادی از بارهای ما را کامیون های ایرانی حمل می کنند و حتی ما بعضی اوقات عملکردهایی داریم که کفه ترازو را به نفع ناوگان ایرانی سنگین می کند و باعث می شود کشورهای دیگر از ما خرده بگیرند؛ مانند بحث مابه التفاوت سوخت که سر مرز از کامیون های خارجی اخذ می شود.

چون این مساله مطرح شد که سهم ناوگان ایرانی کاهش پیدا کرده است، من به شما در این مورد آماری می دهم؛ در سال ۱۳۹۴ میزان صادرات از طریق جاده ۶ میلیون و ۶۲۰ هزار و ۹۰۸ تن بوده که نسبت به سال قبل از آن حدود ۱ درصد کاهش داشته است. از این مقدار حدود ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالاهای نفتی و ۵/۱ تن کالاهای غیرنفتی است و سهم کامیون های ایرانی در حمل آنها ۶۵ درصد بوده است. پس چطور می توانند

ترابران: یکی از اعتراضاتی که رانندگان در بحث نحوه توزیع بار دارند این است که کامیون های خارجی وارد کشور می شوند و بارهای ایرانی را حمل می کنند. آیا سازمان راهداری و دفتر ترانزیت می تواند مانعی برای این کار ایجاد کند؟

■ من می خواهم از چهار منظر به این قضیه نگاه کنم و با شما بحث کارشناسی و نه مدیریتی داشته باشم. اول اینکه اساساً دولت وظیفه دخالت در توزیع و تامین بار برای کشور را ندارد؛ حتی اگر در یک بازه زمانی مانند سال ۹۴ و یا همین حالا، رکود اقتصادی بر کشور حاکم باشد. ما در سال گذشته ۱۵/۴ درصد در میزان صادرات کاهش داشتیم و واردات هم چیزی حدود ۶۰ میلیون تن بوده، پس طبیعی است که وقتی تجارت خارجی دچار رکود است، حمل و نقل نیز دچار بحران شود. وقتی رکود اقتصادی حکم فرما است، برای همه هست. قرار نیست که دولت وظایفی را که سالهاست به بخش خصوصی کشور تفویض کرده، دوباره از او پس بگیرد. توزیع بار صرفاً یک رابطه سه جانبه بین سه عنصر گیرنده، فرستنده و حمل کننده است و لا غیر.

بحث دوم از منظر شیوه عمل شرکت های داخلی و خارجی و قراردادهای اینکوترمز است. شما وقتی قراردادی برای حمل بار از داخل به خارج یا از خارج به داخل می بندید، این قرارداد براساس عرف بین المللی و شیوه های اینکوترمز بسته می شود و صاحب کالا در انتخاب طرف معامله خود مختار و محق است؛ یعنی حق دارد شرکت یا کامیون ایرانی یا یک کامیون خارجی را برای حمل بار خود انتخاب کند. هر کدام که کرایه حمل کمتری پیشنهاد بدهد، مسلماً صاحب کالا - چه در داخل و چه در خارج - مایل خواهد بود که با او همکاری داشته باشد.

بنابراین؛ به هیچ وجه از منظر مقررات حمل و نقل بین المللی که بین گیرنده و فرستنده وجود دارد، امکان پذیر نیست که ما بگوییم صاحب کالا یا تاجر ایرانی باید با فلان شرکت یا فلان ملیت کامیون قرارداد ببندد تا بار او را حمل کند. از نظر من وظیفه دولت این است که بستر فعالیت را مهیا کند، و این در چارچوب عرضه و تقاضا است که کرایه و شرکت حمل اعم از ایرانی و خارجی مشخص می شود.

منظر سوم، منظر مقررات و توافقنامه های

■ **ایران با حدود ۵۰ کشور موافقتنامه حمل و نقل جاده‌ای دارد و براساس این موافقتنامه‌ها، کامیون ایرانی حق دارد در کشورهای خارجی تردد کند، بار به ایران بیاورد و کامیون‌های خارجی هم می‌توانند وارد کشور ما شوند بار بزنند و این بار را از ایران خارج کنند. این یک توافق دوطرفه است**

■ **در مورد کشور ترکیه یک استثنا وجود دارد و آن اینکه ترکیه از بنادر خود به هیچ کامیون خارجی اجازه بارگیری نمی‌دهد، ما هم متقابلاً به آنان اجازه بارگیری در بنادر را نمی‌دهیم ولی در مورد سایر کشورها این محدودیت را هم نداریم**

ایران نداریم؛ به عنوان نمونه‌ای دیگر، باید به پلاسمای خون اشاره کنم. برای حمل این فرآورده خونی نیاز به کامیون‌های چادری مخصوصی است که در کل منطقه فقط ترکیه آن را دارد.

در واقع بخش زیادی از این ۳۵ درصد باری که کامیون‌های خارجی حمل می‌کنند، بارهای خاص هستند که ناوگان ما امکان حمل آنها را ندارد. ما نمی‌توانیم به آنها بگوییم شما حق ندارید پلاسمای خون حمل کنید و باید کامیون ایرانی حمل کند؛ زیرا ما بارگیری‌های تخصصی یا یخچالی، بارگیر سواری بر با ظرفیت حمل مناسب و یا کمپرسی‌هایی که گاز را حمل می‌کنند، در کشور کم داریم.

وقتی ما بارگیری‌های تخصصی کم داشته باشیم، باید اجازه دهیم کامیون‌های ترک، آلمانی، روسی، آذری و افغانی بیایند و این بارگیری‌های تخصصی را انجام دهند. بارگیرهای ما کجا هستند؟ چه کسی وظیفه دارد این بارگیرها را تامین کند؟

باید شرکت‌های حمل و نقل سرمایه‌گذاری کنند و بارگیرهای تخصصی بخرند، باید وزارت صنعت و معدن و تجارت و همچنین تولیدکنندگان (صنعت) حمایت کنند که بارگیرهای تخصصی در کشور زیاد شود.

یکی از معضلات ما کمبود ناوگان یخچالی است. بارگیرهای یخچالی می‌بایست از لحاظ بین‌المللی استاندارد باشند؛ نه این که به هر کانتینری که سفید باشد، بارگیر یخچالی بگوییم.

بارگیر یخچالی براساس مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی مشخصاتی دارد. خیلی از کشورها بارگیری یخچالی ما را قبول نمی‌کنند و اجازه نمی‌دهند که بار به کشورشان حمل کنند. البته ما بیش از دو هزار بارگیر یخچالی در کشور داریم، اما باز هم کافی نیست. این در حالی است که به نظر می‌رسد هر چه می‌گذرد، سرمایه‌گذاری در بخش بارگیری‌های تخصصی کمتر می‌شود و اکثراً تمایل به بارگیری کفی و پادری دارند که اصطلاحاً بارخور آن خوب است.

خلاصه اینکه؛ در حمل و نقل تردد آزاد است. کامیون هر کشوری که با آنها موافقتنامه داریم و یا حتی نداریم، می‌توانند به ایران بیایند؛ هم بارگیری کنند و هم بار به ایران بیاورند. عین همین اتفاق هم در کشورهای دیگر می‌افتد. آنها هم باید همین رفتار را داشته باشند؛ اگر یک جایی هم متوجه شویم که آنها به کامیون‌های ما اجازه حمل بار را

نمی‌دهند و محدودیت‌هایی برایمان قائل شده‌اند، ما هم رفتار متقابل خواهیم داشت. الان ترک‌ها چنین محدودیت‌هایی را برای کامیون‌های ایرانی قائل شده‌اند و ما هم داریم همان محدودیت‌ها را اعمال می‌کنیم.

برگردیم به موضوع سهم کامیون‌های خارجی و ایرانی. در سال ۱۳۹۴ کل واردات ما از طریق جاده، ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تن و عمدتاً از آلمان و ایتالیا یا ترکیه بود. کامیون‌های ایرانی ۴۰ درصد واردات ما را حمل کردند. این واردات عمدتاً از اروپا بوده است؛ چراکه ما از کشورهای آسیای میانه و افغانستان وارداتی نداریم و ارتباط ما بیشتر یک‌جانبه است. ۶۰ درصد از واردات ما نیز توسط کامیون کشورهای واردکننده حمل شده است.

مانند همان ادعایی که در ایران وجود دارد که بار ایران را باید کامیون ایرانی حمل کند، ایتالیا هم می‌گوید بار ایتالیا را باید کامیون ایتالیایی حمل کند، ولی با این حال مانع قانونی ایجاد نکرده‌اند و ما توانستیم ۴۰ درصد از بازار آنها را بگیریم.

بعد از صادرات و واردات که آمار آنها را خدمت شما گفتم، مساله ترانزیت به میان می‌آید. در سال گذشته ما حدود ۱۱ میلیون تن کالای ترانزیتی داشتیم که نسبت به سال قبل از آن ۱۱/۵ درصد کاهش داشته است. سهم کامیون‌های ایرانی در رابطه با ترانزیت ۶۴ درصد بوده؛ یعنی ۶۴ درصد از بارهای ترانزیتی که مبدأ و مقصد آن هم ایران نبوده است، توسط کامیون ایرانی، ۱۴ درصد توسط کامیون عراقی و ۱۰ درصد هم با کامیون ترک حمل شده است. ما باید سعی کنیم که از نگاه آمار و اطلاعات صحبت کنیم نه اینکه ادعای کلی را مطرح کنیم. کامیون ایرانی در ترانزیت ۶۴ درصد، در واردات ۴۰ درصد و در صادرات هم ۶۵ درصد محموله‌ها را حمل می‌کند.

آیا بنده به عنوان مسوول بخش حمل و نقل بین‌المللی کشور از این سهم رضایت داریم؟ خیر، بنده هم تمایل دارم که سهم بیشتری را در راستای سیاست اقتصاد مقاومتی و حمایت از ناوگان ملی به ناوگان ایرانی بدهند، ولی نمی‌توانیم کسی را مجبور کنیم. قوانین و مقررات بین‌المللی به ما اجازه نمی‌دهد که ورود کامیون‌های ترک، ایتالیایی، آلمانی، افغان و آسیای میانه را ممنوع کنیم. موافقت‌نامه

را بگیریم و بگوییم آن ۳۵ درصدی که کامیون خارجی حمل می‌کند هم زیاد است؟ در این صورت چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم که کامیون‌های ما هم که به کشورهای آسیای میانه می‌روند، بتوانند بار برگشت از آنها بگیرند؟ کشورهای آسیای میانه، ترکیه، آلمان و ایتالیا اکنون بار برگشت به کامیون‌های ایرانی می‌دهند، البته اگر بار برگشت وارداتی موجود باشد و اگر نباشد مجبور می‌شوند خالی برگردند.

ما برای حمل بعضی از بارگیری‌های تخصصی کمبود ناوگان داریم. ما عضو کنوانسیون کالاهای خطرناک (ADR) نیستیم. کالاهای خطرناک ما عمدتاً توسط کامیون‌های ترک حمل می‌شوند، چون ما کامیون مناسب برای چنین بارگیری در

■ **آرزوی ما این است که همه بارها را کامیون‌های ایرانی حمل کنند، ولی آیا می‌توانیم جلوی آنها را بگیریم و بگوییم ۳۵ درصدی هم که کامیون خارجی حمل می‌کند زیاد است؟ در این صورت چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم که کامیون‌های ما که به کشورهای آسیای میانه می‌روند، بتوانند بار برگشت از آنها بگیرند؟**

■ **بخش زیادی از ۳۵ درصد باری که کامیون‌های خارجی حمل می‌کنند، بارهای خاص هستند که ناوگان ما امکان حمل آنها را ندارد. نمی‌توانیم بگوییم شما حق ندارید پلاسمای خون یا ... حمل کنید؛ آن هم در شرایطی که خودمان بارگیری‌های تخصصی، در کشور کم داریم**

از بارگیرهای خاص را به اندازه کافی در اختیار داریم، اما سازمان راهداری و مسوولان، آمارهای به‌روزی از تعداد این ناوگان در کشور ندارد...

■ **در خصوص کامیون‌های یخچالی؛ عرض کردم بیش از دو هزار دستگاه است، ولی باز هم نسبت به تقاضای بازار، کمبود داریم و صادرکنندگان مرتب از ما گلایه می‌کنند که کامیون ایرانی تخصصی کم است. ضمن اینکه اصولاً رانندگان باید با شرکت‌های حمل و نقل قرارداد ببندند و از آنان طلب بار کنند.**

راننده حمل و نقل بین‌المللی خودش نباید دنبال بار باشد، اما متأسفانه در ایران همه این اصول در چارچوب‌های دیگری سیر می‌کند.

من از کسانی که این‌گونه مباحث را در نشریات معتبر مطرح می‌کنند، استدعا دارم حتماً اطلاعات کارشناسی اولیه داشته باشند. دوستانی که از ما تقاضا می‌کنند محدودیت ایجاد کنیم، از نظر من با روابط بین‌الملل و حمل و نقل و سازوکارهای بین‌المللی آشنایی ندارند. این مناسبات را دولت تعیین نمی‌کند.

اساساً ما در کدام قسمت و حوزه، ایجاد محدودیت کردیم و جواب گرفتیم که بخواهیم برای کامیون‌های ترک محدودیت ایجاد کنیم. اگر به این شکل عمل کنیم، همه صادرکنندگان و تجار و بازرگانان اعتراض می‌کنند. اول از همه خود شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و تشکل‌های صنفی اعتراض می‌کنند. به نظر می‌رسد که برای رفع این مسأله ابتدا باید تجار ایرانی را قانع کنند و کرایه‌های حمل معقول و ارزان ارائه دهند.

به نظر می‌رسد ما باید روی ناوگان ملی خودمان بیشتر دقت کنیم. ناوگان ملی ما امروز در یک فضای رقابتی قرار گرفته، در حالی که به دلیل تحریم‌ها و مشکلاتی که طی این سال‌ها وجود داشته، نتوانسته خودش را احیا کند و جایگاهی به دست آورد. امروز کامیون خالی یخچالی از روسیه و مسکو به مازندران می‌رود و بار را با قیمتی کمتر از یک کامیون یخچالی ایرانی برای مسکو حمل می‌کند. این چگونه امکان‌پذیر است؟ معادلات اقتصادی به چه نحو است؟ به نظر من دلیل چنین اتفاقی این است که اساساً حمل و نقل ما شرکت‌محور نیست و به همین دلیل بهره‌وری به شدت پایینی دارد.

از طرف دیگر، همانطور که گفتیم، برخورداری از بارگیرهای خاص آن هم به تعداد مناسب نیز بسیار حائز اهمیت است. شرکت‌های ایرانی بعضی از بارگیرها را ندارند؛ بنابراین مجبور هستیم از ناوگان خارجی استفاده کنیم. مثلاً بارگیرهای کارکری که در ایران وجود دارند، تنها می‌توانند شش عدد سواری را حمل کنند، در حالی که کارکریهای خارجی؛ مثلاً بلغاری ۹ یا ۱۰ سواری را حمل می‌کنند. مسلماً تاجر در این قضیه چنین مزیت‌هایی را لحاظ می‌کند و حق هم دارد که لحاظ کند یا بارگیر تانکری سوخت و گاز.

**ترابران: نکته‌ای که از طرف رانندگان مطرح می‌شود این است که ما بعضی**

بین‌المللی می‌گوید تردد آزاد است. **ترابران: اما گفته می‌شود ترکیه جلوی بارگیری کامیون‌های ایرانی را در این کشور می‌گیرد...** ■ **من به عنوان مسوول این بخش، به طور واضح می‌گویم، ترک‌ها اجازه بارگیری از بنادرشان را نه فقط به کامیون‌های ایرانی، بلکه براساس قانون ملی خودشان، به هیچ کشوری نمی‌دهند و این قانون مربوط به امروز هم نیست بلکه برای ۱۰ سال پیش است. ترکیه یک قانون ملی دارد و ما باید به قوانین ملی کشورها احترام بگذاریم. براساس این قانون، در راستای حمایت از ناوگان ملی، نه فقط کامیون ایرانی، بلکه کلیه کامیون‌های خارجی حق ندارند از بنادر ترکیه بارگیری کنند.**

بارگیری از بنادر تنها مختص کامیون‌های ترکیه است؛ ولی حتی ما در این مورد هم با آنها به توافقاتی رسیده‌ایم. چند سال پیش توافقی در ترابوزان با آنها داشتیم تا ۵۰ درصد از بار بندر ترابوزان برای کامیون ایرانی و ۵۰ درصد برای کامیون ترکیه‌ای باشد. مقاصد داخل ترکیه مانند استانبول، از میر و شهرهای دیگر ترکیه هم که اصلاً منعی ندارند.

شما می‌توانید از انجمن ایران سوال کنید که آیا کامیون‌های ایرانی می‌توانند در ترکیه بارگیری کنند؟ پاسخ خواهند داد بله؛ ولی اگر بپرسید که آیا در بنادر ترکیه می‌توانند بارگیری کنند؟ می‌گویند خیر. در بنادر، نه فقط به کامیون‌های ایرانی، بلکه به کامیون‌های ترکمن و آلمانی هم اجازه بارگیری نمی‌دهند؛ چون قانون ملی آنها است.

ما هم اجازه بارگیری به کامیون‌های ترک از بنادر ایران را نمی‌دهیم. هر چند به هر حال، تا زمانی که ناوگان کافی و مناسب در اختیار نداشته باشیم و صادرکنندگان در مضیقه باشند، نمی‌توانیم مانند ترکیه ممنوعیتی قائل شویم. ما با ترک‌ها در یک رقابت حمل و نقلی هستیم، چون می‌خواهیم جایگاه خودمان را در منطقه به دست آوریم، ولی به دست آوردن این جایگاه با ممنوع کردن بارگیری کامیون‌های ترک در ایران امکان‌پذیر نیست. در حال حاضر ترکیه به ما از تمام نقاط کشورش؛ غیر از بنادر اصلی و مناطق آزاد اجازه بارگیری می‌دهد. ما هم همان کار را انجام می‌دهیم و در حال انجام رفتار متقابل هستیم.

در غیاب حسین احمدی زاده رئیس هیات مدیره کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل که در سفر بود، نتوانستیم هیچ یک از اعضای هیات مدیره این کانون را راضی به گفتگو درباره مشکلات نظام توزیع بار در کشور کنیم.

اما به هر حال برای اینکه جای صحبت‌های شرکت‌های حمل و نقل کالا نیز در این پرونده خالی نباشد، توجه شما را به گپ و گفت با مدیرعامل یک شرکت حمل و نقل جلب کنیم که البته او را هم نتوانستیم راضی به افشای هویتش کنیم. می‌گوید از عواقب احتمالی بیم دارد!

استدلال‌هایی در باب لزوم انحلال  
سالن‌های اعلان بار حمل زمینی

## در باب مزیت‌های پراکندگی!



■ اگر سالن‌های اعلان بار نباشند، شرکت‌ها مجبور خواهند شد کامیون‌های ملکی و تحت پوشش یا کامیون‌های استیجاری داشته باشند، اما تا زمانی که سالن‌های اعلان بار وجود دارد، این اتفاق در شرکت‌های ایرانی رخ نخواهد داد که برای خرید کامیون‌ها سرمایه‌گذاری کنند

داخلی سالن‌ها را بر عهده دارند و هزینه‌های پرسنلی، نگهداری و سیستم‌های گرمایشی و سرمایشی را پرداخت می‌کند، ولی نظارت بر فعالیت، عمدتاً با سازمان حمل و نقل هر استان و در بسیاری از موارد نیز انجمن رانندگان است و شرکت‌های حمل و نقل مسولیت نظارتی چندانی ندارند.

این در حالی است که اگر شما قوانین حمل و نقل را مطالعه کنید، خواهید دید که هیچ صحبتی از سالن اعلان بار در آنها وجود ندارد و ما در هیچ جای دنیا هم چیزی به نام سالن اعلان بار نداریم. شرکت‌ها باید کامیون‌های ملکی و تحت پوشش یا کامیون‌های استیجاری داشته باشند، اما تا زمانی که سالن‌های اعلان بار وجود دارد، این اتفاق در شرکت‌های ایرانی رخ نخواهد داد که برای خرید کامیون‌ها سرمایه‌گذاری کنند.

شرکت‌های حمل و نقل در حال حاضر سعی می‌کنند فقط به اندازه‌ای که ضوابط برای آنها تعیین کرده است کامیون داشته باشند، اما اگر این سالن‌ها نباشند، شرکت‌ها مجبور خواهند شد که هم در زمینه خرید کامیون سرمایه‌گذاری کنند تا شرایط ناوگان ما از وضعیت تک واحدی خارج شود و هم کامیون‌های تحت پوشش و استیجاری داشته باشند. اساساً می‌بایست یک رابطه بسیار نزدیک بین شرکت حمل و نقل و راننده اتفاق بیفتد تا حمل و نقل به شکل صحیح آن انجام شود، اما تا زمانی که سالن‌های اعلان بار وجود داشته باشد این اتفاق نخواهد افتاد.

از آنجا که سالن‌های اعلان بار برای رانندگان یک امر جا افتاده است، نمی‌توانیم به یک باره سالن‌های اعلان بار را تعطیل کنیم، ولی سازمان باید سیاستی را ایجاد کند که سالن‌های اعلان بار به تدریج کمتر شده و به جایی برسد که دیگر ضرورتی برای حضور آنها وجود نداشته باشد.

**ترابران: معضلی که در بحث حمل بار، مطرح می‌شود این است که حجم بار در کشور کاهش پیدا کرده و از طرفی نیز با افزایش ناوگان مواجه هستیم و این‌ها اصلاً با هم تناسب ندارند. در این شرایط شرکت‌ها با چه مشکلاتی دست به گریبان هستند؟**

■ در مدتی که مملکت دچار تحریم‌های اقتصادی بود، موازنه عرضه و تقاضا در حمل و نقل به شدت به هم ریخت. همان‌طور که می‌دانید

ترابران: شرکت‌های حمل و نقل تا چه حد از عملکرد سالن‌های اعلان بار رضایت دارند و آیا وضعیت فعلی سالن‌های اعلان بار برای شرکت‌های حمل و نقل رضایتبخش است؟

■ به سالن‌های اعلان بار باید از دو منظر نگاه کرد. این سالن‌ها از این لحاظ که در آنها حقی از رانندگان تضييع نمی‌شود، براساس نوبت بارگیری می‌کنند، نرخ حمل مشخص است و کارمزد هم بر اساس نرخ اعلام شده پرداخت می‌شود، دارای مزیت‌هایی است و می‌توان گفت همه کارها روی روال مناسبی پیش می‌رود؛ اما در کنار این، مشکلاتی هم در امر حمل و نقل ایجاد می‌کنند؛ مثلاً گاهی یک سری محمولات، ارزش بالایی دارند یا حساسیت‌هایی در خصوص حمل آنها وجود دارد و باید به موقع به مقصد برسند، وقتی قرار باشد این‌ها از طریق سالن‌های اعلان بار توزیع شوند، ممکن است راننده‌ای موظف به حمل آنها شود که مورد وثوق شرکت حمل و نقل نیست. بارها اتفاق افتاده که عدم توجه به این مساله، ضرر و زیان‌های بسیار سنگینی برای صاحبان کالا و به تبع آن شرکت حمل و نقل به بار آورده؛ ضمن اینکه اعتبار شرکت هم به دلیل مشکلاتی مانند دیر رسیدن کالا، سهل‌انگاری راننده و ... خدشه‌دار شده است.

قبول داریم که اگر سالن‌های اعلان بار نباشد، ممکن است بعضی شرکت‌های حمل، درخواست کارمزد اضافی از راننده را داشته باشند، اما به هر حال انجام هر کاری به شکل صحیح آن، خواه‌ناخواه یک سری معضلات به همراه خواهد داشت. من منکر این مساله نیستم که بعضی شرکت‌ها ممکن است از این قضیه سوءاستفاده کنند، ولی به دلیل این که بعضی شرکت‌ها سوءاستفاده می‌کنند، نباید روالی در پیش گرفت که اساساً مغایر با قانون تجارت و اصل اعتماد و ارتباط صحیح شرکت و راننده است.

به نظر من، سالن‌های اعلان بار، بین شرکت و راننده نوعی جدایی ایجاد کرده است. اتفاقاً اگر سالن اعلان بار وجود نداشته باشد، شرکت‌ها، راننده‌های به اصطلاح پاتوقی خودشان را خواهند داشت که مورد وثوقشان است و در حمل بار هم مشکلی به وجود نمی‌آید.

در حال حاضر سالن‌های اعلان بار در مجموع در اختیار انجمن‌های شرکت‌های حمل و نقل است، ولی این انجمن‌ها فقط امور اداری و مدیریت

واردات کشور بسیار کم بود، تولیدات کارخانه‌ها بسیار کاهش پیدا کرد و از طرفی کارخانه‌های سازنده کامیون بر اساس نیاز حمل و نقل کشور کامیون تولید نکردند.

حتی کامیون‌های فرسوده نیز براساس برنامه از رده خارج نشدند که به جای آن کامیون‌های نو وارد ناوگان شود. اگر فقط همین تفاوت سوخت آنها را حساب کنیم، ارزش آن را داشت که خود دولت در این زمینه سرمایه‌گذاری و کامیون‌های فرسوده را جمع‌آوری کند. سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور نیز همین نظر را دارد که ستاد سوخت و دولت باید در این زمینه سرمایه‌گذاری کند.

البته کارخانه‌های سازنده نیز باید با جایگزینی کامیون‌های نو به جای فرسوده، تولید خود را هماهنگ و کامیون بیش از حد تزریق نکنند، اما متأسفانه آنها به هیچ‌عنوان به این که عرضه و تقاضا در این مملکت در چه شرایطی قرار دارد یا وضعیت اقتصادی چگونه است توجهی

■ قبول داریم که اگر سالن‌های اعلان بار نباشد، ممکن است بعضی شرکت‌های حمل‌ونقل درخواست کارمزد اضافی از راننده را داشته باشند، ولی به دلیل این که بعضی شرکت‌ها سوءاستفاده می‌کنند، نباید روالی را در پیش گرفت که اساساً مغایر با قانون تجارت و اصل اعتماد و ارتباط صحیح شرکت و راننده است

خارجی دست‌دوم را وارد می‌کنند و بعد در بازار آزاد به قیمت بالاتر می‌فروشند که این کار باعث افزایش بی‌رویه ناوگان می‌شود...

■ ببینید! اگر شرکت حمل و نقل در حرفه خودش توجیه اقتصادی پیدا کند، حتماً این درآمد را در همانجا سرمایه‌گذاری می‌کند، ولی در حال حاضر، داشتن کامیون چندان توجیه اقتصادی برای شرکت حمل و نقل ندارد. یکی از دلایل هم این است که شرکت‌های حمل و نقل حق استخدام راننده خارجی را ندارند.

رانندگان فیلیپینی، پاکستانی، افغانی، هندی خیلی منظم‌تر و بهتر کار می‌کنند و با توجه به اینکه مدارکشان را هم در شرکت حمل و نقل به عنوان تضمین گذاشته می‌شود رعایت تمام مسائل را در نظر دارند. شرکت‌ها نمی‌توانند توقعات رانندگان ایرانی را چندان برآورده کنند، چون انتظارات آنها مقرون به صرفه نیست.

بنابراین بله، امکان دارد که شرکت حمل و نقل، کامیونی را بخرد و بخواهد به شکل وکالتی به شخص دیگر واگذار کند؛ در حالی که اگر توجیه اقتصادی داشت، به جای اینکه سرمایه‌اش را در جای دیگر به کار گیرد، در حرفه خودش سرمایه‌گذاری می‌کرد. شرکت کامیون را نمی‌خرد که بفروشد، می‌خرد که استفاده کند، ولی وقتی در انجام کار با مشکلاتی مواجه می‌شود، ناچار به فروش است. حتی من شاهد هستم با توجه به بالا و پایین شدن قیمت‌ها، شرکت‌ها سود که نمی‌کنند هیچ؛ بلکه با خرید و فروش این کامیون‌ها ضرر هم می‌کنند. مثل خود من!

باز هم تکرار می‌کنم که یکی از راه‌های برون‌رفت از این وضعیت، حذف همین سالن‌های اعلان بار است. وقتی سالن اعلام بار نباشد، شرکت‌ها مجبور می‌شوند برای پاسخگویی به نیاز بازار، کامیون‌هایی یا به صورت ملکی یا به صورت استیجاری و تحت پوشش در اختیار داشته باشند و رابطه و مناسبات خوبی با رانندگان برقرار کنند. این رابطه خوب مستلزم هزینه است یعنی مثلاً شرکت برای راننده لاستیک بخرد، به او وام بدهد و حتی اگر از نظر فنی مشکلی برای ناوگان پیش آمد، به راننده کمک کند. همانطور که در گذشته این طور بود.

سازمان راهداری سال‌ها پیش ایده‌ای را مطرح کرده بود به نام طرح تحت پوشش. اگر چنین طرح‌هایی برای شرکت‌های حمل و نقل اجرایی

شود سرمایه‌گذاری صرف می‌کند. در حال حاضر شرکت‌های حمل و نقل انصافاً هیچ خدماتی به راننده نمی‌دهند، ولی درآمد آنها از کرایه راننده است و این ارتباط شکل نادرستی به خود گرفته است. اگر شکل کار عوض شود و شرکت حمل و نقل کامیونی بیشتر در اختیار داشته باشد، دیگر از راننده کارمزد نمی‌گیرد، بلکه با گرفتن کرایه مناسب از صاحب کالا می‌تواند هم راننده‌ها را راضی کند و هم خودش سود ببرد. با این روش، در طول یک دهه، سیستم حمل و نقل از تک واحدی تغییر می‌کند و ما با شرکت‌های واقعی و توانمند مواجه می‌شویم؛ نه به شکل امروز که شرکت‌ها به صورت صوری ۵۰ کامیون دارند که ۴۵ کامیون متعلق به راننده‌هاست ولی سندش به نام شرکت حمل و نقل است.

ترابران: وضعیت کرایه‌های حمل چگونه است؟ یکی از اعتراضات رانندگان این بود که شرکت‌ها کمیسیون‌های بالایی از رانندگان می‌گیرند.

■ این شرکت‌ها نیستند که مبلغ اضافه‌تر از کمیسیون دریافت می‌کنند. به لحاظ مناسبات غلطی که وجود دارد، نمایندگانی که باری را در اختیار شرکت‌ها حمل قرار می‌دهند مطالباتشان حتی بالاتر از کمیسیون شرکت‌هاست. برخی از شرکت‌ها نمی‌پذیرند و این مبلغ اضافه را از کمیسیون خودشان پرداخت می‌کنند، اما برخی هم در این عرصه رقابت که سازمان ایجاد کرده و تعداد شرکت‌های حمل و نقل را افزایش داده، تن به خواسته نمایندگان صاحب کالا می‌دهند و مجبورند که این پول را روی کرایه حمل کشیده و از راننده دریافت کنند که این برای رانندگان نارضایتی ایجاد می‌کند.

یکی از ایرادهایی که ما به سازمان راهداری داریم این است که در کل کشور و در تمام شهرستان‌ها تعداد شرکت‌های حمل و نقل بی‌رویه افزایش پیدا کرده است. همین افزایش تعداد شرکت‌ها زمینه تخلف را در شرکت‌های جدید ایجاد کرد که بتوانند حمل بار را از دست شرکت‌های پیشین دربیابورند. مسلماً در این راه مسائل بسیاری اتفاق می‌افتد، مثلاً پورسانت و کمیسیون بالاتری می‌دهند تا بار را جذب کنند. بنابراین خواسته ما این است که جلوی این رویه گرفته شود تا زمینه فساد برچیده شود و شکل نامتعارف فعلی کنار گذاشته شود.

ندارند و فقط دنبال این هستند که کامیونی تولید کنند، به خلق‌الله بفروشند و پولش را بگیرند. اصلاً به مسائل حمل و نقل توجه ندارند. دولت باید کارخانه‌های سازنده خودرو را با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور هماهنگ کند و براساس سیاست‌های سازمان خودرو تولید یا وارد شود ولی همانطور که گفتم اصلاً نظر سازمان مدنظر قرار نمی‌گیرد.

اگر تناسبی بین عرضه و تقاضا وجود داشته باشد راننده‌ها چندان به سمت سالن اعلام بار ترغیب نمی‌شوند و نقش این سالن‌ها پررنگ نمی‌شود، ولی چون این عرضه و تقاضا به هم ریخته است، صدای اعتراض رانندگان بلند می‌شود و سعی می‌کنند جلوی هر گونه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل خارج از سیستم اعلان بار را بگیرند و سازمان راهداری هم برای رضایت آنها، به این خواسته تن می‌دهد و جلوی فعالیت شرکت‌ها را حتی برای اینکه کامیون‌های خودشان را بارگیری کنند، می‌گیرد.

ترابران: رانندگان می‌گویند شرکت‌ها کامیون‌های

## استراتژی ملی!

مهرداد خواجه‌نوری

به همت، مورخ محترم، کاوه بیات، خاطرات امیرشاپور زندنیا (یکی از مخلوقات عجیب) چیزی به نام «ناسیونالیسم انقلابی» امسال چاپ شده است. وی که در ۱۳۰۶ به دنیا آمده و در ۱۳۷۶ فوت کرده (محصول دوره‌ای عجیب) خاطراتش را «از حزب سومکا تا ماجرای تیمور بختیار» نقل کرده است.

در جایی از کتاب، می‌آید که وقتی با تیمور بختیار در جنوب فرانسه بوده‌اند، اصول آیین انقلاب ملی را نوشته و بختیار که «خطش خوب بود، جزوه را به خط خود نوشت.» زندنیا به خاطر می‌آورد که در آخر مقدمه هم، عبارتی از سوره الحمد را نقل کرده و بعد در متن به روش حکومت و ... اشاره دارد، با الهام از سلسله اشکانیان (دوره‌ای با کمترین آثار به‌جا مانده از آن). آنچه از دردمندان حمل و نقل داخلی ایران (در غیاب حسین احمدی‌زاده، که جد اندر جد، این کاره بوده‌اند) در گزارش اصلی این شماره آمده، ریشه‌هایی دارد که بدون کنکاش مستقل (و بی‌هراس از تهمت چپ و راست) بیشتر به جریان الهام از «اشکانیان» می‌ماند. ساده شده مساله این است که تا (تقریباً) پایان دهه ۴۰، خانواده‌هایی در این رشته (حمل و نقل داخلی) به نوعی سنتی در ایران (که به قول حسین احمدی‌زاده از عهد شترداری شروع شده بود) مشغول بودند.

از شروع دهه پنجاه و ورود بی‌حساب دلارهای نفتی و شروع اوج واردات انواع کالا، برخی از همان خانواده‌های قدیم (گاه با شرکایی جدید) شروع به تقلید از نوگرایی کردند و برای هر کدام (که کمتر از داشتن ۱۵۰۰ کامیون، افت داشت) مدیرانی را آوردند که حالا باید به مسایل هزاران راننده، اکثراً کره‌ای، رسیدگی می‌کردند. و مثل بسیاری از صنایع، به انقلاب که رسید، مالکین بزرگ، ناوگان جاده‌ای را رها کردند و از غضب فرضی یا واقعی رانندگان ایرانی و بانک‌های طلبکار و ... از ایران رفتند.

شروع حمله عراق به ایران، موج جدیدی را درست کرد، که جز «راننده محوری» چاره‌ای برای مدیران مسوول وقت باقی نگذاشت؛ اما مشکلاتی از قبیل «سالن اعلام بار» تا حالا که ترانزیت خارجی کالا، بخشی از اقتصاد مقاومتی است و عدم اتصال سامانه‌ای (که همه خود را اصل می‌گیرند. انگار نه که همه اصلند) قابل حل هستند و شجاعت غایب برگشت به «شرکت محوری» فقط بخشی از عوامل دخیل است.

زندنیا، آنقدر زنده بود که حتی وقتی، رییس ستاد ارتش وقت، در سال ۱۳۵۸ برای تدوین استراتژی ملی، هیاتی را تشکیل داد، او را هم دعوت کردند. از این هیات‌ها هنوز هم می‌شود تشکیل داد برای اجرای راه‌حلی که گو همه می‌دانند، اما قدرت و شهامت فائده‌ای لازم است (به‌همراه تدبیر).

«امید» دارم. (جای نقطه می‌شد، علامت سوال یا تعجب هم گذاشت)

تیر ماه ۱۳۹۵



مفهوم تجارت نفت خام در ایران با حمل و نقل دریایی و بندر به عنوان رابط تجاری بین دریا و خشکی، و راه آهن به عنوان اقتصادی ترین و بهینه ترین روش حمل و نقل عجین شده است. به همین دلیل به منظور استفاده از توانایی های داخلی و هم افزایی با شرکت های خارجی، کنفرانس بین المللی ریل - بندر و ریل - نفت همزمان با نمایشگاه بین المللی راه آهن در تاریخ ۲۶ و ۲۷ اردیبهشت برگزار شد و میزبان مقام های کشوری و افراد موثر در حوزه حمل و نقل و لجستیک جهان و به ویژه مقامات سازمان های بین المللی، افراد تصمیم گیرنده در بازار حمل نفت و گاز و همچنین نمایندگانی از راه آهن ها، بانک های بین المللی، فرورودرهای بین المللی و بهره برداران حمل و نقل ترکیبی، بنادر و پایانه های نفت و گاز و... بود تا به درک مشترکی از ائتلاف سه حوزه مهم ریل، بندر و نفت دست پیدا کنند.

اولین کنفرانس بین المللی  
ریل - بندر و ریل - نفت برگزار شد

## ائتلاف سه گانه

هادی رضوانی

مشترک حمایت و آن را به شرکت های داخلی و خارجی توصیه می کنم.»  
او تاکید کرد: «تامین مالی نیز بحث مهمی است و در این زمینه حتما باید از سرمایه گذاری خارجی استفاده کرد، در گذشته محدودیت های مالی اجازه این کار را نمی داد، ولی امروز این مشکل رفع شده و تامین مالی باید جزو قراردادها باشد. دولت و سازمان های بزرگ می توانند بازپرداخت را تضمین کنند.»

### در جستجوی چشمه های بار

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی نیز در این مراسم، اصلی ترین هدف در وزارت راه و شهرسازی را ارتباطات و گسترش ارتباطات برشمرد و با تاکید بر اینکه برای گسترش ارتباطات ریلی نیاز است که ایران در سایر کشورها نمایندگی هایی داشته باشد و همینطور کشورهای دیگر نیز در ایران نمایندگی داشته باشند، از حضور کشورهای عضو و مدیرکل UIC (اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا) در این کنفرانس استقبال کرد.  
آخوندی در تبیین سیاست راه آهن جمهوری اسلامی گفت: «نگاه از موضع مشتری (صاحب کالا، بار یا مسافر) به شدت مورد توجه ماست

میان ایران و سایر کشورها گفت: «اقتصاد مقاومتی بر دو پایه درون زایی و برون نگری استوار است. درون زایی به معنای استفاده از حداکثر توانمندی داخلی، منابع داخلی، نیروی انسانی، منابع موجود فیزیکی و سفارش به داخل و برون نگرا به معنای اتصال به زنجیره جهانی در بازار، فعالیت های علمی، تولیدی، صنعتی و سرمایه گذاری. همایش ریل - بندر - نفت فرصت مناسبی برای شرکت های داخلی و خارجی است که با کمک و همکاری دولت در راستای پیشرفت دوجانبه با یکدیگر ارتباط برقرار کنند. اولویت ها برای همکاری های درازمدت در بخش استراتژیک در صنعت و تولید، در وهله اول بر پایه مشارکت ها است و همکاری درازمدت ایجاد می کند که با هم به طور مشترک کار کنیم و منافعمان را با هم گره بزنیم.»  
او تاکید کرد: «بهتر است شرکت های داخلی از خارجی ها قطعات، طراحی و دانش فنی بگیرند و با ساخت اجزا و قطعات با قیمت کمتر، بستر همکاری با آنها را فراهم آورند.»  
نعمت زاده افزود: «نیازهای داخلی روشن است و می توان در این زمینه ها سرمایه گذاری کرد، من از شرکت های خارجی و داخلی برای ورود به این زمینه ها دعوت به همکاری می کنم. با هر گونه خرید قطعات از خارج مخالفم ولی از همکاری

محمد رضا نعمت زاده در مراسم آغاز به کار کنفرانس بین المللی ریل - بندر و ریل - نفت گفت: «همکاری خوبی بین دو وزارت راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت در جریان است تا این همایش به تعامل بیشتر این دو وزارتخانه بینجامد.»  
وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به قرار گرفتن ایران در کریدور بین المللی شمال - جنوب و شرق - غرب افزود: «نقش راه آهن در حمل و نقل بسیار بارز است، بنابراین دولت تدبیر و امید در استفاده از راه آهن به عنوان اولویت نخست در حمل و نقل هیچ تردیدی ندارد. به عنوان مثال بعد از تصویب ساخت خط آهن اصفهان - اهواز، بسیاری گفتند که ساخت این خط آهن به صرفه نیست، ولی دولت به خاطر اهمیتی که به توسعه ریلی می دهد، ساخت آن را تصویب کرد. پروژه چابهار - شمال شرق و سپس آسیای میانه و افغانستان نیز از جمله طرح هایی هستند که باید در این دولت انجام شوند. من از مسوولان راه آهن می خواهم که هر چه سریعتر قرارداد فاینانس این پروژه ها را امضا کنند؛ چرا که اجرای این پروژه ها برای هزاران نفر اشتغالزایی خواهد داشت و در این راه می توانیم از منابع خارجی نیز بهره ببریم.»  
نعمت زاده در راستای تبیین مسیر همکاری مشترک





■ وزیر صنعت، معدن و تجارت: من از شرکتهای خارجی و داخلی دعوت به همکاری می‌کنم. با هرگونه خرید قطعات از خارج مخالفم ولی از همکاری مشترک حمایت و آن را به شرکتهای داخلی و خارجی توصیه می‌کنم. تامین مالی نیز باید جزو قراردادها باشد. دولت و سازمانهای بزرگ می‌توانند بازپرداخت را تضمین کنند

■ وزیر راه و شهرسازی: باید به چشمه‌های بار توجه کرد. در ایران سالانه ۹۰ میلیون تن مواد معدنی جابه‌جا می‌شود که بیشتر آن از طریق جاده انتقال می‌یابد. این مواد و همچنین نفت، مواد پتروشیمی و سیمان، قابلیت انتقال از جاده به ریل را دارند

حال برای ایجاد یک رویکرد واحد لازم است چشم‌انداز مشترکی برای آینده هر کشور در منطقه و در ارتباط با سایر کشورها و اتصالات ریلی در مرزها ترسیم شود. نظری گفت: «اولویت‌های دفتر راه‌آهن‌های منطقه خاورمیانه در این سند، واقع‌بینانه و استراتژیک است تا وضعیت روشنی تداعی شود. اولویت اول داشتن زیربنای کافی ریلی است. در خاورمیانه حلقه‌های مفقوده ارتباطی متعددی داریم که رفع حلقه‌های گسسته و اتصال کشورها به یکدیگر، سبب توسعه کریدورها و مسیرهای ریلی می‌شود.»

مدیر روابط بین‌الملل راه‌آهن ادامه داد: «اولویت دوم ارتقای فناوری است؛ چرا که حمل و نقل ریلی همواره در معرض تغییرات فنی است. به همین خاطر باید با برقی کردن محورهای ریلی، استفاده از سیستم‌های سریع‌السیار در محورها، تجهیز آنها به سیستم ATC و سیستم استاندارد رادیویی GSMR به سطح قابل قبولی از فناوری دست یابیم.»

او توضیح داد: «برای افزایش حمل و نقل ریلی در کشورهای خاورمیانه که یکی از اولویت‌های ما است، استفاده از قطارهای برنامه‌ای، برقراری ایمنی و امنیت، یکسان کردن رویه‌های گمرکی، استانداردسازی اسناد، حرکت منظم و به موقع قطارها، کاهش هزینه‌ها و ارائه خدمات مناسب، قابلیت رقابت با شیوه‌های دیگر حمل و نقل را ممکن می‌سازد و جذب بار و مسافر را تسهیل می‌کند.»

نظری تاکید کرد: «این منطقه دارای منابع عظیم نفتی و گازی است و در بین گزینه‌های مختلف حمل و نقل، حمل ریلی هرچند یکی از ایمن‌ترین روش‌ها برای حمل و نقل نفت و فرآورده‌های آن است، اما به دلیل نداشتن شبکه‌های ریلی کافی، برنامه‌ریزی نامناسب حمل بار به صورت ریلی، کمبود واگن‌های مخزن‌دار استاندارد برای حمل فرآورده‌های نفتی، طولانی بودن زمان حمل نسبت

و به همین خاطر در حوزه بار در حال جستجو برای یافتن چشمه‌های بار هستیم. باید به چشمه‌های بار توجه کرد تا امکان حمل و نقل بسیار سریع فراهم شود. در ایران ۹۰ میلیون تن مواد معدنی در سال جابه‌جا می‌شود که بیشتر آن از طریق جاده انتقال می‌یابد. این مواد و همچنین نفت، مواد پتروشیمی و سیمان، قابلیت انتقال از جاده به ریل را دارند.»

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه قطار در ایران به صورت سنتی برای حمل بار به کار می‌رود گفت: «باید در بخش مسافر نیز با سرمایه‌گذاری، افزایش سرعت و برقی کردن مسیرهای پرتقاضا را در دستور کار قرار داد.»

او با اشاره به آغاز عملیات اجرایی راه‌آهن سریع‌السیار تهران - قم - اصفهان گفت: «افتخار دارم بعد از مدت‌ها شاهد تجهیز کارگاه در این مسیر ریلی باشم و تا چهار سال آینده به صورت عملیاتی این مسیر راه‌اندازی خواهد شد و قطارها با سرعت ۲۵۰ کیلومتر، قابلیت سیر در این مسیر را خواهند داشت.»

این عضو کابینه دولت تدبیر و امید برقی کردن مسیر تهران - مشهد را نیز یکی دیگر از پروژه‌های مهم پرسرعت برشمرد و تاکید کرد قرارداد این پروژه نیز در حال نهایی شدن است و در این مسیر قطارها می‌توانند با سرعت ۲۰۰ کیلومتر سیر کنند.

### نقشه راه استراتژیک خاورمیانه

#### برای توسعه ریلی

در ادامه، نوبت به عباس نظری؛ مدیر روابط بین‌الملل راه‌آهن ایران و رییس دفتر خاورمیانه UIC (اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها) رسید. او با اشاره به سند طرح عمل استراتژیک خاورمیانه برای توسعه سیستم ریلی، توضیح داد: «هریک از راه‌آهن‌های منطقه خاورمیانه براساس نیازهای خود پروژه‌ها و برنامه‌هایی برای توسعه شبکه ریلی در نظر دارند با این

### ■ مدیر روابط بین‌الملل

راه‌آهن: خاورمیانه دارای منابع عظیم نفتی و گازی است، اما به دلیل نداشتن شبکه‌های ریلی کافی، برنامه‌ریزی نامناسب حمل بار، کمبود واگن‌های مخزن‌دار استاندارد، طولانی بودن زمان حمل و پایین بودن قیمت سوخت مصرفی نسبت به جاده و عدم اتصال ریل به بندر، سهم بازار حمل و نقل ریلی در خاورمیانه بالا نیست

### ■ مدیرعامل سازمان بنادر:

از ۱۱ بندر ایران تنها چهار بندر به راه‌آهن متصل هستند، اما ۹۰ درصد بارهای ترانزیتی کشور از این چهار بندر حمل می‌شود. پس راه‌آهن به ۹۰ درصد بارهای کشور متصل است، اما سهم حمل و نقل ریلی در بنادر ایران حدود ۳/۵ الی ۴ درصد است

به جاده، پایین بودن قیمت سوخت مصرفی در قسمت جاده، پایین بودن کیفیت خدمات تخلیه و بارگیری در حمل ریلی نسبت به جاده‌ای و عدم اتصال ریل به بندر، سهم بازار حمل و نقل ریلی در خاورمیانه بالا نیست.»

### در باراندازها چه خبر؟

رییس سازمان بنادر، در ابتدا توضیحاتی در مورد ظرفیت‌های بندری ایران ارائه کرد: «در ایران ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی، ۱۱ بندر اصلی تجاری و ۱۸۳ بندر کوچک و چندمنظوره وجود دارد. حمل و نقل دریایی کشور بالغ بر ۲۰۰ میلیون تن ظرفیت دارد که در سال گذشته حدود ۱۴۰ میلیون تن از این ظرفیت استفاده شد. ۱۳۵۰ شرکت در عرصه دریایی و بندری و ۲۵ ترمینال در کشور فعال هستند که توانسته‌اند ۳۴۵۵ میلیارد تومان از طرف بخش خصوصی در بنادر ایران سرمایه‌گذاری جذب کنند.»

محمد سعیدنژاد تصریح کرد: «سهم ریل در بنادر ایران حدود ۳/۵ الی ۴ درصد، حمل و نقل جاده‌ای حدود ۸۸ درصد و حمل و نقل لوله‌ای بین ۷ تا ۸ درصد است. از ۱۱ بندر ایران تنها چهار بندر خرمشهر، شهید رجایی، امام خمینی و امیرآباد به راه‌آهن متصل هستند، اما ۹۰ درصد بارهای ترانزیتی کشور از این چهار بندر حمل می‌شود. به عبارت دیگر، راه‌آهن به ۹۰ درصد بارهای کشور متصل است، هرچند سهم آن از این حجم بار، بسیار کم است. این در حالی است که در جهان سهم دریا در حمل و نقل ۸۲ درصد، راه‌آهن ۱۱/۲ درصد، جاده ۵/۴ درصد، هوایی ۰/۳۳ درصد و لوله ۰/۸۲ درصد است.»

سعیدنژاد در تبیین جایگاه ایران افزود: «یک شاخص در مقیاس جهانی، در زمینه رتبه‌بندی کیفیت زیرساخت‌های اقتصاد وجود دارد که براساس آن، رتبه ایران در زیرساخت‌های هوایی ۱۱۸، ریلی ۴۸، جاده ۶۳ و بندر ۷۸ است.»

او در ادامه به طرح‌های توسعه‌ای دریایی در ایران اشاره کرد: «در بندر شهید رجایی در حال حاضر حدود ۵/۳ میلیون TEU ظرفیت وجود دارد که این ظرفیت قرار است با احداث فاز ۳ در این بندر، به ۸ میلیون TEU برسد. در بندر امام خمینی طرح ترمینال غلات، ۷۰۰ هزار TEU به ظرفیت ۵۵ میلیون تنی این بندر اضافه خواهد

کرد. طرح توسعه بندر چابهار نیز ظرفیت این بندر را از ۲ میلیون تن به ۸ میلیون تن می‌رساند و این بندر در آینده به راه‌آهن متصل خواهد شد. طرح توسعه بندر انزلی و طرح ساماندهی بندر امیرآباد نیز ظرفیت این بنادر را به ترتیب ۱۷ و ۱۱ میلیون تن افزایش می‌دهد.»

### رقابت در مسیر خطوط موازی

حسین عاشوری، معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن ایران توضیح داد بخش بازاریابی راه‌آهن فعالیت گسترده‌ای را برای جذب مشتری و جلب رضایت آنها شروع کرده است: «در دولت جدید جلسات بسیاری با صاحبان بار برگزار شده است و با این جلسات توانستیم در دو سال اخیر روند رو به رشدی در حوزه ترانزیت داشته باشیم. ترانزیت در سال گذشته نسبت به سال ۹۳، نزدیک به ۹۷ درصد رشد داشته و در سال جاری نیز این رشد ادامه دارد.»

به گفته عاشوری راه‌آهن در سال گذشته ۳۵/۶ میلیون تن بار جابه‌جا کرده که ۲۳ میلیون تن حمل و نقل داخلی ۶ میلیون تن صادرات، ۳/۲ میلیون تن واردات و ۱/۴ میلیون تن واردات بوده است.

معاون بهره‌برداری راه‌آهن افزود: «برای قطارهای باری برنامه‌ای ایجاد کرده‌ایم که باعث کاهش زمان حمل بار شده است و زمان حمل بار را در مسیری مانند سرخس تهران که در گذشته ۷ تا ۱۰ روز طول می‌کشید به کمتر از سه روز کاهش داده است.»

او در ادامه به قطار ایران-چین به عنوان رقیب حمل و نقل دریایی اشاره کرد: «این قطار، مسیر بندر شانگهای تا بنادر ایران را که ۱۰۳۹۹ کیلومتر مسافت دارد و ۳۵ روز طول می‌کشد، ۱۴ روزه طی می‌کند. عاشوری توضیح داد: «قطار ایران-چین در حال حاضر ماهی یک بار این مسافت را طی می‌کند که امیدواریم با افزایش تقاضا، این زمان به ۱۵ روز یکبار کاهش یابد.»

عاشوری تصریح کرد: «راه‌آهن در دو سال گذشته به صاحبان بارهای عمده، تخفیف‌های مختلفی ارائه کرده است. ضمن این که ایران طی هفت سال گذشته، تعرفه ترانزیت بین‌المللی را تغییر نداده است و علاوه بر این، برای عده‌ای از صادرکنندگان بارهای صادراتی، تخفیفاتی نیز در نظر گرفته شده است. همچنین درگذشته روش

■ معاون بهره‌برداری راه‌آهن ایران: برای قطارهای باری برنامه‌های ایجاد کرده‌ایم که موجب کاهش زمان شده و زمان حمل بار را در مسیری مانند سرخس به تهران که در گذشته ۷ تا ۱۰ روز طول می‌کشید، به کمتر از سه روز کاهش داده است

■ ... قطار ایران - چین، مسیر بندر شانگهای تا بنادر ایران را که ۱۰۳۹۹ کیلومتر مسافت دارد و ۳۵ روز طول می‌کشد، طی ۱۴ روز می‌پیماید. این قطار فعال در ماه یک بار، مسافت مورد نظر را طی می‌کند که امیدواریم با افزایش تقاضا، این زمان به ۱۵ روز یکبار کاهش یابد

که امیدواریم این مذاکرات در آینده نزدیک به نتیجه برسد، ضمن این که درصدد هستیم با تکمیل پایانه‌های موردنیاز، ظرفیت ذخیره و انتقال روزانه نفت خام را در بندر نکا از ۱۳۰ هزار بشکه، در سه مرحله ۵۰۰، یک میلیون و ۲/۵ میلیون بشکه در روز افزایش دهیم.»

صحبت‌های معاون امور بین‌الملل وزارت نفت، با سخنرانی علی‌اکبر صفایی؛ مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران تکمیل شد: «منطقه خاورمیانه به دلیل وجود بیش از ۵۵ درصد منابع نفتی دنیا و همچنین ۷۰ درصد منابع گازی دنیا از موقعیت ویژه‌ای برخوردار است و برای این حجم از انرژی، تقاضای بسیار زیادی در حوزه حمل و نقل دریایی وجود دارد.

او افزود: «کشورهایی مانند آمریکا، چین و اروپا بزرگترین واردکننده‌های نفت خام هستند که سهم اتحادیه اروپا از واردات نفت خام، ۲۵ درصد، چین ۱۷ درصد و ژاپن به تنهایی هفت درصد است. حمل و نقل دریایی نفت خام و محصولاتش و محصولات شیمیایی بیش از ۳۳ درصد تجارت و حمل دریایی را تشکیل می‌دهند که ۸۵ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی، ۱۵ درصد از طریق خشکی و ۱ درصد از راه هوایی انجام می‌پذیرد.»

او با اشاره به اینکه سهم هر نفر از حمل و نقل دریایی ۱/۴۵ تن است که این آمار در سال ۱۹۶۷ میلادی، ۰/۵ درصد بوده است، تصریح کرد این رشد عظیم نشان‌دهنده نقش بی‌نظیر حمل و نقل دریایی در توسعه جهانی و جهانی شدن است.

صفایی درباره وضعیت بازار حمل و نقل دریایی گفت: «همزمان با اجرایی شدن برجام نشانه‌هایی از رشد اقتصادی دنیا مشاهده می‌شود و از آنجا که حمل و نقل دریایی رابطه مستقیم با رشد اقتصاد جهانی دارد شرکت ملی نفتکش امیدوار است برای استفاده بهینه از تمام توانایی خود، شاهد رشد اقتصادی داخلی و جهانی باشد.»

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش تاکید کرد: «باید ظرفیت بنادر مطابق با ظرفیت حمل و نقل دریایی گسترش یابد؛ برای مثال بنادر باید ظرفیت پهلوگیری کشتی‌هایی با طول درفت ۲۴ متر و ظرفیت ذخیره‌سازی ۳۲۰ هزار تن نفت خام را داشته باشند.»

پرداخت به صورت پرداخت نقدی قبل از حمل بار بود که در دولت جدید این روش به پرداخت اعتباری تغییر رویه داد و با هماهنگی با گمرک سپردن بیمه بن ترانزیت حذف شده است.»

### نقش صنعت نفت در توسعه ریل - بندر

معاون امور بین‌الملل و بازرگانی وزیر نفت نیز در این همایش گفت: «در دوران پسابرجام صنعت ریلی نیز از انزوای خارج شده و آماده جهشی بزرگ است. با اجرایی شدن برجام و سیاست‌های برنامه توسعه ششم کشور باید گام‌های سریعی در راستای بهبود حمل و نقل ریلی برداشته شود.»

او ابراز امیدواری کرد: «توسعه تجهیزات بندری و ریلی، جمهوری اسلامی ایران را به یک مرکز معاوضه (سوآپ) فرآورده‌های نفتی به کشورهای شمالی، در منطقه تبدیل کند.»

زمانی‌نیا گفت: «سال گذشته ۵ میلیون و ۳۳۹ هزار تن کالای غیرنفتی و بیش از دو میلیون و ۳۱۵ هزار تن کالای نفتی در بندر کشور تخلیه و بارگیری شده است و سیاست توسعه دیپلماسی انرژی برای افزایش صادرات نفت و گاز و ذخیره‌سازی این منابع، تجهیز بندر و افزایش ناوگان باری را برای ما بسیار ضروری کرده است.»

او گفت: «در چشم‌انداز توسعه ۱۴۰۴، باید ۳۰ درصد حمل و نقل کالاهای کشور از طریق ریل انجام شود و میزان فرآورده‌های نفتی باید از ۱۲۰ میلیون تن تا سال ۱۴۰۴ به ۲۵۰ میلیون تن افزایش یابد و این نشان می‌دهد که باید سهم جابه‌جایی ریل از این میزان فرآورده‌های نفتی به ۷۰ میلیون تن ارتقا یابد.»

معاون امور بین‌الملل و بازرگانی وزارت نفت اظهار داشت: «آمارها نشان می‌دهد یک تن کالای ترانزیت برای کشور بین ۴۰ تا ۱۰۰ دلار درآمد ارزی دارد، ضمن این که برای ۱۰ تا ۱۵ نفر نیز اشتغالزایی می‌کند.»

زمانی‌نیا با اشاره به اینکه توسعه بندر نفتی در شمال و جنوب و ایجاد بندر جدید مانند پایانه نفتی جاسک در دست اقدام است، افزود: «با اجرایی شدن برجام، وزارت نفت در حال مذاکره با کشورهای شمالی از جمله ترکمنستان، قزاقستان، روسیه، جمهوری آذربایجان برای سوآپ نفت و فرآورده‌های نفتی از جنوب به بندر نکا در شمال است

فقط کانون اتومبیلرانی یقه کامیون‌ها را نگرفته بود!

## درباره یک نائب‌الداروغه ...

کانون اتومبیلرانی حق جلوگیری از تردد ناوگان حمل و نقل بین‌المللی را ندارد

سپیده کرمی

کردند و انجمن نیز نامه‌ای در این خصوص به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فرستاد و مراتب اعتراض خود را اعلام کرد.

او در توضیح نتایج این جلسه گفت: «نتیجه پیگیری‌ها منجر شد به این که جلسه‌ای با مسئولان کانون برگزار کردیم. در این جلسه که در فروردین ماه امسال برگزار شد، به این جمع‌بندی رسیدیم که اگر شرکتی مدارک مربوط به کانون از جمله گواهی‌نامه مالکیت بین‌المللی یا گواهی‌نامه بین‌المللی رانندگی را دریافت نکرده باشد، این تخلفی است که شرکت انجام داده و کانون صرفاً می‌تواند آن را به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای منعکس کند و راساً حق جلوگیری از فعالیت شرکت یا عدم صدور اسناد برای سایر کامیون‌های همان شرکت را ندارد، ولی اگر مدارک کانون، مورد جعل یا سوءاستفاده واقع شود، کانون باید از طریق مراجع دادگستری و دادسرا علیه جاعل، اقدام کند.»

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران با اشاره به این که در این خصوص،

مدتی است یکی از گلایه‌های شرکت‌های حمل و نقل که به ترابران نیز منعکس شده، این است که کانون جهانگردی و اتومبیلرانی ایران که وظیفه ترجمه اسناد و گواهی‌نامه‌های رانندگی بین‌المللی و ارائه پلاک ترانزیت را بر عهده دارد، وارد حوزه اخذ تعهد تشخیص تخلف و تصمیم‌گیری راجع به این تخلفات شده و در موارد متعددی جلوی فعالیت شرکت‌ها را از حیث صدور مدارک گرفته است.

با یونس جاوید، رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران گفت وگویی داشتیم تا در جریان جزئیات موضوع قرار گیریم. او ضمن اشاره به اقدامات انجمن برای رفع این مشکل، نتایج مذاکرات انجام شده با کانون را برایمان تشریح کرد.

گواهی‌نامه رانندگی و پلاک برای سایر کامیون‌های شرکت مذکور را می‌گیرد.»

وی در توضیح این مساله عنوان کرد: «کانون در این زمینه اختطاری به شرکت‌ها می‌فرستاد و مدیرعامل آن شرکت را احضار می‌کرد و از او تعهد می‌گرفت که این موضوع را حل کند و اعلام می‌کرد که اگر این موضوع حل نشود جلوی فعالیت آن شرکت را خواهد گرفت.»

جاوید ادامه داد: «در پی این اتفاق، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی موضوع را به انجمن منعکس

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در گفت‌وگو با ترابران گفت: «مشکل ما با کانون از زمانی شروع شد که این کانون از دی‌ماه سال ۹۴ به دنبال استقرار گیشه‌هایی در مرزها به عنوان بازرسی کامیون‌ها برآمد و بر اساس آن اختطاریه‌هایی به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فرستاد مبنی بر این که مثلاً چون یکی از کامیون‌های شما دفترچه مالکیت بین‌المللی یا گواهی‌نامه بین‌المللی ندارد یا این اسناد جعلی است، کانون جلوی صدور گواهی‌نامه بین‌المللی،



■ اگر شرکتی مدارک مربوط به کانون را از جمله گواهی نامه مالکیت بین‌المللی یا گواهی نامه بین‌المللی رانندگی، دریافت نمی‌کند؛ این تخلفی است که شرکت انجام داده و کانون صرفاً می‌تواند آن را به سازمان راهداری منعکس کند و راساً نمی‌تواند جلوی فعالیت شرکت را بگیرد

■ ما بررسی کردیم و متوجه شدیم که تاکنون حدود سی نفر از مدیران شرکت‌ها را احضار کرده‌اند و از آنها در این مورد تعهد گرفتند. در صورتی که کانون اصلاً نباید وارد حوزه اخذ تعهد و تشخیص تخلف و تصمیم‌گیری راجع به آثار این تخلف شود

گواهی‌نامه مالکیت بین‌المللی است، گفت: «در این جلسه ما به نمایندگان کانون متذکر شدیم که هیچ مرجعی حق ندارد علاوه بر وظایف قانونی خود، تشخیص دهد که تخلفی رخ داده یا خیر و در قدم بعدی برای جلوگیری از تخلف خود راساً اقدام کند و جلوی فعالیت شرکت را بگیرد.»

جاوید یادآور شد: «این یک اصل قانونی است که اگر در یک فضای فعالیتی از جمله یک شرکت، اداره یا حتی یکی از ارگان‌های قوه مجریه، تشخیص داده شود که خلافی رخ داده یا جرمی صورت پذیرفته، خود آن دستگاه فقط می‌تواند آن را به مقام رسیدگی‌کننده منعکس کند.»

وی در توضیح این مسئله ابراز داشت: «ما برای کل فعالیت‌های فرورادری و کریری در ایران آیین‌نامه‌ای داریم که در آن تصریح شده سازمان ناظر بر اجرای این آیین‌نامه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.»

رییس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در ادامه گفت: «تخلف دو بعد دارد؛ یا خلاف آیین‌نامه‌ای است که در حوزه حقوق خصوصی است و باید آن را به کمیسیون ماده ۱۰ برای اتخاذ تصمیم ارجاع دهند یا در حوزه حقوق عمومی جرمی رخ داده است که اگر وقوع آن محرز شود، باید پرونده را به دادسرا ارسال نمایند تا به موجب آیین دادرسی کیفری رسیدگی شود.»

وی افزود: «در آن آیین‌نامه ذکر شده که کمیسیون ماده ۱۰ صلاحیت رسیدگی به تخلف شرکت‌هایی را دارد که از وظایف و حقوق و تکالیف خود به موجب این آیین‌نامه تخطی کرده باشند.»

جاوید با بیان این که کانون هر گاه تشخیص بدهد که خلافی رخ داده، ابتدا باید این تشخیص را در بخش حقوق خود حلاجی کند، تصریح کرد: «اگر این تشخیص بعد مجرمانه دارد و مثلاً صحبت از جعل سند باشد (به طور مثال راننده‌ای تاریخ گواهی‌نامه بین‌المللی را دست کاری کند یا یک پلاک ترانزیت جعلی برای کامیون خود نصب کند) ما می‌گوییم از حیث رسیدگی اتهام جعل شما باید علیه عامل این جرم اقدام کنید.»

وی ادامه داد: «در واقع احتمالاً این جعل را نه مدیران شرکت یا سایر کامیون‌ها بلکه یک شخصی ممکن است انجام داده است. در چنین شرایطی کانون برای صیانت از مدارک خود و برای اثبات این که مدارک او جعل شده باید فی‌المجلس جاعل را با اسنادی که کشف کرده

بخشنامه‌ای از طرف انجمن به شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ارسال شد، در توضیح بخش‌نامه ارسالی تصریح کرد: «این بخشنامه از دو قسمت تشکیل شده است. یک بخش آن شامل اخطار به شرکت‌ها است، با این مضمون که شرکت‌ها ابتدا باید مدارک کامیون و راننده را - از جمله مدارک بین‌المللی - کامل کرده، بعد اقدام به سفر کنند.»

وی در توضیح بخش دوم این بخشنامه با اشاره به این که اگر اسنادی از راننده جعل می‌شود، از آنجا که آن شرکت یا سایر راننده‌ها در آن دخیل نیستند و با توجه به اصل شخصی بودن جرم و مجازات، آثار آن جرم قابل تسری به اشخاص دیگر نیست، بیان کرد: «کانون برای صیانت از مدارک خود، صرفاً می‌تواند علیه آن شخصی که این فعل مجرمانه را انجام داده، اقدام کیفری کند و حق ارسال اخطار به شرکت‌ها و جلوگیری از صدور اسناد برای سایر کامیون‌های همان شرکت را ندارد.»

جاوید با ابراز تاسف از این که بعد از مذاکراتی که در فروردین ماه امسال انجام شد، باز شاهد نامه‌های مشابه دیگری در این زمینه بوده‌اند، اظهار داشت: «در پی این اتفاق ما مجدداً نامه‌ای برای کانون فرستادیم و این موضوع را به سازمان راهداری نیز منعکس کردیم.»

وی در توضیح مستندات نامه گفت: «تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در چارچوب آیین‌نامه ۱۶۱ و ۱۶۲ انجام می‌شود. در این آیین‌نامه، برای کریرها و وظایفی پیش‌بینی شده است که از جمله این وظایف آماده کردن راننده و کامیون از حیث مدارک برای خروج از کشور است.»

او افزود: «در این آیین‌نامه تنها مرجع رسیدگی به تخلفات شرکت‌ها از حیث تخلف از مفاد آیین‌نامه، کمیسیون مندرج در ماده ۱۰ است. اما کانون باز هم خودش مستقیماً وارد عمل می‌شود و در سیستم صدور اسنادش جلوی فعالیت شرکت را از حیث صدور این مدارک می‌گرفت. در نتیجه کامیون‌های دیگر شرکت هم با توقف، حق خواب و غیره مواجه می‌شدند.»

وی با تأکید بر این که وظایف کانون جهانگردی و اتومبیلرانی از حیث قانون، فقط ترجمه و تبدیل گواهی‌نامه‌های رانندگی ملی به بین‌المللی، ارائه پلاک‌های ترانزیت و صدور

■ ما از شرکت‌های حمل‌نیز می‌خواهیم که اسنادشان را به درستی و با دقت صادر کنند چرا که اگر جعلی در مدارک کامیون صورت گیرد و شرکت به موجب آن پلاک جعلی CMR صادر کند، متخلف خواهد بود؛ منتهی این کمیسیون ماده ۱۰ است که باید تصمیم بگیرد که نتیجه این خلاف چیست

درخواست کرد که کارهایشان را منظم کنند، اسنادشان را به درستی و با دقت صادر کنند و اگر جعلی در مدارک کامیون از جمله پلاک جعلی صورت پذیرد و بر مبنای آن نامه CMR صادر شود، تخلف شرکت محسوب خواهد شد.»

او اضافه کرد: «وقتی کانون جلوی صدور دفترچه مالکیت برای سایر کامیون‌های شرکتی را می‌گیرد، این کار یک عمل مجرمانه و ممانعت از حق است. ما بررسی کردیم و متوجه شدیم که تاکنون حدود ۳۰ نفر از مدیران شرکت‌ها را احضار کرده‌اند و از آنها در این مورد تعهد گرفته‌اند. در صورتی که کانون اصلاً نباید وارد حوزه اخذ تعهد، تشخیص تخلف و تصمیم‌گیری راجع به آثار این تخلفات شود.»

او با تأیید بر روند بازرسی و بررسی مدارک و اسناد اعلام کرد: «ما موافقیم که متخلف به سزای اعمال خود برسد و جاعل مجازات شود، منتهی مساله این است که راهی که کانون انتخاب کرده است، راه درست حل این مساله نیست. مسیری که کانون انتخاب کرده است، راهی فراقانونی است. تشخیص تخلف و جرم بر عهده کانون نیست.»

وی ادامه داد: «به طور مثال کانون چند کامیون با پلاک نیروی انتظامی را که در مسیرهای داخلی کار می‌کنند، برای شرکتی مطرح کرده بود و به شرکت اخطار داده بود که چرا برای این کامیون پلاک ترانزیت نگرفته‌اید، در حالی که بعضی از کامیون‌های تحت پوشش شرکت‌ها، بنا به دلایلی ممکن است در مسیرهای داخلی کار کنند و در این شرایط اصلاً نیازی به پلاک ترانزیت ندارند. کامیون به هر حال خودمالک است و ممکن است که راننده‌ای مدتی در مسیرهای داخلی کار کند.»

وی ادامه داد: «این کمیسیون ماده ۱۰ است که باید بگوید نتیجه این خلاف چیست. ممکن است یک اخطار کتبی برای شرکت ارسال کند، ممکن است یک تذکر شش ماهه به آن شرکت دهد و ممکن نیز است یک ماه فعالیت آن شرکت را به حالت تعلیق درآورد به هر حال تشخیص آن بر عهده کمیسیون است، نه کانون که اخطار بفرستد که من جلوی فعالیت این شرکت را می‌گیرم.»

از جاوید در مورد گلایه بعضی شرکت‌ها مبنی بر این که کانون تاریخ اعتبار گواهی‌نامه‌های

بین‌المللی را یک‌ساله صادر می‌کند و توجهی به اعتبار درج شده در گواهی‌نامه ترجمه شده ندارد، سوال کردیم.

او پاسخ داد: «دفترچه مالکیت بین‌المللی و پلاک ترانزیت کنوانسیون‌های بین‌المللی دارند که مستند آن نیز کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۴۹ و ۱۹۶۸ حمل و نقل جاده‌ای و اساسنامه سازمان بین‌المللی جهانگردی و فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی است. در آنجا گفته شده که گواهی‌نامه‌های بین‌المللی برای مدت یک یا سه سال می‌تواند صادر شود.»

جاوید با تأیید اینکه مدت اعتبار گواهی‌نامه‌های ایرانی ده سال است و کانون باید آن را ده ساله ترجمه کند، گفت: «چون ترجمه باید به درستی انجام پذیرد؛ منتهی کانون که نهادی است که یک قسمت از فعالیت او تابع کنوانسیون‌های بین‌المللی است، آن کنوانسیون‌ها می‌گویند که این گواهی‌نامه‌ها نمی‌توانند با اعتباری بیش از یک یا سه سال صادر شوند. از این نظر ما در این خصوص مشکلی با کانون مشاهده نکردیم و از قدیم نیز گواهی‌نامه‌ها یک ساله صادر می‌شدند.»

او با بیان این که مشکل اصلی ما با کانون همان رفتارهای فراقانونی او بود، عنوان کرد: «این مسئله در یک فضای خوب و دوستانه در دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی حل شد و ما توافق کردیم بعد از این دیگر شاهد صدور اخطار، احضار مدیر، لیست سیاه و جلوگیری از فعالیت شرکت‌ها نباشیم و کانون به همان روشی که توضیح دادم، کار خود را انجام دهد.»

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در پاسخ به سوالی در خصوص بازرسی مرزی کانون جهانگردی و اتومبیلرانی گفت: «تا جایی که ما اطلاع داریم کانون به ۲۵۰ نفر در سرتاسر کشور اجازه صدور اسنادش را داده است. آن اشخاصی که در مرزها از جانب کانون حضور دارند نیز بازرسی نیستند و در واقع نمایندگان کانون صرفاً برای صدور اسناد کانون محسوب می‌شوند.»

جاوید با بیان این که اکثر مشکلاتی که از طرف شرکت‌های حمل و نقل به انجمن ایران منعکس شده بودند، مربوط به مرزهای غربی کشور بوده، ادامه داد: «در سایر مرزها اگر هم موضوعی بوده به ما گزارشی نشده است.»

به دادسرا تحویل دهد و این دادسرا است که تشخیص خواهد داد که آیا جعل شده یا نشده و مجازات این جعل چیست. به نظر ما رفتار کانون کاملاً فراقانونی است.»

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در خصوص آخرین نتیجه مذاکرات خود عنوان کرد: «ما در خرداد ماه با مقامات کانون در دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی و با حضور مقامات دفتر ترانزیت به این نتیجه و توافق رسیدیم که از این پس، اگر شرکتی از لحاظ مدارک تخلفی انجام داده یا حتی اسناد و مدارک مورد نیاز را در اختیار ندارد، کانون نباید راساً اقدام به رسیدگی به تخلف کند، بلکه باید مورد را به انجمن ایران و همچنین به دفتر ترانزیت سازمان راهداری منعکس کند و اگر تشخیص دادند که خلافی رخ داده، خودشان به کمیسیون ماده ۱۰ می‌فرستند تا در آنجا در این مورد تصمیم‌گیری شود.»

جاوید ادامه داد: «پیرو جلسه مزبور، انجمن نیز خطاب به شرکت‌هایمان اطلاعیه‌ای داد و از آنها

## شرکت حمل و نقل بین‌المللی

# بهار ترابر کیان

فرواردر - 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 شیوه‌های 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 بین‌المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده‌های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین‌الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین‌الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (خط ۵)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btkrangeo.com

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای:

## یافتن مسیرهای جایگزین را فراموش نکرده‌ایم

مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ترابران، درباره طرح جایگزینی کریدور ترانزیتی ایران و بلغارستان به جای مسیر ترکیه گفت: «این برنامه جزء دستور کار دائم ما است و این‌گونه نیست که در مقطعی این پرونده باز باشد و سپس فراموش شود.»

عطرچیان توضیح داد: «ما دور اول مذاکرات برای راه‌اندازی کریدور خلیج فارس - دریای سیاه را با پنج کشور

ایران، ارمنستان، گرجستان، بلغارستان و

یونان انجام دادیم، از آذربایجان هم برای

مذاکرات دعوت کردیم، اما آنها به دلایلی

در دور اول مذاکرات شرکت نکردند. به

هر حال در حال نهایی کردن پیش‌نویس

موافقتنامه کریدور ترانزیتی خلیج فارس و

دریای سیاه هستیم.»

او با تأکید بر اینکه نباید به یک مسیر

ترانزیتی متکی بود، گفت: «این وابستگی

و یا هر نوع وابستگی فعالیت‌های ما را

محدود می‌کند بنابراین ما حتماً باید به دنبال فعال کردن مسیرهای موازی باشیم.»

عطرچیان با تأکید بر اینکه هم اکنون ما سه، چهار مسیر موازی داریم، خاطر نشان کرد: «هم اکنون در مسیر

بلا روس به لهستان کامیون‌های ما تردد دارند، ولی راننده و شرکت ایرانی بارش را از این مسیر نمی‌برد؛

چراکه هزینه این مسیر بیشتر است و برای آنها صرف نمی‌کند. اگر بتوانیم زمان و هزینه‌ها را کاهش دهیم

می‌توانیم مسیرها را اقتصادی کنیم، اما تا وقتی این مسیر اقتصادی نشود، هیچ کامیون ایرانی آن را انتخاب

نمی‌کند و این مساله با پروتکل و جلسه نیز اتفاق نمی‌افتد.»

او افزود: «دولت نمی‌تواند دستور دهد که همه از این مسیر یا مسیر دیگری بروند؛ تنها وظیفه

دولت این است که فضای کسب و کار را تسهیل کند تا بخش‌های اقتصادی بتوانند فعالیت خود

را توسعه دهند، بنابراین تا آنجا که در توان و قدرت ما باشد به دنبال مسیرهای موازی می‌رویم و

انشالله بتوانیم دو یا سه مسیر دیگر داشته باشیم.»

او با بیان اینکه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای پیگیری عملیاتی کردن مسیرهای جایگزین است،

گفت: «زمانی این مسیرها عملیاتی می‌شود که بتوانیم هزینه‌ها و زمان سفر را کم کنیم. مسیر ترکیه مسیر

سنتی و مهمی است و از گذشته، به ویزا هم نیازی نداشت؛ اما با توجه به مشکلاتی که اکنون ترک‌ها

برای کامیون‌های ایرانی ایجاد کردند و ما نیز متقابلاً برای کامیون‌های آنها ایجاد کردیم، روابط حمل

و نقلی ایران و ترکیه تا حدی دچار بحث‌های حاشیه‌ای شده است که باید براساس منافع ملی این

مشکلات حل و فصل شود.»

او ادامه داد: «خوشبختانه گرجستان لزوم اخذ روادید برای تجار، بازرگانان و رانندگان را لغو کرده و به

این ترتیب یکی از مشکلات ما حل شده است. بنابراین هم‌اکنون عبور از آذربایجان و گرجستان برای

راننده‌ها لغو روادید شده است و تا شینگن می‌توانند بدون ویزا بروند.»

مهندس عطرچیان با اشاره به اینکه هم‌اکنون راه‌آهن ایران در حال وصل شدن به راه‌آهن کشور

آذربایجان است گفت: «ما می‌توانیم بخشی از بارها را از طریق راه‌آهن منتقل کنیم. اگر راه‌آهن ما

به آذربایجان وصل شود؛ به معنای آن است که شما می‌توانید در بندرعباس یک کانتینر را روی

ریل راه‌آهن بگذارید و در اروپا کانتینر را روی ریل تحویل بدهید.»

او تأکید کرد ظرف چند ماه آینده نشست دوم کارشناسی برای نهایی کردن سند موافقتنامه در

بلغارستان تشکیل می‌شود.



# CHEMICALS

همان‌گونه که سال گذشته در همایش تشریح مقررات ترانزیت با رویکرد محمولات شیمیایی مطرح شد، ایران همچنان مسیر اصلی ترانزیت پیش‌سازهای مواد مخدر از غرب به سمت افغانستان است و شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان باید آگاهی بیشتری نسبت به چگونگی حمل مواد مخدر پیدا کنند تا ناخواسته در دام قاچاقچیان گرفتار نشوند.

به همین منظور، گفت‌وگویی با دکتر تهمینه باهر، رئیس مرکز تحقیقات کاربردی پلیس مبارزه با مواد مخدر ناجا داشتیم تا اطلاعات بیشتری در خصوص نحوه پیشگیری شرکت‌های حمل و نقل از حمل پیش‌سازهای مواد مخدر کسب کنیم.

شرکت‌های حمل باید به آن چیزی که حمل می‌کنند دقت بیشتری داشته باشند

## حساسیت شیمیایی

گفت‌وگو با رییس مرکز تحقیقات کاربردی پلیس مبارزه با مواد مخدر

مواد مخدر دارد، سیستم مافیایی از خرید و فروش و حمل پیش‌سازها حمایت می‌کند. طبیعی است که بخشی از این مواد پیش‌ساز نیز توسط شرکت‌های حمل و نقل جابه‌جا شود. مطمئناً بسیاری از این شرکت‌ها اطلاع ندارند که مواد شیمیایی حمل شده چه موادی هستند

آنها یک‌سری مواد شیمیایی مورد نیاز است که تولیدکننده اکثر آنها چین، هند، کشورهای اروپایی و عربستان هستند و به هر نحوی که لازم باشد این مواد پیش‌ساز از کشورهای مختلف به سمت افغانستان حمل می‌شود. از این رو، به علت سودآوری کلانی که تولید

ترابران: شرکت‌های حمل و نقل هنگام حمل مواد شیمیایی که ممکن است به عنوان پیش‌سازهای مواد مخدر استفاده شوند، با چه مشکلاتی مواجه می‌شوند؟

■ همانطور که می‌دانید، بیشتر مواد مخدر سنتی در افغانستان ساخته می‌شود و برای ساخت





■ از بین ۲۴ ماده شیمیایی و پیش‌ساز که طبق کنوانسیون ۱۹۸۸ سازمان ملل تحت کنترل بین‌المللی هستند، می‌توان به استیک انیدرید، استون، هیدروکلریک اسید، سولفوریک اسید، تولوئن، اتیل اتر و پتاسیم پرمنگنات اشاره کرد

■ می‌خواهیم به گمرک یا مستقیماً به شرکت‌های حمل و نقل اعلام کنیم که اگر می‌خواهند محموله‌ای تحت عنوان استیک اسید یا اتیلن گلیکول را حمل کنند، اگرچه این مواد تحت کنترل بین‌المللی نیست، ولی باید نسبت به آن حساسیت ویژه‌ای نشان بدهند

تحت عنوان ماده دیگری ذکر می‌شود؛ مثلاً استیک انیدرید به عنوان پیش‌ساز اصلی تولید هروئین، برای رفتن به سمت افغانستان قطعاً تحت عنوان دیگری جای‌جا خواهد شد. به همین دلیل تاکید داریم که شرکت‌ها نسبت به اینکه چه ماده شیمیایی را حمل می‌کنند، توجه بسیار زیادی داشته باشند.

ما نام تعدادی از مواد شیمیایی را به گمرک اعلام کرده‌ایم و براساس تجربیات چند ساله می‌دانیم که چه مواد دیگری می‌توانند به عنوان پوشش و جایگزین آن پیش‌سازها باشند. می‌خواهیم به گمرک یا مستقیماً به شرکت‌های حمل و نقل اعلام کنیم که اگر می‌خواهند محموله‌ای تحت عنوان استیک اسید را حمل کنند، اگرچه این ماده تحت کنترل بین‌المللی نیست، ولی باید نسبت به آن حساسیت ویژه‌ای نشان بدهند یا اگر می‌خواهند اتیلن گلیکول که تحت کنترل بین‌المللی نیست حمل کنند، نسبت به آن حساس باشند.

واقعیت این است که کنترل کردن همه مواد شیمیایی کار بسیار دشواری است و اصلاً کاری نیست که بگوییم گمرک یا پلیس به تنهایی می‌توانند نظارت داشته باشند. همه باید دست به دست هم بدهیم که بتوانیم مانع رسیدن این مواد شیمیایی به کشور افغانستان شویم.

**ترابران: شیشه‌های قاچاق پیش‌سازها - غیر از حمل تحت عنوان ماده دیگر - چیست؟**

■ گاهی ماده دیگری مثل مواد غذایی، قطعات ماشین و آهن قراضه باگیری می‌شود و بعد مواد شیمیایی را در داخل آنها جاسازی می‌کنند.

**ترابران: شرکت‌ها یا رانندگان چطور تشخیص بدهند که کدام ماده شیمیایی پیش‌ساز است و کدام نیست؟**

■ حتی ما که شیمیدان هستیم، جز در موارد خاص، باید مواد شیمیایی را آزمایش کنیم تا متوجه این موضوع شویم. به عبارت دیگر، معمولاً مواد شیمیایی از روی ظاهر شناخته نمی‌شوند، اما روش‌هایی هم برای افزایش کنترل وجود دارد؛ مثلاً رانندگان نباید کامیون خود را در اماکن غیرمجاز متوقف کنند، چون ممکن است از خواب یا غفلت رانندگان سوءاستفاده شده و در همین فاصله جاسازی اتفاق بیفتد.

و چه کاربردهایی دارند و اگر برای افغانستان حمل می‌شود، در آن کشور کاربرد قانونی دارد یا فقط برای تولید مواد مخدر است.

شرکت‌ها باید اطلاع پیدا کنند که یک‌سری از مواد شیمیایی پیش‌ساز مواد مخدر نامیده می‌شوند، البته اکثر این مواد کاربردهای قانونی هم دارند، یعنی در داروسازی و صنایع مختلف هم استفاده می‌شوند، ولی چون احتمال کاربرد این مواد در تولید مواد مخدر وجود دارد، تحت کنترل‌های بین‌المللی هستند و برای خرید و فروش و حمل و نقل و ترانزیت همه این مواد حتماً باید مجوز وجود داشته باشد که در کشور ما این مجوزها را وزارت بهداشت صادر می‌کند.

از بین ۲۴ ماده شیمیایی و پیش‌ساز که طبق کنوانسیون ۱۹۸۸ سازمان ملل تحت کنترل بین‌المللی هستند، می‌توان به استیک انیدرید، استون، هیدروکلریک اسید، سولفوریک اسید، میتیل اتیل کتون، تولوئن، اتیل اتر، پتاسیم پرمنگنات اشاره کرد. علاوه بر این موارد، استیک اسید، آمونیوم کلراید نیز در افغانستان تحت کنترل هستند.

گاهی اوقات در حمل و نقل بین‌المللی وقتی این مواد وارد کشور می‌شوند، فقط مدارکی که از مبدا تنظیم شده است، بررسی می‌شود و طبق قوانین بین‌المللی در داخل کشور هیچ بررسی خاصی صورت نمی‌گیرد و به همین شکل به سمت مقصد حمل می‌شوند.

به عبارت دیگر، اگر در مدارک شرکت صادرکننده ذکر شده باشد که این مواد تحت کنترل هستند، مجوزهایش بررسی می‌شود، ولی اگر ذکر نشود طبیعتاً وقتی روی آن صورت نمی‌گیرد که یکی از دلایل آن، حجم بسیار زیاد ترانزیت مواد شیمیایی از کشور است.

در واقع مواد شیمیایی تمام کشورهای اطراف مانند ترکمنستان، قزاقستان، آذربایجان، افغانستان و پاکستان از مسیر کشور ما ترانزیت می‌شود و واقعا کنترل کردن تک تک محموله‌های ترانزیتی بسیار دشوار است.

تازه این در شرایطی است که حمل و نقل به صورت قانونی انجام گیرد؛ اگر قرار باشد عملیات حمل به صورت غیرقانونی ترتیب داده شود، مواد شیمیایی موردنظر، در اسناد حمل

■ یک مورد مهم که باید مورد توجه شرکتها قرار گیرد این است که افغانستان غیر از شویندههای ساده، صنعت شیمیایی یا داروسازی خاصی ندارد، پس وقتی شرکتها می بینند که یک ماده شیمیایی تحت هر عنوانی به افغانستان می رود باید احتمال خطر را در نظر بگیرند

■ بعضی از مواد شیمیایی در خود کشور افغانستان هم غیرقانونی اعلام شده است. مثلا استیک اسید یا آمونیوم کلراید در کشور ما غیرقانونی نیست، ولی افغانستان آن را به عنوان ماده تحت کنترل اعلام کرده و اگر برای افغانستان حمل شود، پلیس افغانستان جلوی آنها را می گیرد

یک مورد مهم دیگر که باید مورد توجه شرکتها قرار بگیرد (طبق گزارش خود مسوولان افغانستان) این است که افغانستان به غیر از شویندههای ساده، صنعت شیمیایی یا داروسازی خاصی ندارد و درصد بالایی از مواد شیمیایی که به آنجا می رود برای ساخت مواد مخدر است. ما در ایران از مواد شیمیایی استفادههای زیادی می کنیم و برای سموم، آفتکشها و پاککنندهها کاربردهای زیادی دارد، اما در افغانستان اینطور نیست. بنابراین وقتی شرکتها می بینند که یک ماده شیمیایی تحت هر عنوانی به افغانستان می رود باید حساس باشند و احتمال خطر را در نظر بگیرند. این یک راهنمایی اصلی و اساسی است.

وقتی شرکتها محموله خود را در گمرک به مقصد کشور افغانستان تحویل می گیرند، حتما باید اسناد و مدارکش را به طور کامل بررسی کنند. رانندهها نیز باید کاملا مطلع باشند که چه مادهای را حمل می کنند و اینکه آیا شرکتها از ماهیت ماده شیمیایی حمل شده آگاهی دارند یا خیر.

متأسفانه موارد بسیاری پیش آمده که راننده اطلاعی از محتوی آنچه حمل می کرده نداشته و وقتی محموله توقف شده، راننده گناهکار شناخته شده است، چون در چنین مواردی اولین کسی که مورد سوءظن قرار می گیرد رانندهها هستند. بنابراین باز هم تاکید می کنم که رانندهها باید هنگام تحویل بار از محتویات آن مطمئن شوند.

ترابران: چه موادی از پیش سازها بیشتر حمل می شوند که شرکتها و رانندگان باید توجه ویژه تری به آنها داشته باشند؟

■ آنچه که بیش از همه برای افغانستان حمل می شود استیک انیدرید است و حساسیت روی آن باید فوق العاده باشد که در جاسازیهای مختلف با پوششهای مختلف به افغانستان حمل می شود.

علاوه بر این، یک تعدادی از مواد شیمیایی در خود کشور افغانستان هم غیرقانونی اعلام شده؛ مثلا استیک اسید در کشور ما غیرقانونی نیست، ولی افغانستان آن را به عنوان ماده تحت کنترل اعلام کرده است؛ یا مادهای به نام آمونیوم کلراید در ایران غیرقانونی نیست، ولی افغانستان آن را غیرقانونی اعلام کرده است.

یعنی حتی اگر این مواد را که در ایران هیچ مشکلی ندارند، برای افغانستان حمل کنند، پلیس افغانستان جلوی آنها را می گیرد.

به طور کلی این مسائل بسیار پیچیده است ولی چاره ای نیست. اگر بخواهیم مانع ورود پیش سازهای به کشور افغانستان شویم، باید در کنار آموزشهای گسترده، همکاری و عزم ملی در کشور وجود داشته باشد تا بتوانیم این مواد را کنترل کنیم. عمل به این وظیفه، از عهده یک سازمان خارج است.

ترابران: آماری وجود دارد که چه تعداد از شرکت های حمل و نقل به دلیل حمل پیش سازها دچار گرفتاری شده اند؟

■ مرکز ما آماری در این زمینه ندارد، اما تعداد قابل توجهی هستند. ما نمی خواهیم هنگامی که در اجلاس های بین المللی شرکت می کنیم، کشوری اعلام کند محموله پیش سازی کشف کرده که توسط یک شرکت حمل و نقل ایرانی جابه جا شده است.

البته مطمئن هستیم این اقدامات بدون اطلاع شرکتها صورت می گیرد (چون از عواقب آن اطلاع دارند) ولی به هر حال این اعتبار کشور است که خدشه دار می شود. به همین دلیل، قصد داریم به هر ترتیبی کمک کنیم تا با افزایش آگاهی شرکت های حمل و رانندگان، از بروز این اتفاقات جلوگیری شود.

ترابران: تاکنون مرکز تحقیقات کاربردی پلیس مبارزه با مواد مخدر ناجا در زمینه جلوگیری از حمل پیش سازهای مواد مخدر چه اقداماتی انجام داده است؟

■ ما چون پلیس هستیم بیشتر در حوزه مقابله فعالیت می کنیم، اما در مرکز تحقیقات پلیس که یک مرکز ملی و آزمایشگاه مرجع مواد مخدر در آن مستقر است، با تحقیقاتی که انجام دادیم و تجربیاتی که طی سالها به دست آوردیم، می توانیم در بحث پیشگیری و اطلاع رسانی کمک کنیم.

تاکنون نیز در حد توان، به سازمان های مختلف مراجعه کرده و اطلاعات لازم را در اختیار آنها قرار داده ایم تا از خطرات حمل مواد شیمیایی و پیش سازها آگاه شوند. کلاس های آموزشی برگزار و بروشورهای آموزشی چاپ می کنیم چون فقط با آگاه سازی و اطلاع رسانی می توان در این زمینه مشارکت داشت.



## عمل نقل بین المللی گوشاتر ابر 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 ۲۳ و ۲۱ - ساختمان خلیج فارس - ۱۵ واحد ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۶۸۷۱، ۹-۳۸۸۶۸۷۱، شماره: ۰۵۱-۳۸۸۶۸۵۷، همراه: ۰۹۱۵۱۰۰۵۳۷

info@koushatarabar.com

www.koushatarabar.com



مشاور امور گمرکی - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

## مسعود نادر دل MN

هدف ما رضایت شماست



با بیش از ۳۰ سال فعالیت مستمر و مفید در امور  
واردات - صادرات - ترانزیت ( داخلی و خارجی ) -  
پاساژ - مرجوعی و ...

تلفن:

- ۰۹۱۲۱۳۹۷۵۱۸
- ۰۹۳۷۱۳۹۷۵۱۸
- ۰۹۳۸۱۳۹۷۵۱۸

با مجموعه ای فعال و کارخان آماده ایم تا از مبدأ تا مقصد  
کلیه محموله های شما از حمل تا انجام تمامی مراحل و امور  
بازرگانی در کنار شرکت ها ( بازرگانی و تولیدی ) و وارد  
کنندگان حقیقی و حقوقی محترم باشیم.



شرکت بازرگانی

## پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۵۰۰

Pardis Hegmatane NAVID

Trading co. Reg No:8850

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



نگاهی به مقررات جدید کنوانسیون سولاس که از تیر ماه اجباری می‌شود

## آداب جدید وزن‌کشی

این کارشناس امور بندری، با بیان تاریخچه معاهده موسوم به سولاس گفت: «کنوانسیون SOLAS یا کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، اولین و مهمترین معاهده دریایی در زمینه افزایش ایمنی در دریا است که در ۲۰ ژانویه ۱۹۱۴ با حضور ۱۳ کشور تدوین و در جولای ۱۹۱۵ برای پنج کشوری که آن را امضا کرده بودند لازم‌الاجرا شد. ضرورت وجود آن نیز بروز فاجعه تایتانیک در سال ۱۹۱۲ بود.»

حفاری توضیح داد: «آنچه امروز به عنوان کنوانسیون سولاس شناخته می‌شود، عمدتاً نسخه تصویب شده ۱۹۷۴ است که در سال ۱۹۸۰ لازم‌الاجرا شد و کشور ایران نیز در سال ۱۹۹۴ به آن ملحق شد.»

او با اشاره به اینکه کنوانسیون سولاس مواد مختلفی دارد، افزود: «در سال ۲۰۱۱ به منظور جلوگیری از حوادث دریایی ناشی از عدم اظهار یا اظهار ناصحیح وزن کانتینر اقداماتی آغاز شد که متعاقباً در سال ۲۰۱۴ در قالب اصلاحیه‌ای به مقررات VI/2 سولاس، نیاز

مقررات جدید کنوانسیون SOLAS از اول جولای ۲۰۱۶ مقارن با ۱۴ تیرماه امسال اجباری خواهد شد و از تاریخ اجرا، کانتینرهایی که وزن آنها تصدیق نشده باشد تحت پوشش بیمه دریایی قرار نخواهد گرفت و در نتیجه، انجام این فرآیند برای کشتیرانی‌ها حیاتی خواهد شد؛ اما آیا بنادر ما آمادگی اجرای این کنوانسیون را دارند؟

برای آگاهی از الزامات و پیش‌نیازهای اجرای این کنوانسیون در ایران با لیدا حفاری، کارشناس امور بندری و حمل کانتینری و نائب‌رییس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت‌وگویی داشتیم. به گفته وی، مسوولان باید برای جلوگیری از عواقب عدم اجرای کنوانسیون سولاس از تاریخ توافق شده؛ هرچه سریع‌تر اقدام کنند.

■ باید اطلاع‌رسانی جامعی از جانب شرکت‌های کشتیرانی صورت گیرد تا در ماه جولای شرکت‌های کشتیرانی مجبور نشوند کالاهای صادراتی یا ترانزیتی ایران را به دلیل عدم مطابقت با کنوانسیون‌های جهانی روی زمین بگذارند، چون از آن تاریخ اجازه بارگیری هیچ کالایی را بدون گواهی تایید شده وزن کانتینر بارگیری شده نخواهند داشت



آن تابع مقررات هرکشور بوده و IMO در این مورد محدودیتی اعمال نکرده است، برخی از عواقب ناشی از اعلام نادرست وزن کانتینر را بدین شرح اعلام کرد: «خطر آسیب و یا مرگ خدمه کشتی و کارکنان بنادر، عدم ثبات شناور، بارچینی ناصحیح، بارچینی یا بارگیری مجدد، افزایش هزینه عملیات، آسیب به کشتی و تجهیزات، تاخیر در زنجیره عملیات و...» او با اشاره به وزن‌محور بودن گمرک ایران تشریح کرد: «کلیه محمولات واردات و صادرات ما بر مبنای وزن، اظهار و ثبت می‌شوند، لذا بنادر ایران در اجرای VGM در وضعیت بهتری در مقایسه با دیگر بنادر قرار دارند.»

وی افزود: «در بندر شهید رجایی، مجموعه‌ای از باسکول‌ها در درب‌های خروج شرقی، غربی و ورودی اصلی، زیر نظر گمرک مستقر و به سیستم EPL متصل هستند و کامیون‌های ورودی و خروجی موظف به توزین و ارائه قبض باسکول کالا و وسیله نقلیه شده‌اند؛ اما بحث مطرح شده در VGM این است که پس از بارگیری محموله درون کانتینر و قبل از بارگیری روی کشتی، وزن نهایی احراز گردد که علیرغم وزن‌محور بودن و اینکه کلیه محمولات لزوم توزین دارند، عمل نهایی توزین کانتینر پُر در حال حاضر انجام نمی‌گیرد.»

نائب رییس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با اشاره به وضعیت ترمینال‌های بندرعباس گفت: «برخی از ترمینال‌های موجود در بندرعباس - و عمدتاً آن دسته از ترمینال‌هایی که در بحث نگهداری محمولات فله فعالیت دارند - مجهز به باسکول هستند؛ اما متأسفانه ترمینال‌های اختصاصی کانتینر، مجهز به باسکول نیستند و بنابراین امکان توزین کانتینر پُر در ترمینال‌های خصوصی وجود ندارد.»

او در خصوص ضرورت توجه مسوولان درباره اجرای کنوانسیون سولاس یادآور شد: «اکنون نیاز است که مسوولان ذریبط بحث VGM را دقیق‌تر بررسی کنند. هرچند که مسوولیت تهیه گواهی مستقیماً به عهده فرستنده کالا است و شرکت‌های کشتیرانی و مسوولان بنادر و ترمینال‌ها مسوولیتی در قبال تهیه و ارائه VGM ندارند، اما بسترسازی پروژه نیاز به توجه، سرپرستی، پشتیبانی و نگاه کارشناسی مسوولان خواهد داشت. قطعاً شرکت‌های نمایندگی

به ارائه گواهی تایید شده وزن کانتینر بارگیری شده اجباری شد. به عبارت دیگر، از این پس، وزن تخمینی اعلام شده توسط فرستنده کالا به تنهایی ملاک نبوده و کانتینر باید قبل از بارگیری توزین شده و وزن اعلام شده دقیق و تصدیق شود.»

نائب رییس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با بیان اینکه این گواهی تایید شده همان VGM (Verified Gross Mass) است و دو الزام جدید را مطرح کرده است، توضیح داد: «یکی اینکه فرستنده کالا ملزم و مسوول ارائه گواهی وزن قبل از بارگیری کانتینر بر روی کشتی است. دیگر اینکه شرط بارگیری کانتینر بر روی کشتی، ارائه این گواهی به شرکت کشتیرانی و متعاقباً ترمینال اپراتور است. به زبان ساده‌تر، با توجه به الزام جدید، هیچ کانتینری روی کشتی بارگیری نخواهد شد مگر اینکه گواهی وزن تایید شده توسط فرستنده کالا ارائه شود.»

این کارشناس بندری در خصوص هدف از تصویب چنین مقرراتی گفت: «هدف، به دست آوردن جرم ناخالص دقیق کانتینر قبل از بارگیری روی کشتی است که به استناد این الحاقیه، فرستنده کانتینر که نام او در برنامه قید می‌شود (Shipper) مسوول حصول و مستندسازی و ارائه جرم ناخالص کانتینر است.» او تأکید کرد شرکت کشتیرانی مسوولیتی در قبال بررسی صحت و سقم ادعای سند تهیه شده ندارد.

حفاری با تأکید بر اینکه براساس این معاهده، خطوط کشتیرانی تا VGM را از صاحب کالا نگیرند، کانتینر را بارگیری نمی‌کنند، خاطر نشان کرد: «فرستنده کالا به منظور تهیه VGM دو راه پیش‌رو دارد؛ یکی توزین کانتینر پر شده و دیگر توزین محمولات، بسته‌بندی‌ها، ابزارهای محافظتی و ... که در نهایت وزن کانتینر خالی هم به آنها اضافه خواهد شد.»

او با اشاره به اینکه سند مذکور بابت محمولاتی که به صورت فله در کانتینر بارگیری می‌شوند از جمله ضایعات فلزی، غلات و.. از طریق روش دوم قابل ارائه نیست، تأکید کرد: «هر دو روش اشاره شده وزن ارائه شده باید توسط مراجع ذیصلاح تایید شود.»

قائم‌مقام شرکت بر و بحر ایران، با بیان اینکه کالیبراسیون و تایید تجهیزات توزین و دقت

کشتیرانی نیز در یافتن راهکار مناسب، در کنار مسوولان خواهند بود.»

حفاری در پایان تأکید کرد: «نیاز است اطلاع‌رسانی جامعی از جانب شرکت‌های کشتیرانی صورت گیرد تا روز اول جولای شرکت‌های کشتیرانی که عموماً خارجی هستند، مجبور نشوند کالاهای صادراتی یا ترانزیتی ایران را به دلیل عدم متابعت از کنوانسیون‌های جهانی روی زمین بگذارند، چون اجازه بارگیری هیچ کالایی بدون VGM را نخواهند داشت.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی  
و خدمات وابسته مطرح کرد

## در تشریح فواید «بارنامه سراسری»

در جلسه خرداد ماه کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، روزبه مختاری عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از پیشنهادی درباره استفاده از «بارنامه سراسری» در حمل و نقل چندوجهی رونمایی کرد و خواستار حمایت بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی از این طرح شد تا مقدمات اجرای آن سرعت بیشتری داشته باشد. با او گفت‌وگویی داشتیم تا در جریان جزئیات بیشتری از موضوع و کاربردها و مزیت‌های آن قرار گیریم.



عضو کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه هم اکنون بارنامه‌هایی که صادر می‌شود معمولاً تک‌بخشی است، توضیح داد: «در اغلب موارد، محموله‌های ورودی، از بندر مبدأ تا بندرعباس حمل شده و در آنجا دیگر مسوولیت بارنامه دریایی تمام می‌شود. به عبارت دیگر، وقتی باری به بندرعباس می‌آید و مالک بار می‌خواهد آن را به فرض به گمرک تهران ترانزیت کند، باید وارد یک قرارداد جدید با یک شرکت حمل و نقل زمینی شود تا آن بار از بندرعباس به تهران حمل گردد؛ ضمن اینکه وقتی این کانتینر در تهران تخلیه می‌شود باید دوباره از تهران به بندرعباس بازگردانده شود. بارهای صادراتی نیز فرضاً از تهران با کامیون به بندرعباس منتقل گردیده، در بندرعباس در کشتی بارگیری شده و سپس عملیات حمل آغاز می‌شود.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی ادامه داد: «مشکلات زیادی برای انجام این کار وجود دارد؛ یکی این که به عنوان مثال میزان حق توقف برای کانتینرهای ورودی از زمانی که کانتینر دارای بار به بندرعباس وارد شده شروع می‌شود و تا زمانی که کانتینر خالی شده به بندرعباس برمی‌گردد ادامه می‌یابد؛ اما اگر یک بارنامه سراسری صادر شود، یعنی توسط شرکت کشتیرانی بارنامه‌ای از مبدأ تا تهران صادر شود، در این صورت تمام عملیات گمرکی مشتری از زمانی شروع می‌شود که کانتینر او به تهران می‌رسد و در این شرایط حق توقف کانتینر نیز از تهران تا تهران محاسبه می‌گردد؛ یعنی از زمانی که کانتینر پر را از تهران تحویل می‌گیرند (pick up) تا زمانی که کانتینر خالی را در تهران دوباره عودت می‌دهند.»

مدیرعامل شرکت لتکا اقیانوس با اشاره به اینکه در این صورت مدت زمان حق توقف کوتاه‌تر خواهد شد، به مزیت دیگر بارنامه سراسری نیز اشاره می‌کند: «در زمان برگرداندن کانتینر خالی توسط رانندگان، ممکن است از این کانتینرها استفاده دیگری شود، در نتیجه امکان دارد زمانی که این کانتینر به بندرعباس می‌رسد بعضاً کثیف شده یا خسارت دیده باشد که این مورد همیشه موجب جنگ و جدل بین تجار و شرکت‌های کشتیرانی می‌شود؛ در حالی که عملاً این اتفاق در ید قدرت آنها نبوده است. به اعتقاد من، با اجرای این طرح این مورد نیز مرتفع خواهد شد.»

او ادامه داد: «از طرف دیگر با صحبت‌هایی که با راه‌آهن شده، می‌توانیم محمولات و کالاها را سریع‌تر و با حداقل اسناد و مدارک توسط راه‌آهن به عنوان مثال از بندرعباس به تهران حمل کنیم. از این طریق بحث بن‌گذاری یا ارائه تضمین نیز حذف می‌گردد، سرعت کار بالا می‌رود، بحث قاچاق متفنی خواهد شد و ... در نتیجه اگر ما بتوانیم یک بارنامه سراسری داشته باشیم که اصطلاحاً به آن بارنامه CY/CY یا بارنامه دریایی محض می‌گویند، از مزیت‌های زیادی می‌توان بهره‌مند شد.»

مختاری با بیان اینکه برای انجام این کار مشکلاتی نیز از جمله با گمرک وجود دارد، افزود: «البته ریزنی‌هایی به عمل آمده، ولی هنوز به نتیجه نهایی نرسیده‌ایم که اگر این اتفاق صورت پذیرد، می‌توانیم بارنامه را به این شکل صادر کنیم.»

او با اشاره به اینکه این طرح را در جلسه کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران مطرح کرده است، یادآور شد: «در این جلسه، کارشناسان ریلی تمام مسائل مطرح شده را تایید کردند؛ همچنین از اتاق‌های بازرگانی اشخاصی حضور داشتند که نمونه‌ای از فرآیند مورد نظر را طی کردند و حدود ۳۰ درصد صرفه‌جویی در هزینه داشتند و در مجموع این قضیه خیلی برای همکاران مطلوب بود.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی تاکید کرد: «در این قضیه تا حدودی نیز به کمک انبارهای عمومی نیاز داریم که البته نظر مساعد مسوولان در انبارهای عمومی را کسب کرده‌ایم، چون به این طریق گمرکات داخلی ما پررونق‌تر می‌شوند و فعالیت آنها بهینه‌تر خواهد شد.»

مختاری معتقد است: «اگر راه‌آهن، گمرک و سازمان بنادر با همدیگر هماهنگی داشته باشند، شاید خیلی سریع این طرح عملی شود. کلید این کار خورده و راه‌آهن این کار را شروع کرده است ولی بیشتر از همه مهم بود که ما کمی آگاهی به تجار و اتاق‌های بازرگانی بدهیم و حمایت آنها را هم داشته باشیم تا بتوانیم این طرح را کمی سریع‌تر جلو ببریم.»

او تصریح کرد: «بارنامه سراسری در همه کشورها به شکل گسترده‌ای استفاده می‌شود و اصلاً موضوع جدیدی نیست. شرکت‌های کشتیرانی در داخل ایران هم این بارنامه را صادر می‌کنند، اما این کار به دلیل مشکلات زیادی که دارد هنوز یکپارچه نشده است. ما زمانی در صدور بارنامه سراسری موفق خواهیم شد که راه‌آهن به این بحث ورود پیدا کند.»



## 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. ترمینال کانتینری 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 ترمینال کانتینری و حمل و نقل زمینی آداک مارین

احتراماً باستحضار می رساند شرکت کشتیرانی آداک مارین اقدام به افتتاح دیو کانتینری آداک مارین در زمینی به مساحت ۳۰ هزار متر مربع کاملاً مسطح و آسفالت 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 جرثقیل .
- حمل کانتینرهای خالی و صادراتی از تهران به تمام نقاط کشور .
- امکانات جهت تعمیرات کانتینرهای تا حد ۱۰۰٪ خسارت که قابل تایید SGS میباشد .
- دارا بودن تجهیزات شستشو و مواد پاک کننده جهت کانتینرهای آغشته به مواد .
- دارای سکوی بارگیری ماشین آلات سبک و سنگین
- عملیات استریپ و اسفالتین داخل کانتینر در محوطه مخصوص و ارسال محمولات به مکان مورد نظر شما ارائه سرویس Door to Door .
- ترانزیت داخلی کانتینر / کالا یا انتخاب مناسب ترین شیوه حمل و نرخ های رقابتی در کوتاه ترین زمان .
- عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت و انبارداری برای خطوط کشتیرانی رایگان می باشد.
- خرید و فروش و اجاره کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت .
- حمل کانتینرهای وارداتی خالی از بندرعباس به تمام نقاط کشور

- قبلاً از همکاری صمیمانه شما کمال قدردانی و تشکر را دارد



تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۴۱۰۰۸  
فکس: ۰۲۱-۵۵۲۴۶۰۰۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۲۹۸۰۰۵  
فکس: ۰۲۱-۸۸۸-۵۹۱۵

هواپست: ۰۹۱۲۳۰۰۹۰۱

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir

رویدادی مهم در صنعت کشتیرانی رقم می خورد

## ائتلاف جدید شش کشتیرانی دنیا

شش شرکت کشتیرانی دنیا از یک شراکت جدید به نام ائتلاف THE خبر دادند که به موجب آن همه خطوط تجاری در دنیا تحت پوشش این رویداد قرار می گیرند. قرار است این اتحاد از آوریل ۲۰۱۷ پس از اخذ موافقتنامه های مراجع قانونی فعالیت خود را آغاز کند. مدت اولیه قرارداد پنج سال است.

هانجین کره، هاپاگ لوید آلمان، NYK، MOL، k Line ژاپن و Yang Ming تایوان؛ شش شرکت کشتیرانی هستند که در ائتلاف موسوم به THE مشارکت می کنند. این اقدام پاسخی به گسستگی های اخیر ائتلاف ها در کشتیرانی کانتینری به شمار می آید. ائتلاف جدید همه خطوط تجاری غرب-شرق به مدیترانه-اروپا-آسیا، ساحل غربی آمریکای شمالی-آسیا، ساحل شرقی آمریکا شمالی-آسیا، اقیانوس اطلس و خاورمیانه، خلیج فارس، دریای سرخ-آسیا را تحت پوشش خود قرار می دهد.

بر اساس بیانیه مشترک اعضای این اتحاد جدید، همکاری میان آنها «یکی از بزرگترین شبکه های کشتیرانی کانتینری در جهان را با ظرفیت ۳/۵ میلیون TEU و یا ۱۸ درصد ظرفیت کانتینری جهان» تشکیل می دهد. این شش کشتیرانی در مجموع بیش از ۶۲۰ فروند کشتی در اختیار دارند.

خطوط کشتیرانی امارات (UASC) نیز از لیست نهایی اعضای اتحاد بیرون ماند که دلیل آن مذاکره این شرکت اماراتی با هاپاگ لوید آلمان برای ادغام است. بر اساس آخرین خبرها، گفتگوهای این دو



شرکت مطابق برنامه پیش می رود اما تاکنون قراردادی میان آنها نهایی نشده است و در صورت توافق نهایی باید مقام های ذیصلاح آن را تایید کنند. چنانچه UASC به هر شکلی به اتحاد کشتیرانی جدید بپیوندد ظرفیت این اتحاد به بیش از چهار میلیون TEU خواهد رسید.

این اقدام در واکنش به تشکیل اتحاد Ocean Alliance صورت گرفته است که در آن شرکت های CMA CGM، کاسکو، اورگرین و OOCL با ترک اتحادهای CKYHE و G6 اعضای آنها را تنها گذاشتند.

پیش از این نام کشتیرانی هیوندای کره جنوبی (HMM) نیز در میان اعضای احتمالی اتحاد جدید کشتیرانی به چشم می خورد اما در فهرست نهایی، احتمالاً به علت وضعیت مالی این شرکت، از میان اعضای خط خورد. بر اساس آخرین اخبار در رابطه با وضعیت مالی هیوندای گفته می شود که این شرکت به ازای بدهی های خود به عنوان زیرمجموعه بانک توسعه کره (KDB) به این بانک واگذار می شود تا به این شکل از ورشکستگی نجات یابد.

در خبر دیگری اعلام شد با توجه به تقاضای پایین در خط آسیا-اروپا، کشتیرانی های تحت توافقنامه G6 مسیر ۶ خود در خط آسیا-اروپا را برای ۱۱ هفته لغو می کنند. دلیل لغو این سرویس ها، کاهش تقاضا و افت کرایه ها عنوان شده است. در پی این اقدام که از هفته هشتم سال جاری عملی می شود، کشتی ها به منظور پوشش دهی مناسب و خودداری از عدم ارائه سرویس در قالب مسیر ۴ و ۵ در بنادر کائوسینگ تایوان، کیامن و شکو چین، هنگ کنگ، سریلانکا، کلمبو، آنتورپ و جبل علی بازدید می کنند. شرکت های کشتیرانی تحت این توافقنامه شرکت های APL، هاپاگ لوید، هیوندایی، MOL و NYK را شامل می شوند.

این سرویس در هفته ۱۹ و در تاریخ ۱۲ مه فعالیت خود را از سر می گیرد و طبق روال گذشته در مسیر خود از آسیا به اروپا از بندر فوژو سفر خود را آغاز می کند و با گذر از بنادر کیامن، نانشا، شکو، هنگ کنگ، سنگاپور، کلمبو، ساوت هامپتون، آنتورپ، هامبورگ به تردام می رسد.



## شکایت هند از کشتیرانی مرسک

بندر Jawaharlal Nehru هند از گروه کشتیرانی مرسک به دلیل سوءاستفاده این شرکت از جایگاه خود و تعیین قیمت در انبار کانتینرها به کمیسیون رقابت هند (CCI) شکایت کرد.

کشتیرانی مرسک که در صنعت جهانی، کشتیرانی و انرژی جایگاه ویژه‌ای دارد، در اقدام اخیر خود، با محدود کردن رقابت بین انبارهای کانتینری در بندر Jawaharlal Nehru هند، به تعیین قیمت‌ها متهم شد. به گزارش مانا، بر اساس این شکایت، کشتیرانی مرسک، خطوط کشتیرانی را وادار کرده است تا خدمات بسته‌بندی در انبار کانتینری بندر هند محدود به انبارهای کانتینری مورد تأیید این شرکت شود و خود نیز قیمت این خدمات را تعیین کرده است.

ترمینال‌های APM که بیشترین سهم را در ترمینال خصوصی Gateway دارند، رقابت در بازار انبار کانتینرها را به دلیل سوءاستفاده از جایگاه خود محدود کرده و قوانین اجرایی را زیر پا گذاشته است.

نماینده ترمینال‌های APM در این باره به شبکه «اخبار دریانوردی جهان» گفت: «این شرکت تمام قواعد و قوانین قابل اجرای بندر هند را در این زمینه رعایت کرده است.»

این اپراتور ترمینالی در ادامه افزود: «تاکنون هیچگونه اخطار رسمی از سوی کمیسیون رقابت هند مبنی بر تخلف در تعیین قیمت‌ها دریافت نکرده است.»

بندر Jawaharlal Nehru که ۵۰ درصد از حجم ترافیکی کانتینرها را در بین بزرگترین بنادر هند مدیریت می‌کند، در ماه مه سال جاری شاهد جابه‌جایی کانتینرها به ظرفیت ۳۸۷ هزار و ۳۳۵ TEU بود که حاکی از افزایش ۴/۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

## چه کسانی از توسعه کانال پاناما سود می‌برند؟

صنعت کشتیرانی کانتینری جهان در حال تقویت خود برای نتیجه بزرگ توسعه کانال پاناما است، پروژه‌ای که مدت‌ها به طول انجامید اما در ۲۶ ژوئن ۲۰۱۶ (۶ تیر ۹۵) افتتاح می‌شود.

به گزارش مارین تایمز، در روز افتتاح کانال توسعه یافته پاناما و به مناسبت تکمیل این پروژه کشتی Andronikos متعلق به شرکت China COSCO Shipping نخستین کشتی خواهد بود که وارد کانال خواهد شد. توسعه کانال پاناما بیش از شش میلیارد دلار هزینه داشته است.

با بهره‌برداری از طرح جدید توسعه کانال پاناما از این پس کشتی‌های پست پانامکس با ظرفیت ۱۳ تا ۱۴ هزار TEU می‌توانند از این کانال عبور کنند به این ترتیب ظرفیت آن دو برابر می‌شود. از لحاظ منطقه‌ای انتظار می‌رود که بنادر ساحل شرقی آمریکا به ویژه نیویورک و نورفولک بیشترین بهره را از افزایش حجم محموله‌ها ببرند. بنادر واقع در آمریکای مرکزی و دریای کارائیب نیز از این افزایش بی‌بهره نخوانند ماند با این تفاوت که انتظار می‌رود این بنادر در آینده به هاب‌های ترانس‌شیپمنت کالا تبدیل شوند.

راهول شاران، تحلیلگر صنعت کشتیرانی در موسسه دروثری، گفت: «کشتیرانی کانتینری بیشترین اثر را از این تغییر خواهد گرفت زیرا که آمریکا بزرگترین واردکننده محموله‌های کانتینری جهان است. نزدیک به ۶۰ درصد از جمعیت آمریکا در سواحل شرقی آن سکونت دارند؛ حال آنکه بیشتر محموله‌های وارداتی این کشور در بنادر جنوبی کالیفرنیا تخلیه می‌شود. هم‌اکنون بنادر لس‌آنجلس و لانگ‌بیچ تقریباً انحصار واردات کالا به ویژه از آسیا را در دست گرفته‌اند. با افتتاح کانال پاناما پس از توسعه بنادر واقع در سواحل شرقی آمریکا وارد رقابت با بنادر غربی خواهند شد.»

به عقیده شاران تجارت LPG بیشترین تغییر را پس از افتتاح کانال‌های جدید پاناما خواهد داشت زیرا مسیر سفر از خلیج آمریکا به خاور دور کاهش می‌یابد. وی توضیح می‌دهد که این موضوع موجب کاهش تقاضا خواهد شد و در نهایت توازن عرضه و تقاضا در بازارهای LPG را بیشتر می‌کند.

در بازار نفتکش‌ها، انتظار می‌رود که توسعه کانال پاناما بیشتر به سود کشتی‌های افرامکس باشد و این کشتی‌ها در مسیر دریای کارائیب/سواحل شرقی آمریکا به سواحل غربی آمریکا بیشتر مورد استفاده قرار بگیرند. همچنین مسیر سفر از دریای کارائیب به خاور دور از طریق مسیرهای جدید کانال پاناما کمتر می‌شود و در نتیجه تن-مایل نفتکش‌ها کاهش می‌یابد.

در نهایت در مورد کشتی‌های فله‌بر، توسعه کانال پاناما موجب افزایش اندازه محموله‌های غلات ارسالی از خلیج آمریکا به ژاپن شود.

شاران گفت: «واقعیت این است که بسیاری از بنادری که می‌توانند از توسعه کانال پاناما سود ببرند هنوز آمادگی پذیرش کشتی‌های جدید و بزرگتری که می‌توانند از کانال عبور کنند را ندارند. به نظر می‌رسد که در کوتاه و میان مدت سود توسعه کانال پاناما برای سواحل شرقی آمریکا بسیار کم باشد.»



## لغو ساخت ۴۰ میلیون DWT کشتی

یک موسسه فرانسوی پیش‌بینی کرده در سال ۲۰۱۵ نزدیک به ۴۰ میلیون DWT سفارش ساخت کشتی لغو شود.

موسسه کارگزاری Barry Rogliano Salles پیش‌بینی کرد در واکنش به افت نرخ حمل و نقل در کشتی‌های فله‌بر، در سال ۲۰۱۵ نزدیک به ۴۰ میلیون DWT سفارش ساخت کشتی جدید لغو شود. در سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۰۴٫۷ میلیون DWT سفارش ساخت داده شده بود. به گزارش مارین‌تایمز، این سطح از لغو سفارشات، بیشترین مقدار پس از سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی است. در آن زمان، پس از دوره رکود کشتیرانی، به ترتیب ۳۶۳ و ۳۸۷ میلیون DWT سفارش ساخت کشتی جدید لغو شده بود.

موسسه BRS در گزارش خود آورده است: «با توجه به نرخ فاجعه‌بار حمل دریایی فله خشک، پیش‌بینی می‌کنیم بسیاری از مالکان کشتی نتوانند در سال ۲۰۱۶ کشتی‌های نوساز خود را تحویل بگیرند. بسیاری از لغو ساخت کشتی‌ها یا از طریق توافق دوجانبه اتفاق می‌افتد و یا به دلیل تعویق توسط کشتی‌سازی‌ها رخ می‌دهد.» در گزارش این موسسه آمده است: «با در نظر گرفتن سال ۲۰۱۳ به عنوان سال شاخص، سالی که در آن ساخت ۳۱/۲ میلیون DWT کشتی جدید لغو شد، ارزیابی می‌کنیم که طی سال جاری میلادی رقمی بین ۳۰ تا ۴۴۰ میلیون DWT لغو شود.»

این موسسه فرانسوی در گزارش خود اظهار می‌کند که سطح بالای لغو ساخت کشتی‌های جدید می‌تواند برای برخی از کشتی‌سازی‌ها فاجعه‌بار باشد و حتی منجر به تعطیلی تعدادی از آنها شود.

موسسه BRS پیش‌بینی می‌کند کارخانجات کشتی‌سازی‌های کره‌جنوبی و چین طی سال جاری میلادی ۱۰ درصد دیگر قیمت‌های خود را کاهش دهند.



## فرانسه سهام NOL را خرید

شرکت کشتیرانی کانیتیری CMA CGM فرانسه نزدیک به ۷۸/۰۷ درصد از سهام شرکت کشتیرانی NOL سنگاپور را خرید.

پیش از این، هلدینگ Temasek سنگاپور و شرکت‌های منسوب به آن با در اختیار داشتن ۷۸ درصد از کل سهام کشتیرانی NOL سنگاپور، بیشترین سهام این کشتیرانی را داشتند و کشتیرانی CMA CGM فرانسه مالکیت ۱۰/۵ درصد از کل سهام NOL سنگاپور را در اختیار داشت.

تان چونگ لی، سخنگوی بزرگترین سهامدار NOL گفت: «ما از این انتقال حمایت می‌کنیم، زیرا فرصت‌های خوبی را به NOL می‌دهد و این شرکت می‌تواند با یکی از بزرگان کشتیرانی جهان که حضور بین‌المللی گسترده‌ای دارد همکاری کند. ترکیب NOL و CMA CGM می‌تواند یکی از بهترین شرکت‌های کشتیرانی را با خدمات قابل اعتماد و بهره‌ور به مشتریان معرفی کند.»

وی افزود: «نقاط قوت هر یک از آنها می‌تواند نتایج سودمندی را برای آنها به ارمغان بیاورد. ما همچنین حضور CMA CGM را به بنادر سنگاپور به منظور افزایش حجم فعالیت‌های کانیتیری کشور و نیز بهبود جایگاه سنگاپور در منطقه خوب ارزیابی می‌کنیم.»

با این اقدام، کل ظرفیت حمل کشتیرانی CMA CGM و NOL به ۲/۳۵ میلیون TEU افزایش پیدا خواهد کرد که در این صورت، کشتیرانی‌های مذکور با مالکیت حدود ۱۱ درصد از سهام بازار و یک ناوگان با ۵۴۰ فروند کشتی، درآمد ترکیبی سالانه ۲۱ میلیارد دلار را کسب خواهند نمود.

در مجموع شرکت CMA CGM مبلغ ۲/۴۳ میلیارد دلار برای خرید سهام NOL پرداخت کرد. پیش از این، یکی از مقامات CMA CGM گفته بود: «قیمت پیشنهادی ۰/۹۶ دلار برای هر سهام NOL است و قصد افزایش دادن قیمت مذکور را نداریم.» همچنین اعلام شده است کشتیرانی CMA CGM فرانسه در نظر دارد یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک را با کشتیرانی NOL سنگاپور برای مدیریت کردن و اجاره چهار ترمینال کانیتیری در بندر Principality سنگاپور، تأسیس کند.

لویدزلیست نوشت: اخبار مربوط به طرح ایجاد یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک پس از اینکه CMA CGM فرانسه پیشنهاد خرید نقدی سهام NOL سنگاپور را مطرح کرد، به گوش می‌رسد.

بر اساس توافق بین CMA CGM فرانسه و NOL سنگاپور، مدیریت ترمینال‌های PSA، خدمات مدیریت اسکله را برای شرکت مشترک و خدمات ترمینالی بلندمدت را برای CMA CGM فرانسه، فراهم خواهد کرد. ناگفته نماند، در این شرکت سرمایه‌گذاری مشترک، NOL سنگاپور ۵۱ درصد سهام و CMA CGM فرانسه ۴۹ درصد را در اختیار دارد.

در گزارش موسسه آلفالینر آمده است: کشتیرانی NOL سنگاپور علاوه بر ایجاد شرکت سرمایه‌گذاری مشترک با CMA CGM فرانسه، قصد دارد ترافیک ترانشیپ بیشتری را از بندر کلاتنگ از سال ۲۰۱۷ به دست آورد.

این گزارش ادامه داد: در حال حاضر، کشتیرانی کاسکوی چین نیز از سنگاپور به عنوان یک هاب اصلی برای جابه‌جایی کالاهایش استفاده می‌کند. البته ایجاد این شرکت سرمایه‌گذاری مشترک بین کشتیرانی‌های فرانسه و سنگاپور منوط به تصویب و تایید مراحل قانونی است.



## نگرانی‌های بی‌شمار در برابر آرزوی روسی

روسیه دسترسی دشواری به آب‌های آزاد دارد و رویایی چند صدساله برای تحقق آسان این دسترسی در سر می‌پروراند.

در سلسله گزارش‌های خبرگزاری اسپوتنیک، به تاریخچه پیگیری این طرح روسی اشاره شده که نقطه اوج آن به اواخر قرن نوزدهم بازمی‌گردد. مهندسین روس، طرح ابداعی کانال کشتیرانی دریای خزر به خلیج فارس را بین سال‌های ۱۸۸۹ تا ۱۸۹۲ ارائه کردند که کوتاه‌ترین مسیر روسیه به اقیانوس هند عنوان می‌شد.

این طرح اهمیت تنگه‌های بسفر و داردانل ترکیه را کم‌رنگ می‌کرد و با مخالفت آن زمان کشورهای اروپایی روبه‌رو شد. اروپایی‌ها با ارائه این طرح، حمایت خود از کنترل تنگه‌های مذکور توسط روسیه را که با استقرار پایگاه‌های نظامی محقق می‌شد، قطع کردند. اروپا در مخالفت خود با این طرح، هدف «حفظ وابستگی روسیه به مسیرهای آبی ترکیه» را در نظر داشت که یکی از اهداف استراتژیک غرب محسوب می‌شد.

روس‌ها گرچه مخالفت‌های غرب را جدی می‌گرفتند، اما هیچگاه این ایده خود را رها نکردند. در اوایل قرن بیستم نیز مذاکرات احداث کانال با ایران با شکست روبه‌رو شد. فراز و نشیب‌های روابط روسیه با ترکیه، همواره بر علاقه روسیه به اجرای طرح افزوده و یا از آن کاسته است. روس‌ها هرگاه پی می‌بردند ترکیه به غرب نزدیک می‌شود، این طرح را جدی‌تر در دستور کار قرار می‌دادند.

ایران هم پیش از این، نسبت به اجرای این طرح بی‌میل نبوده و برخی مزایا را نیز برای آن قائل است. روزنامه ایتالیایی «ایل جورنال» پیش‌بینی کرده است طرح مذکور نزدیک به دو میلیون شغل در کشور ایجاد کند که بیشتر این مشاغل در حوزه‌های زیرساختی حمل و نقل خواهد بود. این کانال که سهولت دسترسی و کاهش قابل توجه زمان تردد را برای روس‌ها به ارمغان می‌آورد، به گفته این روزنامه ایتالیایی به سود قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان نیز هست.

طرح در زمان احمدی‌نژاد به تصویب می‌رسد و قرارگاه خاتم‌الانبیاء هزینه پروژه را ۷ میلیارد دلار و زمان اجرای آن را ۱۰ سال برآورد

خبر احداث کانال آبی خزر تا خلیج فارس باز به رسانه‌ها راه یافت

# ایران در تردید اجرای رویای روسی

روزبه ساکت

خبری جنجالی اما نه چندان تازه در فروردین ماه امسال منتشر شد که واکنش‌هایی را در داخل کشور برانگیخت و دامنه آن به رسانه‌های بین‌المللی نیز کشیده شد. خبرگزاری ایتار تاس از قول سفیر ایران در روسیه اعلام کرد: «دو کشور در حال گفتگو درباره ایجاد یک کانال کشتیرانی از دریای خزر به خلیج فارس هستند.» دیگر رسانه‌های روسی نیز به این خبر پرداختند و بخش تازه راه‌اندازی شده فارسی‌زبان خبرگزاری «اسپوتنیک» سلسله گزارش‌هایی در باب این طرح منتشر کرد.

انتشار خبر اما واکنش بخش دیپلماسی رسانه‌ای سفارت ایران در مسکو را برانگیخت. به گفته این بخش، مهدی سنایی سفیر ایران در پاسخ به پرسشی در یک نشست اعلام کرده این طرح در دست بررسی است، اما اشاره‌ای به همکاری ایران و روسیه در این زمینه نکرده است.

این تکذیب در شرایطی اتفاق افتاد که خبر مذکور چندان در رسانه‌های ایرانی دنبال نشد. به این ترتیب به نظر می‌رسد یا اصل موضوع چندان جدی نیست و یا بررسی طرح در مرحله‌ای است که تمایلی به انتشار اخبار بیشتر درباره آن وجود ندارد. این روند به ترتیبی بود که برخی رسانه‌های کشور، انگیزه خبرگزاری‌های روسی را از انتشار آن، پیگیری جدی‌تر طرح از سوی ایران عنوان کردند. انتشار کم‌دامنه خبر اما موجب نشد ایرانیان در باب آن به اظهار نظر نپردازند و خبرگزاری‌های غربی نیز از کنار آن عبور کنند.

■ طرح در زمان احمدی نژاد به تصویب می‌رسد و قرارگاه خاتم‌الانبیاء هزینه پروژه را ۷ میلیارد دلار و زمان اجرای آن را ۱۰ سال برآورد می‌کند. همان زمان نیز دو مسیر برای طرح شناسایی می‌شود: مسیر کوتاه‌تر از غرب کشور که کوه‌های این منطقه را قطع می‌کند و مسیر طولانی‌تر در شرق که امکان توسعه استان‌های شرقی را میسر می‌سازد و از تنگه هرمز نیز عبور نمی‌کند

■ حتی اگر کانال خزر تا خلیج فارس تنها برای کشتی‌های کوچک ساخته شود، به آبی معادل یک دهم حجم رود ولگا نیاز دارد که خود ۸۵ درصد از نیاز آبی دریای خزر را تامین می‌کند. تامین این حجم از آب در حالی که خشکسالی در مناطق مختلف کره زمین موجب کاهش آب دریاها و رودخانه‌ها شده، چالشی مهم محسوب می‌شود

زمین‌ها و خانه‌های آن را ایجاد کند. او همچنین به افزایش خطر زلزله با احداث آبگیرها اشاره می‌کند که می‌تواند سالانه تا ۳۰۰ زمین‌لرزه در مقیاس پایین را در مناطق احداث آبگیر موجب شود. با توجه به زلزله‌خیزی مناطق شمالی ایران، این مساله می‌تواند خطرات بیشتری را ایجاد کند.

فارغ از آثار احداث آبگیرها، باید در نظر گرفت سطح آب دریای خزر ۲۸ متر پایین‌تر از آب‌های آزاد خلیج فارس است و برقراری این ارتباط آبی با چالش‌های فنی فراوانی مواجه است.

۳- آب مورد نیاز کانال نیز چالش دیگر اجرای طرح است.

حتی اگر کانال خزر تا خلیج فارس تنها برای کشتی‌های کوچک ساخته شود، به آبی معادل یک دهم حجم رود ولگا نیاز دارد. رود ولگا ۸۵ درصد از نیاز آبی دریای خزر را تامین می‌کند. تامین این حجم از آب در حالی که خشکسالی‌های اخیر در مناطق مختلف کره زمین موجب کاهش آب دریاها و رودخانه‌ها شده، چالشی مهم محسوب می‌شود. دریای خزر نیز از خشکسالی‌ها در امان نبوده و حتی در مناطقی از سواحل شرقی آن در خاک ایران، پس‌روی‌هایی در آب دریا رخ داده است.

۴- ایجاد این کانال آبی، کشور را به دو بخش تقسیم می‌کند.

تقسیم کشور به دو بخش شرقی و غربی می‌تواند چالش‌های جدی امنیتی ایجاد کند که لزوم مطالعات طرح در این حوزه را ایجاد می‌کند. تجربه نیز اثبات کرده هرگاه اجرای پروژه‌های مخاطرات امنیتی ایجاد کند، کشورها در اجرای آن تامل فراوانی به خرج می‌دهند و گاه سال‌ها به مطالعه همه جانبه طرح می‌پردازند. شاید پیگیری ضعیف اخبار طرح از سوی رسانه‌های ایرانی، خود نشان از جدی بودن چالش‌های اینچنینی است.

گفتنی است شکست مذاکرات روسیه و ایران در اوایل قرن بیستم، به دلیل تاکید روس‌ها بر اصل حاکمیت فراسرزمینی بوده است. در این اصل، روسیه امنیت مسیر را از طریق سیاسی و نظامی تامین می‌کند. در آن زمان پیشنهاد ایران مبنی بر مدیریت مشترک کانال با سهم مساوی نیز روسیه را متقاعد نکرده است.

۵- فراز و نشیب‌های روابط ایران و روسیه

می‌کند. همان زمان نیز دو مسیر برای طرح شناسایی می‌شود: مسیر کوتاه‌تر از غرب کشور که کوه‌های این منطقه را قطع می‌کند و مسیر طولانی‌تر در شرق که امکان توسعه استان‌های شرقی را فراهم می‌کند و از تنگه هرمز نیز عبور نمی‌کند.

اما فارغ از منافع کلانی که روسیه در اجرای این طرح می‌بیند و برخی مزایا که برای ایران شمرده می‌شود، ایرانیان واکنش‌هایی عموماً منفی به این آرزوی روس‌ها دارند. انتشار خبر کانال خزر تا خلیج فارس در ابتدای سال جاری این فرصت را در اختیار کارشناسان و مردم قرار داد تا دیدگاه‌های خود را در این ارتباط مطرح کنند. واکنش‌ها را می‌توان در چندین مورد دسته‌بندی کرد:

۱- چالش‌های زیست‌محیطی که در سال‌های اخیر به دغدغه پررنگ مردم ایران تبدیل شده، اجرای این طرح را با تردید جدی روبه‌رو می‌کند.

با توجه به آن که ساحل جنوبی دریای خزر در خاک ایران با سلسله کوه‌ها محصور شده، ایجاد این کانال آثار تخریبی فراوانی به دنبال خواهد داشت. نیاز به جابه‌جایی حجم عظیمی از سنگ که از تراشیدن کوه‌ها حاصل می‌شود، از آن جمله است؛ ضمن آن که ارتفاعات البرز با جنگل‌هایی مرغوب پوشانده شده و تخریب این جنگل‌ها نیز از عوارض گریزناپذیر طرح است. فارغ از کوه‌ها و جنگل‌ها، پستی و بلندی‌های دو دشت کویر و لوت نیز در این طرح جزو چالش‌ها محسوب می‌شود و این نقاط طبیعت بکر ایرانی را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

۲- پستی و بلندی‌های فراوان در مسیر شمال به جنوب ایران، نیاز به احداث آبگیرها در مسیر طرح را ایجاد می‌کنند.

«چنگیز اسماعیلیف» که کارشناس علوم جغرافی و رییس مرکز تحقیقات خزر در دانشگاه دولتی باکو است، در تحلیل اجرای این کانال، مساله را از این منظر مورد توجه قرار می‌دهد. به گفته او، پستی و بلندی‌ها می‌تواند موجب سرریز شدن آب کانال شود و به این ترتیب اجرای طرح تنها در گرو احداث چند آبگیر است. اسماعیلیف به جمعیت فراوانی که در حوالی کوه‌های البرز ساکن هستند، اشاره می‌کند که ممکن است احداث کانال، ضرورت تخلیه

## کاهش مبادلات تجاری ایران و روسیه در دریای خزر

**خبرگزاری رویترز ادعا کرد که تجارت روسیه و ایران از طریق بندر آستراخان در دریای خزر از زمان برداشته شدن تحریم‌ها، کاهش یافته است.**

روسیه همزمان با برداشته شدن تحریم‌های ایران انتظار داشت که پیشتر از هر کشور دیگری بتواند مبادلات تجاری خود را با ایران گسترش دهد اما ظاهراً این اتفاق نیفتاده است. مقام‌های محلی آستراخان به خبرگزاری رویترز اعلام کرده‌اند که ارزش تجاری محموله‌های ارسالی از بندر آستراخان به ایران در چهار ماه نخست سال ۲۰۱۶ میلادی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۶ درصد کاهش یافته است.

آرتیوم اولیانوف مدیر تجاری بندر آستراخان، گفت: «تجارت غلات معلق شده است، محصولات چوبی در حال بازرگیری هستند، محصولات فلزی به ندرت و در حجم‌های بسیار پایین ارسال می‌شوند. در مجموع کمتر از مقدار سال گذشته به سمت ایران بازرگیری می‌کنیم.»

مدیر یک شرکت صادرات غلات روسیه اظهار کرد: «تا پیش از این به دنبال کشتی بودیم، زیرا حجم صادراتمان به ایران زیاد بود اما اکنون مالکان کشتی به سراغمان می‌آیند و در جستجوی محموله هستند.» الکساندر زیخیلین فرماندار آستراخان نیز می‌گوید: «صادرات غلات به ایران امسال کاهش خواهد یافت زیرا ایران محدودیت‌هایی را برای واردات اعمال کرده است.»

او ابراز امیدواری کرد که در یک بازه زمانی ۱۸ ماهه پس از برداشته شدن کامل تمامی تحریم‌های ایران، حجم صادرات به ایران از آستراخان دو برابر شود.

در همین حال، طی ماه گذشته چند قرارداد و تفاهم‌نامه مرتبط با حوزه‌های مختلف همکاری بندرگاهی بین یک شرکت صنعتی ایرانی و شرکت‌های بزرگ روسی در آستراخان امضا شد.

این اسناد، با حضور «آکساندر ژیلکین» استاندار و سرکنسول جمهوری اسلامی ایران در آستراخان و «ویکتور ویناکوروف» رییس اتاق بازرگانی و دیگر مسوولان اقتصادی استان آستراخان از سوی امیرحسین کاوه معاون گروه صنعتی سدید و روسای شرکت‌های روسی امضا شد. تفاهم‌نامه ساخت دکل، جک آپ و بارج با شرکت کراسنیه روسیه از اسناد مهم امضا شده است.

کاوه پس از امضای این اسناد گفت: «گروه صنعتی سدید در چارچوب سیاست‌های کلان جمهوری اسلامی ایران برای افزایش مبادلات اقتصادی با روسیه، ارتقای توان تولید و سهم کشور در بازارهای جهانی، عقد قراردادهای بین‌المللی را در دستور کار قرار داده که امضای اسناد با بزرگترین شرکت کشتی سازی روسی از آن جمله است.»

او حمایت دولت‌های ایران و روسیه از افزایش فراگیر همکاری‌های اقتصادی را سازنده ارزیابی کرده و تخصیص بودجه از طرف مسکو برای تامین مالی پروژه‌های مهم را بسیار مفید دانست.



نیز این طرح بسیار مهم را با تردید در اجرا روبه‌رو می‌کند.

گرچه ظاهر روابط در سال‌های پس از انقلاب و به خصوص در یک دهه اخیر، از ارتباط نزدیک دو کشور حکایت می‌کند، اما عمق مراودات چندان از یک موقعیت استراتژیک خبر نمی‌دهد. روسیه در چالش هسته‌ای ایران نقش چندان موثری ایفا نکرد و با وجود دارا بودن حق وتو، اجازه داد قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل علیه ایران به تصویب برسد.

همچنین در جریان ساخت نیروگاه اتمی بوشهر و تحویل سامانه دفاعی اس ۳۰۰، روس‌ها تاخیر فراوانی داشتند که نارضایتی مردم ایران و حتی مقامات رسمی را به دنبال داشت.

روس‌ها در سال‌های تحریم به سرمایه‌گذاری در اقتصاد ایران علاقه‌ای نشان نداده‌اند و به این ترتیب روند ارتباط دو کشور، بسیاری را در اجرای این طرح با هزینه میلیاردی دلاری به تردید می‌اندازد ضمن آن که این کانال ارتباط سیاسی و اقتصادی ایران و روسیه را بسیار تنگاتنگ خواهد کرد و مشخص نیست که آیا دو کشور آمادگی چنین ارتباطی را دارند یا خیر؟

**۶- غرب مخالف این طرح است و اجرای آن، چالش دیگری برای کشور در رابطه با دنیا محسوب می‌شود.**

غرب علاقه‌ای ندارد روسیه وابستگی خود به آبراه‌های بین‌المللی در مرزهای غربی را از دست بدهد. روسیه اما نه تنها در سودای معافیت از عبور اجباری از آب‌های ترکیه است که حتی به دور زدن کانال سوئز نیز می‌اندیشد که آبراه پرتردد و گرانقیمت بین‌المللی است.

مخالفت کشورهای غربی در مانع‌ت از اجرای این پروژه تا حدی است که آمریکا، کانال خزر تا خلیج فارس را در سال ۱۹۹۷ میلادی در فهرست تحریم‌های ضدایرانی قرار داده و به این ترتیب کشورها و شرکت‌های مشارکت‌کننده در این طرح احتمالی به مجازات‌های مالی و اقتصادی گرفتار خواهند شد.

حال نکته اینجاست که ایرانی که به تازگی از تحریم‌های غربی رهایی یافته است، در موافقت با اجرای چنین پروژه‌ای، بار دیگر جرعه اختلافاتی تازه را با دول غربی خواهد زد و شیخ تحریم‌های جدی و جدیدی را بر سر کشور خواهد گستراند؟

A.B.C Group



Your Global Credit

لذت کار با حرفه ای ها  
مانند کار خواهد بود

کشتریانی 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



تفاهمنامه کریدور سبز گمرکی میان ایران و روسیه امضا شد

## پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکتها با حداقل اسناد

اوایل خرداد ماه، به منظور تسهیل تبادل کالاهای تجاری بین ایران و روسیه تفاهمنامه کریدور سبز گمرکی میان روسای کل گمرکات دو کشور امضا شد.

بر اساس این تفاهمنامه کنترل‌های فیزیکی در گمرکات دو کشور برای تجار خوش سابقه حذف و در صورت نیاز در سریعترین زمان ممکن صورت خواهد گرفت و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مشمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت تعیین شده انجام خواهد شد. این پروژه در ابتدا به صورت آزمایشی در یک بازه زمانی ۶ ماهه انجام خواهد شد و پس از آن طرفین به طور منظم به تبادل اطلاعات خواهند پرداخت. اهم موارد این سند همکاری عبارتند از:

- تبادل اطلاعات مربوط به کالاها و وسایط حمل و نقل فعالان حوزه تجارت خارجی بین دو کشور
- استفاد داوطلبانه از این پروژه برای فعالان تجارت خارجی ایران و روسیه
- تبادل فهرست فعالان تجارت خارجی که دارای ریسک پایین تخلیفات گمرکی هستند.
- ارائه الکترونیکی اطلاعات به گمرک طرف دیگر متعاهد قبل از اظهار کالا به گمرک مقصد و نیز تصاویر اسنادی نظیر فاکتور، اسناد محموله و حمل و... با هدف تسریع در انجام تشریفات گمرکی، کاهش تعداد اسناد مورد نیاز و حداقل کردن کنترل‌های گمرکی براساس تحلیل اطلاعاتی کالاها در چارچوب سیستم مدیریت ریسک.

از جمله مزایای استفاده از کریدور سبز گمرکی می‌توان به اولویت داشتن در گمرکات طرفین برای ترخیص کالاهای خود، تسریع در انجام تشریفات گمرکی در گمرکات طرفین و عدم انجام کنترل‌های فیزیکی برای اشخاص فاقد سابقه تخلف (و در صورت نیاز، کنترل فیزیکی در حداقل زمان ممکن) و پذیرش اظهارنامه گمرکی شرکت‌های مشمول با حداقل اسناد به شرط ارائه اسناد در مهلت مقرر اشاره کرد.

روسای گمرکات ایران و روسیه همچنین موافقتنامه دوجانبه‌ای در زمینه همکاری و کمک متقابل اداری در امور گمرکی، با هدف به‌روز کردن قانون موافقتنامه همکاری‌های گمرکی بین دو کشور (مصوب سال ۱۳۷۷) و به منظور استفاده از فناوری‌های نوین امضا کردند.

تفاهمنامه تبادل اطلاعات ارزش گمرکی کالا و وسایط نقلیه مبادله شده بین دو کشور ایران و روسیه نیز دیگر سندی بود که به امضای روسای گمرکات دو کشور رسید. هدف از امضای این تفاهمنامه همکاری و مساعدت متقابل بین طرفین به منظور ارزیابی صحیح ارزش کالاهای مبادله شده بین دو کشور از طریق تبادل اطلاعات مربوط به ارزش‌گذاری کالاهاست.

به موجب این تفاهم نامه نحوه تبادل اطلاعات بین دو گمرک به شرح زیر است:

- تبادل تصاویر فاکتور و اسناد حمل و محموله به صورت الکترونیکی یا فیزیکی با مهرهای گمرکی
- تبادل اطلاعات از پایگاه داده الکترونیکی شامل اظهارنامه گمرکی
- تبادل دیگر اطلاعات مورد نیاز برای کنترل ارزش گمرکی کالاها

صنعت هوانوردی مشمول یک قانون جدید شد

## خواص قانون خاص

نمایندگان مجلس شورای اسلامی، سیزدهم اردیبهشت ماه، در جریان رسیدگی به لایحه دائمی شدن برخی احکام قوانین برنامه‌های پنج ساله توسعه جمهوری اسلامی ایران، ماده الحاقی ۳۶ این لایحه را پس از بحث و بررسی به تصویب رساندند که در بخشی از این ماده الحاقی شرکت‌های هواپیمایی مکلف شدند، سهم شرکت فرودگاه‌ها از محل فروش بلیت پروازهای داخلی و خارجی را بلافاصله بعد از هر پرواز پرداخت کنند. ضمن این که از این پس، اعتبارات سازمان هواپیمایی کشوری از محل درآمدهای اختصاصی یا کمک‌ها یا سایر درآمدها تامین می‌شود و ۱۰۰ درصد درآمدهای شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور، اعم از فروش خدمات و دارایی‌های شرکت نیز اختصاصی است و قرار است پس از واریز به خزانه‌داری کل کشور برای اجرای ماموریت‌های شرکت از جمله نوسازی سامانه‌های ناوبری هوایی و توسعه فرودگاه‌های کشور هزینه شود.

به موجب مصوبه مجلس، به منظور ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات حمل و نقل هوایی، ناوبری هوایی و فرودگاهی:

۱- سازمان هواپیمایی و شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور از نظر اداری، استخدامی، مالی و معاملاتی در چارچوب اساسنامه‌ای که حداکثر ظرف مدت یک ماه از تاریخ تصویب و ابلاغ این قانون به تصویب هیات وزیران می‌رسد، اداره می‌شود.  
۲- اعتبارات سازمان هواپیمایی کشوری (هزینه‌ای و سرمایه‌ای) از محل درآمدهای اختصاصی، کمک‌ها و سایر درآمدهایی که براساس تعرفه مصوب شورای عالی هواپیمایی با رعایت مواد (۳۸) و (۳۹) قانون محاسبات عمومی کشور وصول شود، تامین می‌شود. کسری اعتبار پس از تایید سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و با مبادله موافقتنامه کمک زیان در قانون بودجه سنواتی کشور پیش‌بینی می‌شود.  
۳- ۱۰۰ درصد درآمدهای شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور اعم از فروش خدمات و دارایی‌های شرکت اختصاصی است و پس از واریز به خزانه‌داری کل کشور برای اجرای ماموریت‌های شرکت از جمله نوسازی سامانه‌های ناوبری هوایی و توسعه فرودگاه‌های کشور هزینه می‌شود.

۴- مطالبات شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور، موضوع تبصره ۲ ماده ۸۷ قانون اصلاح ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت مصوب ۱۸ بهمن ۹۰ و ماده ۵۵ قانون تنظیم برخی از مقررات مالی دولت در حکم مطالبات مستند به اسناد لازم‌الاجراست و براساس آیین‌نامه اجرایی که حداکثر ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ این قانون به پیشنهاد شرکت مذکور و تایید وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و وزارت دادگستری می‌رسد، قابل وصول است. تا تصویب آیین‌نامه مزبور احکام این ماده توسط ماموران اجرای احکام دادگستری اجرا می‌شود.

براساس متن اصلاح شده تبصره ۲ ماده ۸۷ قانون وصول برخی درآمدهای دولت: «شرکت‌های هواپیمایی مکلفند مبالغ موضوع این ماده را بلافاصله پس از هر پرواز به حساب مذکور در این ماده واریز و تسویه حساب نمایند. عدم پرداخت به موقع مبالغ موصوف در حکم تصرف غیرقانونی محسوب می‌شود.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها  
و ناوبری هوایی کشور:

## بالاخره اجازه شناگری به صنعت داده شد

از مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور که تصویب ماده الحاقی ۳۶ به لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه‌ای کشور (موسوم به قانون خاص) را رویدادی بزرگ و منحصر به فرد می‌داند، خواستیم تا از تحولات حقوقی که در نتیجه این مصوبه برای فرودگاه‌های کشور حادث خواهد شد، برایمان بگوید.

رحمت‌الله مه‌آبادی در باب اهمیت تصویب قانون خاص می‌گوید: «مهمترین اتفاقی که در کل دنیا برای توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی رخ داده مقررات‌زدایی است؛ یعنی وقتی تاریخ تحولات را مطالعه می‌کنیم، چه در اروپا و چه ایالات متحده، می‌بینیم که مهمترین تاثیر را مقررات‌زدایی و خارج شدن دولت از طریق حذف مقررات و دخالت‌های خودش داشته است. در کشور ما طی برنامه پنجم توسعه اقتصادی و در ماده ۱۶۱ آن به این امر پرداخته شد که اجرای بخشی از آن توسط دولت در انتهای سال گذشته رخ داد و آزادسازی نرخ بلیت هواپیماها را به همراه داشت. در حقیقت در آنجا چندین حکم وجود داشت که یکی از آنها این مساله بود.»

مه‌آبادی افزود: «در عین حال، بحث آزادسازی قیمت‌ها نیازمند حلقه دیگری بود و آن، این که قوانین عمومی از این صنعت جدا شده



■ شرکت ما یک شرکت درآمد- هزینه‌ای است؛ از سوی دیگر این صنعت، حاشیه سود بسیار کمی دارد و در بسیاری قسمت‌ها از جمله فرودگاه‌ها زیان‌ده است. بنابراین توجیه منطقی وجود ندارد که وقتی ما با چنین شرایطی روبه‌رو هستیم، این درآمدها را در جای دیگری هزینه کنیم

فرودگاه‌ها و کربدورهای هوایی ایجاد می‌شود، باید صرف همین مجموعه شود و این یک الزام جهانی است و هیچ دولتی اجازه ندارد یک سنت یا یک ریال از این درآمدها را در حوزه‌های دیگر هزینه کند. علت آن هم این است که این صنعت، صنعتی است که حاشیه سود بسیار کمی دارد و در بسیاری قسمت‌ها از جمله فرودگاه‌ها زیان‌ده است. بنابراین اصلاً توجیه منطقی وجود ندارد که وقتی ما با چنین شرایطی روبه‌رو هستیم، این درآمدها را در جای دیگری هزینه کنیم.»

در ادامه، با کارشناسان صنعت هوانوردی درباره مزیت‌ها، کاستی‌ها و ابهامات این مصوبه جدید گفت‌وگو کرده‌ایم که نظر خوانندگان را به مطالعه آن جلب می‌کنیم.

دست می‌آید به صندوقی مثلاً تحت عنوان صندوق توسعه صنعت هوایی واریز شود تا تمام بخش‌های این صنعت - چه هوانوردی و چه ناوبری- بتوانند از آن برای توسعه خود استفاده کنند، نظر دکتر مه‌آبادی را در این خصوص پرسیدیم.

او می‌گوید: «شرکت فرودگاه‌ها یک شرکت دولتی است و در بدنه حاکمیت قرار دارد. ماده ۱۶۱ قانون صراحتاً اشاره می‌کند که برخی از خدمات به صورت انحصاری توسط این شرکت ارائه می‌شود و در پراکنش هم در کنار نام شرکت، کلمه دولت آمده است. بنابراین این شرکت "دولتی" است که تصدی امور حساس و مهمی را بر عهده دارد. البته نقش اصلی بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان ناظر بر حسن اجرای قوانین است، ولی ما نیز در بدنه حاکمیت قرار داریم و بر طبق آنچه که در قانون جدید تصویب شده است، مجموعه‌ای هستیم که وظیفه توسعه کشور را به عهده داریم.»

او می‌افزاید: «بند ۳ ماده ۳۶ الحاقی، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌های کشور را مشمول ماده ۵ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر می‌داند و تصریح می‌کند که ما یک مجموعه توسعه‌ای هستیم. در سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی نیز به مجموعه‌ها و سازمان‌های توسعه‌ای اجازه داده شده است که در مناطق محروم و مناطقی که دولت لازم می‌بیند سرمایه‌گذاری کنند. می‌دانید که بخش خصوصی سراغ سرمایه‌گذاری‌هایی که سودآور نباشد و بازدهی نداشته باشد، نمی‌روند؛ به همین منظور این کار را به عهده مجموعه‌ها و شرکت‌های دولتی گذاشته‌اند. از طرف دیگر مأموریت چنین سازمان‌هایی برقراری و توسعه عدالت جغرافیایی است؛ به این معنی که امکاناتی را که در این جا داریم بتوانیم در شهرهای دور افتاده نیز تسری دهیم.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور همچنین خاطر نشان کرد: «حمل و نقل هوایی در سرعت توسعه اقتصادی نقش بسیار پررنگی دارد و ما باید زیرساخت‌های آن را فراهم کنیم. از سوی دیگر، شرکت ما یک شرکت درآمد- هزینه‌ای است؛ یعنی به دلایل مختلف و آن چیزی که در دنیا نیز مرسوم است، تمامی درآمدهایی که در این

و این صنعت مشمول قوانین عمومی نشود؛ علت آن هم این است که در این صنعت، هم مقررات بین‌المللی بر ما حاکم است، هم مقررات ملی؛ به عنوان مثال تربیت متخصصین این حرفه، تابع دستورالعمل‌هایی است که از سوی سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری تعریف و ابلاغ می‌شود؛ در حالی که این مساله در قوانین ملی ما لحاظ نشده است و میان قوانین ملی و بین‌المللی تعارضات زیادی وجود داشت.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، با قدردانی از مجلس دوره گذشته و فعلی، عنوان کرد: «ما باید از مجلس قبل و مجلس فعلی تشکر کنیم که هوشمندانه به کمک صنعت و دولت آمدند و این رویداد بسیار بزرگ و مبارک در این صنعت رخ داد. در نهایت اتفاقی که می‌افتد این است که صنعت اجازه پیدا می‌کند که تحت نظارت دولت و نهادهای نظارتی قوانین حاکم بر خودش را نوشته و به هیات دولت ارائه دهد و آنها را به تصویب برساند.»

او توضیح می‌دهد: «از سوی دیگر، ما باید قادر می‌بودیم هر لحظه که فضای صنعت، فضای رقابتی، تخصصی و تکنولوژیکی تغییر می‌کند، به سرعت قوانین و دستورالعمل‌هایمان را به‌روز کنیم و این نکته‌ای بود که جای خالی آن سال‌های سال احساس می‌شد. مجلس کار بزرگی انجام داد و در آینده مشخص خواهد شد که اتفاقاتی که در ماده ۱۶۱ و ۳۶ الحاقیه رخ داد، چه ثمراتی را برای صنعت حمل‌ونقل هوایی در پی داشته است. در حقیقت می‌توانم بگویم مشابه شناگری که دست‌وپای او را ببندید و در بحری رهایش کنید، وضعیت ما نیز چنین بود و اکنون این بندها باز و اجازه شناگری به صنعت داده شده است.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی با اشاره به اینکه تربیت مدیران، کارکنان و متخصصان باید بیش از پیش مدنظر قرار گیرد و یکی از جهت‌گیری‌های مهم وزارتخانه نیز همین موضوع است، تصریح کرد: «امیدواریم مجموعه این فعل و انفعالات بتواند تغییرات اساسی را در این صنعت ایجاد کند.»

بعضی کارشناسان صنعت هوانوردی اعتقاد دارند بهتر است درآمد ارزی که از پروازهای عبوری به

تحلیلگر صنعت هوانوردی  
و مشاور اسبق سازمان هواپیمایی:



## صنعت هوانوردی در ناوبری هوایی و فرودگاهی خلاصه نمی‌شود

را طی کنند تا این درآمد حاصل شود.»  
وی می‌افزاید: «از طرف دیگر، ماده ۳ قانون هواپیمایی کشور توضیح داده است که حق حاکمیت مطلق در فضای بالای آب‌های ساحلی با سازمان هواپیمایی کشوری است و این به معنی آن است که حقوق آسمان در محدوده مرزهای تعریف شده سیاسی، در انحصار دولت و حاکمیت و در واقع متعلق به مردم آن کشور است و باید در راستای منافع ملی هزینه گردد. این فضا یا آسمان از نگاه من جزو منابع ملی محسوب می‌شود، همچون نفت یا اراضی که جزو منابع ملی هستند که منافع حاصل از آن باید برای مردم هزینه شود.»

این تحلیلگر هوانوردی با انتقاد از این که در مصوبه اخیر این اجازه به شرکت فرودگاه‌های کشور داده شده است که درآمدهای خود را به صورت اختصاصی شمرده و در جهت توسعه فرودگاهی و سامانه‌های ناوبری هزینه کند، گفت: «این مساله مانند این است که بگویم وزارت نفت مجاز است، درآمد حاصل از فروش نفت را اختصاصی تلقی نموده و برای توسعه سکوی نفتی و پالایشگاهی هزینه کند! آیا این شدنی است؟»

وی تاکید می‌کند: «موضوع بسیار مهم این است که ۹۰ درصد از حدود پنجاه و چند فرودگاه کشور، غیراقتصادی هستند و برای دولت توجیه‌پذیر نبوده و درآمدهای آنها کفاف هزینه‌هایشان را نمی‌دهد. در چنین شرایطی شرکت فرودگاه‌های کشور برای نگه‌داری یا پوشش هزینه‌های آنها منابعی را به ادارات کل استانی فرودگاه‌ها تزریق می‌کند. این منابع ممکن است از واحدها و بخش‌های دیگری حاصل شود که به خزانه فرودگاه‌های کشور واریز و طی برنامه بودجه سال مالی، بخشی از آن، در قالب بودجه به اداره کل فرودگاه‌های استان‌ها تخصیص داده می‌شود تا برای فرودگاه‌های خود هزینه کنند که این مساله نیز توسط اداره مالی و درآمد شرکت فرودگاه‌های کشور کنترل می‌شود.»

وی با مطرح کردن این پرسش که آیا نیاز مردم به صنعت حمل و نقل هوایی فقط فرودگاه و سامانه‌های ناوبری است، تاکید می‌کند: «مسئله این طور نیست و مردم نیازمند خدمات کیفی مطلوب در حوزه هوانوردی در بخش‌های مختلف هستند.»

آرمان بیات با بیان این که صنعت هوانوردی به سه دسته تقسیم می‌شود که حوزه فرودگاهی مکمل آن و بخش حاکمیتی متولی آن است، تصریح می‌کند: «این سه دسته شامل حمل و نقل هوایی، هوانوردی عمومی و خدمات ویژه هوایی است که همگی در تامین منافع مردم تاثیرگذارند. حال بخشی از این مردم بخش خصوصی و بنگاه‌های اقتصادی هستند که در جهت اهداف اقتصادی با محور خدمات ملی از صنعت هوانوردی استفاده می‌کنند و بخشی نیز همچون حمل و نقل عمومی است که یک فرد عادی از حمل و نقل هوایی برای اهداف سیاحتی، توریستی و اقتصادی خود استفاده می‌کند و در واقع مردم ذینفع آن محسوب می‌شوند.»

وی اضافه می‌کند: «درآمدهایی که این گونه حاصل می‌شود باید در راستای توسعه صنعت هوانوردی هزینه شود؛ نه صرفاً ناوبری هوایی و فرودگاهی چراکه ناوبری هوایی و فرودگاهی در واقع بخش نسبتاً بزرگی از صنعت هوانوردی هستند، اما کل صنعت هوانوردی نیستند.»

آرمان بیات در خصوص تصویب قانون خاص در صنعت هوانوردی به خبرنگار ترابران می‌گوید: «موضوعی که در ۱۳ اردیبهشت ماه و طی بررسی دائمی شدن برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور و مشخصاً ماده ۳۶ لایحه الحاقی آن به تصویب نمایندگان مجلس رسید، از چند بعد قابل بررسی است که اصلی‌ترین و مهمترین آن انتزاع از قانون مدیریت خدمات کشوری و الحاق به قانون خاص و ارائه اساسنامه‌ای است که شاید در نگاه اول به خصوص در حوزه کیفیت منابع انسانی شاغل در دستگاه‌های متولی هوانوردی مناسب و ارزشمند باشد، اما بحث اصلی درباره منابع درآمدی این نهادهاست که مکلف به تامین هزینه‌های خود از منابع درآمدی و مستقل شده‌اند.»

وی ادامه می‌دهد: «در بند سوم این مصوبه مقرر شده ۱۰۰ درصد درآمدهای شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور اعم از فروش خدمات و دارایی‌های شرکت اختصاصی بوده و پس از واریز به خزانه‌داری کل کشور برای اجرای مأموریت‌های شرکت از جمله نوسازی سامانه‌های ناوبری هوایی و توسعه فرودگاه‌های کشور هزینه شود. بدین ترتیب بیشترین درآمد نهادها متولی هوانوردی کشور در اختیار شرکت فرودگاه‌هاست؛ در حالی که شرکت فرودگاه‌های کشور هم یک نوع از شرکت‌های تصدی‌گر هوانوردی است و نه حاکمیتی و طبق قانون، حاکمیت تنها در حق سازمان هواپیمایی کشوری است. بنابراین به نظر می‌رسد جایگاه قانونی این دو نهاد مدنظر قرار نگرفته است.»

این کارشناس هوایی می‌گوید: «اساساً چنین مصوبه‌ای در بند سوم، با توجه به ماده ۵۵ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت که صراحتاً گفته است شرکت فرودگاه‌های کشور مکلف است درآمدهای موضوع مواد (۶۲) و (۶۳) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ را وصول نماید و وجوه حاصل را به‌عنوان درآمد شرکت تلقی نموده و در قالب بودجه مصوب سنواتی آن شرکت هزینه نماید، شبه‌انگیز و متناقض است که البته پرداختن به آن مستلزم بحث تفصیلی تری است.»

بیات با اشاره به این که بخش عمده‌ای از درآمدهای شرکت فرودگاه‌های کشور، نه از خدمات فرودگاهی؛ بلکه حاصل پروازهای عبوری کشور است، می‌گوید: «این درآمد ارزی نسبتاً چشمگیر و قابل توجه است و در ماده ۶۳ قانون وصول مطالبات نیز تشریح شده که آنها باید چه فرآیندی





عضو هیات مدیره انجمن علمی  
صنعت حمل و نقل هوایی:

## اولویت هزینه‌ها باید در زمینه مسائل هوانوردی باشد

علیرضا منظری، معاون سابق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری نیز در گفتگو با خبرنگار ترابران گفت: «ماده الحاقیه ۳۶ که در مجلس تحت عنوان تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور به تصویب نهایی رسید، یک قانون عام است. در بحث‌ها شنیده شده که از آن به عنوان یک قانون خاص نام برده‌اند، در صورتی که به نظر من یک قانون عام است.»

وی هدف از تصویب این قانون را تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه دانست و افزود: «یکی از مواد آن نیز راجع به مسائل صنعت هوانوردی و فرودگاهی صحبت کرده است. نمی‌توان گفت تمام متنی که در ماده ۳۶ ذکر شده خوب است یا تمام آن بد است؛ ولی احکامی که در این ماده آمده، می‌تواند برخی از مشکلات صنعت هوانوردی را کاهش دهد یا از بین ببرد.» منظری اظهار داشت: «در این ماده دو بحث مطرح می‌شود؛ یکی راجع به سازمان هواپیمایی کشوری و دیگری شرکت فرودگاه‌های کشور. در بند یک آن می‌گوید هم سازمان هواپیمایی کشوری و هم شرکت فرودگاه‌ها از نظر اداری، استخدامی، مالی و معاملاتی در چارچوب اساسنامه‌ای که ظرف یک ماه بعد از تصویب به تایید هیات وزیران می‌رسد اداره می‌شوند.»

وی با بیان این مطلب که سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها از لحاظ ماهیتی دو نهاد مجزا از یکدیگر هستند، تصریح کرد: «سازمان هواپیمایی کشوری یک سازمان حاکمیتی است، بخشی از دولت تلقی می‌شود و یکی از دستگاه‌های اجرایی دولتی است که مجری وظایف دولت در زمینه هوانوردی به شمار می‌رود.»

وی ادامه داد: «در این ماده آمده که باید برای آن اساسنامه تهیه شود. حال آن که سازمان‌هایی که حاکمیتی هستند طبق قانون خدمات مدیریت کشوری اصلا به اساسنامه نیاز ندارند و تمام وظایف و موضوعاتی که به آنها مربوط می‌شود در قانون ذکر شده است. شرکت فرودگاه‌های کشور نیز از قبل اساسنامه داشته و آن اساسنامه به تصویب دولت هم رسیده است و دیگر نیاز نبوده که در اینجا دوباره به تصویب اساسنامه جدید اشاره شود. بنابراین تا اینجا حکم جدیدی صادر نشده است.»

این کارشناس هوایی در توضیح بند ۲ این مصوبه چنین گفت: «این مصوبه راجع به اعتبارات سازمان هواپیمایی کشوری است و گفته شده اعتبارات سازمان هواپیمایی کشوری از محل درآمدهای اختصاصی یا کمک‌ها یا سایر درآمدها تأمین می‌شود.»

وی با بیان این که در اینجا یک حکم جدید آمده است، اظهار داشت: «تأمین اعتبارات برای سازمان هواپیمایی کشوری که قبلا درآمد- هزینه‌ای نبوده

این کارشناس هوایی پیشنهاد می‌کند: «صندوقی مشابه صندوق حساب ذخیره ارزی سابق یا صندوق توسعه ملی فعلی به نام صندوق توسعه صنعت هوانوردی ایجاد شود و درآمدهای ارزی حاصل از پروازهای عبوری (به عنوان منابع ملی) به این صندوق منتقل شده و سپس از آن صندوق به عنوان یک موسسه مالی و اعتباری حمایتی برای صنعت هوانوردی و در اصل به عنوان یک "پشتوانه توسعه" استفاده شود و شرکت‌های بهره‌بردار یا تصدی‌گر بتوانند از منابع آن صندوق در راستای توسعه صنعت هوانوردی استفاده کنند.»

بیات با بیان این که کل شرکت‌هایی که از سازمان هواپیمایی کشوری عطف به ماده ۴ و ۵ قانون هواپیمایی کشوری مصوب سال ۱۳۲۸ مجوز دارند، باید بتوانند از این صندوق به عنوان حمایت و طی تسهیلاتی استفاده کنند، خاطر نشان می‌کند: «به عنوان مثال یک شرکت هواپیمایی باید بتواند برای نوسازی ناوگان خود از صندوق توسعه هوانوردی که درآمدهای ارزی کشور و یا دیگر منابع درآمدی تعریف شده در حوزه هوایی در آن واریز شده، تسهیلاتی به صورت امانت اخذ و ناوگان خود را بازسازی و یا بهسازی کند و سپس طی مدت مشخص ۵ یا ۱۰ ساله این منابع را همراه با سود مشخص به صندوق بازگرداند.»

وی تاکید دارد: «همین کار را شرکت فرودگاهی کشور نیز به عنوان یک شرکت خدماتی باید انجام دهد و نباید در نوع خدمات بین شرکت فرودگاه‌ها و شرکت‌های هواپیمایی فرقی قائل شد. شرکت فرودگاه‌های کشور همانند ایران‌ایر یک شرکت دولتی تصدی‌گر و خدمات‌دهنده است و جایگاه حاکمیتی ندارد و نماینده دولت در حوزه هوانوردی و فرودگاهی طی مصوبه هیات وزیران در تاریخ ۵ خرداد ۱۳۸۷، سازمان هواپیمایی کشوری است.»

این تحلیلگر هوانوردی با اشاره به این که شرکت فرودگاه‌های کشور متولی اداره فرودگاه‌هاست، می‌گوید: «بخش خدمات ناوبری هوایی از بعد نظارت و تعریف سیاست‌ها، از وظایف دستگاه حاکمیتی است و از بعد اجرایی، فعالیت‌های خدماتی محسوب می‌شود. در نتیجه شرکت فرودگاه‌های کشور نمی‌تواند درآمدی که از ارائه خدمات ناوبری هوایی در فضای کشور حاصل می‌کند، تماما اختصاصی تلقی کند و باید حقوق حاکمیتی به عنوان نماینده مردم را پرداخت نماید.»

به عقیده بیات: «اگر شرکت فرودگاه‌ها بخواهد سامانه‌های ناوبری خود یا فرودگاهی را نوسازی یا احداث کند، می‌تواند از تسهیلات صندوق ارزی توسعه هوانوردی استفاده نماید و آن را در پروژه‌های خود هزینه و متعهد می‌شود که منابع تسهیلاتی را طی دوره‌ای مشخص بازمی‌گرداند.»

وی با تاکید بر این که این الزام بازپرداخت تسهیلات قطعاً نظام اقتصادی آنها را تحت تاثیر قرار می‌دهد اظهار داشت: «به این ترتیب باید پویاتر عمل کنند، و درآمدزا و تجاری اداره شوند و مدیریت‌ها و ساختار خود را مورد بازنگری قرار دهند و فرصت درآمدزایی در دیگر حوزه‌ها ایجاد کنند تا بتوانند تعهدات خود را با سود مشخص به این صندوق برگرداند تا بتوان از آن منابع برای نوسازی یا بهسازی بخش دیگری استفاده نمود.»



اختیار دولت قرار بگیرد و نه در اختیار یک شرکت و این شرکت نمی‌تواند از صد درصد این درآمد استفاده کند.»

به عقیده وی: «این اشکال، یک اشکال ساختاری است؛ یعنی دولت اصلاً نباید اداره فضای هوایی کشور را در اختیار یک شرکت دولتی قرار می‌داد، بلکه باید آن وظایف را در یک شرکت ارایه‌کننده خدمات ناوبری هوایی قرار می‌داد و وقتی درآمدی هم به دست می‌آمد، پس از کسر هزینه‌های جاری همان فعالیت و همچنین خرید تجهیزات هوانوردی اضافه درآمد را بطور مثال در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری می‌گذاشت تا به عنوان کمک به صنعت هوانوردی در بخش‌های مختلف از جمله توسعه فرودگاه‌ها با در نظر گرفتن تقاضا در آنها توزیع می‌کرد.»

این کارشناس هوایی تأکید کرد: «اولویت هزینه‌ها باید در زمینه مسائل هوانوردی باشد نه در بقیه موارد، چون اگر نوسازی تجهیزات هوانوردی صورت نگیرد، درآمدی هم از آن کسب نخواهد شد.»

وی در توضیح این مساله گفت: «به عنوان مثال در کشور آمریکا اداره فضای هوایی کشور در اختیار دولت و سازمان هوانوردی فدرال قرار دارد نه یک شرکت و درآمد حاصل از آن نیز در اختیار سازمان هوانوردی کشوری آمریکا قرار می‌گیرد و بعد از انجام هزینه‌های بخش ناوبری هوایی با الویت‌بندی بین بخش‌های مختلف صنعت هوایی از جمله فرودگاه‌ها، توزیع می‌شود.»

منظری تصریح کرد: «نکته قابل توجه این است که از این پول فقط برای سرمایه‌گذاری استفاده می‌شود و نه برای هزینه‌های جاری. درحالی‌که وقتی این وظیفه در اختیار یک شرکت دولتی مدیریت فرودگاهی قرار داده شود، درآمد حاصله برای آن شرکت است که می‌تواند هم در بخش سرمایه‌گذاری و هم در بخش هزینه‌های جاری خود از آن استفاده کند و این یک اشکال بزرگ است. در واقع در این زمینه اگر بخواهیم تغییری ایجاد کنیم، این تغییر باید در بخش ساختاری صورت گیرد، اما تا زمانی که آن تغییر ساختاری ایجاد نشده، نمی‌شود کاری در این زمینه انجام داد.»

(یعنی دارای درآمدهای اختصاصی نبوده، بلکه بر اساس قانون بودجه، هر ساله برای آن بودجه‌ای تصویب می‌شد و در چارچوب آن بودجه، وظایف و فعالیت‌های خود را انجام می‌داد) متفاوت از قبل شده و برای آن اعتبارات اختصاصی پیش‌بینی شده است.»

منظری با اشاره به این که این امر به مفهوم آن است که سازمان هواپیمایی کشوری از این پس می‌تواند درآمد کسب کند و برای خدمات ارائه شده تعرفه‌هایی تعیین کند، افزود: «وقتی سازمان هواپیمایی کشوری به فعالیت فرودگاه‌ها و هواپیماها نظارت می‌کند، امکان آن را خواهد داشت که از آنها حق‌النظارت دریافت کند و این به‌عنوان درآمد اختصاصی او تلقی خواهد شد و از محل این درآمدهای اختصاصی می‌تواند وظایف و فعالیت‌های خودش را انجام دهد.»

وی ادامه داد: «این یک مزیت برای او محسوب می‌شود؛ زیرا دیگر با کسری بودجه مواجه نمی‌شود و می‌تواند فعالیت‌هایش را بر مبنای درآمدی که کسب می‌کند، انجام دهد و مشمول تخصیص اعتبار و مشکلات ناشی از درآمدهای دولت نمی‌شود.»

معاون سابق هوانوردی و امور بین‌المللی سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص بند ۳ این مصوبه گفت: «در این بند نیز موضوع جدیدی عنوان نشده، زیرا در آنجا تصریح شده صد درصد درآمد فرودگاه‌های کشور اعم از فروش خدمات و دارایی‌های شرکت اختصاصی است و پس از واریز به خزانه‌داری کل کشور برای اجرای ماموریت‌های شرکت از جمله نوسازی سامانه‌های ناوبری هوایی و توسعه فرودگاه‌های کشور هزینه خواهد شد که تا امروز هم همین گونه بوده است.»

به گفته منظری: «درآمد فرودگاه‌ها به دو بخش تقسیم می‌شود؛ یک بخش ناشی از انجام فعالیت‌های فرودگاهی است و بخش دیگر ناشی از فعالیت‌هایی است که در فضای هوایی کشور انجام می‌شوند. برخی معتقدند که فضای هوایی کشور جزو انفال است و درآمدی که کسب می‌شود باید در

## مشکلی به نام معدوم‌سازی هواپیماهای زمین‌گیر

مدیرعامل هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به مشکلات مربوط به معدوم‌سازی هواپیماهای زمین‌گیر در فرودگاه‌های کشور می‌گوید: «پروسه معدوم‌سازی از هواپیماهای کوچک آغاز شده و در حال انجام است.»

فرهاد پرورش درباره خروج هواپیماهای زمین‌گیر هما از فرودگاه‌ها، با بیان اینکه تاکنون تعدادی از هواپیماها را از رده خارج کرده و برخی را خرد کردیم، افزود: «به دلیل اینکه باید آلومینیوم آنها به فروش برسد و قطعات هم معدوم شود، کار خردسازی را انجام دادیم. البته تعدادی هواپیمای بزرگ مانند ۷۴۷ داریم که خرد کردن آن سخت است، اما هواپیماهای کوچک مانند فوکر و قدیمی‌های ۷۲۷ تقریباً چند فروند را خودمان انجام دادیم.»

مدیرعامل ایران ایر با اشاره به اینکه مابقی هواپیماها هم به نوبت انجام می‌شود، اظهار داشت: «ایران ایر در حال حاضر، ۸ تا ۱۰ فروند هواپیما دارد که از رده خارج شده و مراحل قانونی راطی کرده و به تصویب هیات مدیره رسیده است و پس از آن خرد می‌شود.»

فرهاد پرورش ادامه داد: «برخی دانشگاه‌ها و شهرستان‌ها برای کارهای آموزشی درخواست دادند، اما کار انتقال این هواپیماها ساده نیست، البته تقریباً قطعات هواپیما جدا شده و آلومینیوم آن باقی مانده که فرآیندهای مربوط به هر کدام از آنها باید طی شود.»

مدیرعامل «هما» با بیان اینکه ایران ایر در حوزه خودش آرام آرام مشغول معدوم‌سازی هواپیماها است، افزود: «البته با یکی دو شرکت خارجی هم که متخصص این کار هستند، صحبت کردیم و احتمال دارد که به دلیل تجهیزات و امکانات بیشتر آنها، برای معدوم‌سازی هواپیماها با آنها به تفاهم برسیم. البته این کار زمان‌بر است و به نیروی انسانی بیشتری هم نیاز دارد؛ چراکه هواپیماهای بزرگ ابزارآلات بیشتری می‌خواهند، زیرا وقتی می‌خواهیم یک بال را جدا کنیم با آن وزن و وسعت، کار خطرناکی است که فضای کافی هم نیاز دارد.»

یک شرکت هواپیمایی روسی خبر داد:

## مجوز برقراری ۱۲ پرواز روسی به ایران صادر شد

شرکت هواپیمایی «سیبیر» روسیه اعلام کرد، در حال انجام کارهای مقدماتی برای آغاز پروازهای خود از مسکو به چند شهر ایران از جمله مسیر مستقیم پایتخت این کشور به مشهد با بهترین هواپیماها در چارچوب مجوز آژانس فدرال حمل و نقل هوایی وزارت راه روسیه است.



در دستور آژانس فدرال هواپیمایی روسیه (روس آویاتسیا) منتشره در سایت این نهاد اعلام شده است: جواز هفت پرواز در هفته در مسیر مسکو - تهران برای «خطوط هوایی اورال» و دو پرواز در هفته در مسیر مسکو - اصفهان و مسکو - مشهد برای S7 صادر شده است. همچنین جواز سه پرواز در هفته از سن پترزبورگ به تهران برای S7 صادر شده است.

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، دو شرکت هواپیمایی روسی سه روز پیش مجوز راه‌اندازی ۱۲ پرواز مسافرتی هفتگی به شهرهای تهران، اصفهان و مشهد را دریافت کردند. این اقدام در چارچوب گسترش روابط گردشگری دو کشور صورت می‌گیرد.

وزارت حمل و نقل روسیه افزون بر «سیبیر» شامل گروه‌های اس ۷، به شرکت «خطوط هوایی اورال» اجازه داده که به مقاصد تعیین شده در ایران پرواز کنند.

ایرنا به نقل از اسپوتنیک گزارش داده است: پیش‌تر پیشنهاد پروازهای مستقیم از سوی برخی شرکت‌های حمل و نقل هوایی روسیه از جمله «گروزی آویا»، «سورنی وتر»، «ویم آویا» و «ایکار» برای برقراری پرواز در مسیر ایران داده شده بود که رد شد.

بنا به گزارش این خبرگزاری، برای دو شرکت «اس ۷» و «خطوط اورال» پس از امضای یادداشت تفاهم بین تهران و مسکو در ماه فوریه سال جاری و تمایل به افزایش تا ۲۸ پرواز در هفته، مجوز لازم صادر شد و اکنون توافقیها از حرف در حال رسیدن به مرحله عمل است.

آنا باشینا دبیر مطبوعاتی شرکت هواپیمایی «سیبیر» در گفت‌وگو با خبرنگار رادیو اسپوتنیک، در این خصوص گفت: ما چهار مسیر مسکو - تهران، مسکو - اصفهان، مسکو - مشهد و سن پترزبورگ - تهران را انتخاب کرده‌ایم.

او افزود: «گروه اس ۷ در این مسیرها فعالیت خواهد کرد، زیرا ظرفیت توسعه بازار حمل و نقل در این چهار مسیر مناسب است. فعلاً برای صحبت از زمان استارت و تعداد پروازها زود است، زیرا فقط کارهای اولیه را انجام داده‌ایم و همکاران ما مشغول انجام امور مقدماتی هستند. تمامی پروازهای اس ۷ با هواپیماهای جدید و روز ایرباس و بویینگ انجام می‌شود، ولی هنوز مشخص نیست کدام مدل را برای مسیرهای ایران انتخاب کنیم.» اکنون شرکت‌های هواپیمایی «ایرفلوت» روسیه چهار روز در هفته و ایران ایر و ماهان نیز بین دو کشور پرواز دارند.



مروری بر گزارش عملکرد خط هوایی امارات در سال ۲۰۱۶

# تاختن در آسمان خلیج فارس

بابک وفایی

خط هوایی امارات (Emirates airline) که اکنون عنوان بزرگ‌ترین خط هوایی خاورمیانه و یکی از بزرگ‌ترین و قدرتمندترین خطوط هوایی جهان را در اختیار دارد، در سال ۱۹۸۵ و به دنبال قطع سرویس دهی شرکت Gulf Air بحرین به دوبی، با سرمایه‌گذاری خانواده حاکم دوبی تاسیس شد تا بتواند نیازهای اندک این امارت را برای سرویس‌های هوایی تامین کند. با چنین پیش‌زمینه‌ای شاید به نظر برسد نباید از این خط هوایی که از آغاز با مدلی اقتصادی تاسیس نشده و البته شرکتی دولتی به حساب می‌آید، انتظار سودآوری داشت، اما امروز خط هوایی امارات یکی از بزرگ‌ترین و سودآورترین خطوط هوایی جهان است و هم‌راستا با توسعه دوبی و تبدیل شدنش به یکی از مهم‌ترین مراکز اقتصادی جهان، این خط هوایی نیز بزرگ و بزرگ‌تر شده تا جایی که اکنون یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های هوایی را در اختیار دارد. مدتی قبل، این خط هوایی گزارش عملکرد مالی خود برای سال مالی ۲۰۱۵-۲۰۱۶ را در یک کنفرانس مطبوعاتی منتشر کرد که در ادامه، این گزارش را مرور خواهیم کرد، گزارشی که می‌تواند نشانه‌ای از جهت‌گیری خطوط هوایی منطقه بوده و برای خطوط هوایی کشورمان که این روزها در تلاش برای گسترش فعالیت‌های خود در دوران پسابرجام هستند، مفید باشد.

درصدی، یکی از موفق‌ترین خطوط هوایی در جهان در زمینه سودآوری لقب بگیرد. این افزایش سود البته در شرایطی رخ داد که درآمد این شرکت به دلیل افزایش ارزش دلار در مقابل درهم شاهد کاهش بود و از ۸۷۸ میلیارد درهم در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۵، با کاهش ۴ درصدی به ۸۵ میلیارد درهم رسید، اما با وجود این کاهش درآمد، خط هوایی امارات موفق شد با بهره‌گیری از سیاست‌های درست، گسترش مقاصد تحت پوشش و البته به لطف قیمت ارزان سوخت هواپیما، سودآوری خود را افزایش دهد. شیخ احمد می‌گوید: «نرخ بالای دلار در مقابل بسیاری از ارزهای مطرح جهان، در سال جاری نیز همچنان یک چالش بزرگ خواهد بود. در کنار این، انتظار داریم قیمت پایین نفت مانند یک شمشیر دولبه عمل کند. از یک طرف، این موضوع هزینه‌های عملیاتی ما را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر برای تجارت بین‌المللی خطرناک است.» اشاره شیخ احمد به شمشیر دو لبه را می‌توان یکی

امارات هم هست، با لبخند در مقابل مدیران ارشد شرکت، مقامات بلندپایه امارت دوبی و البته اصحاب رسانه بایستد. او البته با چنین مراسمی ناآشنا نیست؛ چراکه هم‌زمان در هیات مدیره ۱۴ شرکت و گروه مختلف در صنایع متفاوت عضو است و البته به دلیل ارتباطی که با خاندان حاکم دوبی دارد از عقبه‌ای دیپلماتیک نیز برخوردار است.

## افزایش سود در دوران کاهش درآمدها

آن‌گونه که در گزارش گروه امارات برای سال مالی ۲۰۱۵-۲۰۱۶ آمده است، خط هوایی امارات در سال مالی ۲۰۱۵-۲۰۱۶ توانسته با کسب ۷/۱ میلیارد درهم سود، شاهد افزایش ۵۶ درصدی در سودآوری خود باشد. خط هوایی امارات سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۵ را با سود ۴/۶ میلیارد درهمی به پایان رساند، اما سود این شرکت در سال مالی گذشته با افزایشی قابل توجه به ۷/۱ میلیارد درهم (۱/۹ میلیارد دلار) رسید تا با حاشیه سود ۸/۴

وقتی شیخ احمد بن سعید آل مکتوم برای ارائه گزارش مالی گروه امارات پشت تریبون رفت، می‌شد از نگاهش رضایت از عملکرد را مشاهده کرد. این مرد که بنا بر سنت رایج در امارات با لباس عربی و به دور از تشریفات رسمی در چنین مراسمی پشت تریبون رفته بود، مدیر اجرایی ارشد گروه امارات و رییس هیات‌مدیره خط هوایی امارات است و هرچند شاید نتوان از ظاهرش به توانایی‌های مدیریت او پی برد، اما توانسته این خط هوایی را در دورانی که رقابت بسیار شدیدی در میان خطوط هوایی برای جذب مسافر وجود دارد، به جایگاهی بسیار بالا در صنعت هوانوردی برساند. گزارش ارائه شده از سوی شیخ احمد، گزارشی کاملاً امیدوارکننده بود و نشان می‌داد خطوط هوایی امارات توانسته در زمینه میزان جابه‌جایی مسافر و بار، عملکردی در حد رکوردشکنی از خود به جای بگذارد و همه اینها باعث شده بود این مرد ۵۷ ساله که موسس خط هوایی و گروه



■ خط هوایی امارات  
در سال مالی ۲۰۱۵-۲۰۱۶  
توانسته با کسب ۷/۱  
میلیارد درهم سود، شاهد  
افزایش ۵۶ درصدی  
در سودآوری خود باشد.  
خط هوایی امارات سال مالی  
۲۰۱۴-۲۰۱۵ را با سود  
۴/۶ میلیارد درهمی  
به پایان رساند

اقتصاد جهانی را در بر بگیرد اضافه کرد تا مشخص شود چرا مدیر یکی از قدرتمندترین خطوط هوایی جهان، قیمت پایین نفت را یک شمشیر دو لبه می‌داند.

شیخ احمد در ادامه با اشاره به تاثیر نرخ دلار و قیمت نفت در روند درآمدهای این شرکت گفت: «افزایش قیمت دلار حدود ۶ میلیارد درهم هزینه‌های ما را بالا برد؛ در حالی که نرخ سوخت باعث کاهش ۹ میلیون درهمی در هزینه‌های خط هوایی امارات شد.»

روند سودآوری خط هوایی امارات نشان می‌دهد استراتژی‌های اتخاذ شده توسط این خط هوایی به‌خوبی به نتیجه رسیده و این شرکت علاوه بر آنکه برای بیست‌وهشتمین سال متوالی سودآور بوده، توانسته رکورد سودآوری سه دهه اخیر خود را با ۱/۹ میلیارد دلار بشکند.

### روزهای خوبِ نفتِ ارزان

هرچند رییس هیات مدیره خط هوایی امارات، از نفت ارزان به‌عنوان یک شمشیر دو لبه یاد

از بهترین تعبیرها در زمینه سود و زیان قیمت پایین نفت برای خطوط هوایی و به‌طور کلی صناعی از این دست دانست. قیمت پایین نفت به معنای قیمت سوخت ارزان برای هواپیماها است و این یعنی هزینه عملیاتی شرکت‌های هوایی کاهش پیدا کرده و بر اساس پیش‌بینی‌ها همچنان پایین خواهد ماند.

اما از سوی دیگر، رکود در بازارهای جهانی نفت، به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بسیاری دیگر از بازارها را نیز تحت‌تاثیر قرار می‌دهد و این مساله برای امارات و به‌طور مشخص دوی، باوجود آنکه در سال‌های اخیر تلاش کرده وابستگی خود را به صنعت نفت کم کند، همچنان می‌تواند یک خطر بزرگ باشد. هرچند اماراتی‌ها دیگر مانند گذشته به فروش نفت خام وابسته نیستند، اما همچنان صنایع زیادی در زمینه نفت در این کشور مشغول به کار هستند و کاهش قیمت نفت به معنای تعطیلی پروژه‌های اکتشافی و کسادی در بسیاری از کسب‌وکارهای مرتبط است. این را باید به رکودی که ممکن است به‌مرور

**■ مدیر یکی از قدرتمندترین خطوط هوایی جهان، قیمت پایین نفت را یک شمشیر دو لبه می‌داند: افزایش قیمت دلار حدود شش میلیارد درهم هزینه‌های ما را بالا برد؛ در حالی که نرخ سوخت باعث کاهش ۹ میلیون درهمی در هزینه‌های خط هوایی امارات شد**

**■ در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۵ سهم سوخت از هزینه عملیاتی خط هوایی امارات ۳۵ درصد بود که این سهم در سال گذشته مالی، با توجه به کاهش نرخ سوخت به ۳۱ درصد رسید؛ هرچند همچنان با پرداخت ۱۹/۷ میلیارد درهم برای خرید سوخت، هزینه سوخت یکی از اصلی‌ترین منابع هزینه‌ای خطوط هوایی امارات است**

می‌کند، اما بررسی گزارش‌های مالی این خط هوایی برای سال مالی گذشته نشان می‌دهد حداقل در حال حاضر این خط هوایی منافع زیادی در پایین ماندن قیمت نفت و به دنبال آن قیمت سوخت دارد. در سال مالی گذشته، قیمت نفت خام با کاهش ۲۸ درصدی مواجه شده و قیمت سوخت هواپیما نیز در همین حدود کاهش داشته است و این خبر خوبی برای خطوط هوایی است که بخش قابل توجهی از هزینه‌های خود را برای خرید سوخت می‌پردازند.

هرچند خرید هواپیمای جدید و هدایت چند ده هزار پرسنل زمینی و هوایی و البته نگهداری از هواپیماها بسیار پرهزینه است، اما همچنان خطوط هوایی بخش قابل توجهی از هزینه‌های خود را به‌طور مستقیم به پالایشگاه‌ها و شرکت‌های توزیع سوخت می‌پردازند تا بتوانند سوخت لازم برای هواپیماهای خود را تهیه کنند و این رقم به‌طور معمول به بیش از ۴۰ درصد هزینه‌های عملیاتی شرکت‌ها می‌رسد. با این شرایط طبیعی است خطوط هوایی از قیمت پایین سوخت استقبال کنند.

در سال مالی ۲۰۱۴-۲۰۱۵، سهم سوخت از هزینه عملیاتی خط هوایی امارات ۳۵ درصد بود که این سهم در سال گذشته مالی با توجه به کاهش نرخ سوخت به ۳۱ درصد رسید؛ هرچند همچنان با پرداخت ۱۹/۷ میلیارد درهم برای خرید سوخت، هزینه سوخت یکی از اصلی‌ترین منابع هزینه‌ای خطوط هوایی امارات است.

در کنار کاهش قیمت سوخت، باید به کارایی بالاتر نسل جدید هواپیماهای خریداری شده توسط خط هوایی امارات نیز اشاره کرد، هواپیماهایی که هرچند گران‌تر از هواپیماهای دیگر این خط هوایی هستند، اما مصرف سوخت کمتری دارند و بی‌دلیل نیست که خط هوایی امارات تلاش دارد پرواز نسل جدید هواپیماهای خود را به مسیرهای جدید و طولانی خود گسترش دهد.

امارات از جمله بزرگ‌ترین مشتریان ایرباس A380 و بوئینگ ۷۷۷ است، دو هواپیمایی که از نظر کارایی در مصرف سوخت در مسیرهای طولانی بسیار برتر از نسل پیشین هواپیماها هستند و به همین دلیل بخشی از صرفه‌جویی در هزینه سوخت امارات ناشی از بهره‌گیری از این دو سری از هواپیماها است.

### رکوردشکنی در تعداد مسافری

هواپیمایی امارات در سال‌های اخیر با تبلیغات گسترده تلاش داشته تا جایگاه خود را در میان دیگر خطوط هوایی ارتقا دهد. از سوی دیگر باید به جذابیت‌های تجاری، اقتصادی و گردشگری امارات و به‌طور مشخص دویبی اشاره کرد، جذابیت‌هایی که هر ساله سیل مسافرین را از همه کشورهای جهان به این کشور سرازیر می‌کند.

این خط هواپیمایی در سال گذشته میلادی موفق شد با جابه‌جایی ۵۱/۹ میلیون مسافر، افزایش هشت درصدی را نسبت به سال مالی پیش از آن ثبت کند و به یک رکورد در این زمینه در تاریخ فعالیت خود برسد، اما مهم‌تر از آن، پیوستن این خط هوایی به باشگاه خطوط هوایی با بیش از ۵۰ میلیون مسافر است، امری که جایگاه امارات را به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین خطوط هوایی بیش از پیش تقویت می‌کند.

از طرف دیگر پروازهای امارات در مجموع با نرخ اشغال بیش از ۷۶ درصد، در این زمینه نیز عملکرد موفقی داشته‌اند. البته امارات برای افزایش ۸ درصدی در تعداد مسافرین مجبور به سرمایه‌گذاری زیادی در توسعه ناوگان خود شده است؛ به‌گونه‌ای که با دریافت هواپیماهای جدید، در سال گذشته ظرفیت حمل مسافر این خط هوایی بیش از ۱۱ درصد افزایش یافت و از این نظر شاید افزایش ۸ درصدی در تعداد مسافرین نتواند در سال گذشته و حتی امسال، ظرفیت‌های امارات را تکمیل کند.

البته باید در نظر داشت اقتصاد امارات همچنان رو به رشد است و در صورت ادامه روند افزایش میزان سفر به امارات، این ظرفیت به‌زودی مورد استفاده قرار خواهد گرفت؛ ضمن آنکه نباید فراموش کرد خط هوایی امارات در حال حاضر خود را برای اکتسب ۲۰۲۰ دویبی آماده می‌کند، رویدادی که می‌تواند به‌تنهایی حجم بسیار زیادی از مسافرین را روانه این کشور کوچک در جنوب خلیج فارس کند و قطعاً در آن زمان ظرفیت‌های جدید ایجاد شده به کار خواهد آمد.

در سال مالی گذشته، به گفته شیخ احمد، گروه امارات بیش از ۱۷/۳ میلیارد درهم، معادل ۴/۷ میلیارد دلار در خرید هواپیما و سایر تجهیزات

می‌رود تا ناوگان خود را بزرگ‌تر کند. مدیرعامل خط هوایی امارات تاکید کرد این سفارش‌ها را برای آینده امارات به ایرباس داده است و گفت: «در سال‌های آینده به‌مرور می‌خواهیم نخستین سری تحویل داده شده از A380ها را بازنشسته کنیم و برای جایگزینی آنها نیاز به ۳۸۰های جدید داریم.»

پیش از این ایرباس قول عرضه مدل جدیدی از A380 را با پسوند neo داده بود که از موتورهای با کارایی بهتر در زمینه مصرف سوخت بهره می‌بردند، اما مدتی است کار بر روی این پروژه متوقف شده و ایرباس به عرضه نمونه بزرگ‌تری از مدل A350 مشغول است، امری که تمرکز این شرکت را از توسعه A380 دور کرده و این مساله به مذاق مدیران امارات خوش نمی‌آید.

البته از جانب ایرباس همه‌چیز آن‌قدرها که به نظر می‌رسد خوب پیش نمی‌رود. سفارش‌ها برای A380 آن‌قدر زیاد نبود که ایرباس مدنظر داشته و این شرکت برای ادامه تولید این غول آسمانی تردیدهایی دارد. در مقابل امارات قصد دارد ناوگان خود را تا مرز ۲۰۰ هواپیمای A380 توسعه دهد، هرچند برای این منظور باید منتظر ساخت فرودگاه دوم دومی باشد، اتفاقی که بعید است تا سال ۲۰۲۳ رخ دهد.

بتوانند در سال جاری روند رو به پیشرفت این بخش را ادامه دهند. بخش کارگو امارات در سال جاری خطوط جدیدی را به هوشی مینه در ویتنام، احمدآباد در هند، کلمبوس در آمریکا و الجزیره در الجزایر تدارک دیده است.

### اشتهای سیری ناپذیر برای توسعه ناوگان

خط هوایی امارات هم‌اکنون بزرگ‌ترین بهره‌بردار از هواپیمای غول‌پیکر A380 است و هم‌اکنون نیز سفارش‌های در حال تولیدی برای این هواپیما و بوئینگ ۷۷۷ دارد، اما این خط هوایی همچنان فکر توسعه است. تیم کلارک، مدیرعامل خط هوایی امارات در گفتگویی در زمینه توسعه ناوگان امارات گفته که این شرکت هرچند بزرگ‌ترین بهره‌بردار A380 است، اما همچنان هواپیماهای بیشتری می‌خواهد و اگر ایرباس نمی‌تواند این هواپیما را در زمان مقرر با موتورهای جدیدی که پیش از این وعده داده شده بود تحویل دهد، امارات حاضر است هواپیماهای مذکور را با موتورهای فعلی خریداری کند.

امارات به‌عنوان بزرگ‌ترین خریدار و بزرگ‌ترین بهره‌بردار A380 با ۱۴۲ سفارش و ۷۷ هواپیمای در حال خدمت، جایگاه بسیار مهمی در میان خریداران ایرباس دارد و اینک با تقاضای جدید

سرمایه‌گذاری کرده است و طبیعی است تاثیر این سرمایه‌گذاری‌ها که بیشتر صرف خرید هواپیماهای جدید شده است، در آینده قابل مشاهده خواهد بود.

### خدمات کارگو؛ زیر سایه مسافر

هرچند بیش از هر چیز خط هوایی امارات به دلیل سرویس‌های مسافربری شناخته می‌شود، اما این خط هوایی به دلیل آنکه در قلب یکی از اصلی‌ترین مبادی صادرات مجدد جهان واقع شده، در زمینه خدمات کارگو نیز فعال است و اتفاقاً در این زمینه حضور پررنگی هم دارد. بخش Cargo Sky بخش کارگو خطوط هوایی امارات است که سال گذشته ۱۴ درصد از درآمد کل این خط هوایی را تامین کرده است.

بخش کارگو امارات، سال گذشته مالی توانست درآمدی معادل ۱۱/۱ میلیارد درهم (۳ میلیارد دلار) را به دست آورد که البته نسبت به سال پیش از آن با کاهش ۹ درصدی مواجه بود؛ هرچند در مقابل، میزان حمل بار توسط این شرکت به ۲/۵ میلیون تن رسید که بیش از ۶ درصد نسبت به سال پیش از آن افزایش داشته است.

بازار در این بخش، شرایط متفاوتی با بخش مسافری دارد و چالش‌ها هم پیچیده‌تر از بخش مسافری است، اما مدیران امارات امیدوارند

یاتا اکنون پیش‌بینی می‌کند صنعت ایرلاین امسال ۳۹/۴ میلیارد دلار سود خالص خواهد داشت که بالاتر از پیش‌بینی قبلی ۳۶/۳ میلیارد دلار است. این گروه که نماینده ۸۳ درصد از ترافیک هوایی جهانی است، اعلام کرد: سود ایرلاین‌های جهانی برای پنجمین سال متوالی بهبود پیدا می‌کند و حاشیه سود خالص را به ۵/۶ درصد می‌رساند. انتظار می‌رود درآمد صنعت هواپیمایی در سال ۲۰۱۶ به ۷۰۹ میلیارد دلار بالغ شود. ایرلاین‌های آمریکای شمالی بیش از نیمی از سود این صنعت را به خود اختصاص می‌دهند. با این همه یاتا، کندی رشد تقاضای مسافر را پیش‌بینی می‌کند. طبق پیش‌بینی یاتا، نرخ رشد تقاضای مسافر از ۷/۴ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۶/۲ درصد در سال ۲۰۱۶ کاهش می‌یابد.

تونی تایلر، مدیر یاتا اعلام کرد: قیمت‌های پایین‌تر نفت مسلماً در افزایش سود تاثیر می‌گذارد، با این همه نوسان نرخ‌های ارزی این تاثیر را تا حدودی ضعیف کرده است. به گزارش رویترز، یاتا همچنین از کشورهایی مانند ونزوئلا و نیجریه که کنترل‌های ارزی سختگیرانه‌ای اعمال می‌کنند خواست پنج میلیارد دلار از درآمد فروش بلیت ایرلاین‌های خارجی را آزاد کنند.

دو شرکت لوفت‌هانزا و لاتم ایرلاینز اخیراً اعلام کردند ونزوئلا بیش از ۱۰۰ میلیون دلار بدهکار است و پروازهایشان را به این کشور متوقف کردند. کنترل‌های ارزی در ونزوئلا مدتی است که مشکلاتی را برای ایرلاین‌ها ایجاد کرده‌اند که طبق اعلام یاتا، در سال ۲۰۱۵ بحرانی شد؛ در حالی که مشکل خارج کردن درآمد از نیجریه در نیمه دوم سال گذشته آغاز شد. لوفت‌هانزا به دلیل کنترل‌های ارزی خارجی، نمی‌تواند به ۲۰ میلیون دلار درآمدش در نیجریه دسترسی پیدا کند.



یاتا برای سال ۲۰۱۶ پیش‌بینی کرد

## سود ۴۰ میلیارد دلاری ایرلاین‌های جهان

انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در گزارش جدیدی با اشاره به پایین ماندن قیمت‌های نفت و ابتکارات شرکت‌ها برای پر کردن صندلی‌های پرواز، سود مورد پیش‌بینی برای ایرلاین‌های جهان در سال ۲۰۱۶ را افزایش داد.



وال استریت ژورنال بررسی کرد:

## آیا ایران بزرگترین مقصد توریستی دنیا می‌شود؟

این گزارش یادآور شده گروه‌های هتلداری مانند هایت و هیلتون سال‌ها بود که از ایران خارج شده بودند و با تحریم‌های متعدد آمریکا و بعد از آن سازمان ملل متحد، شرکت‌های خارجی در تجارت با تهران با مشکلاتی مواجه بودند. اما بعد از توافق میان ایران و دولت‌های جهانی که در ماه ژانویه به مرحله اجرا رسید، راه برای شروع تجارت جهان با ایران باز شده است.

در همین خصوص، فیصل دورانی، رییس یک مرکز پژوهشی املاک و مستغلات، به وال استریت ژورنال گفته است: «اکنون، آغاز یک دوره جدید است؛ زیرا بزرگ‌ترین کشور خاورمیانه، دره‌ایش را برای شروع تجارت باز کرده است.»

### الگوی کوبایی

براساس این گزارش، پرونده ایران در بسیاری از جهت‌ها مانند کوبا است که پس از آب شدن یخ روابطش با آمریکا اکنون با ابراز تمایل شرکت‌های هتلداری غربی مواجه شده است. هر دو شرکت هتلداری و اقامتگاه

به گزارش وال استریت ژورنال، شرکت‌های جهانی هتلداری در حال تاسیس شعبه‌هایی در ایران هستند و پیش‌بینی می‌کنند برداشته شدن تحریم‌ها علیه ایران، باعث افزایش بسیار گردشگران و سفرهای تجاری پس از دهه‌ها انزوای اقتصادی شود.

وال استریت ژورنال، در گزارش اخیر خود نوشته است گروه اسپانیایی هتل‌های بین‌المللی ملیا (Melia Grand Hotel) تصمیم دارد در سال آینده هتلی ۳۱۹ اتاقه در سواحل دریای خزر افتتاح کند. گروه فرانسوی آکور (Accor) نیز که پاییز گذشته دو هتل در نزدیکی فرودگاه امام خمینی (ره) افتتاح کرد، در حال تاسیس یک شرکت سهامی مشترک در ایران است که به واسطه آن با گروه‌های داخلی ایرانی برای مدیریت هتل‌ها مشارکت کند. شرکت مدیریت هتل روتانا در ابوظبی نیز از دیگر شرکت‌هایی است که فعالیت‌هایی را در این زمینه در ایران آغاز کرده است.



■ معاون بخش توسعه گروه هتل‌های هایت در اروپا، خاورمیانه و آفریقا: «ما اشتیاق زیادی برای فعالیت در ایران داریم، اما باید صبر کنیم و این آزردهنده‌تر است.» هایت و مجموعه هتل‌های کمپینسکی در آلمان با اینکه در حال بررسی فرصت‌ها در ایران هستند، معتقدند هنوز موانع زیادی برای عبور وجود دارد

بخش‌هایی باشد که از افزایش سفرهای تجاری و تفریحی بهره ببرد؛ ضمن اینکه دولت ایران پیش‌بینی کرده شمار گردشگران خارجی از پنج میلیون به ۲۰ میلیون نفر در سال ۲۰۲۵ افزایش یابد.

گابریل اسکارر، مدیر اجرایی گروه هتل‌های ملیا که بیش از ۳۵۰ هتل در ۳۵ کشور جهان را در اختیار دارد، در این زمینه می‌گوید: «ما معتقدیم پتانسیل‌های بالایی در ایران وجود دارد. هتل ملیا همواره در تلاش برای جذب مشتری است و فکر می‌کنیم ایران همان‌جایی است که می‌تواند مسافران بین‌المللی را جذب کند.»

کریستوفر لاندیس، مدیر ارشد اجرایی هتل‌های خاورمیانه در گروه Accor نیز ماه گذشته در یک کنفرانس در شهر دوی گفت: «ایران با کمبود هتل مواجه است و باید کیفیت و کمیت را در این بخش تقویت کند. ما نیز در تلاش برای توسعه یک شبکه گسترده برای پوشش تمام بخش‌های بازار، از اقتصاد تا تجارت هستیم.»

در پاییز گذشته، هتل آکور که مقر اصلی آن در پاریس است، دو شعبه خود با نام نووتل و ایبیز را در نزدیکی فرودگاه امام خمینی دایر کرده است. قرار است در اواخر سال ۲۰۱۷، هتل پنج ستاره گرند ملیا (The Grand Melia Ghoo) نیز در سواحل دریای خزر افتتاح شود؛ مکانی که پیش‌بینی می‌شود یک مقصد محبوب تفریحی برای ایرانیان، روس‌ها و مردم ترکیه باشد. این هتل شامل هفت رستوران و کافه و دو استخر شنا و آب‌گرم است. ملیا این هتل را اداره می‌کند، اما خودش سرمایه‌گذاری نکرده است. احد عظیم‌زاده، تاجر ایرانی که صاحب کارخانه فرش عظیم‌زاده است، تامین مالی این پروژه را به عهده دارد که شامل آپارتمان‌های مسکونی و مراکز خرید نیز می‌شود.

با این حال، نیکلاس گیلانی، مدیر ارشد سرمایه‌گذاری در شرکت Commodit Edge که یک شرکت مشاوره سرمایه‌گذاری در دوی است، به نشریه وال‌استریت ژورنال گفته است: «مساله اصلی پیش روی سرمایه‌گذارانی که قصد تاسیس هتل در ایران را دارند تامین مالی آن است.» این شرکت که با چند شرکت خصوصی ایرانی در ارتباط است، به تازگی با شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی ایران که دارای ۶۵ هتل در مناطقی مانند شیراز،

تفریحی «استار وود» و «ماریوت» به دنبال استفاده از فرصت‌های تجاری در حال رشد در کوبا هستند.

با قطع شدن روابط کوبا و آمریکا در سال ۱۹۶۲، کوبا ۹۰ درصد گردشگرانش را از دست داد. این کشور در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی تلاش کرد خلاً گردشگری بین‌المللی خود را با گردشگرانی از سایر کشورهای جهان جبران کند، بنابراین برای ورود و فتح بازار بین‌المللی گردشگری نیاز به برنامه‌ریزی، توسعه و ایجاد زیرساخت‌هایی در این زمینه داشت.

در حال حاضر علاوه بر ۵ گروه هتل‌های زنجیره‌ای داخلی، ۱۶ گروه هتل و اقامتگاه خارجی در کوبا فعال هستند و با جذب سرمایه خارجی به ساخت و راه‌اندازی سایر مراکز گردشگری نظیر زمین‌های گلف، پارک‌های آبی، کشتیرانی و ساخت اسکله تفریحی در این کشور اقدام کرده‌اند. کوبا پیشرفت شگرفی در صنعت گردشگری داشته است که در شرایط کنونی می‌تواند الگوی مناسبی برای گردشگری ایران باشد؛ هرچند ایران در مقایسه با کوبا در برخی زمینه‌های صنعت گردشگری دارای زیرساخت‌های نسبتاً خوبی است و نیازی به شروع از نقطه صفر وجود ندارد.

### ... اما با این حال باید صبر کرد

با این همه هتل‌داران و مشاوران حقوقی آنها می‌گویند تامین مالی محدود بانکی به خاطر تداوم برخی تحریم‌ها، همچنان مانعی بر سر راه هتل‌داران بین‌المللی هستند. پیترو نورمن، معاون ارشد بخش توسعه گروه هتل‌های هایت در اروپا، خاورمیانه و آفریقا می‌گوید: «ما واقعا اشتیاق زیادی به فعالیت در آنجا داریم، اما باید صبر کنیم و این از همه چیز آزردهنده‌تر است.» هایت و مجموعه هتل‌های کمپینسکی در آلمان با اینکه در حال بررسی فرصت‌ها در ایران هستند، اما معتقدند هنوز موانع زیادی برای عبور وجود دارد.

اقتصاد ایران همچنان از سال‌ها تحریم رنج می‌برد، اما صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده با برداشته شدن تحریم‌ها و شروع سرمایه‌گذاری‌های خارجی، رشد اقتصادی ایران به چهار درصد برسد، بنابراین می‌توان انتظار داشت حوزه اسکان گردشگران از اولین

مشهد، تفریحگاه اسکی در نزدیکی تهران و همچنین سواحل دریای خزر است، قرارداد امضا کرده است. براساس این قرارداد، طرفین با کمک سرمایه‌گذاران خارجی، املاکی را که نیاز به توسعه یا نوسازی دارند، شناسایی خواهند کرد.

گابریل اسکارر، مدیر اجرایی گروه هتل‌های ملیا می‌گوید: «ظرفیت بالای ایران اجازه نمی‌دهد که موانع باعث دلسردی شوند. ما ۲۵ سال پیش کار خود را در کوبا آغاز کردیم و می‌خواهیم در ایران نیز مانند کوبا پیشگام باشیم.»





آمدگی سرمایه‌گذاران خارجی برای هتل‌سازی در ایران

## آلمان‌ها و ترک‌ها در ایران هتل می‌سازند

در اردیبهشت ماه سال ۹۳، رئیس وقت کمیسیون گردشگری اتاق ایران، در گزارشی در خصوص وضعیت وخیم هتل‌سازی در ایران، به عنوان نمونه به تعداد هتل‌های تهران اشاره و اعلام کرد: «در سال ۵۷ نزدیک به ۱۲۴ هتل در تهران وجود داشت که به دلایلی نیمی از آنها تغییر کاربری دادند و به همین دلیل در حال حاضر تعداد هتل‌های پایتخت با سال ۵۷ برابری می‌کند.»

حال با گذشت دو سال از آن تاریخ، هر روز اخباری از گوشه و کنار منتشر می‌شود که نشان می‌دهد پای سرمایه‌گذاران خارجی (به‌خصوص آلمان‌ها، ترک‌ها و حتی آذربایجان) به هتل‌سازی در ایران باز شده است.

مسعود سلطانی‌فر، ریاست سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشورمان با اشاره به اراده و عزم جدی ایران برای رشد و رونق بخش گردشگری، می‌گوید: «بخش گردشگری سازمان میراث فرهنگی با توجه به شرایط پس از برجام، تعاملات خوبی با سرمایه‌گذاران خارجی برقرار و زمینه ورود شرکت‌های علاقه‌مند به فعالیت در ایران را فراهم کرد؛ تا آنجا که در طول دو سال گذشته تلاش‌ها و برنامه‌های گسترده‌ای برای رفع مشکلات و موانع موجود در مسیر رونق گردشگری و استفاده از ظرفیت‌های این بخش انجام شده است.»

او با تأکید بر حضور سرمایه‌گذارانی از کشورهای غربی، آسیای جنوب شرقی و حتی ترکیه در بخش گردشگری کشور اظهار داشت: «در حال حاضر ۱۷۰ هتل ۴ و ۵ ستاره توسط بخش خصوصی داخلی در دست ساخت است. همچنین براساس تفاهم‌نامه‌ای که حدود یک ماه قبل با مسوولان گردشگری ترکیه امضا شد، ساخت ۱۰ هتل ۵ ستاره در شهرهای مختلف ایران توسط ترکیه به زودی آغاز می‌شود. از سوی دیگر در حال حاضر سه هتل توسط سرمایه‌گذاران عرب در شهر مشهد در دست احداث است.»

وی با اشاره به در دستور کار بودن ایجاد هتل‌های



■ رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشورمان با اشاره به در دستور کار بودن ایجاد هتل‌های ۴ و ۵ ستاره و افزایش سه برابری این هتل‌ها می‌گوید طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در ۱۰ سال آینده، سالیانه باید ۲۵ هتل ۴ و ۵ ستاره به مراکز اقامتی اضافه شود

انتقال تجربیات در زمینه بازاریابی، تبلیغات گردشگری و ارائه ظرفیت‌های آموزشی بخش گردشگری این کشور به بخش خصوصی و دولتی ایران اعلام کرد. همچنین دو طرف از حضور در رویدادهای مختلف حوزه گردشگری ایران و ترکیه استقبال کردند.

در این کمیته فنی مشترک، وزیر فرهنگ و گردشگری ترکیه درباره وضعیت گردشگران ایرانی ورودی به این کشور گفت: «ترکیه در سال ۲۰۱۵ از یک میلیون و ۷۰۰ هزار ایرانی میزبانی کرده است. همچنین در سه ماه نخست سال جاری ۴۰۵ هزار نفر از ایران وارد ترکیه شده‌اند که این رقم در مقایسه با مدت مشابه آن در سال قبل، یک و نیم درصد رشد داشته است.»

ماهر اونال با اشاره به موازنه منفی گردشگری بین دو کشور اضافه کرد: «در این مدت تنها ۱۶۳ هزار نفر شهروند ترکیه به ایران سفر کرده‌اند که از این منظر باید تلاشمان را برای افزایش تعداد گردشگران ترکی که ایران را به عنوان مقصد سفر خود انتخاب می‌کنند بیشتر کنیم.»

به گفته اونال، ترکیه از حیث زیرساخت‌های گردشگری یکی از بهترین‌ها در دنیاست و این کشور تصمیم دارد زمینه توسعه همکاری‌های مشترک را در این خصوص با ایران فراهم

۴ و ۵ ستاره و افزایش سه برابری این هتل‌ها، در بخش تامین مراکز اقامتی، خاطر نشان کرد براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، در ده سال آینده، باید سالیانه نزدیک به ۲۵ هتل ۴ و ۵ ستاره به مراکز اقامتی کشور اضافه شود.

معاون رییس‌جمهور، به سفر خود به آذربایجان و همچنین مذاکره با مسوولان گردشگری این کشور و احداث زودهنگام ۳ تا ۵ هتل توسط آنها در مناطقی از ایران که مقصد سفر گردشگران این کشور است، اشاره کرد و همچنین از برگزاری همایش مشترک هلدینگ‌های بزرگ گردشگری دنیا با گروه‌های هتلداری ایران در سه ماه آینده خبر داد.

### گام ترک‌ها

همانطور که پیش‌تر اشاره شد، اواخر اردیبهشت، تفاهم‌نامه توسعه همکاری‌های گردشگری بین دو کشور، پس از برگزاری چهارمین کمیته فنی مشترک فعالان بخش گردشگری ایران و ترکیه، تهیه و تنظیم شد و به امضای مقامات گردشگری دو کشور رسید و براساس آن، طرف ترک برای سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری ایران و بویژه ساخت ده هتل در شهرهای مختلف کشور اعلام آمادگی کرد.

براساس نتایج چهارمین کمیته فنی مشترک گردشگری، طرف ترک آمادگی خود را برای

■ در تفاهم‌نامه همکاری‌های گردشگری بین ایران و ترکیه ترک‌ها برای سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری ایران و به صورت مشخص در خصوص ساخت ۱۰ هتل در شهرهای مختلف و افتتاح دفتر اطلاع‌رسانی گردشگری ایران در ترکیه اعلام آمادگی کردند

■ به دنبال دعوت سازمان میراث فرهنگی و گردشگری از گروه‌های سرمایه‌گذاری خارجی برای ایجاد زیرساخت‌های گردشگری مدیر اجرایی گروه هتل‌های اشتاینکن برگر به همراه گروه مشاورین خود به ایران سفر کرد و تفاهم‌نامه‌ای امضا کرد تا طی ده سال آینده ۱۰ تا ۱۵ هتل چهار و پنج ستاره در ایران تاسیس کند

کند. این مقام ترکیه‌ای، بر لزوم افزایش ترافیک هوایی میان دو کشور تاکید کرد و خواستار افزایش پروازهای چارتری میان دو کشور شد. وزیر گردشگری ترکیه همچنین خاطر نشان کرد: «دو کشور با طراحی بازارهای هدف مشترک و مشخصی همچون کشورهای شرق دور، می‌توانند خود را در قالب یک منطقه واحد معرفی و گردشگران این کشورها را به صورت مشترک جذب کنند.»

این مقام گردشگری ترکیه در نشست خبری خود نیز در خصوص وجود ضمانت‌های حقوقی لازم برای ورود سرمایه‌گذاران ترک به ایران گفت: «این نخستین باری نیست که ما با طرف‌های ایرانی خود وارد مذاکره می‌شویم و برای سرمایه‌گذاری قرارداد می‌بندیم؛ سال‌هاست که دو کشور بر مبنای اعتماد و اطمینان متقابل پروژه‌های زیادی را که محصول سرمایه‌گذاری‌های مشترک بوده به انجام رسانده‌اند و همکاری‌های زیادی در حوزه انرژی و بانکی صورت گرفته است. از این رو معتقدیم که در زمینه همکاری‌های مشترک با این کشور، نگرانی وجود ندارد.»

وزیر گردشگری ترکیه به نامی‌های اخیر در کشورش اشاره کرد و افزود: «تروریسم پدیده‌ای است که همه جهان را درگیر کرده؛ از این رو کشور ما هم مثل دیگر کشورها از این قضایا متاثر شده است، اما این نامی‌ها تنها در قسمت جنوب شرقی ترکیه بروز کرده و شهرهایی مثل استانبول و آنتالیا مشکل امنیتی ندارند. به خصوص در سواحل دریای سیاه که منطقه موردنظر ایرانی‌ها است، هیچ اتفاق امنیتی رخ نداده و از این به بعد هم نخواهد افتاد.»

رییس سازمان میراث فرهنگی و گردشگری ایران نیز در نشست فنی مشترک گردشگری، با اشاره به مذاکرات گذشته با وزیر فرهنگ و گردشگری ترکیه، ایجاد تورهای تلفیقی را از جمله موارد مورد بحث در مذاکرات تهران خواند و آن را یک ایده خوب در جهت رونق گردشگری دو کشور عنوان کرد. او همچنین صدور ویزا، نوسازی ایرلاین‌ها و ارتقای کیفیت خدمات و توسعه سرمایه‌گذاری در بخش هتل‌سازی را از جمله برنامه‌های گردشگری ایران اعلام کرد. در تفاهم‌نامه همکاری‌های گردشگری بین ایران و ترکیه، دو کشور در موارد زیر توافق کردند:

۱- سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری ایران و به صورت مشخص در خصوص ساخت ۱۰ هتل در شهرهای مختلف ایران توسط ترکیه  
۲- برنامه‌ریزی برای ایجاد توازن در تبادل گردشگر بین دو کشور.

۳- انتقال تجربیات ترکیه در زمینه بازاریابی و تبلیغات گردشگری به طرف ایرانی.

۴- افتتاح دفاتر اطلاع‌رسانی گردشگری ایران در کشور ترکیه.

۵- حضور طرفین در رویدادهای مختلف حوزه گردشگری دو کشور.

۶- ارائه ظرفیت‌های آموزشی بخش گردشگری ترکیه به بخش خصوصی و دولتی ایران.

۷- توافق بر سر اقداماتی برای معرفی ایران و ترکیه در مناطق دوردست دو کشور، تولید محصولات گردشگری و تعریف بسته‌های گردشگری جدید.

در نشست کمیته فنی مشترک همکاری‌های گردشگری ایران و ترکیه، طرف ایرانی پذیرفت نسبت به ارسال بسته‌های سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری برای طرف ترکیه‌ای اقدام کند. ضمناً ایران برای برگزاری نشست B2B ویژه بخش‌های خصوصی در حاشیه یکی از رویدادهای بین‌المللی گردشگری در ترکیه اعلام آمادگی کرد.

از سوی دیگر، طرف ترکیه‌ای نیز متعهد شد با هدف برقراری توازن تبادل گردشگر، نسبت به ارائه مشوق‌هایی به شرکت‌های خدمات مسافرتی برگزارکننده تورهای ورودی به ایران اقدام کند. علاوه بر این، دو طرف نسبت به درج مهمترین رویدادهای بین‌المللی گردشگری دو کشور از جمله نمایشگاه بین‌المللی گردشگری و صنایع وابسته تهران و EMITT ترکیه در تقویم رسمی رویدادهای خود اعلام آمادگی کردند.

### خیز آلمان‌ها

نهم خرداد ماه نیز به دنبال دعوت سازمان میراث فرهنگی و گردشگری از هلدینگ‌ها و گروه‌های سرمایه‌گذاری خارجی برای ایجاد زیرساخت‌های گردشگری و احداث هتل در ایران، «پونت چات وال»، مدیر اجرایی گروه هتل‌های «اشتاینکن برگر» که به همراه گروه مشاورین خاورمیانه خود به ایران سفر کرده بود، تفاهم‌نامه‌ای در قالب چند بند برای ایجاد زیرساخت‌های گردشگری در



گزارش شورای جهانی سفر و گردشگری پیش‌بینی کرده است

## آینده صنعت توریسم ایران

براساس گزارش شورای جهانی سفر و گردشگری، سهم مستقیم گردشگری ایران در تولید ناخالص داخلی، در سال ۲۰۱۵ به ۲۹۴ هزار و ۴۲۸ میلیارد ریال (حدود ۸/۷ میلیارد دلار) رسید که ۲/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۶ میزان عواید حاصل از سفر و گردشگری ایران ۶/۷ درصد رشد کند و به حدود ۳۱۴ هزار میلیارد ریال (تقریباً ۹/۳ میلیارد دلار) برسد.

به علاوه، پیش‌بینی می‌شود که چشم‌انداز آتی حوزه گردشگری در ایران تا سال ۲۰۲۶ رشد ۴/۹ درصدی داشته باشد و به ارزش بیش از ۵۰۵ هزار میلیارد ریال (تقریباً معادل ۱۴/۸ میلیارد دلار) برای اقتصاد ایران برسد؛ رقمی که معادل ۲/۸ درصد از تولید ناخالص داخلی ایران خواهد بود.

اگر مشارکت غیرمستقیم بخش سفر و گردشگری را نیز (شامل اثرات ناشی از سرمایه‌گذاری، زنجیره تامین و اثرات درآمدی قالبی) در تولید ناخالص داخلی لحاظ کنیم، ارقام ذکر شده برای مشارکت گردشگری در تولید ناخالص داخلی تا حدودی متفاوت خواهد بود. در سال ۲۰۱۵، عواید ایران با لحاظ کردن مشارکت غیرمستقیم و قالبی بخش سفر و گردشگری به بیش از ۷۹۳ هزار میلیارد ریال (تقریباً معادل ۲۳/۳۴ میلیارد دلار) رسید که معادل ۶/۷ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور بود. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۶، این رقم با افزایشی ۵/۹ درصدی همراه باشد و به بیش از ۸۳۹ هزار میلیارد ریال (معادل ۲۴/۷ میلیارد دلار) برسد که تقریباً ۶/۸ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را تشکیل خواهد داد.

در سال ۲۰۱۵، مشاغل مربوط به حوزه گردشگری (اثر مستقیم) برای ایران ۴۷۶ هزار فرصت شغلی بوده است و مطابق پیش‌بینی‌ها در سال ۲۰۱۶ با ۴/۲ درصد افزایش به ۴۹۶ هزار شغل می‌رسد که ۱/۹ درصد از کل اشتغال کشور را به خود اختصاص می‌دهد. همچنین پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۶ سفر و گردشگری مستقیماً ۶۸۷ هزار فرصت شغلی را به خود اختصاص دهد که نسبت به ۱۰ سال پیش از آن، سالانه ۳/۳ درصد رشد خواهد داشت.

مقدار پولی که توسط گردشگران خارجی در بازدید از ایران خرج شده است (یا به عبارت دیگر صادرات گردشگر) عنصری کلیدی در مورد مشارکت مستقیم بخش سفر و گردشگری است. در سال ۲۰۱۵، ایران از این محل ۳۸ هزار میلیارد ریال درآمد کسب کرده بود. انتظار می‌رود که در سال ۲۰۱۶ این میزان ۲/۳ درصد رشد کرده و ۵ میلیون و ۶۷ هزار گردشگر خارجی به ایران جذب شوند.

علاوه بر این، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۶، ورود گردشگران بین‌المللی به ایران مجموعاً به ۸ میلیون و ۵۷۸ هزار نفر و مجموع کل مخارج آنان به ۵۶ هزار و ۴۸۰ میلیارد ریال برسد که به معنی افزایش ۳/۷ درصدی در مخارج هر سال از سوی گردشگران است.

کشورمان با سازمان میراث فرهنگی و گردشگری امضا کرد تا طی ۱۰ سال آینده ۱۰ تا ۱۵ هتل ۴ و ۵ ستاره در ایران تاسیس کند.

معاون سرمایه‌گذاری سازمان گردشگری، توجه به ساخت هتل‌های ۴ و ۵ ستاره را از جمله برنامه‌های مهم کشور دانست و افزود: «از زمان روی کار آمدن دولت یازدهم تلاش بسیار زیادی در جهت ساخت و بهره‌برداری از هتل‌های ۴ و ۵ ستاره انجام شد و موفقیت‌های خیلی خوبی نیز در داخل کشور در این زمینه به دست آمد.»

سعید شیرکوند افزود: «ما باید از تجارب جهانی استفاده و شرایطی را در داخل کشور ایجاد کنیم تا شرکت‌های بزرگ هتل‌سازی و هتلداری دنیا بتوانند همکاری خوبی را با ایران شروع کنند. از سوی دیگر، در چند سال گذشته بسیاری از شرکت‌ها، خود مطالعاتی را در زمینه ایران انجام داده‌اند و ما نیز سعی کردیم تا اطلاعات لازم را در اختیار دولت‌ها قرار دهیم.»

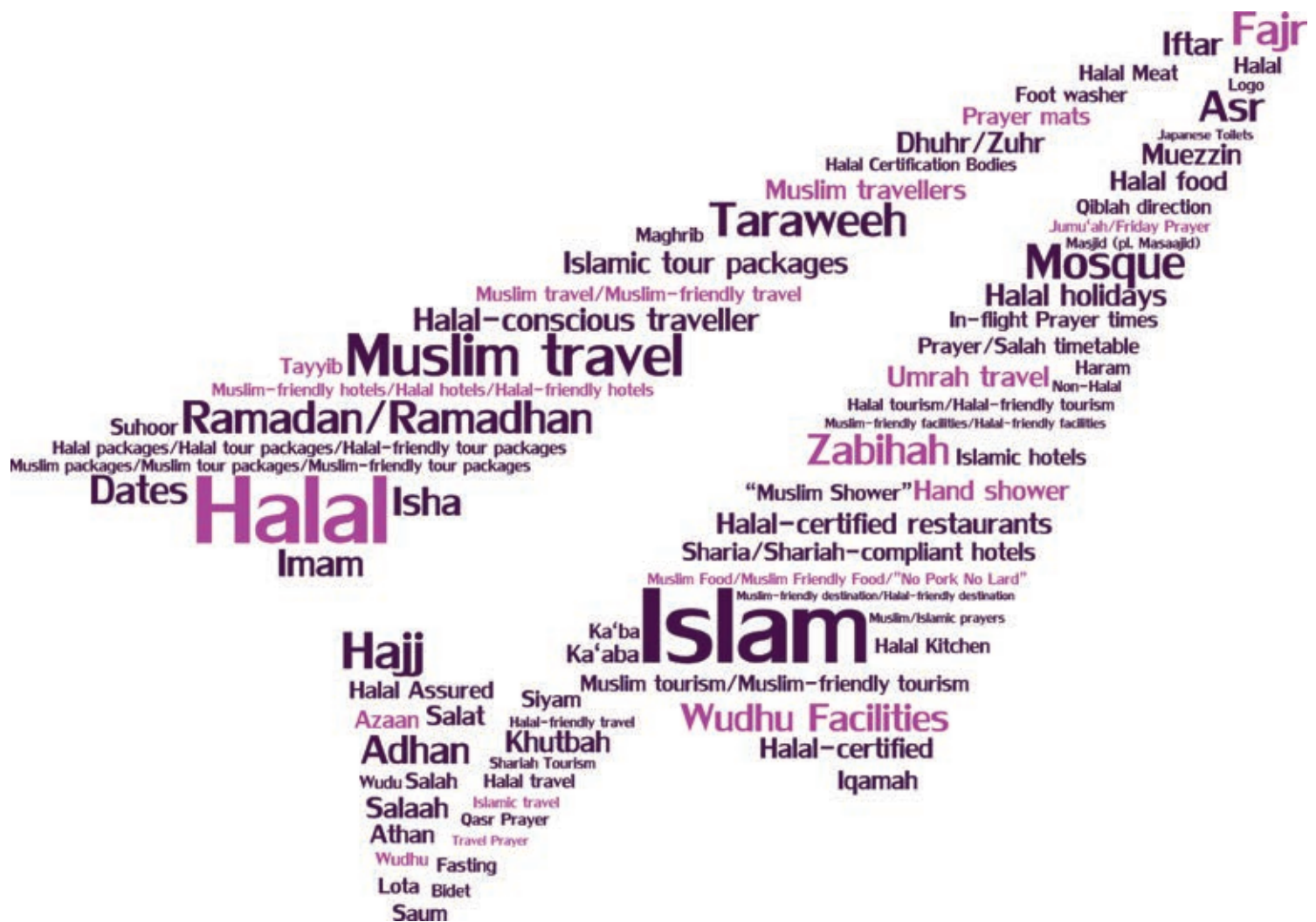
او شرکت آلمانی اشتاینگن برگر را از جمله شرکت‌هایی دانست که فعالیت گسترده‌ای در بسیاری از کشورها داشته و علاقه دارد فعالیتش را در کشورهای مختلف ادامه دهد.

پونت چات‌وال، مدیر اجرایی گروه هتل‌های اشتاینگن برگر نیز در این جلسه گفت: «به طور جد در تلاش هستیم تا فرصت را برای حضور گروه خود در ایران فراهم کنیم. ایران کشوری مهم و دارای اهمیت زیاد در منطقه است و پیشینه غنی این کشور، آن را به مقصدی جذاب برای گردشگری تبدیل کرده است.»

او با اشاره به اینکه با هدف سرمایه‌گذاری مشترک به ایران آمده است، افزود: «ما حداکثر تلاش خود را می‌کنیم تا بهترین سرمایه، آموزش و بازاریابی و آنچه را که برای صنعت گردشگری اهمیت دارد، فراهم کنیم.»

مدیر اجرایی اشتاینگن برگر تاکید کرد کارش را بلافاصله آغاز خواهد کرد.

او با تاکید بر اینکه بدون شناخت به ایران نیامده، افزود: «من برای انجام فعالیت‌های گردشگری در این شرکت استخدام شدم، بنابراین فرصت‌ها و موقعیت‌های زیادی در حوزه‌های گردشگری و به‌خصوص در کشور ایران به دست خواهم آورد و مطمئن هستم شرکای خوبی برای یکدیگر در این زمینه خواهیم بود.»



گزارش جهانی «اقتصاد دولت‌های اسلامی» در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که تعداد کل مسافران مسلمان بین‌المللی در سال ۲۰۱۴، نزدیک به ۱۱۷ میلیون نفر بوده است و مخارج سفر آنها به کشورهای دیگر در سال ۲۰۱۴ با رشدی ۶۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۳ به ۱۴۲ میلیارد دلار رسیده است (این میزان بدون در نظر گرفتن مخارج مربوط به سفر حج و عمره است).  
مخارج سفر برای کل گردشگران دنیا در همین سال، ۱۳۰۴ میلیارد دلار بوده است و با در نظر گرفتن این عدد مشخص می‌شود که مخارج سفر مسلمانان ۱۱ درصد این عدد بوده است.  
رونق گردشگری اسلامی، باعث دو برابر شدن رشد صنعت گردشگری در دنیا شده است. صنعت گردشگری حلال هر ساله ۶ درصد رشد می‌کند و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ بتواند به رشد سالانه ۱۱ درصد برسد و به‌عنوان پرسرعت‌ترین بخش در گسترش گردشگری در دنیا شناخته شود.

گزارشی از گردش مالی حاصل از گشت و گذار مسلمانان

# پول حلال

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

■ در شاخص غذای حلال مالزی، پاکستان، امارات و استرالیا رتبه‌های اول تا چهارم را به خود اختصاص داده‌اند. در شاخص مالی اسلامی نیز مالزی، بحرین، امارات و عربستان در جایگاه اول تا چهارم قرار گرفته‌اند. در شاخص سفرهای حلال نیز مالزی رتبه اول، امارات رتبه دوم، سنگاپور سوم و تایلند رتبه چهارم را به خود اختصاص داده‌اند

پس از مخارج سفر مسلمانان، کشورهای آلمان (۱۰۸ میلیارد دلار)، انگلیس (۷۴ میلیارد دلار) و روسیه (۵۶ میلیارد دلار) قرار دارند.

شکل ۱- مقایسه مخارج سفر مسلمانان با سایر نقاط جهان

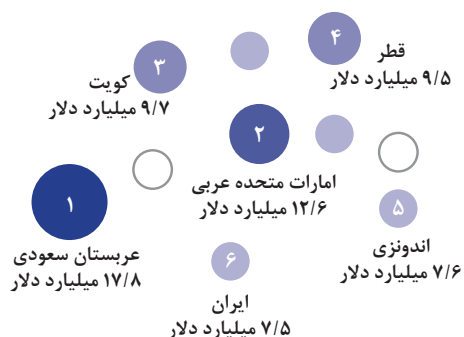
در سال ۲۰۱۴



با توجه به شکل ۲، در سال ۲۰۱۴ مسلمانان کشورهای زیر به ترتیب دارای بیشترین هزینه در زمینه گردشگری حلال بوده‌اند: عربستان سعودی (۱۷/۸ میلیارد دلار)، امارات متحده عربی (۱۲/۶ میلیارد تومان)، کویت (۹/۷ میلیارد تومان)، قطر (۹/۵ میلیارد تومان)، اندونزی (۷/۶ میلیارد تومان) و ایران (۷/۵ میلیارد تومان).

شکل ۲- رتبه‌بندی کشورهای اسلامی براساس بیشترین مخارج

گردشگری حلال در سال ۲۰۱۴



امروزه صنعت گردشگری بعد از صنعت نفت و خودروسازی سومین صنعت بزرگ جهان به شمار می‌آید. در دو دهه گذشته با توجه به نقش‌های به‌سزایی که این صنعت در بالا بردن میزان اشتغال، افزایش درآمدهای ارزی، رونق صنایع داخلی و گسترش همکاری‌های بین‌المللی ایفا کرده است، موجب شده تا دولت‌ها نگاه ویژه‌ای به این مقوله داشته باشند و در سیاستگذاری‌های خود جایگاه ویژه‌ای را برای آن در نظر بگیرند.

پیشرفت صنعت گردشگری و توجه ویژه دولت‌ها به آن موجب شده تا این صنعت از حالت عام خود خارج شده و به شاخه‌های تخصصی تقسیم شود. یکی از شاخه‌های گردشگری که در دهه‌های اخیر به‌خصوص برای مسلمانان بسیار مطرح شده، گردشگری حلال است.

سازمان جهانی جهانگردی، گردشگری حلال یا (Halal tourism) را محصول جدیدی از صنعت گردشگری می‌داند که برنامه‌های تفریحی و گردشگری ویژه‌ای را برای مسلمانان تدارک می‌بیند؛ چرا که مسلمانان مایلند در برنامه‌های تفریحی و سفرهای خود به آداب شرعی عمل کنند. به عنوان مثال از غذای حلال رستوران‌ها استفاده کرده و یا در هتل‌هایی که مشروبات الکلی سرو نمی‌کنند اقامت داشته باشد. همچنین برای زنان و مردان، استخرهای شنای جداگانه در نظر گرفته شده و در طول سفر اوقات شرعی اعلام و برای آن برنامه‌ریزی شود. ضمن آنکه بیشتر این گردشگران مسلمان مایلند در طول برنامه سفر خود، از اماکن مذهبی نیز بازدید داشته باشند.

نکته حائز اهمیت که این نوع گردشگری را از گردشگری مذهبی جدا می‌کند آن است که در گردشگری حلال، مقصود از سفر تنها دیدن مکان‌های مذهبی نیست، بلکه منظور آن است که شخص گردشگر بتواند از همه انواع تفریحات استفاده کند؛ با این شرط که این تفریحات با اصول شریعت مغایرت نداشته باشند.

### مخارج مسلمانان در سفرهای خارجی در سال ۲۰۱۴

گزارش جهانی اقتصاد دولت‌های اسلامی پیش‌بینی می‌کند که تعداد مسافران مسلمان در سال ۲۰۲۰ به ۱۶۸ میلیون نفر و مخارج سفر آنان به ۲۲۳ میلیارد دلار برسد. با این حال در این گزارش بر این نکته نیز تصریح شده که با توجه به وضعیت امنیتی شکننده در ترکیه (به عنوان یکی از مهمترین مناطق مدنظر گردشگران مسلمان) و در نتیجه سقوط سریع در شمار گردشگران خارجی در چند ماه گذشته، درآمد گردشگری احتمالاً تا پایان سال ۲۰۱۶ روندی نزولی خواهد داشت. در گزارش ارائه شده در کنفرانس گردشگری حلال در ماه مه سال ۲۰۱۶ در شهر قونیه ترکیه، اعلام شد که حدود ۳۰۰ هتل مسلمان‌پسند در دنیا وجود دارد که نیمی از آنها در ترکیه است.

گردشگران از خاورمیانه و شمال آفریقا و کشورهای عضو شورای خلیج فارس، تنها سه درصد از کل جمعیت مسلمان جهان را در بر می‌گیرند، اما ۳۷ درصد از کل پول خرج شده توسط مسلمانان از همین مناطق است. با توجه به شکل ۱، مخارج سفر مسلمانان در سال ۲۰۱۴ در مقایسه با مخارج سفر سایر نقاط جهان، بعد از چین (۱۶۰ میلیارد دلار) و آمریکا (۱۴۳ میلیارد دلار) در مکان سوم قرار دارد.

در شاخص غذای حلال مالزی، پاکستان، امارات و استرالیا رتبه‌های اول تا چهارم را به خود اختصاص داده‌اند. در شاخص مالی اسلامی نیز مالزی، بحرین، امارات و عربستان در جایگاه اول تا چهارم قرار گرفته‌اند. در شاخص سفرهای حلال نیز مالزی رتبه اول، امارات رتبه دوم، سنگاپور سوم و تایلند رتبه چهارم را به خود اختصاص داده‌اند.

در این بین، ترکیه در بخش سفرهای اسلامی رتبه ۷ را از آن خود کرده و نسبت به سال ۲۰۱۳ سه پله سقوط داشته است. ایران نیز رتبه یازدهم را در سفرهای اسلامی دارد. در شاخص مد اسلامی هم چین در رتبه اول و بعد از آن به ترتیب امارات، ایتالیا، بورکینافاسو، سریلانکا، سنگاپور و ترکیه قرار دارند. سنگاپور در شاخص تفریح و رسانه حلال رتبه اول را دارد و بعد از آن امارات، لبنان، انگلیس، فرانسه، آلمان، بحرین، آمریکا، استرالیا و کانادا قرار دارند. وجود تنها سه کشور مسلمان در این شاخص نشان‌دهنده توجه دنیا به سمت گردشگری اسلامی است. در شاخص دارو و لوازم آرایشی و بهداشتی سنگاپور در رتبه اول و بعد از آن مصر، مالزی و پاکستان قرار دارند.

در گزارش سال ۲۰۱۴ میلادی، ۱۰ کشور برتر در بین ۷۳ کشور اسلامی که اقتصادهای اسلامی توسعه‌یافته‌تری دارند و به لحاظ شاخص‌های گردشگری حلال دارای شرایط بهتری نسبت به سایر کشورها هستند، ذکر شده است. این طبقه‌بندی براساس معیارهایی چون تعداد گردشگران مسلمان داخلی به نسبت اندازه کشور، حاکمیت اکوسیستم دوستدار حلال، آگاهی و اطلاع‌رسانی عمومی (تعداد مقالات و اخبار و رویدادهای مرتبط) و سهم این صنعت در بازار اشتغال آن کشور است. مانند سال‌های قبل کشور مالزی در صدر این رتبه‌بندی قرار دارد. پس از کشور مالزی به ترتیب کشورهای امارات، سنگاپور، تایلند، اردن، مالدیو، ترکیه، بحرین، قطر و عربستان سعودی در مکان‌های دوم تا دهم قرار گرفته‌اند. ۱۰ کشور برتر در زمینه گردشگری حلال در شکل ۴ نشان داده شده است.

شکل ۴- ده کشور برتر در زمینه گردشگری حلال در بین کشورهای اسلامی در سال ۲۰۱۴



#### عوامل کلیدی رشد بازار سفر مسلمانان

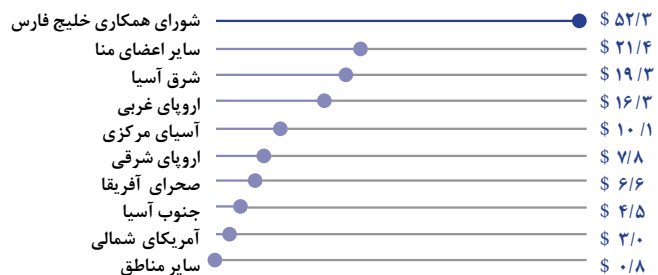
همانگونه که گفته شد در سال ۲۰۲۰ تعداد مسافران مسلمان رشد چشمگیری خواهد داشت و برخی از عوامل کلیدی این رشد به شرح زیر است:

■ گردشگران از خاورمیانه و شمال آفریقا و کشورهای عضو شورای خلیج فارس، تنها سه درصد از کل جمعیت مسلمان جهان را در بر می‌گیرند، اما ۳۷ درصد از کل پول خرج شده توسط مسلمانان از همین مناطق است



در شکل ۳، مخارج سفر مسلمانان در مناطق مختلف جهان به نمایش در آمده است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود مناطق برتر به لحاظ هزینه پرداخت شده به ترتیب عبارتند از: اعضای شورای همکاری خلیج فارس شامل عربستان، بحرین، امارات، قطر، عمان و کویت (۵۲ میلیارد دلار)، سایر اعضای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (۲۱ میلیارد دلار)، شرق آسیا (۱۹ میلیارد دلار)، اروپای غربی (۱۶ میلیارد دلار) و آسیای مرکزی (۱۰ میلیارد دلار). ۳۷ درصد از کل مخارج سفر مربوط به مخارج سفر مسلمانان ساکن در منطقه اعضای شورای همکاری خلیج فارس - خاورمیانه و شمال آفریقا است و این در حالی است که آنها تنها ۳ درصد از جمعیت جهان اسلام را به خود اختصاص داده‌اند.

شکل ۳- رتبه‌بندی مناطق مختلف جهان بر اساس بیشترین مخارج گردشگری حلال در سال ۲۰۱۴



همچنین در بررسی جداگانه‌ای، شش شاخص اقتصاد اسلامی شامل غذای حلال، بخش مالی اسلامی، سفرحلال، مد اسلامی، تفریح و رسانه حلال و دارو و لوازم آرایشی و بهداشتی، در جوامع اسلامی ۷۳ کشور مسلمان و غیرمسلمان جهان، در چهار بخش، عرضه و تقاضا با توجه به مساحت کشور، حکومت، آگاهی و ملاحظات اجتماعی مورد بررسی قرار گرفته است.



از شهرهای مهم گردشگری در دسترس است. با این حال در کنار همه فرصت‌ها، چالش‌هایی نیز در بخش گردشگری حلال وجود دارد که از آن جمله می‌توان به نبود مفاهیم استاندارد برای این شکل از گردشگری و تعیین دقیق آنچه که واقعا در تمام کشورهای جهان مسلمان‌پسند است، اشاره کرد.

نبود هرگونه استاندارد شفاف و رسمی در صنعت گردشگری حلال، سبب برداشت‌های متفاوت و سیاست‌گذاری‌های پراکنده در بسیاری از کشورها و از جمله در ایران شده است. با این حال مالزی و ترکیه در همین شرایط موفق شده‌اند جایگاه شاخصی در این صنعت به دست آورند. در این میان امارات که خود نیز جایگاه مهمی در این صنعت یافته، چالش نبود استانداردهای گردشگری حلال را مبدل به فرصتی طلایی برای خود کرده و با استفاده از خلا استانداردهای جهانی تلاش‌های گسترده‌ای را نه تنها در ایجاد برند گردشگری حلال، بلکه ارائه و طراحی استانداردهای گردشگری حلال و نمایندگی آن برای ارائه گواهینامه گردشگری حلال یا برند معتبر حلال به کشورهای مختلف غیراسلامی آغاز کرده است.

امارات همچنین فعالیت در تامین تسهیلات و مواد غذایی حلال برای کشورهای غیرمسلمان را از جمله استراتژی‌های اعلام شده در توسعه این سبک از گردشگری اعلام کرده است. امارات حتی با برگزاری کنفرانس‌ها و همایش‌های مختلف و نیز معرفی برندهای و کالاهای غذایی خود در جهان بیشترین بهره را از این سبک گردشگری می‌برد.

ترکیه نیز که در سال‌های گذشته مقصد مهم دیگری در این صنعت شده است، دومین کنفرانس بین‌المللی گردشگری حلال را در شهر در قونیه از یوم تا پنجم ماه مه برگزار کرد. انتخاب قونیه، انتخابی هدفمند از سوی وزرای گردشگری کشورهای اسلامی در سال ۲۰۱۵ بود که در عین حال نشان از عزم جدی ترکیه برای بهبود عملکرد خود در بازار سفر رو به رشد مسلمانان داشت.

**رشد جمعیت مسلمانان:** جمعیت مسلمانان به سرعت در حال رشد است و انتظار می‌رود تعداد مسلمانان در سال ۲۰۳۰ به ۲۶ درصد کل جمعیت جهان برسد. این به معنای آن است که در بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۳۰ از هر سه نفر متولد شده یک نفر مسلمان باشد.

**طبقه متوسط / درآمد دریافتی در حال رشد:** طبقه متوسط در کشورها با جمعیت مسلمان زیاد در حال افزایش است. این کشورها شامل کشورهای حوزه خلیج فارس، اندونزی، مالزی، ترکیه، نیجریه و بنگلادش است. دومین و سومین نسل مسلمانان در اروپای غربی و آمریکای شمالی به نسلی با تحصیلات بالا و نیروی کار حرفه‌ای تبدیل شده‌اند و همه این عوامل باعث شده است تا درآمد دریافتی بخش بزرگی از مسلمانان مصرف‌کننده افزایش یابد.

**جمعیت جوان:** با توجه به موسسه تحقیقاتی Forum Pew که در حوزه امور دینی و اجتماعی فعالیت می‌کند، مسلمانان از تمام گروه‌های اصلی مذهبی جوانتر هستند. میانگین سنی در سال ۲۰۱۰، ۲۳ سال بود یعنی هفت سال جوانتر از میانگین سنی غیرمسلمانان.

**افزایش دسترسی به اطلاعات سفر:** گسترش دسترسی به اینترنت همراه با نفوذ بالای گوشی‌های هوشمند باعث شده است تا برنامه‌ریزی به طور کلی آسان‌تر شود. نفوذ گوشی‌های هوشمند در کشورهای مسلمان مثل عربستان و امارات متحده عربی بیشتر شده است. افراد جوان‌تر ادراک بالایی نسبت به تکنولوژی دارند و این بدان معنی است که مسلمانان نسبت به قبل فعالیت بیشتری در رسانه‌های اجتماعی خواهند داشت و این خود باعث افزایش میزان اطلاعات آنها در زمینه‌های مختلف به‌خصوص اطلاعات پیرامون سفر خواهد شد.

**افزایش دسترسی به خدمات مسلمان‌پسند:** در چند سال اخیر بسیاری از کسب‌وکارها و مقاصد سفر، به‌روز کردن تولیدات و خدمات خود برای مسافران مسلمان را شروع کرده‌اند. این بدان معنا است که دسترسی به خدمات مسلمان‌پسند افزایش یافته است. هم اکنون غذای حلال در بسیاری



**USS**  
UNITED SEA  
SHIPPING L.L.C

البحر المتحد للشحن  
United Sea Shipping (L.L.C)

مس کالای کانتینری، فله و هوایی، از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور، آمریکا، به امارات متحده عربی و ایران  
جام کلیه امور گمرکی و حمل کانتینری فله و هوایی برای کالاهای وارداتی به کشور امارات برای صادرات مجدد به کلیه بنادر ایران  
مل کالا از کلیه بنادر اروپایی به ایران  
انه خدمات تخلیه و بارگیری در امارات و حمل مجدد به اروپا و آمریکا  
انه خدمات گمرکی محصولات دریایی و هوایی در کشور امارات

تلفن: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۴  
نمابر: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۷

ایمیل: ali@unitedsea.ae  
Wessam@unitedsea.ae  
Marzieh@unitedsea.ae



برای انجام مشاوره و دریافت  
لرخ از طریق ایمیل یا تلفن  
با ما تماس بگیرید



حسین عاشوری، معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن می‌گوید: «با توجه به تنش‌های اخیر بین ترکیه و روسیه، سه کشور ایران، گرجستان و آذربایجان به راه‌اندازی مسیر جدید ریلی ترانزیتی از خلیج فارس تا اروپا پرداختند تا کالا از طریق خلیج فارس و با راه‌آهن به کشورهای آذربایجان و گرجستان حمل و سپس از طریق بنادر توپیی و باتومی به دریای سیاه رسیده و آنجا از طریق کشتی به سمت بنادر کشورهای رومانی و بلغارستان (در غرب دریای سیاه) و سپس اروپا جابه‌جا شود.»

او ادامه داد: «ترانزیت ریلی به پاکستان را نیز آغاز کرده‌ایم، بدین ترتیب کالاها از ترکمنستان و ازبکستان به میرجاوه حمل می‌شوند و سپس به داخل پاکستان می‌فرستیم؛ ضمن آنکه از گذشته مرز رازی، مرز تبادل کالا بین ایران و اروپا بود.»

### راه‌اندازی کریدور دوم ترانزیتی ریلی از بندرعباس تا روسیه

مهندس عاشوری با اشاره به راه‌اندازی کریدور دوم ترانزیتی ریلی از بندرعباس تا روسیه گفت: «جلساتی با راه‌آهن روسیه و آذربایجان هم برگزار کردیم تا در بخشی از کریدور ریلی ترانزیتی جدید مذکور (کریدور جدید ترانزیتی بندرعباس-اروپا) قطار از مسیری که دو شاخه می‌شود به مسکو و فنلاند برود؛ در این مسیر هم توافقات تعرفه و زمان انجام شد، البته قرار است قطار آزمایشی برای این مسیر طی هماهنگی روسیه انجام شود که کالا به راحتی بتواند از هند به بندرعباس و سپس مسکو منتقل گردد.»

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن تاکید کرد: «از سمت غرب دریای خزر تبادلات ریلی ضعیف بود که با راه‌اندازی این سیستم حمل و نقل ترکیبی، مسیر جدی‌تری در بخش ترانزیت ریلی ایجاد می‌شود.»

عاشوری با بیان اینکه این کریدور جدید رقیب جدی ندارد، گفت: «حجم تبادل کالای هند با روسیه قابل توجه است و فعلا از طریق دریایی این تبادلات انجام می‌شود، اما با راه‌اندازی مسیر مذکور، این جابه‌جایی کالا به سمت ریل سوق می‌یابد.»

### دو سر کردن بارهای قطار برنامه‌ای چین-ایران

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی همچنین تصریح کرد: «پس از راه‌اندازی مسیر ریلی چین به ایران که طی

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن، اظهار داشت: «بدین ترتیب کالا از هر کارخانه اروپایی به بنادر بلغارستان و رومانی منتقل می‌شود سپس از طریق کشتی به شرق دریای سیاه و بنادر باتومی و توپیی می‌رسد و پس از آن از طریق ریل به آستارای آذربایجان و سپس به رشت، قزوین، تهران، سیرجان و بندرعباس منتقل می‌شود. البته در این مسیر چون هنوز خط‌آهن رشت تا آستارا تکمیل نشده است، بخشی از جابه‌جایی کالا از طریق ناوگان جاده‌ای انجام می‌شود که هماهنگی آن بر عهده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.»

او افزود: «در مسیر برگشت این خط‌آهن نیز، کالا از هند به بندرعباس منتقل می‌شود و سپس از طریق خط‌آهن تا قزوین آمده و از آنجا با کامیون به آستارا و سپس از طریق خط‌آهن به بنادر باتومی و توپیی منتقل شده و پس از آن با کشتی به بلغارستان و رومانی می‌رود که این عملیات نماد کاملی از حمل و نقل ترکیبی است.»

عاشوری تصریح کرد: «در جلسات فی‌مابین مقرر شد به جای استفاده از مسیر ریلی فعلی (عبور از ترکیه)، از این مسیر جدید استفاده کنیم که مدت زمان سیر را هم از ۴۵ روز به حدود ۲۲ تا ۲۳ روز کاهش می‌دهد.»

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن با بیان اینکه توافقاتی با سازمان بنادر و دریانوردی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران درباره این مسیر ریلی هم داشته‌ایم، اظهار داشت: «از بندر بمبئی تا بندر توپیی گرجستان، توافقاتی برای تعرفه و زمان سیر انجام شده است، البته در قسمتی از مسیر همانگونه که اعلام شد از خط‌آهن رشت تا آستارا تکمیل نشده است که با راه‌اندازی کریدور جدید ترانزیتی بندرعباس-اروپا، خط‌آهن رشت-انزلی-آستارا نیز در اولویت دولت قرار می‌گیرد.»

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن ایران خبر داد:

## راه‌اندازی کریدور ترانزیتی جدید خلیج فارس-اروپا





قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور بین‌الملل:

## در قرارداد راه‌آهن تهران-اصفهان هیچ دلالی را نمی‌پذیریم

فخریه کاشان قائم مقام وزیر در امور بین‌الملل در نشستی با شرکت چینی احداث کننده راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان گفت: طرف چینی موظف است اقرارنامه یا سوگندنامه‌ای امضا کند مبنی بر اینکه برای عقد قرارداد و اجرای این پروژه هیچ نوع پرداختی به اشخاص حقیقی یا حقوقی ایرانی و خارجی انجام نداده و یا تعهد نکرده است. در صورت افشای خلاف آن، قرارداد بصورت یک‌جانبه فسخ و مکلف به پرداخت جریمه خواهد بود.

به گزارش روابط عمومی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، جلسه‌ای به منظور تسریع بخشیدن به روند اجرای راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان با حضور علی نوزاد، معاون وزیر راه و شهرسازی، اصغر فخریه کاشان، قائم مقام وزیر در امور بین‌الملل و تامین مالی، مجری طرح راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان و شرکت چینی احداث کننده برگزار شد. در ابتدای این جلسه، اصغر فخریه کاشان گفت: «این خط آهن یکی از پروژه‌های مهم شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور است و امیدواریم بتوانیم با همکاری بیشتر این پروژه را در زمان معین و با کیفیت مناسب به پایان برسانیم و طبق توافق یک ساله در قرارداد کلیه مسایل فنی، مالی را به نتیجه برسانیم.»

قائم مقام وزیر در امور بین‌الملل و تامین مالی با تاکید بر مذاکرات در خصوص نهایی کردن قیمت قرارداد، از طرف چینی درخواست کرد تا با حضور در جلسات منظم هفتگی و معرفی تیم کاری به منظور انجام مذاکرات، روند کار را سرعت بخشند تا پروژه طبق زمان‌بندی، به اتمام برسد. او افزود: «طرف چینی موظف است اقرارنامه یا سوگندنامه‌ای امضا کند مبنی بر اینکه برای عقد قرارداد و اجرای این پروژه هیچ نوع پرداختی به اشخاص حقیقی یا حقوقی ایرانی و خارجی انجام نداده و یا تعهد نکرده است. در صورت افشای خلاف آن، قرارداد به صورت یک‌جانبه فسخ و مکلف به پرداخت جریمه خواهد بود.»

وی با تاکید بر اینکه تعجیل در نهایی کردن قیمت قرارداد از دو نظر حیاتی است، افزود: «اگر در زمان مقرر نتوانیم تکلیف اعتبار اسنادی (LC) چهار میلیارد یورویی را معین کنیم ممکن است تخصیص بودجه از سوی دولت در مراحل بعد با مشکل و تاخیر مواجه شود.»

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور نیز اظهار داشت: «این همکاری اولین پروژه ریلی مشترک ایران و چین است و انتظار داریم با سرعت بخشیدن به کار و حل چند موضوع باقیمانده در قرارداد، گامی به سوی همکاری‌های مشترک آتی برداشته شود.»

او عنوان کرد: «این پروژه سه ماه است که فعال شده و طبق زمان‌بندی برای اتمام زیرسازی ۴۱۰ کیلومتر پروژه ظرف ۲۷ ماه، باید روزانه حجم عملیات ۷۰۰ متر از طول مسیر انجام شود.»

در ادامه، مجری طرح راه‌آهن سریع‌السیر تهران-قم-اصفهان با اشاره به برگزاری جلسات کارشناسی هفتگی، طراحی ۱۰ کیلومتر از مسیر تهران-قم را مثبت ارزیابی کرد و افزود: «نقشه‌های ۱۰ کیلومتر از مسیر تهران تا قم ابلاغ شده و پیش‌بینی می‌شود ظرف مدت یک ماه آینده کل نقشه‌های مسیر تهران-قم نیز نهایی شود و برای تصمیم‌گیری و تصویب ارائه شود. در بخش دوم مسیر از قم تا اصفهان به طول ۲۱۰ کیلومتر نیز زیرسازی با پیشرفت فیزیکی ۷۰ درصد داریم.»

او خواستار سرعت بخشیدن به ارزیابی وضعیت موجود از سوی چینی‌ها شد و تاکید کرد: «مقرر شد نقشه‌های هندسی مسیر تا اواسط تیرماه نهایی شود و از آنجا که واحد کنترل پروژه (PMO) فعال شده امیدواریم به زودی برنامه اولیه از طرف پیمانکار چینی ارائه شود تا بتوانیم تا اواسط تیرماه برنامه اصلاح شده با آخرین تغییرات را نهایی کنیم.»

توافق با سه کشور ایران-ترکمنستان و قزاقستان انجام شد، قطار آزمایشی موفق شد مسیر ۱۰ هزار و ۴۰۰ کیلومتری چین تا ایران را ۱۴ روزه طی کند. با این حال، برای استفاده بیشتر این قطار، جلسه‌ای در شهر ایبوی چین برای تجار قزاق، ترکمن و ایرانی برگزار خواهد شد تا مشکلات صاحبان کالا در این مسیر را بررسی کنیم و زمان اعزام قطار را از ماهی یکبار به دو هفته یکبار کاهش دهیم.»

او توضیح داد: «شهر ایبو شهر فروشگاهی و عمده‌فروشی چین است و یک میلیون متر مربع فضای سوله و فروشگاهی دارد و عمده صادرات کالا را به اروپا، آمریکا و آسیای میانه انجام می‌دهد ضمن آنکه ۴۰۰ شرکت ایرانی در این شهر دفتر ثبت شده دارند.»

معاون راه‌آهن گفت: «از آنجا که از ایران هم حجم بالای صادرات سنگ تزئینی و مواد معدنی به چین داریم، جلسه‌ای با حضور تجار کشورهای مسیر قطار چین-تهران برگزار خواهد شد تا در کنار اینکه کالاها از چین به ایران منتقل می‌شود، از داخل ایران و کشورهای مسیر هم صادرات کالا به چین از طریق این قطار انجام شود.»

عاشوری اضافه کرد: «با صادرکنندگان ایرانی نیز مذاکراتی داشتیم تا از این قطار برای حمل بار صادراتی استفاده کنند؛ ضمن آنکه کالاهایی نظیر پودر آلومینیم به تاجیکستان، مصالح ساختمانی به تاجیکستان و ازبکستان و محصولات پلاستیکی به اغلب کشورهای منطقه صادر می‌کنیم.»

او تصریح کرد: «برای جذب کالای عمده با اتاق بازرگانی تهران و ایران جلساتی داشتیم تا تخفیفات ویژه به کالاهای صادراتی بدهند، مثلاً در سیمان ۴۰ درصد تخفیف صادراتی داریم و هر کالایی که از مرز اینچوبرون صادر شود تا ۵۰ درصد تخفیف صادراتی دارد؛ ضمن آنکه از راه‌آهن‌های مسیر برای این کالای صادراتی تخفیف می‌گیریم.»

وی با بیان اینکه حمل ترانزیتی کالا در ۲ ماه اخیر نسبت به سال گذشته رشد نداشته است، اظهار داشت: «این بدان دلیل است که حمل گوگرد به دلیل افت بین‌المللی قیمت آن حذف شده است که البته ظرف ماه‌های آینده این مشکل رفع می‌شود.»



معاون راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ماه گذشته در گفت‌وگو با خبرنگاران، تصویری از وضعیت فعلی ناوگان ریلی کشور و برنامه‌های توسعه‌ای راه‌آهن در این زمینه ارائه کرد. بابک احمدی توضیح داد در پی ارائه مشوق‌های اقتصادی در زمینه ریلی، بخش خصوصی متقاضی خرید ۱۰ هزار دستگاه واگن باری و یک هزار واگن مسافری و سرمایه‌گذاری برای تامین ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو است.

او از تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای لکوموتیوهای بخش خصوصی، کاهش تعرفه حق دسترسی راه‌آهن به ۲۰ درصد از اول تیرماه و توافق با صندوق ضمانت صادرات روسیه برای تامین مالی ۵ هزار دستگاه واگن خبر داد و اعلام کرد راه‌آهن جمهوری اسلامی تلاش می‌کند هرگونه سرمایه‌گذاری در این بخش با افزایش بازده داخلی ۳۰ درصدی آن را در یک دوره ۷ تا ۱۰ ساله تضمین کند.

معاون راه‌آهن جزئیات نوسازی ناوگان ریلی کشور را اعلام کرد

## ترسیم مختصات یک ناوگان



■ برای تحقق اهداف سند چشم‌انداز توسعه ریلی، ۳۵/۶ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز داریم که از این میزان، ۲۰ هزار میلیارد تومان بر عهده بخش خصوصی است و ۱۵/۶ هزار میلیارد تومان بر عهده راه‌آهن قرار دارد

■ هم‌اکنون تعرفه حق دسترسی راه‌آهن به ۲۰ درصد کاهش پیدا کرده؛ در حالی که تعرفه حق دسترسی واگن به ۳۷ درصد و تعرفه حق دسترسی لکوموتیوها نیز به ۴۳ درصد رسیده است. بدین ترتیب درآمدهای راه‌آهن از حق دسترسی، از ۵۷ درصد به ۲۰ درصد کاهش پیدا کرده است

واگن به مبلغ ۴۶ هزار و ۷۴۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری کند و بخشی از ناوگان مورد نیاز نیز از سوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خریداری شود.»

این مقام مسوول افزود: «براساس نیازهای راه‌آهن تا افق ۱۴۰۰ باید ۲۳۰ دستگاه لکوموتیو مانوری، ۱۸۶ دستگاه واگن مسافری، ۶۲۱ دستگاه واگن سریع‌السیر، ۶۵۰ دستگاه واگن حومه‌ای، ۱۵ دستگاه واگن امداد و نجات سنگین و ۲۰ دستگاه واگن امداد و نجات سبک به مبلغ بیش از ۱۵ هزار میلیارد ریال خریداری شود.»

به گفته او، بیش از ۲۰ هزار میلیارد ریال از میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز در بخش ریلی باید از سوی بخش خصوصی انجام شود و راه‌آهن جمهوری اسلامی تلاش می‌کند هرگونه سرمایه‌گذاری در این بخش با افزایش بازده داخلی ۳۰ درصدی آن را در یک دوره هفت تا ۱۰ ساله تضمین کند.

معاون ناوگان راه‌آهن، حق دسترسی به شبکه را یکی از شاخص‌های مهم حمل و نقل ریلی دانست و تاکید کرد راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اصلاح نظام تعرفه، درصد است زمینه‌های لازم را برای افزایش بهره‌وری در حوزه حمل و نقل ریلی فراهم کند.

او ادامه داد: «در سال ۱۳۹۲ تعرفه حق دسترسی به شبکه ریلی برای راه‌آهن ۵۷ درصد بود و در این سال تعرفه حق دسترسی واگن‌ها ۲۰ درصد و تعرفه حق دسترسی لکوموتیوها نیز ۲۳ درصد تعیین شده بود، اما در سال ۹۵ تعرفه حق دسترسی به شبکه توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تعدیل شد و اکنون تعرفه حق دسترسی راه‌آهن به ۲۰ درصد کاهش پیدا کرده؛ در حالی که تعرفه حق دسترسی واگن‌ها به ۳۷ درصد و تعرفه حق دسترسی لکوموتیوها نیز به ۴۳ درصد رسیده است و بدین ترتیب درآمدهای راه‌آهن از حق دسترسی، از ۵۷ درصد به ۲۰ درصد کاهش پیدا کرده است.»

معاون ناوگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه نظام تعرفه‌گذاری در راه‌آهن در سال ۹۲، توسط شورای رقابت تعیین شده است، گفت: «در حالی که در سال ۹۲ تعرفه حمل بار ۶۰۰ ریال تعیین شده بود، اما هم

معاون امور ناوگان راه‌آهن در نشست خبری، با تاکید بر اینکه تامین مالی برای خرید ناوگان ریلی اهمیت زیادی دارد و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با مشوق‌های قانونی درصدد است هرگونه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی کشور را اقتصادی کند، اعلام کرد: «درصدد هستیم به‌زودی دو مناقصه در خصوص خرید ۲۵۰ دستگاه واگن مسافری برگزار کنیم تا ۵۰۰ دستگاه واگن مسافری با تامین منابع خارجی به دست واگن‌سازان داخلی در کشور تولید شود.»

بابک احمدی تاکید کرد: «کاهش حق دسترسی، تضمین سرمایه‌گذاری‌ها، استفاده از ماده ۱۲ قانون بودجه، استفاده از وجوه اداره شده برای پرداخت تسهیلات کم‌بهره و استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی، از جمله ابزارهای اقتصادی برای فعالیت‌های ریلی محسوب می‌شود.»

معاون راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، کاهش هزینه‌های دوران بهره‌برداری، افزایش درآمد در دوران بهره‌برداری و کاهش ریسک سرمایه‌گذاری را از دیگر برنامه‌های راه‌آهن برای اقتصادی‌سازی فعالیت‌های ریلی اعلام کرد و افزود: «برای تحقق اهداف سند چشم‌انداز در توسعه ریلی کشور، ۳۵،۶ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری لازم است که از این رقم ۲۰ هزار میلیارد تومان بر عهده بخش خصوصی است و ۱۵/۶ هزار میلیارد تومان بر عهده راه‌آهن قرار داده شده است.»

احمدی افزود: «در این راستا، تامین لکوموتیو باری و واگن‌های باری و مسافری بر عهده بخش خصوصی و تامین لکوموتیو مانوری، لکوموتیو مسافری، قطار سریع‌السیر، قطار حومه‌ای و سازمان امداد و نجات سنگین و سبک بر عهده راه‌آهن خواهد بود.» به گفته این مقام مسوول، نظر به واگذاری فعالیت‌های ریلی به بخش خصوصی، راه‌آهن از نظر قانونی هیچ ممنوعیتی برای خرید ناوگان ریلی ندارد، اما اولویت در شبکه حمل و نقل ریلی کشور با بخش خصوصی است.

او گفت: «براساس افق ۱۴۰۰ بخش خصوصی باید ۶۱۸ لکوموتیو به مبلغ ۶۷ هزار و ۹۸۰ میلیارد ریال، ۲۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه واگن باری به مبلغ ۸۵ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال و در بخش واگن مسافری یک هزار و ۵۵۸ دستگاه

■ ...تعارفه بار برای صاحبان کالا را به ۱۲۰ ریال کاهش داده‌ایم؛ ضمن اینکه هر فردی یک واگن بار در شبکه ریلی قرار دهد، راه‌آهن او را تا چهار میلیون تن کیلومتر از حق دسترسی معاف می‌کند. این نشان می‌دهد که یک واگن بین ۲ تا ۳/۵ سال از پرداخت حق دسترسی معاف می‌شود

■ تلاش کردیم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه ریلی را تضمین کنیم، در این راستا سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای لکوموتیوهای بخش خصوصی را تضمین کردیم و اگر این هدف محقق نشد غرامت می‌دهیم

اکنون تعارفه بار برای صاحبان کالا به ۱۲۰ ریال کاهش یافته است؛ ضمن اینکه هر فردی یک واگن بار در شبکه ریلی قرار دهد، راه‌آهن او را تا چهار میلیون تن کیلومتر از حق دسترسی معاف می‌کند و این نشان می‌دهد که یک واگن بین ۲ تا ۳/۵ سال از پرداخت حق دسترسی معاف می‌شود.

احمدی گفت: «در حالی که ارزش یک واگن باری بین یک هزار و ۸۰۰ میلیون تا دو هزار میلیون ریال است، راه‌آهن بین ۸۰۰ میلیون تا هزار و ۳۰۰ میلیون ریال این واگن باری را از حق دسترسی به شبکه معاف می‌کند تا سرمایه‌گذاران بیشتری با

توجه به این مشوق‌ها برای سرمایه‌گذاری در این حوزه تمایل پیدا کنند.»

وی اظهار داشت: «تلاش کردیم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه ریلی را تضمین کنیم، در این راستا سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای لکوموتیوهای بخش خصوصی را تضمین کردیم و اگر این هدف محقق نشد، غرامت می‌دهیم.»

احمدی افزود: «تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای ۹۰ درصد سالان‌های مسافری بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های جدید و تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای ۹۰ درصد قطارهای خودکشش فعال بخش غیردولتی در سرمایه‌گذاری جدید، از جمله دیگر مصادیق است.»

معاون ناوگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: «برخی سرمایه‌گذاری‌ها در بخش ریلی به صورت ارزی انجام می‌شود و بیمه‌ها نیز آن را پوشش کامل نمی‌دهند، بنابراین راه‌آهن ریسک ناشی از نوسان نرخ ارز مازاد را ۱۰ درصد سالیانه به استناد ماده ۶۷ قانون الحاق تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت تضمین می‌کند تا ریسک سرمایه‌گذاران ارزی در این زمینه توسط راه‌آهن تضمین شود.»

احمدی به بند (ق) تبصره بودجه که به ماده ۱۲ تغییر نام یافته است اشاره کرد و افزود: «اینکه درآمدی از این محل هنوز عاید شرکت‌های ریلی نشده است، به دلیل کاهش نرخ نفت در بازارهای جهانی بود، اما پیش‌بینی می‌شود از یک سال آینده این هدف محقق شود.»

او از خصوصی‌سازی لکوموتیوهای سرد یا غیرفعال خبر داد: «خریداران بخش خصوصی از لکوموتیو سرد استقبال نمی‌کردند، در این راستا اعلام کردیم که لکوموتیوهای سرد را رایگان در اختیار بخش خصوصی قرار می‌دهیم تا آن را فعال کنند ضمن آنکه ۷ تا ۱۰ سال تضمین خرید خدمت آنها می‌دهیم و در انتهای ۱۰ سال، در صورت عمل به تعهدات، مالکیت لکوموتیو به شرکت‌ها منتقل می‌شود.»

معاون امور ناوگان راه‌آهن توضیح داد: «در حال حاضر واگذاری ۱۰ دستگاه لکوموتیو سرد رومانیایی از این محل آغاز شد، ضمن آنکه ۵۰ دستگاه لکوموتیو آکستوم نیز به این روش به مناقصه می‌رود.»

## سه سال است که مجوز ورود واگن دست‌دوم ن داده‌ایم

معاون راه‌آهن افزود: «در سه سال گذشته راه‌آهن به هیچ شرکتی اجازه واردات واگن‌های دست‌دوم را نداده و هرگونه خرید واگن دست‌دوم مربوط به دولت دهم است که البته اجرای این پروژه زیان چندانی ندارد، ضمن آن که شرکت‌ها ملزم شده‌اند، در کنار خرید واگن دست‌دوم خارجی، حتماً به ازای هر واگن، یک واگن جدید هم وارد ناوگان کنند.»

احمدی گفت: «براساس مصوبه‌های قانونی، راه‌آهن، اجازه واردات واگن دست‌دوم بالای ۲۵ سال را نمی‌دهد و هرگونه واگن دست‌دوم زیر ۲۵ سال باید در داخل کشور بازسازی و سپس به شبکه ریلی کشور وارد شود. در عین حال راه‌آهن اجازه بازسازی زیرپله‌ای نیز به هیچ یک از شرکت‌های واردکننده واگن دست‌دوم نداده است، زیرا هرگونه بازسازی در شرکت‌های واگن‌سازی باید به صورت تخصصی انجام شود.»

معاون امور ناوگان راه‌آهن افزود: «در حال حاضر چهار شرکت ریلی مسافری (ریل تراپر صبا)، (ریل پرداز نوآفرین)، (ریل سیر کوثر) و (شرکت جویبار) قرارداد ورود واگن‌های دسته دوم دارند که از این چهار شرکت، سه شرکت با واگن‌سازهای داخلی هم قرارداد ساخت واگن نو منعقد کردند، بنابراین سه شرکت اجازه سیر واگن‌های دسته دوم خود را گرفته‌اند و فقط شرکت جویبار چون هنوز با واگن‌ساز داخلی قرارداد نبسته است اجازه سیر واگن دست‌دوم ندارد.»

به گفته او، اکنون متوسط سن واگن‌های مسافری در کشور به ۳۰ سال رسیده و با ورود واگن‌های دست‌دوم زیر ۲۵ سال و به همان تعداد، خرید واگن نو، متوسط عمر ناوگان مسافری به ۱۲ سال کاهش می‌یابد.

معاون امور ناوگان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: «طبق دستورالعملی که به همه شرکت‌های ریلی از آغاز سال ۱۳۹۴ ابلاغ شده است، سیر همه واگن‌های مسافری بالای ۵۵ سال که حدود ۱۵۰ واگن بود از اول آذرماه پارسال متوقف شد و قرار است سیر تمام واگن‌های بالای ۴۵ سال نیز از اول آذرماه امسال متوقف شود؛ البته شرکت‌ها با بازسازی این واگن‌ها ۱۰ سال دیگر مجاز

آن‌ها تامین می‌شود. قرارداد در واقع به صورت TLV خواهد بود، اما در ۱۰۰۰ دستگاه واگن دیگر باید کل واگن‌ها به طور کامل در داخل تولید شوند.»

معاون امور ناوگان راه‌آهن افزود: «مدت زمان اجرای این پروژه، سه سال در نظر گرفته شده و تلاش کردیم بین سه واگن‌ساز تقسیم کار انجام شود، تا به رقابت مضره نیانجامد. همچنین به تازگی دو مناقصه برای ۲۵۰ دستگاه واگن مسافری (۵۰۰ دستگاه) طبق همین روش تامین مالی در حال برگزاری است که امیدواریم به نتیجه بیانجامد.»

#### تعرفه حمل بار در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

موضوع	فشار محوری مجاز در یک مسیر کامل	تعرفه دسترسی هر محور کیلومتر خالص (ریال)	تعرفه دسترسی هر محور کیلومتر باردار (ریال)
تعرفه دسترسی پایه (واگن‌های لبه بلند و شن کش)	۲۰ تن	۱۴۳۶	۴۳۰۶/۳
	۲۲/۵ تن	۱۶۹۷/۶	۵۰۸۸
تعرفه دسترسی واگن‌های ۶ محوره	۲۰ تن	۱۵۶۶/۱	۴۶۹۸/۳
	۲۲/۵ تن	۱۸۲۷/۱	۵۴۸۱/۴
تعرفه دسترسی واگن‌های مخزن‌دار حامل مواد نفتی و غیرنفتی	۲۰ تن	۱۴۳۶	۴۳۰۶/۳
	۲۲/۵ تن	۱۶۹۷/۶	۵۰۸۸
واگن‌های لبه کوتاه، مسطح و نیز واگن‌های مسقف مخصوص حمل پودر آلومینیوم و فله‌بر و بوتکر دار	۲۰ تن	۱۰۶۳/۵	۳۱۹۰/۶
	۲۲/۵ تن	۱۲۵۶/۲	۳۷۷۱/۱
واگن‌های مسقف	۲۰ تن	۸۶۸/۶	۲۶۰۴/۲
	۲۲/۵ تن	۱۰۲۴/۴	۳۰۷۷/۳
واگن‌های ویژه حمل گاز مایع	۲۰ و ۲۲/۵ تن	۷۴۵/۱	۲۲۳۳/۸
واگن‌های ویژه حمل خودرو	۲۰ و ۲۲/۵ تن	۷۴۵/۱	۲۲۳۳/۸
واگن‌های حامل کانتینرهای معمولی (لبه کوتاه، مسطح ۲ محوره و ۴۴۴ هزار لیتر)	۲۰ و ۲۲/۵ تن	۶۶۳/۴	۱۹۹۰/۴
واگن‌های ۲۴۶، ۲۵۲، ۲۵۶ هزار لیتر حامل کانتینر معمولی	۲۰ و ۲۲/۵ تن	۴۸۱/۳	۱۴۴۴/۲
واگن‌های مخزن‌دار ویژه حمل سود سوزآور	۲۰ تن	۱۱۶۷/۳	۳۵۰۶
	۲۲/۵ تن	۱۳۸۰/۵	۴۱۴۱/۴
واگن‌های بلند حامل مواد معدنی و لبه کوتاه به صورت فله در مسیر خواف - بندرعباس	۲۰ تن	۱۲۰۶/۸	۳۶۱۹
	۲۲/۵ تن	۱۴۲۶/۶	۴۲۷۵/۶
تعرفه حمل واگن‌های لبه کوتاه، مسطح، لبه بلند، مخزن‌دار و مسقف راه‌آهنی و واگن‌های پاکستانی حامل محمولات عادی و محمولات اداری راه‌آهن			
از قرار هر تن کیلومتر ۵۰۳/۹ ریال			
تعرفه حمل غلات، دانه‌های روغنی، گرانول، سیمان و گوگرد با واگن‌های فله‌بر راه‌آهنی			
از قرار هر تن کیلومتر ۳۵۵/۸ ریال بر اساس ظرفیت کمتر از ۴۶ تن و بیش از ۴۶ تن وزن حقیقی محموله به استثنا سیمان و گوگرد			

به استفاده از آن خواهند بود. بدین ترتیب طبق این دستورالعمل، از اول آذرماه سال ۱۳۹۶ همه واگن‌های مسافری بالای ۳۰ سال باید بازسازی شوند تا ۴۵ سال در شبکه سیر کنند و اگر بار دیگر این واگن‌ها بازسازی شد مجاز به سیر تا ۵۵ سال خواهند بود.»

او درباره خرید واگن دست‌دوم از سوی شرکت رجاء گفت: «شرکت رجاء از دو سال پیش مطرح کرد که قصد دارد از شرکتی خارجی واگن دست دوم بخرد، اما فعلاً هیچ مستنداتی مبنی بر اینکه واگن خارجی دست دوم وارد کرده است، نداریم.»

معاون امور ناوگان راه‌آهن با اشاره به اینکه در ایران هفت شرکت واگن‌ساز وجود دارد، در حالیکه در هیچ جای دنیا، هیچ کشوری هفت شرکت واگن‌ساز ندارد و در مجموع حدود ۱۰ واگن‌ساز بزرگ در دنیا وجود دارد، افزود: «باید شرکت‌های واگن‌ساز داخلی تجمیع شده و شرکتی قوی تشکیل شود، تا از ظرفیت‌های آنها بهتر استفاده شود.»

#### توافق با صندوق ضمانت

##### صادرات روسیه

معاون امور ناوگان اظهار داشت: «توافقاتی با صندوق ضمانت صادرات روسیه انجام دادیم، مبنی بر اینکه تامین مالی ساخت ۵ هزار دستگاه واگن در داخل را انجام دهد و این واگن‌ها توسط سه واگن‌ساز داخلی شامل واگن‌سازی پارس، واگن‌سازی کوثر و فولاد درخشان انجام شود.»

او افزود: «فاینانس ضمانت معتبر دولتی می‌خواهد و از سوی دولت هم نمی‌تواند بخش خصوصی را ضمانت کند، بنابراین طی توافق با شرکت‌های بهره‌بردار و صندوق ضمانت صادرات روسیه تامین مالی برای ساخت واگن در داخل انجام شد و راه‌آهن ضمانت تسهیلات را انجام داد، بدین نحو که از شرکت‌های بهره‌بردار تعهد گرفتیم که در صورت عدم پرداخت اقساط، واگن‌ها به نفع راه‌آهن مصادره و از محل درآمد بهره‌برداری آن، اقساط پرداخت می‌شود.»

او توضیح داد: «منفعت این تسهیلات برای صندوق ضمانت صادرات روسیه این است که در تولید چهار هزار دستگاه واگن از این قرارداد ادواتی نظیر بوژی و یا سیستم ترمز توسط

## اصلاح ساختار با تجدید ارزیابی دارایی‌ها

سایپا در روز ۱۴ بهمن سال گذشته، مجمع فوق‌العاده برگزار می‌کند و از زبان مهدی جمالی، مدیرعامل خود می‌شنود که برنامه‌ای برای اصلاح ساختار مالی در دستور کار است. در برنامه مذکور، فروش دارایی‌های مازاد مجموعه سایپا در برنامه است و مهمتر از آن «انجام افزایش سرمایه و سپس کاهش سرمایه تا مرز حذف زیان انباشته» برای چهار شرکت زیرمجموعه پارس خودرو، سایپا دیزل، مگاموتور و سازه‌گستر مدنظر خواهد بود. افزایش سرمایه‌ها از محل «تجدید ارزیابی دارایی‌ها» و «سرمایه‌گذاری‌ها» انجام می‌گرفت و استفاده از سایر روش‌های تامین مالی نیز مدنظر قرار داشت. در پایان مجمع مذکور، اصلاح ساختار مالی شرکت‌های گروه سایپا و خروج از «ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت» به تصویب می‌رسد.

ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت به این مساله اشاره دارد که اگر بر اثر زیان‌های وارده، حداقل نصف سرمایه یک شرکت از بین برود، هیات مدیره مکلف است بلافاصله مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام را برگزار کند تا موضوع انحلال یا بقای شرکت به رای گذاشته شود و اگر رای به انحلال شرکت داده نشود، باید سرمایه شرکت به مبلغ سرمایه موجود و واقعی کاهش یابد.

نکته آنجاست که زیان انباشته گروه سایپا مطابق با صورت‌های مالی تلفیقی حسابرسی شده منتهی به ۲۹ اسفند ۱۳۹۳ برابر با رقم عجیب ۳ هزار و ۲۱۰ میلیارد تومان بوده است! زیان انباشته شرکت اصلی سایپا نیز در ۳۰ آذر ماه ۱۳۹۴ بالغ بر یک‌هزار و ۱۶۵ میلیارد تومان شده؛ در حالی که سرمایه شرکت معادل یک‌هزار و ۷۴۴ میلیارد تومان بوده، بنابراین شرکت مشمول ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت بوده است.

در این شرایط برگزاری مجمع مذکور لازم بوده تا وضعیت این گروه برای ادامه فعالیت مشخص شود. برنامه‌هایی که در دستور کار سایپا قرار می‌گیرد، تاثیر بسیاری در روند صعودی قیمت سهام شرکت‌های مجموعه می‌گذارد و موافقان و مخالفان هر یک وارد گود می‌شوند و این روند را



رشد رویایی قیمت سهام خودروسازان در جدال موافقان و مخالفان

# صوری و کوتاه‌مدت یا واقعی و بلندمدت؟

علی محسنی

زمستان گذشته گرچه با روزهای خوب رشد ارزش شاخص کل بورس از مرز ۶۱ هزار تا بیش از ۸۰ هزار واحد همراه بود، اما رخدادهای جنجالی و بحث‌برانگیز در سهام خودروسازان، تا حد بسیاری این روند را تحت تاثیر خود قرار داد. رسیدن برجام به نقطه اجرا در ۲۶ دی ماه سبب رشد ارزش اکثر سهام بود، اما رشد خودروسازان به اندازه‌ای دور از ذهن می‌نمود که توجه کارشناسان درون و بیرون بورس را به خود جلب می‌کرد.

تحولاتی که تحت عنوان «اصلاح ساختار مالی» در گروه سایپا جریان گرفت، رشد ارزش خیره‌کننده‌ای را در خودروسازان زیرمجموعه این گروه و همچنین ایران خودرو (با تصور انجام تحولاتی مشابه) به دنبال داشت، اما با ورود به فصل بهار و توقف رشد ارزش خودروسازان که برخی خریداران این دسته از سهام را با زیان نیز روبه‌رو کرد، پرسش‌هایی جدی‌تر در باب کیفیت اصلاح ساختار مالی شرکت‌ها و تردیدهایی جدی‌تر در روند پرشتاب صعود سهام خودروسازان مطرح شد.



■ **سایپادیزل در تاریخ ۳۰ اردیبهشت ماه از برنامه افزایش سرمایه ۲۴۰ میلیارد تومانی از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها رونمایی کرده؛ این در حالی است که شرکت در برابر سرمایه ۲۱۰ میلیارد تومانی بالغ بر ۷۵۹ میلیارد تومان زیان انباشته در آخرین ترازنامه دارد**

■ **سایپا همچنین فروش سه ملک «وردآورد» به مساحت یک میلیون مترمربع، «پلاسکوکار سابق» به مساحت ۵۲ هزار مترمربع و «عباس آباد» با مساحت ۵ هزار مترمربع را نیز به عنوان بخشی از برنامه اصلاح ساختار مالی در دستور کار قرار داده است**

۹۲۳ درصدی داد تا به سرمایه رسمی ۱۰۲ میلیارد تومان برسد. زیان انباشته این شرکت در آخرین ترازنامه ۲۹ میلیارد تومان بود. سایپا نیز در مجمع ۲۲ اسفند ماه با استفاده از تجدید ارزیابی دارایی‌ها اقدام به افزایش سرمایه ۲ هزار و ۱۸۲ میلیارد تومانی (۱۲۵ درصدی) کرد.

برخی شرکت‌های تولید قطعه و خودرو نیز به سازه‌گستر، مگاموتور و پارس خودرو واگذار شدند تا شرکت‌های مذکور با اتکا به این دارایی‌ها بتوانند افزایش سرمایه بدهند و از شمول ماده ۱۴۱ خارج شوند. سازه‌گستر و مگاموتور غیربوری هستند و اطلاعات دقیقی درباره آنها در دسترس عموم قرار ندارد، اما پارس خودرو در تاریخ ۱۱ خرداد پیشنهاد افزایش سرمایه ۱۶۰۰ میلیارد تومانی را از دو محل «مطالبات حال شده سهامداران و آورده نقدی» و «تجدید ارزیابی دارایی‌ها» داده است. به این ترتیب بخشی از برنامه اصلاح ساختار مالی پارس خودرو با ورود نقدینگی از سوی سهامداران انجام خواهد گرفت. گفتنی است مطابق آخرین ترازنامه که در پایان آذرماه ۹۴ منتشر شده، این خودروساز زیان انباشته ۹۲۴ میلیارد تومانی دارد.

اما سایپا دیزل نیز در تاریخ ۳۰ اردیبهشت از برنامه افزایش سرمایه ۲۴۰ میلیارد تومانی از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها رونمایی کرده است. این در حالی است که این شرکت در برابر سرمایه ۲۱۰ میلیارد تومانی بالغ بر ۷۵۹ میلیارد تومان زیان انباشته در آخرین ترازنامه دارد و به نظر می‌رسد برخلاف دیگر شرکت‌های گروه سایپا، حل و فصل چالش زیان انباشته این شرکت با این مرحله از افزایش سرمایه ممکن نیست. سایپا همچنین فروش سه ملک «وردآورد» به مساحت یک میلیون مترمربع، «پلاسکوکار سابق» به مساحت ۵۲ هزار مترمربع و «عباس آباد» با مساحت ۵ هزار مترمربع را نیز به عنوان بخشی از برنامه اصلاح ساختار مالی در دستور کار قرار داده است.

### اصلاح ساختار در جدال موافق و مخالف

هم زمان با اعلام برنامه اصلاح ساختار مالی و انجام بخشی از آن در زمستان گذشته، قیمت سهام خودروسازان رشدی رویایی را ثبت می‌کند.

مورد تایید یا نقد قرار می‌دهند. اوج تمرکز همگان بر تجدید ارزیابی دارایی‌ها است که نقطه کانونی برنامه اصلاح ساختار مالی محسوب می‌شود. تجدید ارزیابی دارایی‌ها در حقیقت به‌روزرسانی ارزش دارایی‌ها در ترازنامه شرکت است و در جهت «شفافیت بهتر صورت‌های مالی» صورت می‌گیرد. در حسابداری تعهدی، ارزش دارایی‌ها به بهای تمام شده تاریخی یعنی قیمت‌هایی که خریداری شده‌اند، ثبت می‌شوند. در کشورهای همراه با تورم بالا همانند کشور ما، پس از گذشت تنها چند سال از تاسیس، دارایی‌های ثابت مشهود شرکت همچون زمین، ساختمان، ماشین‌آلات و تجهیزات و سرمایه‌گذاری‌ها ارزشی بسیار متفاوت از آن چه ثبت شده‌اند، پیدا می‌کنند.

ثبت ارزش جدید تغییراتی در شرکت‌ها ایجاد می‌کند: در شرکت‌هایی با وضعیت عملیاتی مناسب، افزایش سرمایه از طریق تجدید ارزیابی دارایی‌ها، موجب خواهد شد شرکت بتواند از ظرفیت بدهی خود بهتر استفاده کند و تسهیلات مالی بیشتری دریافت کند، اما در شرکت‌های مشمول ماده ۱۴۱ اصلاحیه قانون تجارت این اقدام به منظور فرار از ورشکستگی انجام می‌شود.

شرکت‌های بسیار بدهکار نیز برای ایجاد ظرفیت دریافت تسهیلات جدید، به افزایش سرمایه از این مسیر روی می‌آورند. حال مجموعه سایپا برای خروج از شرایط ورشکستگی و ایجاد توان دریافت تسهیلات بهتر و ارزان‌تر به این روش روی آورده بود. سایپا علاوه بر آن که واگذاری سه ملک را در نظر داشت، افزایش سرمایه شرکت‌های گروه از مسیر تجدید ارزیابی دارایی‌ها را در دستور کار سریع قرار داد و واگذاری برخی شرکت‌های قطعه‌ساز و تولید خودرو به برخی شرکت‌های زیرمجموعه را انجام داد تا این شرکت‌ها موفق به افزایش سرمایه شوند.

برنامه سایپا به این ترتیب بود که زامیاد در ۱۹ اسفند اقدام به افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها کند تا به سرمایه ۵۵۳ میلیارد تومانی برسد. این شرکت در آخرین ترازنامه خود ۴۳ میلیارد تومان زیان انباشته داشت. سایپا آذین نیز در ۲۲ اسفند از همان محل، افزایش سرمایه

■ فصل بهار اما با تحولاتی در قانون تجدید ارزیابی دارایی‌ها روبه‌رو بود. دولت «معافیت مالیاتی» افزایش سرمایه از مسیر تجدید ارزیابی دارایی‌ها را لغو کرد و به این ترتیب مزیت استفاده از این روش افزایش سرمایه زیر سوال رفت

■ به باور مخالفان، تجدید ارزیابی دارایی‌ها نه سودی نصیب شرکت می‌کند و نه درآمدی. به گفته آنان این روند در شرکت‌هایی که دچار مشکلات جدی عملیاتی هستند، به احتمال زیاد، بهبود روند عملیاتی و تولیدی را نیز موجب نخواهد شد و رشدی توخالی است

ارزیابی دارایی‌ها تمرکز بیشتری دارند. هر چند استدلال‌های دیگری را نیز مطرح می‌کنند. به باور مخالفان، تجدید ارزیابی دارایی‌ها نه سودی نصیب شرکت می‌کند و نه درآمدی. به گفته آنان این روند در شرکت‌هایی که دچار مشکلات جدی عملیاتی هستند، به احتمال فراوان بهبود روند عملیاتی و تولیدی را نیز موجب نخواهد شد. بنابراین آنان بر این باورند رشد قیمت سهام که برپایه سود یا درآمد جدید نیست و حتی ممکن است آینده بهتری را نیز در پی نداشته باشد، رشدی توخالی است.

مخالفان حتی به تغییرات صورت سود و زیان سال مالی ۱۳۹۴ سایپا نیز اشاره می‌کنند. سایپا به دنبال واگذاری برخی دارایی‌ها به زیرمجموعه‌ها به سود حدود ۸۰۶ میلیارد تومانی در سال مالی مذکور می‌رسد؛ در حالی که بدون در نظر گرفتن این واگذاری‌ها، عملیات تولیدی شرکت با زیان ۳۹۵ میلیارد تومانی پیش‌بینی شده بود. مخالفان معتقدند تغییر زیان به سود در اقبال سهامداران به سهم سایپا موثر بوده، اما این واگذاری‌ها تنها به قصد شناسایی سودهای صوری است و تاثیری در واقعیت‌های تلخ شرکت ندارد.

مخالفان به این نکته نیز اشاره می‌کنند که برنامه اصلاح ساختار مالی مذکور، نقدینگی تازه‌ای وارد شرکت‌های گروه سایپا نمی‌کند تا این نقدینگی موجب بهبود روندهای مالی شود. خودروسازان با هزینه مالی بسیار بالا ناشی از اخذ تسهیلات گران‌قیمت بانکی روبه‌رو هستند و نقدینگی تازه می‌تواند بخشی از مشکل این تسهیلات را حل کند.

مخالفان این روند را در کوتاه‌مدت ممکن نمی‌دانند و بر این باورند که واکنش هیجانی کوتاه‌مدت بازار سرمایه نادرست بوده است. مخالفت با روند قیمتی خودروسازان حتی به برخی سناریوهای توطئه‌محور نیز کشیده می‌شود و ضمن اشاره به ساختار تودرتو سهامداران خودروسازان، رشد قیمت سهام را بیشتر به سود شرکت‌های درون مجموعه می‌داند که ارزش سرمایه‌گذاری‌های سهامی آنها با رشد مواجه شده و در حقیقت در یک چرخه به سود خودروساز تمام شده است. این سناریوچینی احتمال دستکاری قیمت سهام را نیز مطرح می‌کند.

اما برنامه‌های اصلاح ساختار مالی خودروسازان

موافقانی نیز داشته که از رشد قیمت سهام نیز دفاع کرده‌اند. موافقان در استدلال کانونی خود معتقدند برنامه‌های موجود برای تغییر جدی روند حرکتی خودروسازان در سال‌های آتی تعریف شده و نباید انگ سفته‌بازی سهام به آنها زده شود.

همکاری بین‌المللی خودروسازان که در مجموعه سایپا، در مذاکرات با شرکت‌های معتبری مانند سیتروئن، رنو و کیا متبلور شده، نیاز به ایجاد برخی زمینه‌ها داشته و اصلاح ساختار مالی را ناگزیر می‌کند. جدی بودن مذاکرات که شرکت‌ها را تا مرحله عقد قرارداد و حتی خرید سهام خودروسازان داخلی توسط خارجی‌ها پیش برده، مورد استناد جدی موافقان است.

آنها معتقدند ارزش واقعی‌تر سهام خودروسازان داخلی برای واگذاری به شرکای خارجی، با اصلاح ساختار مالی به دست می‌آید. همچنین در فضای پسابرجام، چشم فعالان اقتصادی داخل به تامین مالی ارزان‌تر از خارج مرزها دوخته شده و در شرایط وضعیت مبهم و نامساعد صورت‌های مالی، نمی‌توان از این امکان بهره جست.

موافقان به قیمت بسیار ناچیز سهام خودروسازان نیز اشاره می‌کنند که این قیمت‌ها با هر تحولی می‌توانست رشد قابل توجهی پیدا کند. در حقیقت ارزش بسیار پایین‌تر از ارزش ذاتی می‌تواند سهام را با رشد پرشتاب - حتی با انتشار شایعات - روبه‌رو کند. موافقان، طبیعی بودن چنین روندی را در بورس مورد استناد قرار می‌دهند. حاشیه سود بسیار پایین خودروسازان نیز با هر تحولی از جنس همکاری‌های جدید خارجی و تامین مالی بهتر، بهبود چشمگیر می‌یابد و به این ترتیب موافقان بر این باورند که رشد قیمت سهام به پیشواز چنین رخدادهایی می‌رود.

در مجموع اما می‌توان تاکید مخالفان را بر رخدادهای کوتاه‌مدت و موافقان را بر روند بلندمدت دید. در این صورت اگر با گذشت یک تا دو سال، وعده همکاری‌های خارجی و بهبود روند عملیات تولید، مالی و سودآوری محقق شود، اصلاح ساختار مالی مقبول بازار خواهد افتاد و موافقان بر مخالفت‌ها چیره خواهند شد.

بدیهی است در صورتی که این وعده‌ها محقق نشود، فعالان بازار سرمایه به درستی استدلال‌های مخالفان پی خواهند برد.



سازمان بازرسی کل کشور اعلام کرد:

## بازرسی از خودروسازان پایان نیافته است

رئیس سازمان بازرسی کل کشور می‌گوید بازرسان این سازمان علاوه بر شرکت خودروسازی سایپا، بازرسی از ایران خودرو را نیز در دست دارند و هنوز تحقیقات و بازرسی‌ها در خصوص این دو شرکت خودروسازی پایان نیافته است.

۱۲ اسفند سال ۹۴ بود که سازمان بازرسی کل کشور اعلام کرد با استقرار تیمی از بازرسان این سازمان، نحوه فروش محصولات موضوع طرح ویژه دهه مبارک فجر و میزان ایفای تعهدات شرکت خودروسازی سایپا را به‌عنوان بازرسی فوق‌العاده مورد بررسی قرار می‌دهد. حسب دستور رئیس سازمان بازرسی کل کشور و طی حکمی از سوی نادر شکرپیگی معاون نظارت و بازرسی امور تولیدی، تیمی از بازرسان این سازمان مأموریت یافتند ضمن استقرار در شرکت گروه خودروسازی سایپا، نسبت به بررسی نحوه فروش محصولات موضوع طرح فروش ویژه دهه مبارک فجر و میزان ایفای تعهدات اقدام کرده و با استماع نظرات مسوولان مربوطه و بررسی اسناد و مدارک لازم گزارشی از این موضوع تهیه کنند.

حالا که نزدیک به سه ماه از این مساله می‌گذرد، ناصر سراج در پاسخ به سئوالی درباره سرنوشت بررسی‌های انجام شده از شرکت خودروسازی سایپا می‌گوید: «بازرسان سازمان بازرسی مشغول هستند و یک سری اقدامات اولیه نیز انجام دادند اما هنوز پایان نیافته است.» به گفته رئیس سازمان بازرسی کل کشور، بازرسان این سازمان، بازرسی از ایران خودرو را نیز در دست دارند.

رئیس سازمان بازرسی کشور در ادامه در پاسخ به این سوال که ورود سازمان بازرسی به موضوع حقوق‌های میلیونی مدیران برخی سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها به کجا رسیده است اظهار داشت: «در حال بررسی موضوع هستیم و به همه دستگاه‌ها و سازمان‌ها ورود کردیم.»

عملکرد خودروسازان و واردکنندگان خودرو نارضایتی مصرف‌کنندگان و همچنین کارشناسان و منتقدان را به دنبال داشته است. در این زمینه پایین بودن کیفیت و بالا بودن قیمت از مهم‌ترین دلایل نارضایتی از عملکرد خودروسازان داخلی و همچنین گران‌فروشی و تاخیر در تحویل از مهمترین دلایل نارضایتی منتقدان از عملکرد شرکت‌های واردکننده خودرو بوده است.

این مشکلات در تدوین اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مورد توجه قرار گرفت؛ به گونه‌ای که با اجرایی شدن این قانون، بازرسان وظیفه نظارت بر عملکرد این شرکت‌ها را به دنبال خواهند داشت. در ماده ۶۶ این قانون قید شده است: «ارزیابی‌های ادواری عرضه‌کنندگان خودرو، واسطه‌های فروش، واسطه‌های خدمات پس از فروش، نمایندگی مجاز و ارایه گزارش‌های ادواری موردی به عهده بازرسان که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت (دفتر صنایع خودرو و نیرومحرکه) تعیین می‌شود، است.»

در این قانون قید شده که وظیفه نظارت بر حسن اجرای موارد قید شده در آیین‌نامه این قانون بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

## اختلال در تجدید ارزیابی

فصل بهار اما با تحولاتی در قانون تجدید ارزیابی دارایی روبرو بود. دولت «معافیت مالیاتی» افزایش سرمایه از مسیر تجدید ارزیابی‌ها را لغو کرد و بنابراین مزیت استفاده از این روش افزایش سرمایه زیر سوال رفت. به این ترتیب شرکت‌هایی که روند به‌روزرسانی ارزش دارایی‌ها را در سال ۱۳۹۴ شروع نکرده بودند، از عدم امکان افزایش سرمایه از این طریق سخن گفتند. ایران خودرو، از مهمترین شرکت‌هایی بود که اعلام کرد نمی‌تواند این مسیر افزایش سرمایه را دنبال کند. این رخداد موجب اثر منفی بر روند سهام خودروسازان و دیگر صنایع بازار شد و از دلایل مهم، بازار نزولی فصل بهار عنوان شد.

در بازار داغ شایعات اما هر روز و هر هفته از تجدیدنظر دولت در ابلاغیه جدید سخن به میان می‌آمد و نوسان قیمت سهام برخی شرکت‌ها و از جمله خودروسازان به این شایعات متصل می‌شد. خودروسازان اما فارغ از تجدید ارزیابی دارایی‌ها که در مجموعه ایران خودرو تا حدی با مشکل روبه‌رو شده و در مجموعه سایپا در حال پیگیری است، همکاری‌های بین‌المللی را دنبال می‌کنند. ایران خودرو و پژو شرکت مشترک خود را تشکیل داده‌اند و قصد دارند اولین تولید را زمستان امسال راهی بازار کنند.

سایپا از قرارداد قریب‌الوقوع با سیتروئن و رنو سخن می‌گوید که چون واگذاری سهام دو شرکت سایپا کاشان و «بن رو» به دو خودروساز جهانی مذکور مدنظر است، عقد این قراردادها تحولی بسیار مهم در صنعت خودروسازی ایران و نشانه‌ای مهم از سطح همکاری‌های جدید اقتصادی کشور با دنیا محسوب می‌شود. همکاری ایران خودرو با سوزوکی، رنو، بنز و نیسان و همکاری سایپا با کیا و نیسان نیز در لابلای اخبار و شایعات دیده می‌شود.

حال با این روند باید دید آیا همکاری‌های بین‌المللی در سطحی گسترده به واقعیت خواهد پیوست؟ و آیا این همکاری‌ها مسیر زیان‌دهی و افت تولید سال‌های اخیر خودروسازان را معکوس خواهند کرد؟ اگر گذر زمان، پاسخ مثبت به این سوال‌ها بدهد، موافقان رشد قیمت سهام خودروسازان در موضعی برتر قرار خواهند گرفت.



صنعت خودروسازی، صنعتی که است که در آن می‌توان شاهد بروز پدیده‌هایی بود که به‌مرور به روند قالب بازار تبدیل می‌شوند. نمونه این مساله را می‌توان در روند طراحی خودروها، علاقه عمومی به خودروهای شاسی‌بلند و کراس اوور یا تمایل گسترده خودروسازان به تولید موتورهای کم‌حجم مجهز به توربوشارژر دید.

اما در کنار این، در سال‌های اخیر شاهد «مد شدن» پدیده‌های دیگری هم هستیم که البته شاید چندان موردپسند نباشند مانند پدیده فراخوان‌های گسترده در سال‌های اخیر و البته پدیده تقلب در نتایج سوخت و آلاینده‌گی که پس از قربانی کردن فولکس‌واگن، این بار به سراغ میتسویشی رفته است تا این برند محبوب سال‌های پیش، درگیر رسوایی بزرگی به نام تقلب در نتایج تست مصرف سوخت خودروها شود. در این بخش مروری بر این رسوایی، دلالتی و نتایج آن خواهیم داشت.

میتسویشی چگونه درگیر رسوایی تقلب در اطلاعات مصرف سوخت خودروهایش شد

## الماس ژاپنی در منجلاب رسوایی

ماهان هوشیار

همه برای چند دهم لیتر مصرف سوخت کمتر تلاش می‌کنند، میتسویشی میزان مصرف سوخت خودروهایش را برای حداقل سه سال پایین‌تر از حد واقعی اعلام کرده است.

**چون دوست، دشمن است؛ شکایت کجا برم!**

چنین تقلب‌هایی معمولاً به شکل کاملاً اتفاقی کشف می‌شود و این بار هم تقلب سه‌ساله میتسویشی به شکل اتفاقی و البته از سوی

میتسویشی البته با این گرفتاری‌ها بیگانه نیست و اگر کمی به حافظه تاریخی‌مان رجوع کنیم، می‌توانیم رسوایی سال ۲۰۰۰ این شرکت را به خاطر بیاوریم که در آن مشخص شد مدیران این شرکت به‌عمد سال‌ها مشکلات ایمنی خودروها را پنهان می‌کردند و شکایات مشتریان را نشنیده می‌گرفتند.

در آن زمان هم میتسویشی شاهد سقوطی وحشتناک بود و تا مرز تعطیلی پیش رفت، اما این بار موضوع ایمنی خودروها نیست؛ در دورانی که

برای آنها که روزگار جوانی خود را در دهه ۹۰ میلادی گذرانده‌اند، نام میتسویشی، نامی قابل احترام است. خودروسازی که تعدادی از هیجان‌انگیزترین خودروهای آن دوران را تولید می‌کرد و طرفداران زیاد هم در ایران و جهان داشت. همه اینها اما مربوط به گذشته است؛ چراکه امروز میتسویشی چهره یک متقلب رسوا شده را دارد که مدیرانش باید برای عذرخواهی تعظیم کنند و البته امید چندانی هم به پذیرفته شدن این عذرخواهی نداشته باشند.

■ براساس آنچه مدیرعامل میتسوبیشی در کنفرانس مطبوعاتی اعلام کرده، این شرکت برای سه سال متوالی، در زمان انجام تست‌های مصرف سوخت، از تایر و ورودی‌های هوای مخصوصی استفاده می‌کرده که باعث می‌شده در زمان تست، مصرف سوخت خودرو بین ۵ تا ۱۰ درصد پایین‌تر بیاید



در این شکل قرارداد هر دو طرف منتفع می‌شوند؛ از یک‌سو، میتسوبیشی که این روزها با کاهش تولید محصولات خود مواجه است می‌تواند از ظرفیت‌های خالی خود استفاده کند و از سوی دیگر، نیشان قادر خواهد بود از خط تولید خود برای ساخت محصولاتی با ارزش افزوده بیشتر بهره بگیرد.

این روش همکاری میان دو شرکت به‌خوبی پیش می‌رفت و هیچ‌کس هم شکایتی نداشت، اما مشکل از آنجا آغاز شد که مهندسان نیشان دریافتند مصرف سوخت خودروهایی که میتسوبیشی تولید می‌کند، بیشتر از آن چیزی است که در آزمون‌های مصرف سوخت اعلام می‌شود.

نیسان از همان زمان متوجه وجود مشکلی شد، اما پیش از هر اقدامی و برای جلوگیری از بروز مشکلات بعدی (که می‌توانست پای خود این شرکت را هم به میان بکشد) موضوع را با مدیران میتسوبیشی مطرح کرد. براساس شواهد موجود، مدیران میتسوبیشی این موضوع را در آن زمان پذیرفتند و اعلام کردند حاضر هستند برای این موضوع به نیشان غرامت بپردازند اما در نهایت این مستندات در اختیار مسوولین دولت ژاپن و البته در ادامه رسانه‌ها قرار گرفت و اینجا بود که مصائب میتسوبیشی آغاز شد.

البته مدیران ارشد میتسوبیشی اعلام کرده‌اند از وقوع این تقلب سازمان‌یافته در شرکت تحت مدیریت خود بی‌خبر بوده‌اند و آن را به تعدادی از مدیران میانی شرکت به‌ویژه در بخش مهندسی نسبت داده‌اند، اما در عین حال اعلام کردند بلافاصله دستور تحقیقات داخلی در شرکت را صادر خواهند کرد؛ هرچند ابعاد این مسئله بزرگ‌تر از آن بود که با یک بیانه مطبوعاتی برطرف شود.

#### میتسوبیشی دقیقاً چه کرده است؟

به شکل بسیار ساده، آنها در زمانی که خودروها را تحت آزمون مصرف سوخت قرار می‌دادند، از روش‌های متقلبانه استفاده می‌کردند تا مصرف سوخت خودروها را پایین‌تر از آن چیزی که واقعا باید در تست باشد نشان دهند و به این ترتیب دولت ژاپن و بدتر از آن مصرف‌کنندگان را فریب می‌دادند.

براساس آنچه مدیرعامل میتسوبیشی در کنفرانس

نیسان به‌عنوان رقیب (و شریک میتسوبیشی در بخشی از فعالیت‌هایش) کشف شد.

برای مرور داستان کشف این حقیقت باید کمی به عقب برویم و داستان همکاری این دو برند را مرور کنیم. در بازار رقابتی خودرو، گاهی شرکت‌ها همکاری‌های عجیبی با یکدیگر دارند که همکاری میان میتسوبیشی و نیشان هم یکی از آنها است؛ هرچند بنا به شرایط رقابتی بازار و لزوم کاهش هزینه‌ها، این شکل از توافقی‌ها امروزه در صنعت خودرو عمومیت یافته است.

شاید مفهوم پلت‌فرم مشترک و اشتراک‌گذاری یک پلت‌فرم میان دو خودروساز، این روزها مفهومی عمومی و پذیرفته‌شده باشد و حتی این اتفاق میان خودروهای دو شرکت رقیب نیز رخ می‌دهد، اما شکل همکاری میان میتسوبیشی و نیشان فراتر از اشتراک‌گذاری پلت‌فرم است چراکه در اینجا میتسوبیشی یکی از محصولات خود را با تغییراتی، بر روی خط مشترک با محصولات خود تولید کرده و با نشان نیشان در اختیار این شرکت قرار می‌دهد تا آن را به فروش برساند.

البته این روش همکاری در سال‌های اخیر میان شرکت‌های خودروساز در سطح جهان عمومیت یافته است و شاهد هستیم رنو، ون‌های کوچک تجاری کمپانی مرسدس بنز را در خط تولید خود تولید می‌کند یا میتسوبیشی برای پژو خودروهای شاسی‌بلند تولید می‌کند. علت این مساله هم مشخص است؛ کاهش هزینه‌ها و افزایش توان رقابت.

در همکاری میان نیشان و میتسوبیشی نیز، میتسوبیشی یکی از محصولات خود با نام eK را با اعمال تغییراتی، براساس درخواست نیشان تولید می‌کرد و در نهایت با نام نیشان DayZ در اختیار این شرکت قرار می‌داد. این دو خودرو در کلاس ویژه‌ای تولید می‌شوند که به Kei مشهور است. این کلاس ویژه بازار ژاپن است و خودروهای کوچک با حجم موتور ۶۶۰ سی‌سی را شامل می‌شود که توان کمی دارند، اما به دلیل مصرف سوخت و آلایندگی پایین و البته ابعاد کوچک، به‌شدت در ژاپن محبوب هستند و از سوی دولت نیز با مشوق‌های مالیاتی پشتیبانی می‌شوند.

مطبوعاتی خود اعلام کرده است، میتسوبیشی در زمان انجام تست‌های مصرف سوخت، از تایر و ورودی‌های هوای مخصوصی استفاده می‌کرده که باعث می‌شده در زمان تست، مصرف سوخت خودرو بین ۵ تا ۱۰ درصد پایین‌تر بیاید.

البته تا اینجا کار شاید مشکلی وجود نداشته باشد؛ چرا که پایین آوردن مصرف سوخت برای هر شرکتی ایده‌آل است، اما مشکل اینجا است که این تغییرات بر روی خودروهای تولیدی اعمال نمی‌شده و به این ترتیب برچسب مصرف سوخت، اطلاعات غلطی

■ **تقلب سه‌ساله میتسویشی به شکل اتفاقی و از سوی نیشان به‌عنوان رقیب (و شریک میتسویشی در بخشی از فعالیت‌هایش) کشف شد. مدیران میتسویشی این موضوع را در آن زمان پذیرفتند و اعلام کردند حاضر هستند غرامت بپردازند اما در نهایت این مستندات در اختیار مسوولین دولت ژاپن و رسانه‌ها قرار گرفت**

■ **شاید از دید ایرانی‌ها، عددی که برای مصرف سوخت خودروها از سوی کارخانه اعلام می‌شود بی‌اهمیت باشد، اما در بازارهای بین‌المللی حتی چند درصد پایین‌تر می‌تواند برگ برنده‌ای برای فروش یک خودرو باشد. یکی از اصلی‌ترین موارد در این میان، کاهش مالیات خودروها با کاهش مصرف سوخت است**

را در اختیار مسوولین دولتی و مشتریان قرار می‌داده است.

این اتفاق حداقل در سه سال اخیر در میتسویشی رخ داده و حداقل شامل ۶۶۰ هزار خودرو از جمله ۴۸۰ هزار خودروی تولید شده برای نیشان می‌شود. البته تحقیقات برای روشن شدن ابعاد بیشتر این مساله همچنان ادامه دارد، اما به نظر می‌رسد در نهایت این تحقیقات به افزایش شمار خودروها بیانجامد و بعید است مزیتی برای میتسویشی به دنبال داشته باشد.

### چرا میتسویشی تقلب کرد؟

براساس آنچه نتایج بررسی و گفته‌های مدیران میتسویشی نشان می‌دهد، همه آنچه این شرکت ژاپنی از این تقلب به دست آورده، کاهش در مصرف سوخت ادعایی به میزان حداکثر ۱۰ درصد بوده است، امری که شاید در آغاز به نظر برسد ارزش این آبروریزی و جریمه و سقوط سهام و بی‌اعتباری برند و ... را نداشته، اما این تنها یک‌روی سکه است، سکه‌ای که روی دیگرش رقابت طاقت‌فرسا میان برنده‌های صنعت خودروسازی برای دوام است که چنین تقلب‌هایی را توجیه‌پذیر می‌کند.

میتسویشی حتی پیش از این بحران هم حال و روز خوبی نداشت و به دنبال راهی بود تا بتواند از پس رقبای خود برآید. این شرکت در دهه ۹۰ روزهای اوج خود را سپری می‌کرد و به یکی از قطب‌های اصلی صنعت خودروسازی ژاپن تبدیل شده بود، اما سیاست‌های غلط مدیران در انتخاب محصولات و البته اوج‌گیری رقبایی مانند نیشان و بحران در زمینه ایمنی محصولات باعث شد میتسویشی به‌مرور جایگاه خود در بازارهای جهانی و حتی بازار ژاپن را از دست بدهد تا جایی که برخی از محبوب‌ترین مدل‌هایش را بازنشسته کرد و همچنان به دنبال راهی برای بقا است و در حال حاضر به جایگاه ششمین خودروساز ژاپن سقوط کرده است.

در چنین رقابت سنگینی، مدیران میتسویشی بیش از هر چیز به دنبال موفقیت برای بقا هستند و اینجا است که می‌توان به اهمیت آن ۱۰ درصد ناقابل پی برد، چراکه همین ۱۰ درصد می‌تواند برگ برنده‌ای برای آنان در بازارهای رقابتی و به‌طور مشخص بازار ژاپن باشد.

شاید از دید یک خریدار ایرانی، عددی که برای

مصرف سوخت خودروها از سوی کارخانه اعلام می‌شود بی‌اهمیت باشد، اما در بازارهای بین‌المللی وضعیت به‌طورکلی متفاوت است و حتی چند درصد پایین‌تر می‌تواند برگ برنده‌ای برای فروش یک خودرو باشد. یکی از اصلی‌ترین موارد در این میان، کاهش مالیات خودروها با کاهش مصرف سوخت در بازارهای بین‌المللی و در اینجا به‌طور مشخص بازار ژاپن است.

کشورهای مختلف در این زمینه قوانین متفاوتی دارند تا از طریق آن بتوانند خریداران را به خرید خودروهای کم‌مصرف‌تر و آلاینده‌گی کمتر تشویق کنند و در این میان ژاپن - کشوری که وابستگی کاملی به نفت وارداتی دارد - از مدت‌ها پیش قوانین سختگیرانه‌ای را در این زمینه وضع کرده، تا جایی که کلاسی از خودروها با سایز کوچک تنها ویژه بازار این کشور تولید می‌شود.

ابزار دولت‌ها برای این منظور، تغییر در مالیات اخذ شده از خودروها است تا به این ترتیب خریداران با توجه به پرداخت مالیات کمتر، به خرید خودروهایی با مصرف سوخت پایین‌تر ترغیب شوند. به این ترتیب پایین نشان دادن مصرف سوخت خودرو از سوی میتسویشی می‌تواند خودروهای این شرکت را در کلاس مالیاتی پایین‌تری قرار دهد و این یک مزیت بزرگ برای خرید خودروهای این شرکت است و می‌تواند خریداران را به انتخاب این مدل‌ها ترغیب کند.

از سوی دیگر باید نرخ سوخت در کشوری چون ژاپن را در نظر گرفت، امری که باعث می‌شود ۱۰ درصد مصرف سوخت کمتر طی مسافت طولانی تأثیر زیادی در هزینه‌های استفاده از آن داشته باشد و ترغیبی برای خریداران شود. همه این‌ها وقتی صحبت از خودرویی با حجم موتور ۶۶۰ سی‌سی می‌شود اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ چراکه در اینجا حتی چند دهم لیتر مصرف سوخت بیشتر می‌تواند جایگاه بازنده و برنده را جابه‌جا کند.

در کنار این‌ها باید به فشار زیادی که برای رقابت با رقبای، بر روی مهندسان میتسویشی است اشاره کرد، فشاری که به نظر می‌رسد در نهایت به این تقلب منجر شده است. میتسویشی در بسیاری زمینه‌ها از رقبای جا مانده و این مساله برای مدیران ارشد این شرکت بسیار دردناک است.

آن‌گونه که در رسانه‌ها نقل شده، مدیران

■ بلافاصله پس از اعلام  
خبر تقلب، میتسویشی  
حدود ۴۰ درصد از ارزش  
سهام خود معادل ۳/۲ میلیارد  
دلار را از دست داد که  
یکی از بزرگترین سقوطها  
در تاریخ صنعت خودروسازی  
ژاپن است. البته این شرکت  
باید غرامت سنگینی را  
به بعضی از شرکایش از جمله  
نیسان پردازد و انتظار  
جریمه سنگین دولت ژاپن  
را هم بکشد

همه این‌ها قطعاً پایان پرونده تقلب بزرگ  
میتسویشی نیست و باید در ماه‌های آینده  
شاهد ابعاد جدیدی از آن باشیم،  
ابعادی که هر چند جنس متفاوتی  
از رسوایی فولکس‌واگن دارد، اما  
می‌تواند فاجعه‌بارتر باشد؛ چراکه  
نباید فراموش کنیم حتی پیش از  
این نیز میتسویشی وضعیت مالی  
ناپایداری داشت و شاید این بحران  
آخرین میخ بر تابوت این شرکت  
ژاپنی باشد.

البته در میانه همین بحران بود که  
نیسان از پروژه قمارگونه ۲/۲ میلیارد  
دلاری خود برای خرید ۳۴ درصد  
سهام میتسویشی رونمایی کرد که  
شاید بتوان آنرا انتخابی هوشمندانه در  
روزهای دانست که میتسویشی راه  
دیگری برای بقا ندارد و نیسان (که  
روزگاری خود در وضعیت بدهکاری  
بود و توسط رنو نجات یافت) اینک  
می‌خواهد در نقش یک منجی، یکی  
از رقبای خود را در اختیار بگیرد.  
باید دید آیا مدیران میتسویشی ناچار  
به تعظیم بیشتر در مقابل رسانه‌ها  
خواهند شد یا این پرونده، ختم به  
خیر می‌شود.

شده است تحقیق کند و گزارش دهد.  
البته مدیران میتسویشی در ابتدا تاکید داشتند این  
تقلب تنها در مورد خودروهای ویژه بازار ژاپن  
رخ داده است، اما مقامات آمریکایی معتقدند  
وقتی میتسویشی توانسته مقامات دولتی ژاپن  
را فریب دهد، بعید نیست از همان روش یا  
راهکارهای دیگر برای تقلب در نتایج مصرف  
سوخت در آمریکا نیز استفاده کرده باشد و به  
همین دلیل فعلاً میتسویشی در آمریکا نیز تحت  
اتهام است تا جایی که چندی پیش یکی از  
رسانه‌های این کشور مدعی شد میتسویشی  
حتی در مورد میزان پیمایش خودروهای تمام  
الکتریکی خود هم دروغ گفته است!

در نهایت اگر این شرکت ژاپنی در آمریکا  
مجرم شناخته شود باید منتظر عواقب سهمگینی  
باشد، عواقبی که می‌تواند میتسویشی را تا مرز  
ورشکستگی پیش ببرد و تازه پس از آن باید  
در انتظار وضعیت مشابهی در اروپا و بعضی از  
بازارهای آسیایی باشیم.

ارشد شرکت، از واحد مهندسی میتسویشی  
خواستند راه‌حلی پیدا کند تا مصرف سوخت  
خودروهای این شرکت در رده خودروهای رقبا  
قرار گیرد، امری که بدون شک در کوتاه‌مدت  
ممکن نبوده است و نیازمند صرف بودجه  
تحقیقاتی و البته زمان است.

مهندسان میتسویشی اما راه‌حل ساده‌تری را  
انتخاب کرده‌اند تا بتوانند به این مشکل غلبه  
کنند و آن تقلب در نتایج است، امری که در  
ظاهر آنها را در رده تویوتا، هوندا و نیسان قرار  
داد، اما عواقب شرم‌آوری برایشان داشت.

### آیا پرونده تقلب میتسویشی در ژاپن بسته می‌شود؟

احتمالاً مدیران این شرکت ژاپنی وقتی در حال  
تعظیم مقابل رسانه‌های ژاپنی بودند، امید داشتند  
پس از عذرخواهی و البته سقوط سهام، پرونده  
این رسوایی بسته شود، اما برخلاف انتظار آنها  
ابعاد این رسوایی در حال گسترش به خارج از  
ژاپن است و می‌تواند بیش از پیش وجهه نه‌چندان  
مناسب این برند را در بازارهای  
جهانی خدشه‌دار کند.

بلافاصله پس از اعلام این خبر،  
میتسویشی نزدیک به ۴۰ درصد  
از ارزش سهام خود معادل ۳/۲  
میلیارد دلار را از دست داد که یکی  
از بزرگترین سقوطها در تاریخ  
صنعت خودروسازی ژاپن است.  
این البته هنوز پایان کار نیست؛  
چراکه این شرکت باید غرامت  
سنگینی را به بعضی از شرکایش  
از جمله شرکت نیسان پردازد و  
انتظار جریمه سنگین دولت ژاپن  
را هم بکشد.

اینها البته همه فقط در کشور ژاپن  
است، جایی که مسولین دولتی با  
احتیاط بسیار اعلام نظر می‌کنند، اما  
در سوی دیگر اقیانوس و در ایالات  
متحده، جایی که قطعاً علاقه چندانی  
به رقبای ژاپنی وجود ندارد، ددرسرها  
بیشتر خواهد بود. اداره فدرال ایمنی  
خودروها در آمریکا در میتسویشی  
خواستند در مورد احتمال تقلب در  
مورد خودروهایی که به آمریکا صادر

**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



نکات کلیدی حقوقی برای شرکت‌های حمل و نقل

## قوانین مدیریت مالی نیروی کار

کامییز شجاعی نیک

شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی علاوه بر اینکه باید بر قانون تجارت و قوانین بین‌المللی اشراف دقیق داشته باشند، مطلب حائز اهمیت دیگری را نیز نباید فراموش کنند و آن امور مالی هر شرکت است که همانند قلب تپنده یک مجموعه باید درست و دقیق کار کند. حال با توجه به تغییر در قوانین مالی و مالیاتی، سعی خواهیم کرد نکاتی از این باب در هر شماره، تقدیم خوانندگان کنم.

شرکت‌ها در ابتدای هر سال مکلف به اجرای قانون جدید محاسبات حقوق و مزایای پرداختی کارکنان خود، طبق بخشنامه‌های وزارت کار و رفاه اجتماعی هستند که به شرکت‌ها ابلاغ می‌گردد. به همین دلیل، هر یک از قوانین مربوطه را همراه با یک مثال تشریح خواهیم کرد.

میزان افزایش حقوق کارکنان، مطابق بخشنامه وزارت کار به صورت سالانه بر مبنای ضریبی تعیین می‌شود که شامل حقوق پایه، پایه سنواتی، حق مسکن، بن کارگری و حق اولاد و سایر مزایا است.

طی نشست‌هایی که در ماه‌های اخیر در زمینه مسائل حقوقی، مالی و مالیاتی شرکت‌های حمل و نقل داشتیم، متوجه شدیم که متأسفانه علی‌رغم اهمیت توجه به این موضوعات، درک و آگاهی درستی در این زمینه وجود ندارد و همین موضوع اغلب مشکلات عدیده‌ای برای شرکت‌های حمل و نقل به وجود می‌آورد، بنابراین تصمیم گرفتیم از رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران بخواهیم تا سلسله مباحث آموزشی را در این خصوص در ترابران آغاز کند؛ اما او با توجه به سابقه تدریس چندین ساله در اتاق بازرگانی و انجمن و آشنایی با آنچه بیش از همه، مدیران شرکت‌های حمل و نقل را درگیر خود می‌سازد، ترجیح داد از مباحث پایه‌ای‌تر مانند حقوق و پرداختی کارکنان شروع کند و در شماره‌های بعد، به بررسی شایع‌ترین مشکلات و شکایات‌های مالی، حقوقی و مالیاتی بپردازد.



■ شرکت‌هایی که تسویه حساب خود را در پایان خدمت کارگر انجام می‌دهند، مجازند نهایتاً ۹ روز از طلب مرخصی را به سال بعد انتقال دهند. کارگران یا باید از مرخصی خود استفاده کنند یا شرکت حق مرخصی ایشان را به صورت نقد پرداخت کند

به طور مثال اگر حقوق کارگری ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال باشد، میزان عیدی ایشان ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و اگر حقوق کارگری ۱۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال باشد، میزان عیدی ایشان ۲۴/۳۶۴/۹۸۰ ریال بوده که بعد از کسر مالیات قابل پرداخت است.

**ه- میزان سنوات:**

شرکت‌ها مکلفند سالانه حداقل یکماه حقوق پایه به همراه مزایای مستمرکارگر را به آنها پرداخت کنند. در بعضی شرکت‌ها تسویه سنوات در پایان اتمام کامل قرارداد پرداخت می‌شود.

**نکته:** در سنوات قبل، تسویه حساب سنوات کارکنان معاف از پرداخت مالیات بود؛ البته به شرط آنکه تسویه حساب نهایی باشد؛ اما اگر کارمندی سنوات خود را سالانه دریافت می‌کرد و همچنین سال بعد در شرکت حضور داشت، خالص پرداختی مشمول مالیات می‌گردد. در سال ۱۳۹۵ این قانون اصلاح شده و پرداختی سنوات مشمول مالیات نیست.

#### و- مرخصی:

کارگران مجازند ماهانه ۲/۵ روز از شرکت مرخصی طلب نمایند که جمعا ۳۰ روز است. (در مورد مرخصی استعلاجی براساس ضوابط و مقررات تامین اجتماعی عمل می‌شود).

شرکت‌هایی که تسویه حساب خود را در پایان خدمت کارگر انجام می‌دهند، مجازند نهایتاً ۹ روز از طلب مرخصی را به سال بعد انتقال دهند. کارگران یا باید از مرخصی خود استفاده کنند و یا شرکت حق مرخصی ایشان را نقداً پرداخت نمایند.

بدین صورت که کارگر کتبا تقاضای مرخصی نموده و کارفرما کتبا موافقت نکند. در این حالت مبلغ هزینه قابل پرداخت است و در غیر این صورت مطالبه سوخت می‌شود.

#### ز- میزان معافیت مالیاتی:

میزان معافیت مالیاتی سالانه توسط سازمان امور مالیاتی تعیین می‌شود که در ماده ۱۳۱ قانون مالیات‌های مستقیم ذکر شده است.

توضیح اینکه سقف معافیت مالیاتی سال ۱۳۹۵ برای کارکنان ۱۵۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین شده است؛ یعنی صندوق ماهانه تا سقف ۱۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال معاف از پرداخت مالیات است.

#### ح- محاسبات بیمه:

در بخشنامه ۲۴۹۲۰۰ وزارت کار و رفاه اجتماعی، میزان افزایش حقوق و دستمزد کارگران در دوره ۱۳۹۵ مشخص شده که در اینجا به صورت تفکیکی به شرح آن پرداخته می‌شود. (مطابق قانون کار، مالک شرکت، کارفرما و کارکنان شرکت، کارگر نامیده می‌شوند).

#### الف- حقوق پایه:

- مطابق بخشنامه، میزان افزایش حقوق کارکنان روزانه، ۱۴ درصد تعیین شده است؛ به عبارت دیگر، می‌بایست حداقل مبلغ ۱۴ درصد به حقوق روزانه اضافه گردد. حال اگر شرکتی در لیست بیمه ارسالی به تامین اجتماعی کمتر از این عدد پرداخت کند، مشمول جریمه در هر لیست خواهد بود.

حقوق ماهانه ۳۰ روزه =  $۸/۱۲۱/۶۶۰$  ریال

حقوق روزانه ۹۵ =  $۲۷۰/۷۲۲$  ریال

افزایش ۱۴ درصد =  $۳۳/۲۴۷$

حقوق روزانه سال ۹۴ =  $۲۳۷/۴۷۵$  ریال

#### ب- پایه سنواتی:

حقوق پایه سنواتی توسط شورای عالی کار برای هر سال مصوب می‌شود و معمولاً برای جبران حداقل دستمزدی است که به کارگرانی که حداقل یکسال در شرکت کار می‌کنند، پرداخت می‌گردد. در سال ۱۳۹۵ میزان پایه سنواتی روزانه ۱۰/۰۰۰ ریال تعیین شده است.

- هزینه حق مسکن و بن کارگری مبالغی هستند که در بخشنامه مشخصاً قید شده و عیناً در احکام پرسنلی قابل محاسبه و پرداخت است.

#### ج- حق اولاد:

مطابق قانون کار شرکت‌ها مکلفند تا سقف دو فرزند، حق اولاد پرداخت کنند که میزان آن ۱۰ درصد حقوق پایه است. توضیح اینکه مبلغ حق اولاد از پرداخت حق بیمه معاف است. در سال ۱۳۹۵ میزان حق اولاد برای ۱ فرزند ۸۱۲/۱۶۶ ریال و برای دو فرزند ۱/۶۲۴/۳۳۲ ریال تعیین شده است.

#### د- عیدی:

مطابق قانون میزان سقف عیدی سه برابر حداقل حقوق پایه هر سال است.

$۸/۱۲۱/۶۶۰ \times ۳ = ۲۴/۳۶۴/۹۸۰$  ریال

میزان عیدی قابل تعلق به کارکنان دو برابر حقوق ایشان تا سقف عیدی است.

میزان بیمه تامین اجتماعی در مجموع ۳۰ درصد است که از این مبلغ ۷ درصد آن کارگر و ۲۳ درصد آن را کارفرما تقبل می‌کند. کارفرما مکلف است مبلغ بیمه سهم کارگر را از ایشان کسر و به همراه سهم خود پرداخت نماید.

**سقف بیمه سالانه:** محاسبه میزان سقف بیمه به شرح ذیل است و اگر حقوق هر فرد بالاتر از میزان تعیین شده باشد، مبلغ مازاد معاف از پرداخت حق بیمه است. (مصوبه شورای عالی و هیات امنای سازمان تامین اجتماعی)

سقف بیمه روزانه =  $۷ \times$  حداقل حقوق دستمزد

سقف بیمه ماهانه =  $۳۰ \times$  سقف بیمه روزانه

با توجه به توضیحات ارائه شده میزان سقف بیمه ماهانه کارکنان در سال ۱۳۹۵ به شرح ذیل است:

سقف بیمه روزانه =  $۱/۸۹۵/۰۵۴ \times ۷ = ۱۳/۲۷۰/۷۲۲$

سقف بیمه ماهانه =  $۵۶/۸۵۱/۶۲۰ \times ۳۰ = ۱۶/۸۹۵/۰۵۴$

#### ط- قرارداد پرسنلی:

توصیه من این است که شرکت‌ها مطابق قانون کار با کارکنان خود در خصوص یک قرارداد کار معین به توافق رسیده و این توافق را (مطابق قوانین و ضوابط اداره کار) مکتوب و امضا نمایند (تبصره ۱ و ۲ ماده ۷ قانون کار).



در تبیین ضرورت تشکیل دادگاه‌های تخصصی حمل و نقل و پیامدهای ناشی از نبود چنین دادگاه‌هایی، بهتر است مطالب این مقاله را به چند بخش تقسیم کنیم تا روشن شود معطلی در ایجاد شعب تخصصی حمل و نقل حتی برای یک روز هم ضرر بسیار زیاد برای این مملکت دارد.

#### ۱- حمل و نقل دریایی

به منظور هماهنگی در قوانین و مقررات حمل و نقل دریایی کشورهای مختلف، انجمن حقوق بین‌المللی در سال ۱۹۲۱ جلسه‌ای در لاهه تشکیل داد و مقررات معروف به لاهه (Hague Rules) را تنظیم کرد. این مقررات پس از تجدید نظر در قالب یک معاهده بین‌المللی در اوت ۱۹۲۴ (۱۳۰۳ شمسی) در بروکسل به امضا رسید.

اولین قانون حمل و نقل دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ و با الهام از قوانین تجارت فرانسه مصوب ۱۸۰۷ و کنوانسیون بروکسل ۱۹۲۴ به تصویب رسید که با توجه به تجربه نخست در زمینه قانونمند کردن این حرفه، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بود؛ اما بیشتر روی کشتیرانی بازرگانی تمرکز داشت و انواع دیگر کشتیرانی را مد نظر قرار نداده بود. علاوه بر این، مباحث مهمی مانند بیمه دریایی،

نبود دادگاه تخصصی حمل و نقل در ایران چه نتایج دارد؟

## عارضه‌های قضای ناکافی

سید محمود نعیمی

کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل،

متخصص حقوق حمل و نقل بین‌الملل

در دادگستری برای برخی مشاغل و رشته‌ها، شعب تخصصی وجود دارد مثل دادرسی ویژه امور پزشکی، دادگاه ویژه روحانیت. آیا در موضوعات مرتبط با حمل و نقل که مبالغ مورد دعوی در آن میلیاردی و تعداد دعوی بشمار است، وجود دادگاه تخصصی و ویژه هنوز احساس نشده است؟!

این در حالی است که کشورهای همسایه ایران از نبود دادگاه‌های تخصصی به‌خصوص در امر حمل و نقل در ایران سود بسیار زیادی برده و می‌برند؛ به عنوان نمونه دوی با ایجاد یک مرکز داوری دریایی، بالغ بر ۴۰۰ نفر از حقوقدانان و متخصصان را از سراسر دنیا با ملیت‌های گوناگون جذب کرده و به خدمت گرفته است و اکنون قریب به اتفاق شرکت‌های دریایی، در موقع عقد قرارداد، تمایل به حل اختلاف احتمالی در محلی غیر از ایران را دارند.



■ تنها قانون مصوب دریایی ایران، قانون ۱۳۴۳ است که موضوع ماده ۱۸۸ آن یعنی تشکیل دادگاه دریایی همچنان مسکوت مانده است. از سوی دیگر، از کنوانسیون بروکسل که ایران به آن ملحق شده، بالغ بر ۹۲ سال می‌گذرد. تغییرات زیادی در جهان رخ داده که در کنوانسیون‌های ۱۹۷۱ یا ۱۹۷۸ هامبورگ متبلور است اما ایران به آنها ملحق نشده و هنوز به مقررات ۹۲ سال قبل پایبند است!

جابه‌جایی می‌شود، بازرگانان، شرکت‌های حمل و نقل، سازمان‌های دولتی و خصوصی برای حل اختلافات حمل و نقلی خود هیچ محلی برای مراجعه ندارند.

## ۲- حمل و نقل جاده‌ای

در مورد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده نیز دقیقاً دچار مسائل مشابه و شاید هم به مراتب بدتر هستیم. به منظور هماهنگی در مقررات حمل و نقل جاده‌ای در سطح بین‌المللی کنوانسیون مقررات CMR در سال ۱۳۳۵ شمسی در ژنو به تصویب رسید. درست مثل حمل دریایی که با تاخیری ۴۰ سال در مجلس تصویب شد، این قانون هم با ۴۱ سال تاخیر، در سال ۱۳۷۶ به تصویب مجلس رسید و به دولت اجازه داده شد به آن ملحق شود.

در خصوص وجود شعب تخصصی رسیدگی به دعاوی مطروحه در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی نیز وضع بسیار اسفبارتر از حمل دریایی است. در حمل دریایی اگر چند سالی فقط یک شعبه به دعاوی دریایی رسیدگی می‌کرد، در حمل جاده‌ای

در خرداد ۱۳۶۴ وزارت کشاورزی پیش‌نویس قانون دیگری را راجع به تشکیل دادگاه‌های دریایی در ۲۸ بند تهیه کرد. در این قانون پیشنهاد شده بود تا شعبی از دادگاه‌های عمومی دادگستری به عنوان تنها مراجع رسیدگی به تخلفات دریایی در نظر گرفته شود که این قانون نیز به جایی نرسید.

در نتیجه همچنان تنها قانون مصوب دریایی ایران، قانون ۱۳۴۳ شمسی است که موضوع ماده ۱۸۸ آن یعنی تشکیل دادگاه دریایی مسکوت مانده است.

از سوی دیگر، از کنوانسیون بروکسل که ایران به آن ملحق شده و ملزم به اجرای قوانین آن است، بالغ بر ۹۲ سال می‌گذرد. تغییرات زیادی در جهان رخ داده که در کنوانسیون‌های معروف مثل ۱۹۷۱ یا ۱۹۷۸ هامبورگ متبلور شده، اما ایران به این کنوانسیون‌ها ملحق نشده و هنوز به قوانین و مقررات ۹۲ سال قبل پایبند است! در سال ۱۹۲۴ با توجه به حجم اندک تجارت و کشتی‌های آن زمان، نیاز به حمل کالا روی عرشه نبود و این کار در قانون مجاز شمرده نمی‌شد، اما در قانون ۱۹۷۱، حمل کالا روی عرشه و یا حمل حیوانات زنده مجاز شمرده شد. امروزه کشتی‌های قاره‌پیما با چندین هزار کانتینر و حمل روی عرشه به حمل و نقل مشغولند. پس به نظر می‌رسد که قضاوت در مورد حمل دریایی با قانون ۹۲ سال قبل یعنی بروکسل ۱۹۲۴ کاری نادرست و دور از ذهن است.

با توجه به شناخت اینجانب از دادگاه‌های ایران، با توجه به بالغ بر ۳۰۰ شهر در ایران، وجود یک یا چندین مجتمع قضایی در هر شهر و وجود تعدادی شعب در هر مجتمع قضایی، متأسفانه در حال حاضر هیچ شعبه تخصصی برای رسیدگی به دعاوی دریایی در ایران سراغ ندارم. تنها شعبه تخصصی دعاوی دریایی، شعبه سوم دادگاه عمومی حقوقی یعنی مجتمع قضایی امام خمینی (ره) به ریاست دکتر منصور پورنوری متخصص امور دریایی بود که بعدها با حفظ سمت، به ریاست مجتمع قضایی شهید بهشتی منصوب و اکنون نیز بازنشسته شده و به گفته خودش (گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم در تاریخ ۱۳۹۴/۰۵/۰۵) پس از ایشان دادگاه دریایی تعطیل شده است. به عبارت دیگر با وجود چند هزار کیلومتر مرز آبی و بنادر بسیار بزرگ مثل بندر شهید رجایی و ... که هزاران کانتینر و صدها هزار تن بار

کار دریایی، صدور گواهینامه‌های دریایی، ساخت کشتی، کشتی شکستگی، آلودگی دریایی، سازمان و صلاحیت دادگاه‌های دریایی و غیره را مورد توجه قرار نداده است. هرچند همانطور که گفته شد، با توجه به سال تصویب آن یعنی ۱۳۴۳، باید اذعان کرد نمایندگان مجلس، کار بسیار مهمی را در بین کشورهای منطقه که این مسائل را کمتر رعایت می‌کردند، انجام دادند، اما این قانون ۱۹۴ ماده دارد و فصل سیزدهم آن که مربوط به دادگاه دریایی است هنوز به انجام نرسیده است.

به موجب ماده ۱۸۸ این قانون، دادگستری موظف است ظرف سه ماه از تاریخ تصویب قانون دریایی، اقدام به تشکیل دادگاه‌های دریایی کند. به همین منظور، نه سه ماه، بلکه بعد از ۱۳ سال از تصویب قانون مذکور، یعنی در ۱۳۵۶ دفتر تحقیقات و مطالعات وزارت دادگستری، پیش‌نویس قانون تشکیل و آیین دادرسی دادگاه‌های دریایی را در ۱۱۵ ماده تهیه و آماده کرد. (نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی، صفحه ۲۴).

به موجب ماده ۱ این قانون، برای رسیدگی به دعاوی و اختلافات ناشی از اجرای قانون دریایی ایران و تخلفات پیش‌بینی شده در ماده ۱۹۰ و جرائم مربوط، به تشخیص وزارت دادگستری در نقاط لازم دادگاه‌های نخستین دریایی تشکیل خواهد شد؛ اما این قانون که به نظر می‌رسد با دقت و توجه به نیازهای روز تنظیم شده و از جامعیت نسبی برخوردار بود، ظاهراً بنا بر دلایل نامعلوم مسکوت ماند.

نخست‌وزیری وقت، پیش‌نویس قانون دیگری را در تابستان سال ۱۳۶۳ تنظیم کرد که مواد ۱۷۰ الی ۱۸۵ آن اختصاص به تخلفات، دادگاه‌ها و تعقیب‌های قانونی دارد. این قانون نیز به دلایل ناشناخته‌ای بلااجرا شد.

در پاییز سال ۱۳۶۳، شاهد تدوین پیش‌نویس دیگری بودیم که سازمان بنادر و کشتیرانی در ۲۰۶ ماده تهیه کرده بود که مواد ۱۷۴ الی ۱۸۵ آن اختصاص به دادگاه‌های دریایی داشت. این پیش‌نویس نیز در سال ۱۳۶۵ برای تصویب تقدیم دولت وقت شد که بنا بر اوضاع و احوال خاص حاکم بر کشور، مسکوت ماند. تلاش برای تدوین قانون دریایی به ویژه تشکیل دادگاه‌های خاص دریایی از سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی که متولی اصلی و مستقیم این موضوع بودند تجاوز و به دستگاه‌های درجه دو سرایت کرد.

■ **تنها شعبه تخصصی**  
**دعاوی دریایی، شعبه سوم**  
**دادگاه عمومی حقوقی یعنی**  
**مجتمع قضایی امام خمینی**  
**به ریاست دکتر منصور پورنوری**  
**متخصص امور دریایی بود**  
**که اکنون بازنشسته شده**  
**و به گفته خودش پس از**  
**ایشان دادگاه دریایی**  
**تعطیل شده است**

حمل و نقل بین‌المللی برخوردارند؟ آیا از وجود کنوانسیون‌های مختلف مثل بروکسل، هامبورگ در امور دریایی، CMR در امور جاده‌ای یا کنوانسیون ورشو یا گوادالاجارا و ... اطلاع و تخصص کافی دارند؟

### ۳- حمل هوایی

در حمل هوایی نیز وضع دقیقا مشابه حمل جاده‌ای است و هیچ دادگاه ویژه‌ای در ایران در این زمینه وجود ندارد. در امور حمل و نقل هوایی، ایران به کنوانسیون ورشو ملحق شده که گرچه بیشتر مربوط به حمل و نقل کالا است، اما حمل مسافر را نیز در برمی‌گیرد، اما متأسفانه وقتی سخن از کنوانسیون ورشو می‌شود، عملاً و تقریباً هیچکس اطلاعی از آن ندارد. هر چند وقت یکبار شاهد سقوط یک هواپیما و کشته شدن تعدادی مسافر هستیم، اما حداکثر کاری که دادگاه‌های ما انجام می‌دهند ارجاع به دیه و محکوم ساختن و الزام مقصر به پرداخت خسارت بر مبنای دیه است که فعلاً دیه زن، نصف مرد و دیه مرد در ماه معمولی حدود ۱۹۲ میلیون تومان و در ماه حرام حدود ۲۵۲ میلیون تومان است. این در حالی است که مسولان محترم توجه ندارند که طبق قانون ورشو، زن و مرد فرقی با هم ندارند و نرخ پرداخت خسارت چند برابر خسارت بر مبنای دیه یک مرد است!

### ۴- مشکلات دفاتر خدمات قضایی

طبق رویه معمول ارجاع دعوی و طبق قوانین جدید، برای کمتر شدن کار دادگستری‌ها، افراد یا وکلا مجبورند درخواست خود را به دفاتر ویژه خدمات قضایی برده و آنها با پذیرش درخواست به طور خودکار و قانونی و مطابق قانون آیین دادرسی

مدنی، دعوی را به مجتمع قضایی محل اقامتگاه خواننده ارجاع می‌دهند. حال اگر دعوی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی باشد و آن مجتمع قضایی اصلاً چنین شعبه تخصص نداشته باشد، به آنها اصلاً مربوط نیست. در صورت تشکیل شعب تخصصی، باید رویه‌ای معمول شود که دعوی از تمامی شهرستان‌ها، توسط دفاتر خدمات ویژه قضایی، به آن شعب تخصصی ارجاع گردد و از ارجاع کار به شعب حقوق عمومی که بعضاً صلاحیت رسیدگی به اینگونه دعوی را ندارند جلوگیری گردد.

بدیهی است که یک شعبه دادگاه ویژه، توانایی و تخصص رسیدگی به همه دعوی حمل و نقل بین‌المللی را ندارد و لازم است برای هر دسته از دعوی یک شعبه خاص و تخصصی بوجود آید مثلاً برای حمل دریایی یک شعبه تخصصی و متعاقب آن یک شعبه تجدید نظر و دیوان عالی تخصصی. برای دعوی حمل جاده‌ای و هوایی نیز به همین ترتیب. البته اینکه آیا فقط یک شعبه تخصصی برای جمعیت هفتاد میلیون نفری ایران کافی است یا خیر نیز سوالی است که مسولین باید به آن جواب دهند.

جالب است بدانید دویی که فقط یک شهر است، از نبود دادگاه دریایی ایران استفاده زیادی برده و می‌برد و با ایجاد یک مرکز داور دریایی، بالغ بر ۴۰۰ نفر از حقوقدانان و متخصصین را از سراسر دنیا با ملیت‌های گوناگون به خدمت گرفته و اکنون قریب به اتفاق شرکت‌های دریایی در موقع عقد قرارداد، تمایل به حل اختلافات احتمالی در محلی غیر از ایران را دارند. نکته بعدی اینکه در همین ایران، افراد متخصص و دلسوز در رشته حمل و نقل بین‌المللی کم نیستند. فقط کافی است جستجو کرده و از تخصص آنها استفاده کنیم.

حتی همان یک شعبه هم موجود نبوده و نیست و در حال حاضر دعوی حمل و نقل چه در دریایی یا جاده‌ای یا هوایی، درست مثل دعوی دیگر مثل چک و سرقتی و ... به شعب دادگاه عمومی حقوقی ارجاع می‌شوند.

البته قضات عالیقدر و متدین و حقوقدان برای حل مسائل و صدور رای عادلانه تلاش زایدالوصفی دارند، اما همانگونه که رسیدگی به مسائل مربوط به روحانیت، یا پزشکی، یا ... دادگاه خاص خود را می‌طلبد و قضات محترم در دادگاه‌های عمومی حقوقی از رسیدگی به اینگونه دعوی احتراز می‌کنند و اذعان دارند که اینگونه موارد تخصصی است و در محل تخصصی خود باید مورد رسیدگی قرار گیرد، آیا می‌توان ادعا کرد که تمامی قضات دادگاه‌های فعلی از دانش لازم برای رسیدگی و صدور رای در دعوی

**شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار ایستا تان ترابار**

تلفن: ۸۸۸۱۱۹۹۱ (۰۲۱)  
 فکس: ۸۸۸۶۷۲۱۲ (۰۲۱)  
 ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com



## 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    📞 ۰۷۲۰۰۲۳۵۴۰#

شماره حساب بانک پارسیان: ۸۱۰۴۴۴۹-۱۲۰۳  
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](http://mahak-charity.org)

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 ...
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت قراردادهای
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت
- مدیریت دیوکانتیتری

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلایز سبا



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)

www.sabanetsystem.ir - info@sabanetsystem.ir

# راهنمای ترابری

صفحه	حمل و نقل بین المللی	صفحه	حمل و نقل بین المللی
۱۰۲	آبادانا ترابری	۱۰۶	ساریان گستر سیلان
۱۰۶	آنتشیا	۱۲۶	سرافراز ترابری
۱۰۳	آتیبه	۱۱۴	کالجار
۱۱۷	آذر تیر ارس	۱۴۲	نیرو ترابری
۱۰۲	آرش تیر زرین	۱۰۴	نوسعه حمل کالا
۱۱۳	آرنامهر	۱۰۷	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی
۱۱۱	اسفند ترابری	۱۱۰	آرنگ نگین
۱۰۵	آسیا	۱۰۵	پهنامین ترابری
۱۰۲	اسوع ترابری	۱۲۶	شهاب سحر آذر
۱۰۸	آفتاب دریا	۱۰۳	دور رو
۱۱۷	آریا ترابری راد	۱۴۲	سیوران ترابری
۱۲۶	آریا ترابری آسیا	۱۰۵	هادی بازرگان
۱۳۰	آلفاتیر	۱۱۲	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل
۱۰۴	آرتا پارسیمان تیر	۱۱۵	بادیا اردبیل
۱۰۳	الیت آریا جم	۱۰۲	نگار ترابری زرین
۱۴۲	امتداد زنجیر پایدار	۱۱۱	حمل و نقل بین المللی استان خراسان
۱۰۴	امین اندیش	۱۰۸	آبی ران
۱۱۴	امیر ترابری آسیا	۱۰۷	آبانه طوس
۱۰۳	امین ترابری	۱۱۲	آروان تردد
۱۰۷	ایران ترکمن	۱۰۳	آسا ترابری شرق
۱۰۵	ایران سریع	۱۱۲	آموت بار ترابری
۱۳۲	ایران زمین	۱۱۰	اترک بار خراسان
۱۰۳	باربران ایران	۱۰۹	ادیب ترابری
۱۱۲	باربد	۱۱۲	امین تارا
۱۱۰	بارجو	۱۱۱	بارمان ترابری
۱۱۴	بارفرابری ستارگان	۱۱۳	بانی راه توس
۱۰۷	بارفرابری کامیاران	۱۱۴	بزرگ خراسان
۱۰۶	بارکالا	۱۰۲	بهمین ترابری طوس
۱۱۶	بوتان ران	۱۰۳	پارت ترابری خراسان
۱۰۲	بی تا ترابری	۱۰۴	پیششاز ترابری
۱۰۸	بهروش سریع	۱۳۴	توکا ترابری
۱۱۱	پارسا ترابری پرشیا	۱۰۳	چواهر نگار توس
۱۱۱	پارسا ترابری کاسپین	۱۰۷	چاپک ران توس
۱۰۶	پارس ترابری	۱۰۲	زهره شب
۱۱۰	پارس سیر	۱۰۸	سورتمه ترابری
۱۰۷	پارس سما کالا	۱۰۸	شایان کار خراسان
۱۰۷	پارس گیتنا	۱۰۹	شگبیر بار طوس
۱۱۷	پارس سوورس	۱۰۶	کارا ترابری آسیا
۱۰۶	پازند ترابری	۱۱۷	میچکا ترابری شرق
۱۱۰	پرستو ترابری	۱۱۰	حمل و نقل بین المللی استان زنجان
۱۰۶	پریشیا راد	۱۲۱	طلایه داران غدیر زنگان
۱۰۶	پریشیا سید ترابری	۱۲۲	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان
۱۰۹	پژوهش	۱۱۷	حنا ترابری شرق
۱۰۶	پل	۱۲۰	رهنان
۱۱۵	پل وان ترابری	۱۲۱	صبا ماهان مشهد
۱۱۴	پیام عنقا	۱۱۰	ماکا ترابری بلوچستان
۱۰۶	پیروز رانان جهان	۱۲۰	حمل و نقل بین المللی استان فارس
۱۲۲	پیش بر	۱۰۵	ارم ترابری
۱۰۶	پیشرو حمل کالا	۱۰۷	حمل و نقل بین المللی استان کردستان
۱۱۱	پیشرو ناوگان سیراف	۱۰۵	ایران ویج
۱۰۹	پیششازان	۱۰۳	حمل و نقل بین المللی استان گلستان
۱۱۷	تات فرابری	۱۱۳	پرشین ایرانیان
۱۰۸	ترابری بین المللی T.B.T	۱۱۴	دشت نوردان
۱۱۰	توشه بر	۱۱۵	جیحون ترابری
۱۱۲	توزال تکرو آسیا	۱۰۷	گودرز گرگان
۱۱۶	تیرداد سپهر	۱۰۳	حمل و نقل داخلی ایران
۱۲۵	تیرکاران	۱۱۶	آرمین بازرگان
۱۲۷	تهران راهوار	۱۱۶	اراک بار پویا
۱۰۷	تهران مارین	۱۰۶	ساحل ترابری پارس
۱۰۹	تندیس ترابری	۱۱۱	حمل و نقل پتروشیمی
۱۰۴	جاده ابریشم	۱۰۳	راهرانان
۱۲۸	جاده طلایی	۱۰۷	راهبران ترابری
۱۱۵	جهان جاده	۱۰۶	سیال بار زنجان
۱۰۲	جهان سیر ترابری	۱۱۳	سعادت ترابری
۱۰۸	جهان یخچال بار	۱۰۸	فجر جهاد
۱۰۵	حامد ترابری	۱۲۶	فیروز رخش
۱۲۳	حمل واردات ایران	۱۰۵	قرل بول کیامکی
۱۰۲	خزر ترابری	۱۱۰	مسلم بار
۱۱۰	خط سفید خزر	۱۰۴	ممتاز
۱۰۲	خیام ترابری	۱۰۸	مهدی ران
۱۱۶	دالاهو ترابری شایان	۱۲۳	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان
۱۰۴	دانیاال ترابری	۱۲۳	آزاده بندر
۱۰۹	دریا زمین اروند	۱۴۱	احسان هرمزگان
۱۰۳	دلنا بار	۱۴۱	توحید هرمزگان
۱۰۹	دنیا گرد	۱۴۱	دوستان هرمزگان
۱۳۴	دومان ترابری	۱۴۱	رشید بار بندر
۱۰۷	دی ترابری	۱۳۲	سلمان جنوب
۱۱۵	راتوک	۱۲۷	مصور بار بندر
		۱۳۳	ممتاز ترابری



**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**  
BITA TARABAR  
INT'L TRANSPORT CO. LTD

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**  
KHAYYAM TARABAR Co.LTD

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

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  
پونکسپید / آلمان



**شهاب ترابار آریا**  
Shahab Tarabar Arya  
International Transport Co. Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

- 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



**آپادانا ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

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 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/اکره  
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 لاکفرت فرانسه  
شرکت مارین شیبینگ پاکستان

**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



**سینا ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتاح،  
نیش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول  
تلفن: ۸۸۸۴۴۶۲۵ - ۶  
فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶  
info@sinatarabar.com



**ارش تیسر زرین**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص  
(آلمان - ایتالیا - هند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون  
تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه  
اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن / فاکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۲۷۵  
۴۴۳۸۷۶۶۵  
y\_manafi@yahoo.com



**اسرع ترابار**  
حمل و نقل بین المللی

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: ۴۴۳۷۴۶۵۲ - ۴۴۳۷۴۶۰۷ / ۰۴۴ - ۳۴۳۷۴۸۷۹  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com

Having Agencies in all ports  
and customs of country  
United Emirates / Doris  
Shipping & container owned  
Company

Exclusive Lines Agency:  
Blue Water Group  
Germany/Unexped  
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 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 امیرانابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)  
۸۸۸۲۰۱۶۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳  
www.deltabar.com  
deltabar@deltabar.com



**BAR BARAN IRAN**  
Int. Forwarders & Shipping Agency

**شرکت باربران ایران**

(با مسئولیت محدود)  
نمایندگی 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

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 (آپادانا)،  
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰  
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱  
E-mail: info@soorchitarabar.com  
www.soorchitarabar.com



شرکت حمل و نقل  
بین المللی و بارفرابری

**فراسوبار** (با مسئولیت محدود)

- سرویس مطمئن در حمل دریایی، زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و کانتینری اعم از FCL، LCL با بیش از چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت از کشورهای اروپایی و خاور دور و ... و بالعکس
- ارائه خدمات گمرکی

تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان، ساختمان صدف، شماره ۱۳۲، طبقه پنجم، واحد ۶۰۳

تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹  
فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲  
تلفکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳  
info@farasobar.com



**ELITE ARIA JAM**

**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@elitemaria.com  
www.elitemaria.com



**NBC Navegan Bar Co. Ltd.**  
Int'l Freight Forwarding & Shipping

**ناوگان بار**

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان عربعلی (نوبخت)، خیابان ششم، پلاک ۳۸

کد پستی: ۱۵۶۶۷-۸۶۹۱۲  
تلفن: ۴۲۵۳۶۰۰  
۸۸۵۳۱۷۷۱  
نمابر: 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)

**شهاب ثاقب**

کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر، شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸  
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸  
Email: info@shahabsagheb.com  
www.shahabsagheb.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: ۸۸۸۱۰۰۱۰۲-۲، 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: ۰۱۷-۳۲۱۵۴۵۲ (۰۱۷) ۳۲۱۵۴۵۲  
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صیدکیش، طبقه سوم، پلاک ۲۷

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰-۰۷۶-۳۳۵۶۰۷۵۴ (۰۷۶) ۳۳۵۶۰۷۵۴  
محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲  
persian\_iraniano@yahoo.com  
worldcargo1@yahoo.com worldcargo2@yahoo.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**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-رواز بندرانزلی 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، بیله 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 سرفراز، 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)  
نماینده 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 گروپاز، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴  
تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۳۱۲۴۰۰  
فکس: 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  
تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶  
۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴  
۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲  
**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: ۶۶۹۷۲۸۴۰

**Silk Road**  
Freight Forwarders and Shipping Services Co.  
**Istanbul Office:**  
Ataturk Mahallesi 57, Ada Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir 34758 Istanbul, Turkey  
Toll: +90 2164565272  
Fax: +90 2164565274  
**info@silk-roadco.com**



**نیکان ترابر**  
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**



**راهوند**  
Rahvand  
International 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 Transport**  
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر با مسئولیت محدود

**ملک ترابر**  
هوایی، دریایی، زمینی، کریر - فورواردر

- 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 بندر جنوبی ایران و بالعکس
- حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷  
تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) / ۶۶۰۱۸۰۸۰ فاکس

**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

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراند مولتی  
موال لجستیک (چین و تایوان)


تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیقی،  
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف  
تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰  
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱  
info@huyartarabar.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  
۸۸۳۰۷۴۸۷-۸ . ۸۸۳۰۷۴۸۷


فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴  
شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،  
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،  
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار  
و مراکز شهرستانها  
E-mail: douraghi\_g@dpimail.net



**حامد ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت 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 ترمنال 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: ۶۶۰۴۹۰۹۶ - ۹  
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 - فرواردر

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

نماینده آلمان  
Arian  
info@ariangmbh.com




**روشن تیر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمینی، دریایی، هوایی  
ترانزیت و ترخیص کالا  
کریر - فرواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر  
، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان  
ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵  
تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴  
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



**لاینر ترانسپورت کیش**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید  
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،  
طبقه ۵، واحد ۱۰  
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،  
ساختمان دهقان، طبقه دوم  
تلفکس: 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 امریکا/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، فوروردی و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی  
تهران: خیابان سهوردی جنوبی، خیابان شهید مسعود ملایری پور، پلاک ۵۰ طبقه سوم، واحد ۷، کدپستی: ۱۵۷۹۶۴۴۹۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۷۹ (۱۰ 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 سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰  
تلفن: ۲- ۸۸۱۹۴۴۶۱  
نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶  
info@parstarabar.com



**بار کالا**  
بار کالا INT'L TRANSPORT

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 مفتح و ملک الشعرا ی بهار، پلاک ۱۴۹، ساختمان صدف، طبقه اول  
تلفن: ۸۸۳۲۵۷۷۲-۷  
فکس: ۸۸۳۲۵۷۷۱  
javadi@barkalaint.ir



**پل**

حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

**کریر - فوروردی**

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویره شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱  
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷  
فکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹  
info@pol-co.com  
www.pol-co.com



**وادود ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فوروردی، زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۸۹۹۹۹۹  
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷  
vadudetarabar@gmail.com



**آتاشپا**  
ATASHPA International Transport & Shipping Co.

♦ حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتینری و 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: ۸۸۷۸۳۸۰۶ - ۸۸۷۷۱۴۹۵  
فکس: ۸۸۷۹۶۳۲۸  
Email: atashpa@atashpa.net




**کالا تدبیر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co.Ltd

فوروردی - کریر

آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی (تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم  
تلفن: ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹ - ۸۸۸۳۴۶۳۶  
فکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷  
e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



**راشاترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ 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: ۶۶۹۰۹۴۷۰-۲  
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: ۷۷۶۸۴۳۶/ ۷۷۶۸۵۰۱۵  
۷۷۶۸۰۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۳۶۹  
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 سرفراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
info@piroozranan.com  
www.piroozranan.com



**پرستیپا سپید ترابر**  
کریر - فوروردی

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



**پرشیاراد**  
International Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فوروردی  
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 گلپا، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹  
همراه: ۰۹۱۲۷۹۵۵۵۷۵  
pershiarad@yahoo.com  
www.persihrad.com

## PAZAND TARABAR

INTERNATIONAL TRANSPORT CO.



### شرکت پازند ترابر

Ave. ostad nejatolahi , khossrow Alley  
No, 73/3<sup>rd</sup> 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: ۸۸۹۰۶۶۲۷، ۸۸۹۰۹۷۱۶  
فکس: 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 ۶/۲  
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



**شرکت هیمن ترابار**  
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
**MIHAN TARABAR**  
International Transport Co. Ltd.  
کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت  
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،  
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳  
طبقه ۵، واحد ۱۷  
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۲  
فاکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳  
info@mihan-tarabar.com  
www.mihan-tarabar.com



**Pars Gita**  
INTERNATIONAL TRANSPORT Co. Ltd.  
**پارس گیتا**  
حمل و نقل بین المللی  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس گیتا**  
نماینده 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: ۸۸۳۰۴۰۳۲ / ۸۸۲۲۵۵۸۵-۶  
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: ۸۸۹۴۰۹۲۲ - ۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۳  
فاکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹  
Tehran.marine@yahoo.com



**kamyaran**  
شرکت فروری 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  
نماینده گدی 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 ۱۸ 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

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: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱  
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹  
email: info@hbtco.biz



## بهروش سریع

شرکت حمل و نقل بین المللی  
ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و  
صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
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

کریر - فورواردر  
حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،  
ترانزیتی به ترکمنستان،  
افغانستان، ترکیه، عراق،  
آذربایجان، ارمنستان و بالعکس  
حمل محموله کروپاژ از اقصی نقاط  
اروپا به ایران  
تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان  
صدف، پلاک ۲۱، (مجتمع اداری جامعه)،  
طبقه دوم، واحد ۲۱  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳  
نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴  
cargoatlas@yahoo.com  
www.cargoatlas.ir



ترابری بین المللی تهران  
(شرکت سهامی خاص)

## Tarabari Beynolmelali Tehran T.B.T

شرکت حمل و نقل بین المللی تی بی تی  
(کریر - فورواردر)  
حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی  
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت  
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی  
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و  
کلیه گمرکات مرزی کشور  
آدرس: تهران، خیابان شهید قزوینی، بالاتر از تقاطع  
طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی  
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵  
فاکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰  
E-mail: sales@tbtco.ir



نمایندگی 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 کشورهای به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳۱  
تلفن: ۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳  
www.karinaratarabar.com  
www.southpacificsea.com  
info@karina tarabar.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 بالعکس  
• 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: ۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸  
نمبر: ۸۸۸۱۲۲۶۱  
yts.com58@yahoo.com



## SEPEHR GOSTAR SAHAND (L.T.D)

شرکت حمل و نقل بین المللی  
سپهر گستر سهند  
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 سپهرودی شمالی،  
خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹  
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴  
تلفکس: ۸۸۷۵۸۹۳۶ - ۸۸۷۳۷۶۹۵  
sepehrgostarsahand@yahoo.com



شرکت ترابری بین المللی  
آفتاب دریا  
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 کشتنده 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  
فاکس: 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 سپهرودی جنوبی،  
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹  
کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱  
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵  
فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱  
E-mail: info@jybc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### تندیس ترابار

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: ۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴  
فکس: 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: ۷۷۶۸۴۴۵  
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: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲  
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  
(بهره مندی)

خدمات چارترینگ و مشاوره  
و حمل کالای فله  
حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای  
کانتینری وارداتی و صادراتی  
نمایندگی در کلیه نقاط جهان و  
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،  
امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،  
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶  
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱  
www.arvandsealand.com  
info@arvandsealand.com



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: ۸۸۶۴۳۳۱۰ - ۲۵  
فکس: ۸۸۶۴۳۳۳۰  
E-mail: info@iranlandsea.com



شرکت خدمات کشتیرانی  
خورشید دریای آبی  
(با مسئولیت محدود)  
Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.

نمایندگی 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  
سایرهای مختلف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۶۵۸۷  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۵۷۹۴۷  
URL: www.BlueSeaSun.com  
E-mail: info@blueseasun.com



دنیاگرد  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

DONYA GARD  
International Transport &  
Shipping Agency co.Ltd

با سابقه ۳۷ ساله  
در امر فورواردری - کریری و ترانزیت کالا به  
کشورهای اروپایی، Cis، عراق، افغانستان  
حمل تخصصی محموله های  
ساختی و یخچالی  
خدمات گمرکی و ترخیص کالا  
در کلیه گمرکات کشور  
دارای نمایندگی فعال داخلی و خارجی  
تهران: خیابان میرزای شیرازی، کوچه ناهید،  
پلاک ۱۰، طبقه سوم  
تلفن: ۸۸۷۲۷۵۸۸ (خط ۶)  
نمابر: ۸۸۷۱۰۸۶۲

www.Donyagard.ir  
Azad@Donyagard.ir



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

حمل محمولات کانتینری، یخچالی  
و پروژه ای از اقصی نقاط جهان  
به بنادر ایران و بالعکس  
ترانزیت خارجی و داخلی  
حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا  
دارای نمایندگی مشهورترین  
خطوط کشتیرانی جهان

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید  
عماد مغنیه (بهاران)، پلاک ۷،  
آپارتمان شماره ۱۹  
تلفن: ۸۸۸۷۰۳۷۱ - ۸۸۷۹۴۲۰۵  
www.iranatarabar.com



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: ۶۶۹۵۶۰۳۴ - ۳۵ - ۶۶۴۲۴۹۸  
فکس: ۶۶۹۵۷۷۳۶ - ۶۶۴۰۶۷۴۰  
ترمینال کرج: ۰۲۶ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲  
www.pazhoohesh.org  
info@pazhoohesh.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  
فاشد شدنی به مقصد کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸  
تلفن: ۷۷۵۳۲۶۲۰ - ۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۹ - ۷۷۶۰۲۶۱۸  
نمابر: 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: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۰۲۱ - ۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۵  
دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱  
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 عالی مخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغان، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱



شرکت حمل و نقل بین المللی

## گیتی رسان کالا

حمل و نقل بین المللی  
 ♦ پست سریع بین المللی International Transportation (Air, Sea and Land)  
 ♦ 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: ۷۹-۴۴۹۶۱۱۷۲-۴۴۹۶۱۱۸۰-۴۴۹۶۱۱۸۰  
 www.grk.co.ir THR.sales@grk.co.ir



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، نیش کوچه سوم، پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸  
 تلفن: ۸۸۷۲۱۷۹۰ / ۸۸۷۱۷۱۲۸  
 ۸۸۷۲۳۹۷۸  
 miraj@jasminlogestic.com  
 www.jasminlogestic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)  
 رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: جعفر سوری  
 • حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق  
 دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹  
 شماره: ۸۸۷۴۶۵۵۰  
 کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱  
 شماره: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲  
 سلیمانیه: ۰۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴  
 بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲/۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸  
 باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱  
 jafarsouri@yahoo.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

## توشه‌بر

Tushehbar 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  
 شماره: 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: میروان، 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 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  
 فاکس: ۸۸۸۹۰۵۷۸  
 Barjoo22@yahoo.com



## کایان کالا

حمل و نقل بین المللی و لجستیک

Kavian Kala Intl Transport & logistics Co. Ltd.  
 دفتر مرکزی، تهران: سه‌رودی شمالی خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی خیابان قندی، شماره ۸۳، واحد ۱  
 تلفن: ۸۸۵۴۵۹۵۱  
 شماره: ۸۸۵۴۵۳۴۹  
 info@aryagroups.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 پاساوان 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  
 متخصص امور روسیه: فرشاد دشمبر ۰۹۱۲۳۴۶۹۲۴  
 تهران: بزرگراه نواب صفوی، نیش اذربایجان شرقی، برج گردون، ورودی جنوبی، طبقه ۴، واحد ۴۰۳  
 تلفن: ۳۰-۳۳۲۲۲۶-۲۱-۶۶۳۸۲۲۲۶-۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ شماره: ۰۹۱۲۳۰۶۳۵۲۸  
 ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷  
 تلفن: ۳۳۲۲۵۲۹۱۳ / ۳۳۲۲۵۲۹۰۱-۴۴-۳۳۲۲۵۲۹۹ شماره: ۰۴۴-۳۳۲۲۵۲۹۹  
 همراه: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۱۴۵۷۰  
 parastotarabar@yahoo.com



## 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)  
 شماره: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)  
 info@sirwantarabar.com  
 www.sirwantarabar.com





♦ 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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۶۴۵۱۶۵-۷  
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
[www.shamekh.org](http://www.shamekh.org)  
[info@shamekh.org](mailto: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](mailto:info@pishronavgan.com) | [www.pishronavgan.com](http://www.pishronavgan.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سپهر ران ترابر

متخصص در امور فوروار دینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم  
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱  
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰  
[info@sepehrun.com](mailto:info@sepehrun.com)



Esfand Tarabar  
International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریائی، هوائی  
(صادرات، واردات، ترانزیت)

### شرکت حمل و نقل بین المللی اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ | نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

[info@esfand-tarabar.com](mailto:info@esfand-tarabar.com)

[www.esfand-tarabar.com](http://www.esfand-tarabar.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارسا ترابر پرشیا**

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور  
تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۴۲۳۰۴  
فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: [info@pasargas.com](mailto:info@pasargas.com)

### نوآرا ترابر 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](mailto:Nevara.ta@gmail.com) | [www.nevara-asia.com](http://www.nevara-asia.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی  
حمل، واردات و صادرات  
گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱  
تلفن: ۴۲۳۰۴-۲۱  
نمابر: ۸۸۷۶۷۰۶۰-۲۱



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222  
info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران : ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱  
info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



LECC



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



Iran,Belgium



LECC



### 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  
افریقا و آمریکای لاتین  
خدمات زنجیره تامین و بارفرابری دریائی ، زمینی و هوائی  
تحويل 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      نامبر: ۸۸۵۵۲۱۳۶  
www.sinbadlogistics.com      info@sindbadlogistics.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی

### توزال 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      نامبر: ۶۶۴۹۸۱۷۳  
www.toozaltakro.com      info@toozaltakro.com



### شاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر  
• ترانزیت کالاهای خشک و فرآورده های نفتی  
• حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

تهران: بلوار اشرفی اصفهانی، خیابان پیامبر، خیابان شاهد،  
گلستان ۲۶، ساختمان آلف، طبقه ۴، واحد ۴۰۳  
تلفن: ۶۴ و ۴۴۹۶۹۸۶۲      نامبر: ۴۴۹۶۹۸۶۷

info@sharantransportco.com  
www.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: ۸۸۴۶۷۶۴۲  
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 kucukbakkakoy 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: ۸۸۴۰۹۷۲۶/۸۸۴۰۵۲۲۵/۸۸۴۰۱۳۳۷/۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱)  
نمبر: ۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ (+۹۸۲۱)/۸۸۴۰۹۸۲۲



## 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



تیران - ایتالیا

آرنا مهر

- ◀ 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: ۸۸۱۹۲۵۴۴ / ۸۸۱۹۲۴۳۸

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: ۳۰۰۰۲۶۶۱۰۰۰۵

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 - 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 گروپاز 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: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ - فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org



(با سوئیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

## شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوتراپار پارس

- ◆ 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 چارترینگ کشتی و واگن و نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ◆ حمل محمولات ترافیکی و تخصص در تنازهای فوق سنگین و حساس
- ◆ دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا
- ◆ حمل محمولات گروپاز 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 با مدیریت فرزاد 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 کلیه 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: ۰۱۰-۸۸۷۶۳۵۹۰/۸۸۵۴۹۳۰۶ - ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ - ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

**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 / ۸۸۵۰۱۶۷ / ۸۸۵۱۹۸۵۵ / ۰۲۱-۸۸۵۱۹۴۲۱-۸۸۵۱۹۴۲۱-۸۸۵۱۹۴۲۱

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 مبداء چین و امارات به گمرکات
- و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
- ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
- ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل
- و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران ، میدان ولیعصر ، خیابان فیروزه ، مجتمع اداری ولیعصر ، طبقه چهارم ، واحد ۷۲

تلفن : ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۳۶۲ (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 ابرفلوت
- ♦ 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: ۶۶۹۲۱۸۸۳-۶۶۹۲۱۷۹۷-۶۶۹۲۱۶۸۳-۶۶۹۲۱۶۸۳ فاکس: ۶۶۵۷۱۲۲۲

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرکی تجاری حوزه ۲،

ترمینال بار شماره ۱۴ تلفن: ۴۴۶۶۶۹۲۲-۵۵۶۷۸۱۸۰ 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 پروژه ای (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: ۸۸۳۹۳۹۶ شماره: ۸۸۸۶۵۹۳۰/۸۸۸۶۴۲۵۰

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: ۸۸۸۰۸۰۹۰ 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: ۸۸۷۰۵۷۳۳-۸۸۷۰۱۳۰ فاکس: ۸۸۵۵۸۰۱۳

همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com



**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابار**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، 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 ، خاور دور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی ، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹  
تلفن: ۸۴-۳۵-۳۵۹۳۳-۸۸۹۳۵۹۳۳ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹ / شماره: ۸۸۹۳۵۸۸۹-۰۲۱

www.Ratooc.com

info@Ratooc.com



**سبحان ترابار 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: ۶۷-۴۴۰۳۵۸۶۶-۰۲۱ فاکس: ۴۴۰۳۵۹۴۳-۰۲۱

info@sobhangroupco.com

www.sobhangroupco.com

**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، قلهک، کوچه سجاد، شماره ۷۰، طبقه ۴، واحد ۱۰

تلفن: ۲۲۰۰۴۵۵۷ - ۲۲۶۰۹۸۳۸ فاکس: ۲۲۰۰۵۹۳۷

www.mahkranan.com

E-mail: mhkcoop@parsonline.net

info@mahakranan.com



**Jahan Jadeh**

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and  
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ / شماره: ۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com

**فروش کانتینر ۲۰ فوت و ۴۰ فوت با قیمت مناسب**

**در تهران - بندر عباس - خرمشهر - بوشهر**

**۰۹۱۲۵۹۴۵۹۴۷ - ۰۹۱۲۴۰۸۸۷۴۱**

- 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

#### کریو - 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 ۸۸۶۹۳۱۳۰ فکس: ۰۲۱ ۸۸۶۹۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir  
 tstco1381@hotmail.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

کریو - 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 / 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



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
- ♦ حق دسترسی گروههای کاربری به فرمها
- ♦ 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: ۰۲۱-۸۸۶۳۶۱۸۶-۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

**تات فرابر ایرانیان**

(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دريست و گروپاژ از اتحاديه اروپا، انگليس، ترکيه، روسيه، کشورهاي CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۹۶۱۱-۱۲ / ۶۶۴۶۹۶۱۵

فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۱۵۷۰۷۷۶

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans\_shams



شرکت حمل و نقل بین المللی

**آریا ترابر راد (ایریت)**

(حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران سابق)

کریر - فورواردر

(زمینی - دریایی - هوایی)

دارای رقابتی ترین کرایه حمل با بیش از ۳۰ سال سابقه

تهران: خیابان طالقانی، بعد از خیابان مفتح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰-۳ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

www.irit-co.ir

Info@irit-co.ir



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

**کیان مهر ترابر**

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۲۸۹۰۶ / ۸۸۸۱۲۹۲۸

trans043@neda.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پارس سوربن الیت**

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه ای و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،

خیابان ساوجی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۷۱۵-۳-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۳۲-۸۸۱۷۵۷۳۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۲۵۴۴۸۰-۳۲۲۵۴۴۸۱ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۴۴۸۱

**کالای سریع**

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
International Shipping  
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری

ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتح، نبش ملک الشعراء بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم فاکس: ۸۸۸۴۳۷۴۰-۸۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴-۸۸۸۳۴۷۵۸-۸۸۸۳۷۱۰-۸۸۸۲۵۱۳۳

No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran

Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664

Fax: (+9821) 88844572 , 88843176

E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

**آذر تیر ارس**



**Azar Tir Aras**

International Transport Co.Ltd,

تهران: خیابان سهوردی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی

پلاک ۴۲، طبقه ۲، واحد ۱۴

تلفن: ۸۸۵۲۵۱۷۲-۸۸۵۲۲۶۹۶-۸۸۵۲۲۶۹۷ نمابر: ۸۸۵۲۵۱۷۲

Tel: +9821-88522697 / 88522696

Fax: +982188525172

www.azartiraras.com

info@azartiraras



**مرکز آموزش بازرگانی**

وابسته به موسسات مطالعات و پژوهشهای بازرگانی  
(وزارت صنعت، معدن و تجارت)

**اولین و قدرتمندترین نرم افزار  
مدیریت بازرگانه خارجی**

(واردات و صادرات)

هیچ تاییدیه و نمونتیست

**نوین ایده**  
گروه بازرگانی

■ مدیریت اطلاعات یک پروفرما از تاریخ صدور تا ورود کالا به انبار

■ مدیریت بخش سفارشات، پروفرم، مالی، بیمه، ثبت سفارش، حمل و نقل، مجوزها و گمرک

■ مدیریت کامل قیمت تمام شده ریالی بر اساس کالاهای متفاوت هر پروفرم و هزینه های ریالی و ارزی انجام شده پروفرم

■ گزارش ترکیبی کالا و فروشنده سوابق کامل خریدهها، پایین ترین قیمت خرید و ...

■ نسخه تک کاربره ■ نسخه تحت شبکه کاربر نامحدود ■ نسخه ویژه با کاربر نامحدود و امکان خصوصی سازی کامل

تهران، بالاتر از میدان ولی عصر، جنب سینما استقلال، خیابان فرشید، پلاک ۲۸ واحد ۱۱، کدپستی: ۱۴۱۵۸۳۳۳۸۶

فروش و پشتیبانی: ۸۸۹۱۸۰۵۸ (خط ویژه) همراه: ۰۹۱۲۲۲۳۰۶۴ پیامک: ۳۰۰۰۰۸۸

info@novinideh.com

www.novinideh.com



**شرکت نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد**  
**BONYAD SHIPPING AGENCIES CO.**

ارائه دهنده خدمات جامع کشتیرانی و نمایندگی در کلیه 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](http://www.bosaco.ir)

E-mail: [bosaco@bosacoir.com](mailto:bosaco@bosacoir.com) & [bosaco@bosaco.ir](mailto: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](http://www.maroos.net)

[maroos@maroos.net](mailto: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 فاکس: داخلی ۱۰۰

[www.zsd.asia](http://www.zsd.asia) [mgr@zsd.asia](mailto:mgr@zsd.asia) [info@zsd.asia](mailto:info@zsd.asia)



**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: ۸۸۶۴۳۴۰۰ (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](mailto:ils-teh@iranlandservice.com)  
[www.iranlandservice.com](http://www.iranlandservice.com)



**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 یا 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 دبي: ۰۲-۹۷۱۴۲۳۸۹۳۴۱

دفتر تهران و کشتیرانی یونس سکان دریا: ۲۲۶۵۱۴۱۷ / ۰۲۱-۲۲۶۵۴۱۰۶



**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 پایلی، طبقه سوم، واحد سوم

تلفن: ۸۸۰۶۸۱۲۸ - ۸۸۰۶۸۲۰۴ - ۸۸۰۶۸۱۷۴

[opr@yektamarine.com](mailto:opr@yektamarine.com)

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



**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 (+۹۸۲۱)

[operations@seawaves-shipping.net](mailto:operations@seawaves-shipping.net)

[www.seawaves-shipping.net](http://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 وایرهای 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  
 دفتر بندر عباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا | تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۶-۹۷ | تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶  
[www.aryadiesel-co.com](http://www.aryadiesel-co.com) | [info@aryadiesel.com](mailto:info@aryadiesel.com)



## شرکت کشتیرانی سیما مارین

نماینده 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: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۵۵ - ۸۸۶۴۳۵۵۵ | 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](http://www.simamarine.ir)

[info@simamarine.ir](mailto:info@simamarine.ir)



## 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: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۱۵۲ | شماره: ۸۸۷۸۵۱۵۸

[www.spsir.com](http://www.spsir.com) | [info@spsir.com](mailto:info@spsir.com)



## شرکت خدمات دریایی

## نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لنڈینکرافت:

■ 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: ۰۲۱-۳۲۲۲۱۶۲۵ / ۳۲۲۲۱۶۴۵ / ۳۲۲۲۳۲۹۵ - ۰۷۶ | شماره: ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹

[jt.bandar@gmail.com](mailto:jt.bandar@gmail.com)



## مدیریت: مجتبی دلکشایی

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: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳ (خط ۳۰) ۸۴۳۰۹ / ۸۴۳۰۸ | شماره: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

بندر عباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴ - ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰ | شماره: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۶۶ - ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲ | شماره: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲

بندر بوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران ۵۲۳۳۳۹۳۳-۰۱۱

بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳ | شماره: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

[www.spmco.co](http://www.spmco.co) | [info@spmco.co](mailto:info@spmco.co)



## کشتیرانی الماس دریایی شرق آسیا

نماینده 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: سپهرودی 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](mailto:Info@diamondmarine.org)

[www.diamondmarine.org](http://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

تهران: 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 بر** 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 بنادر

تهران: خیابان مطهری، نشی خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ / ۱۵۰۲۱ (خط)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۲۱۹۰۹

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.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 بنادر و جزایر جنوب ایران

♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان پاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۲۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۳۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com

www.kayhanshpg.com



**شرکت  
کشتیرانی پارس  
دریا سریع**

**مدیریت آقای کریم خمیسی**

نماینده کلیه کلوپ های P&I

و خطوط کانتینری

بوکینگ کاننتینر

و حمل کالای فله

هرمزگان: بندرعباس، 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

حمل و نقل بین المللی،  
کشتیرانی و خدمات دریایی

**گروه راهبران**

**RAHBARAN GROUP**  
International Transport, Shipping



**مهییار ایران**  
حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)  
**MAHYAR IRAN Intl Transport Co.**



**راهبران پیام**  
حمل و نقل بین المللی کالا  
**RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.**



**ترمینال اختصاصی تهران**  
**PAYAM TERMINAL**



**یامی لاین جلوبال**  
للتجارة العامة ش.ذ.م.م  
**YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C**

**MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C**  
مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

- ◀ حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بنادر ایران و بالعکس
- ◀ ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، ترکیه، اروپا و بالعکس
- ◀ دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
- ◀ دارای نمایندگی های فعال در چین، دویی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس، تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- ◀ تهران، خیابان مطهری، خیابان فتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۰۱۹-۸۸۳۲۹۹۰۰ فکس: ۰۴۰-۸۸۳۲۲۳۲۸
- Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
- info@rahbaranpayam.com



**Seas Ark S.A.**

**شرکت کشتیرانی سیزارک**

(سهامی خاص)  
تهران: خیابان سهرودی شمالی، خیابان  
هویره 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 ترابز**

**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: ۰۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۰۸۶۰۱۶۲۷۱
- ۰۸۸۲۴۷۲۱۴ - ۰۸۸۲۸۱۷۳۳
- info@kazhaltransport.com  
www.kazhaltransport.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 آبزیان 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 آبزیان مجهز به سیستم سرمایشی و برودتی آماده پذیرش انواع شناورهای 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\_persianguelf@yahoo.com



## 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 | فاکس: ۰۲۱ - ۸۸۴۷۷۶۰۵  
info@koolehbar.com | www.koolehbar.com  
nicolenikpour@yahoo.co.uk | 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  
❖ کریب-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: ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲  
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 ای توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۰۲۱ - ۳۲۲۴۶۹۴۱ | بندر عباس  
۰۷۶ - ۳۲۲۳۳۰۵۴ | شماره: ۰۷۶  
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)  
فاکس: 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

کریب 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  
فاکس: ۸۸۷۰۶۵۱۹  
دفتر بندرعباس: خیابان شهید نظری (برق)،  
بعد از چهارراه مرادی، ساختمان وحدانی،  
طبقه اول، شماره ۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۹۹-۲۲۴۴۶۰۸  
فاکس: 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: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۲ | شماره: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸  
www.caspianilversea.com | info@caspianilversea.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، شریفات
- ❖ 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،  
بکارگیری، 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

**شرکت مدیریت بار و دریا**  
**Sun Logistics** نمایندگی:  
**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 ۳  
 تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷  
 شماره: ۲۲۰۲۸۷۷۹

**CARGO SEA TRADERS Co.Ltd**  
 shipping Agency & Int'L Freight Forwarder

**تاجران دریا کالا**  
 نمایندگی 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.cargoseatradrs.com

**YTP** یگان ترابری

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی کربو-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.YEGANTARABARLTD.IR  
 Y\_MANAFI@YAHOO.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  
 شعب: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندرعباس  
 تلفن: ۲۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
 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 سکوها، 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: ۳-۲۶۱۱۱۲۹۲-۰۲۱  
 شماره: ۲۶۱۱۱۳۴۱-۰۲۱  
 info@ospico.com www.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@istcosa.net

**Sea Speed**  
**دریا سپید**  
 تأسیس ۱۳۴۴

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 شعب در بنادر تجاری کشور و فعال در مقاصد کثیر بین المللی

۹۳ - ۹۱ ۹۴ ۸۹ ۸۸ (۰۲۱)  
 sales@seaspeedgroup.com  
 فاکس: ۸۸۸۹۲۸۴۵ - ۸۸۹۰۹۷۹۵  
 www.seaspeedgroup.com

**هماهنگ دریایی پارس**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰  
 تلفن: ۲۶۷۰۵۴۶۶-۲۶۷۰۵۳۸۱-۲۶۷۰۵۷۹۱  
 ss@parsseaharmony.com  
 info@parsseaharmony.com

**حمایه گسترده**  
**حمایه گسترده**  
 حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

دارای شعبه در بندرعباس، 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  
 تلکس: ۲۲۲۶۷ HAVIIR  
 info@hamlvaredatiran.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 و 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: ۰۷۶-۴۴۲۴۲۶۳۸-۰۷۶ شماره: ۰۷۶-۴۴۲۴۵۹۹۴ همراه: ۰۹۱۷۱۶۲۱۳۵۵  
 daryanajand.shipping@gmail.com



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** (با مسئولیت محدود)  
**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 فرورادینگ، حمل دریایی، جاده ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- نمایندگی Transargo اروپا، آمریکا، استرالیا
- نمایندگی انحصاری چین UniTrans International Logistics co. Ltd
- نمایندگی World Best Logestics کره

تهران: میدان فاطمی، ساختمان فاطمی، پلاک ۱۳، طبقه ۸، واحد ۸۴  
(خط ویژه) تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۴۰۷ نمابر: 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: عبدالحمید ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق  
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸  
تلفن: ۴۴۱۵۵۳۲۴ / ۴۴۱۵۵۵۴۷-۰۲۱  
نمابر: ۴۴۱۳۱۸۲۶-۰۲۱  
همراه: ۹۱۲۳۱۱۷۷۱۵-۰۹



**DOLPHIN**  
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی (بهرز)، بن بست اول، پلاک ۱۶، طبقه ۴

تلفن: ۲۲۹۱۴۱۸۴-۸  
فکس: ۲۲۲۶۵۵۲۳

دفتر 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 و وارداتی
- ارائه خدمات فرورادری

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴  
فکس: ۰۲۱-۸۹۷۷۷۶۵۴



خدمات کشتیرانی موج مد  
نماینده 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: (۱۰خط) 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**

کد پستی: ۷۵۱۳۸۹۷۳۴۴

- حمل کانتینری (Reefer, LCL, FCL)
- نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ترانزیت داخلی و خارجی
- خدمات دریایی
- بوشهر: خیابان دهقان، ساختمان حافظ، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۵۰۰۶۱-۲ نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۵۰۰۶۱-۲ 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 ۲۸، پلاک ۵۵، طبقه اول  
تلفن: ۸۸۵۸۳۴۲۳ / ۸۸۵۸۳۴۱۶ نمابر: ۸۸۵۸۳۷۸۸

www.bbl-marine.com ops@bbl-marine.com



**PSV**  
Pearl of Sea View Co.Ltd.

**خدمات دریا منظر مروارید**  
هوایی، دریایی، زمینی

- عضویت انجمن کشتیرانی
- حمل محمولات حجیم سنگین و فوق سنگین
- چارترینگ، فرورادینگ، 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 نمابر: 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



خدمات دریایی و بندری شرکت

## ساحل نمایان بندر

• تخلیه و بارگیری در کلیه بندر

• بار نویسی انبار داری،

• ترخیص کالا و استریپ کانتینر

• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷

• باگت مکانیکی تسریع در عملیات بارگیری

و انواع محمولات فله به کشتی

• با حذف نیروی انسانی در خن کشتی

• تجهیزات تخلیه و بارگیری و انواع ماشین الات

بندر عباس: بلوار پاسداران،

روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،

پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷



## ادمیرال فیدرز

• ارائه سرویس فیدری از بندر ایران به بنادر مهم منطقه

• ارائه سرویس TBL از بندر ایرانی به بسیاری از بندر 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



**DONYA BAR**  
International Transport &  
Shipping agency CO. LTD

## دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴

۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱

فکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com

info@donyabar.com



## تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۲۵۹۹۲ - ۶۶۷۰۶۷۵۱

فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com



## تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

♦ دریایی - زمینی - هوایی - صادرات - واردات - ترانزیت

♦ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

♦ دارای نمایندگی در کلیه بندر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهدقونی، ساختمان ۷۶

طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۵

فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantair@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



## خلیج پژم خدمات بازرگانی

تهران: میرداماد، میدان احمدی روشن،

بن بست کاملیا، پلاک ۷

فکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵

تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳-۱۵

دفتر مرکزی: بندر عباس،

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

E-mail: info@pejamgulf.com



## کشتیرانی و ترابری بین المللی

### آرا باختر

فورواردر، کریر و نماینده خطوط کشتیرانی

✓ حمل منظم کانتینری از کلیه بندر 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

# ۵۰ سال خدمات حمل و نقل بین المللی هوراند



Tel: +۹۸-۲۱ ۳۳۹۱ ۶۷۸۹  
www.HOORAND.com



## آریا ترابر آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

### ARYA TARABAR ASIA

International Transport Co. Ltd.

کریر زمین (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، پرغال،

ترکمنستان، افغانستان، عراق

نشانی: تهران، تقاطع خیابان سمیه و فرقت،

ساختمان سعید، طبقه ۴، واحد ۵۴

تلفن: ۸۸۸۴۹۲۷۴-۵

فکس: ۸۸۸۴۷۲۰۹

info@aryatarabarasia.com

www.aryatarabarasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

(بامسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

ترخیص

تهران: ایران شهر شمالی خیابان مهاجر پلاک ۲۴

طبقه دوم

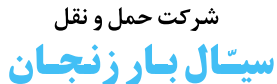
کدپستی: ۱۵۸۴۶۶۵۴۱۲

تلفن: ۸۸۴۹۱۱۳۲-۸۸۴۹۱۱۲۸

فکس: ۸۸۳۲۲۶۶۸

web site: www.abar.ir

E-mail: info@abar.ir



شرکت حمل و نقل

## سیال بار زنگان

سهامی خاص

شماره ثبت: ۳۸۴۵

مدیرعامل: مصطفی ایده لویی

• حمل کالا به تمام نقاط کشور از سطح

استان زنگان دارای شعبات

در سطح استان

• تحت پوشش بیمه آسیا

زنگان، ابتدای اتوبان تهران،

پایانه بار صبا، غرفه ۱۴

تلفن: ۰۲۴-۳۳۷۹۴۰۹۰-۱

فکس: ۰۲۴-۳۳۷۹۴۰۹۲



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:

۰۷۷-۳۳۵۳۸۹۵۸ / ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰

بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷

دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲

خارگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲



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

نمبر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa\_ardabil@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## راهیان ترابر (ستوده)

کریر - فورواردر

سرویس کامیون ایرانی به کشورهای اروپایی، ترکیه، سوریه، لبنان

آسیای میانه و بالعکس

سرویس کامیون خارجی

تهران: خیابان خالد اسلامبولی، خیابان ششم، پلاک ۲۲، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۵۹۱۵۴ / ۸۸۵۵۹۳۱۲ / ۸۸۵۵۹۳۰۵

نمبر: ۸۸۵۵۹۱۹۸

info@rahiantarabar.com



شرکت حمل و نقل داخلی

## راهبران ترابر خوی

♦ حمل محموله های سبک و سنگین از گمرک خوی

به تمام بنادر کشور

♦ ارائه خدمات حمل و نقل، بارگیری و تخلیه و حمل کالا

به تمام نقاط کشور

♦ دارای پایانه خصوصی، انبارهای سرپوشیده، بارانداز، بیمه، حمل سیمان

آذربایجان، شهرستان خوی، کیلومتر ۳، جاده خوی مرند، بعد از زیرگذر اول، سعیدآباد

تلفن: ۰۴۴-۳۶۴۵۴۹۶۵-۷ / ۳۶۴۵۴۹۶۸ (۰۴۴) / ۳۶۴۵۴۹۶۸ (۰۴۴)





شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
Shipping Agency & Int'l Transportation Co. Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (خط ۱۲)

فاکس: ۰۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،

بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،

جلفا، سرخس، بازرگان، دوغانر،

و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



**کشتیرانی 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: ۰۸۸۹۴۹۸۶۰-۵

نمابر: ۰۸۸۸۰۵۹۱۵

info@adakmarine.ir



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بازرگانی بین المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پورفرما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



شرکت مسافربری همسفر شمس زاهدان

مدیر عامل: سید شمس موسوی

سرویس دهی به کلیه

نقاط ایران

نشانی: زاهدان، پایانه مسافربری

انقلاب، غرفه ۱۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت حمل و نقل بین المللی ادیب ترابرسپهر (کریر - فورواردر)

- وابسته به صنایع شیمیایی ادیب
- حمل فراورده های 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، بین فرامرز عباسی ۱ و ۳، مجتمع تجاری آناهیتا، طبقه دوم، واحد ۴

تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۱۴۱۶۲ - ۳۶۰۱۴۱۶۱ - ۳۶۰۲۲۱۹۸ - ۳۶۰۲۲۱۹۷

نمابر: ۰۵۱ - ۳۶۰۹۱۵۶۱

www.adibtarabarsepeh.com - info@adibtarabarsepeh.com  
adibtarabar@yahoo.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 - ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ - ۴۲ - ۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net  
info@tehranrahvar.net

## دفتر و کالت سید مهدی نعیمی با ۴۰ سال سابقه و کالت پایه یک

ارائه بهترین و تخصصی ترین خدمات حقوقی در حمل نقل بین المللی و ترانزیت کالا از طریق جاده



عضو کانون وکلای مرکز

شماره پروانه ۳۷۹۴

سال اخذ مجوز ۱۳۵۴/۳/۵

• قبول و کالت 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

اینستاگرام: vakil2015

همراه: ۰۹۱۲۱۷۷۲۳۳۳۹ - ۰۹۱۲۴۳۵۴۱۵۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۵۲۲۲

## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان و زاهدان

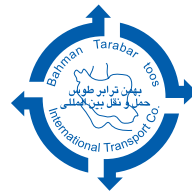


**BANY RAH TOOS**  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO  
InFo @ Brt.Co.Ir

شرکت حمل و نقل بین المللی بانی راه توس  
شماره ثبت ۱۱۲۵۳ شناسه ملی ۱۰۳۸۰۲۶۹۰۸

- 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 ترپلرهای 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 / شماره: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲  
Email: Brtco\_11253@yahoo.com Gmail: Brtco.11253@gmail.com



## بهمن ترابار توس

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 / ۳۲۲۲۱۰۱۳ / ۳۲۲۳۰۲۲۳

فکس: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

E-mail: bahmantarabartoos@yahoo.com



### شرکت جاده طلایی

حمل و نقل بین المللی

کریر-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، دیلم، 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: ۰۵۷-۵۵۰۸۹۸۵ / شماره: ۰۵۵۰۸۹۸۰  
www.avayenikpars.com  
www.jadehtalae.com  
info@jadehtalae.com



### 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)
- فکس: ۷۲۹۷۵۸۵
- 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 / ۳۲۴۲۵۱۱۲-۲  
۰۹۱۵۱۱۵۴۴۲ (یحیی پور (مدیریت))  
دفتر مرکزی: پایانه حمل و نقل، طبقه همکف، اتاق ۱۱۴  
نشانی انبار: خیابان فدائیان اسلام، مقابل فدائیان ۱۹



### شبگیر بار توس

حمل و نقل بین المللی  
سپاهی 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  
شماره: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶  
www.shabgirbartoos.com  
E-mail: shabgirbartoos@gmail.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی اترک 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲
- 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
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶
- همراه: ۰۹۱۵۱۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۲۲
- بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷

### آروان ترده

حمل و نقل بین المللی

- 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، دبی
- نمایندگی های داخلی: تهران، بندرعباس، و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- مشهد: بلوار جانباز، جنب مجتمع تجاری پروما، مجتمع اداری نیکا، طبقه ۴، واحد ۴۰۶
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۵-۷ / شماره: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۶
- www.atlogistical.com info@atlogistical.com  
ataraddod@yahoo.com arvan\_bordbar@yahoo.com



### 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  
تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۱۸۲۵۷ / ۰۵۱۳-۲۲۸۸۶۷۷  
موبایل: ۰۹۱۵۵۲۲۰۷۱۲ / ۰۹۱۵۳۲۰۳۲۰۹ / ۰۹۱۰۵۱۳۴۴۸۶ / ۰۹۱۵۵۱۳۴۴۸۶



### آروان ترده

حمل و نقل بین المللی


- 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، دبی
- نمایندگی های داخلی: تهران، بندرعباس، و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- مشهد: بلوار جانباز، جنب مجتمع تجاری پروما، مجتمع اداری نیکا، طبقه ۴، واحد ۴۰۶
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۵-۷ / شماره: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۵۶
- www.atlogistical.com info@atlogistical.com  
ataraddod@yahoo.com arvan\_bordbar@yahoo.com



**پارت ترابر خراسان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی  
و یا ترانزیتی به کشورهای  
آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین سناباد ۴۲  
و ۴۴، ساختمان ۴۴۰، واحد ۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳  
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 سناباد غربی  
بین سناباد 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: ۰۸۷-۳۲۲۹۰۶۷۸  
نمبر: ۰۸۷-۳۲۲۹۱۱۶۹  
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،  
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴  
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹  
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹  
نمبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷  
iranvicho@yahoo.com



**سورتما ترابر خراسان**  
کریر - فورواردر  
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به  
کشورهای آسیای میانه  
افغانستان، عراق، پاکستان  
مشهد: خیابان ملک الشعراء بهار، بهار ۱۷،  
پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۲۰۹۱۹  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۲۷۷۰۱

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،  
ساختمان پارس الومینیم، طبقه ۳، واحد ۹  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹  
info@stk-shipping.com  
ceo@stk-shipping.com  
www.stk-shipping.com



**AMUT BAR TARABAR**  
International Transport.Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه  
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،  
هوابی، 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



**آموت بار ترابر**  
(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ 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



**زهره شب**  
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



**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  
Email: info@abanrahtooos.com www.abanrahtooos.com



**SHAYAN KAR KHORASAN**  
TRANSPORTATION ■ FORWARDING ■ LOGISTICS

**شایان کار خراسان** (سهامی خاص)  
ترابری بین المللی

• 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



**Rahnan**  
International Transport Co.

**رهنان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

(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: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳-۲ نمبر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱  
rahnancargo@yahoo.com



**ATIRAN**  
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی  
عضو کنوانسیون تیر  
تاسولیت محدود  
شماره ثبت: ۱۳۰۲۵  
۰۹۸۰ - ۵۱۵ ۹۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین  
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۲۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹۰

بخش کریر در کمستان (غنی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴۲۰۰ - ۰۹۱۵۰۲۱۱۴۲  
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰ ۸۵۰ - ۰۹۱۵۱۵۲ - ۱۲

حمل و نقل طلعی کلا: ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰  
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات، صادرات و ترانزیت گاز مایع، بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران



# گودرز گرگان

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی

دفتر مرکزی: استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری ساختمان سینا | خط ویژه: ۰۹۰۹۰ ۳۴۵۲ ۰۱۷ | فکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷ | تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ | فکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱

www.Goodarzgorgan.com | info@Goodarzgorgan.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی

# میچکا ترابر شرق

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه به خصوص **تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان**
- حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی
- نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳  
تلفن: ۳۷۲۹۳۷۴۳ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۰۹۶ / ۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷  
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 (+۹۸۵۱) | نمابر: ۳۷۶۶۶۹۱۶ (+۹۸۵۱)

Website: www.barmantarabar.com | Email: Info@barmantarabar.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی

# پیشاز 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 | نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰

pishtaztarabar@gmail.com / pishtaztarabar@yahoo.com



## حمل و نقل بین المللی

# آلفاتیر

فورواردر

- ◆ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ◆ ترانزیت کالا
- ◆ استریپ و استیفینگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۷۷۶۵۵۶۱۸-۰۲۱ | نمابر: ۷۷۶۰۴۸۴۱-۰۲۱

همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵

www.alphatirco.com

f.golpagoun@alphatirco.com

f.sarmadi@alphatirco.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 دفاتر 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: ۳۷۶۶۴۱۳۰-۴ / ۳۷۶۶۴۱۳۰-۰۵۱ | فکس: 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: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ره تاش توس**

کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
♦ فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،  
شماره ۲۸، طبقه ۲

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی  
**سلمان جنوب**

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس  
به کلیه نقاط کشور و خدمات  
استریپ کانترینر

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 ۱۱.۷۰۴ 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 جهانبار، جنب ساختمان  
ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو  
مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۹۶۵ / ۳۳۵۶۵۲۲۴-۶

دفتر عملیات: ترمنال غرفه ۱۰ / تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۰۲

میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

دفتر عملیات شهرک حمل و نقل صدور بارنامه: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۲۵۳۰

ehsan.hormozgan@yahoo.co www.ehsan.hormozgan.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: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۰۶۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴ تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan\_armin@yahoo.com info@arminbazargan.com



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، کانترینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا،  
خاور دور و بنادر جنوبی ایران  
♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانترینر 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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) - ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) - ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)

info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان تهران



**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



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ایران دهر**  
کریور - 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 ۵  
تلفن: ۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط) / ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲  
Info@irandahr.com



**Dakal Bar**

شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**دکل بار**  
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان بهشتی، روبه روی خیابان پاکستان، پلاک ۳۲۴، واحد ۶  
تلفن: ۸۸۱۷۵۲۶۳ / ۸۸۵۰۳۹۱۰ / ۸۸۵۰۳۹۱۰  
dakalbar@dakalbar.ir



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 دریایی 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 دریایی 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

• حمل محمولات ریلی توسط واگن های کفی، لبه دار، مسقف و تانکر

آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰  
فاکس: ۴۳۸۵۹۱۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵  
فاکس: ۴۳۸۵۵۷۴۴

www.khakeshank-kd.com / E-mail: info@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 مسافرین 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](http://www.safirrail.ir)



جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، پلاک ۲۱  
تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵ - ۹  
نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳

[www.safirrail.com](http://www.safirrail.com) info@safirrail.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: ۰۸-۴۴۸۲۵۵۰۶-۰۱۳ دفتر بندرعباس: ۳۲۳۸۳۹۸ / ۳۳۵۱۱۴۹۱-۰۷۶

sabooran\_transportco@yahoo.com

**زمین دریا**  
international transport co.ltd  
شرکت حمل و نقل بین المللی

فوریتر - کریر  
زمین - 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 ۷۹۱۳۷۷۶۶۱

تلفن	Tell
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۳۶	041-34470426
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
فاکس	Fax
۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave  
tabriz - iran post code : 5178937768  
zamindarya@yahoo.com

**بارپچان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**Barpichan**  
International Transport Co.ltd  
Carrier - Forwarder

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام (ره)،  
جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو،  
مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۱۷-۳۴۳۷۵۰۲۵ (۰۴۴)  
فاکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴ (۰۴۴)  
barpichan623@yahoo.com

**بهامین ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
فوریتر - کریر (با مسئولیت محدود)

بازرگان: بلوار امام  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴  
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۸۸  
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۶۳ / ۳۴۳۷۲۲۳۲  
نمبر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸  
www.behamin tarabar.com  
behamin\_tarabar@yahoo.com

**دوررو**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی  
کریر - فوریتر

دارای شعب در کلیه بندر و گمرکات  
ورودی و خروجی کشور

- ◀ مجهز به کامیون های چادری و یخچالی
- ◀ استاندارد اروپا - کفی و کمر شکن
- ◀ 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، نیش کوچه معلم، ساختمان شرکت دوررو - تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۳۸۹-۳۴۳۷۲۲۸۹  
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۴۸-۳۴۳۷۵۰۶۸-۹  
همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰  
www.dourro.com  
info@dourro.com

**ارم ترابر**  
حمل و نقل داخلی و بین المللی

(زمینی - دریایی)  
ارائه کلیه امور حمل و نقل (داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهمنانی  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷  
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۲۴۵۸۲  
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱  
info@eram-t.ir

**کالجار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی (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

**ایده آل راه**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فوریتر

- ◀ حمل معمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه، بلاروس، اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر یا تانکرهای مخصوص حمل معمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱  
فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸  
idealrah@gmail.com

**ساربان گستر سبلان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
با مسئولیت محدود  
کریر - فوریتر

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱  
نمبر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱  
E-mail: sarban.int@gmail.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل بین المللی و کارگزار گمرکی

### فرارانان تهران

(با مسئولیت 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: ۰۶-۸۸۴۵۶۰۸۵

فاکس: ۸۸۴۳۷۷۵۸ همراه: ۰۹۱۲۲۱۰۵۹۸۱  
fararanan\_tehran\_co@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### دشت نوردان گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاها و 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



اماده ارائه خدمات از کشور چین و هندوستان و  
دوبی به کشورهای آسیای میانه

تبریز: کیلومتر ۴ جاده تبریز مرند نرسیده به پمپ بنزین شهریار  
تلفن: ۲-۰۴۱-۳۲۴۲۴۹۴۰-۰۴۱-۳۲۴۲۴۸۱۹  
تلفن دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۰-۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱  
نمبر دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱  
parsayan.group@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

tgzco1@hotmail.com



### دومان ترابر Duman Tarabar Int'l Transport Co.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

زمینی - دریایی - هوایی

تهران: خیابان مطهری، خیابان  
لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵۰

نمبر: 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: ۰۵۴-۳۲۲۱۱۸۵۷/۳۲۲۲۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۲۲۱۱۸۵۸/۳۲۲۲۱۷۱۳

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: ۰۵۴-۳۲۲۱۹۵۶۴-۳۲۲۲۳۷۰۳

فکس: ۰۵۴-۳۲۲۲۴۶۰۵

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### حنان ترابر شرق

HANNAN TARABAR SHARGH  
Int.Transport.co

(سهامی خاص)

(کریر - فورواردر - ترخیص کالا)

دفتر مرکزی: زاهدان،

خیابان آزادی، ۶، شماره ۲

تلفن: ۰۵۴-۳۲۲۳۰۰۱۰/۳۲۲۲۸۳۹۳

فکس: ۰۵۴-۳۲۲۳۹۱۱۳

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 ترابری



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی نگار ترابری 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 فاکس: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۵۰۰

دفتر تهران: امیرآباد شمالی، روبروی بیمارستان قلب (شریعتی)، خیابان مجد، پلاک ۶۹، طبقه ۳ تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶

علیزاده: ۰۹۱۴۳۵۲۵۲۳۴

ntzalizadeh@gmail.com



## 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)۳۴۵۲۲۴۲۷

فکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gamil.com  
csnoori\_a@yahoo.com



## شرکت بازرگانی پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid  
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس، میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۳۳۵۵۷۹۰۲ ۳۳۵۵۷۲۰۵-۰۷۶

www.pardis-hn.com pardis\_hn@yahoo.com

## بازرگانی

## مختشم خواجه

♦ 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: ۰۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲-۰۱۳

دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،

طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱-۱۲-۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳-۰۱۳

www.mohtashamkhh.com info@mohtashamkhh.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: ۰۶۶۹۰۴۶۰۵ / ۶۶۹۰۸۳۴ / ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴

نمابر: ۰۶۶۹۰۷۰۶۴ / ۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰

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 موبایل: 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، روسیه و

قزاقستان با مناسب ترین قیمت

♦ خرید و فروش چوب روسی

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۴۲۸

فکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۷۴۴۶

همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۳۰۲



## خدمات گمرکی سابقی

♦ کارگزار (حق العملکار) 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: ۰۹۱۵۱۱۴۵۵۸

۰۹۱۵۶۲۳۴۵۵۸

۰۹۳۵۷۸۲۴۵۵۸

info@sabcu-services.com

www.sabcu-services.com

www.krgs.ir



## گروه بازرگانی

## سنای فر

♦ کارگزار رسمی گمرک

جمهوری اسلامی ایران

♦ دارای نمایندگی رسمی در مرزهای

ماهیرود (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

فراورده های نفتی و اخذ مجوز خروج برای

تانکرهای حامل فراورده های نفتی

تلفن: ۰۵۶۳۲۴۴۱۵۱۵

نمابر: ۰۵۶۳۲۴۴۰۱۹۰

همراه: ۰۹۱۵۱۶۱۳۵۸۹

sanaeefar88@gmail.com

www.sanaeefar.com



## بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

### تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ 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 - ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱  
 بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴  
 تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

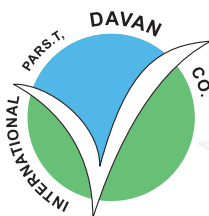
kiantarkhis93@gmail.com www.KianTarkhis.ir

### از شرکت ها و بازرگانان درباره ترخیص و سرویس ما سوال کنید.

International

Pars Davan Co.

حرف اول در ترخیص کالا



شرکت بین المللی

پارسی تجارت دوان

بازرگانی دوانی سابق

### صادرات - واردات و مشاور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع جمهوری، کوچه سیمرغ (رئوف فلاح زادگان)، پلاک ۶۶، طبقه دوم  
 تلفن: (۱۵ خط) ۶۶۹۵۴۹۰۰ - ۰۲۱ - فکس: ۶۶۴۱۱۵۸۲ - ۰۲۱

شعب و نمایندگی ها: بندرعباس، 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 (مبدأ - 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، کلبه 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 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  
**نیرو ترابر**  
فورواردر - کریر

**NIROU TARABAR**  
International Transport

◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور  
◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی  
دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷  
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

**سرافراز ترابر**

(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](http://www.sarafraztarabar.com)  
[info@sarafraztarabar.com](mailto:info@sarafraztarabar.com)  
[ferdousi7005@hotmail.com](mailto:ferdousi7005@hotmail.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،  
تفنان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه



**قزل یول کیامکی** حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



**شهاب آذر ارس**

مجتمع 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  
[ilturkarasgroup@yahoo.com](mailto:ilturkarasgroup@yahoo.com)



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: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶  
همراه: ۰۹۱۴۱۶۲۰۰۱۴  
[thk.alizadeh@hotmail.com](mailto:thk.alizadeh@hotmail.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**جیحون ترابر**

**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: ۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳  
۳۳۲۲۸۷۷۷ / ۳۳۲۲۴۵۴۴  
نمبر: ۰۱۷-۳۳۲۹۲۸۹۴  
[jeyhoontarabar@yahoo.com](mailto:jeyhoontarabar@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

فاکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸  
E-mail: [info@taranomtbriz.ir](mailto:info@taranomtbriz.ir)

## گروه شرکت های حمل و نقل داخلی پیام بار

به مدیریت: حسین بامی (کارشناس حمل و نقل)

♦ **پیام بارمروند:** دارای ۲۰ هزار متر پارکینگ و ۳ هزار متر انباری

دارای ۳۰۰ دستگاه کامیون ملکی و تحت پوشش

دارای نمایندگی در شهرستانهای تبریز، جلفا، بناب، نوردوز

نشانی: مروند کیلومتر ۵ جاده جلفا نرسیده به صنایع خاک چینی ۱۹-۴۲۳۷۲۳۱۸-۴۱

♦ **پیام بار آذربایجان:** شرکت برتر در استان آذربایجان

نشانی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع فلز کاران (کوثر)، طبقه اول، واحد ۵۷۵ / ۳۴۴۵۷۵۵۷ / ۳۴۴۵۳۸۰۲-۴۱

♦ **پرواز بار:** نشانی: ورزقان، روبروی شهرک صنعتی ۱۹۱۱۴۹۴-۹۱۴

♦ **پیام بار آذرشهر:** نشانی: آذرشهر، شهرک صنعتی، منطقه قراقیل ۱۹۱۲۵۰۳-۹۱۲



## 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 / ۸۸۰۳۲۹۶۵  
reza\_haggi@yahoo.com haggi\_trading@yahoo.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 / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۳۵۵۵۴۸۷۱  
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۳۷۳۹  
ghazizadeh13@yahoo.com



## ترخیص کالای برادران جعفرپور

- ترخیص و حمل تمام کالاهای تجاری، البسه، پارچه و سایر
  - اقلام از ترکیه و اروپا به کشور
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۷۶ / ۳۴۳۷۴۵۷۶ / ۳۴۳۷۴۵۷۶ / ۳۴۳۷۴۵۷۶  
همراه: ۰۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ / ۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ / ۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ / ۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶  
آدرس: منطقه آزاد ماکو، بازرگان

Albase.tarkhis@yahoo.com

## بازرگانی رحیم ابشی

- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
  - کارگذار (حق العمل کار) رسمی گمرک ایران
  - صادرات - واردات و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- بندر انزلی: غازیان، بلوار آیت الله نجفی، آزادگان ۴، پلاک ۵۳  
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۴۴۴۴۱۷۰۵  
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵ / ۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵ / ۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵  
rahimabshi@yahoo.com

## بازرگانی قصر ترخیص

- انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق
  - با بیش از یک دهه سابقه کاری در گمرک خسروی و پرویز خان
  - در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات) از گمرک غرب کشور
  - (خسروی، پرویزخان، باشماق، پیرانشهر) و قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و اخذ پیمان ارزی
  - با مدیریت سیامک کرمی واقع در قصر شیرین
- همراه: ۰۹۳۰۸۰۷۴۸۰۴ / ۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷ / ۹۱۸۴۳۰۴۵۰۰ / ۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷ / ۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷ / ۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷ / ۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷  
www.qasrtarkhis.blogfa.com



Ghasemi Trading



## 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 / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۳۵۰۰  
www.ghasemitrade.com Email: info@ghasemitrade.com



بهر روز مهدیزاده هنجنی

کارگزار رسمی گمرک ایران

مشاور در امور گمرکی

و ترخیص کالا

تلفن: ۶۶۹۵۵۹۷۰

نماینده: ۶۶۹۵۵۹۷۱

www.masiresabz.com

### انبار بازرگانی شمشاد کالا

سید حبیب نوری

عضو هیئت مدیره اتحادیه

انبارداران تهران

دارای انبارهای دربستی و محوطه  
تهران: خیابان رجایی، روبروی مسجد مادر،  
انبار شمشاد کالا

تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۰۵۵۱

نماینده: ۰۲۱-۵۵۰۰۶۳۲

همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۰۷۸۷

دفتر مرکزی: ۵۵۵۰۴۵۹۴

### 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: ۴۴۰۲۲۳۷۸ - ۴۱-۱۸۸۳۹-۴۴۰۲۲۳۷۸

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 / تلفن: 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: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰ - ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲ / 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: ۰۲۸-۳۲۲۱۶۸۷ / ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷ / نماینده: ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷

همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfaruoghi@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 / نماینده: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷

fouladinasta.trading@yahoo.com

### 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

(دو غارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸

همراه مدیریته: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



### بازرگانی کوچه باغی

ترخیص کالا در کمترین زمان با مناسب ترین قیمت از گمرکات و بنادر

خرید و ارسال کالا از کشورهای چین، ترکیه و امارات

خرید و ترخیص خودروهای سواری و سنگین

ارسال حوالجات ارزی از سیستم بانکی و کارگزاری

اخذ ثبت سفارش و کلیه مجوزهای واردات

صادرات کالاهای مجاز

تهران: خیابان انقلاب، روبروی پارک دانشجو، کوچه بالاور، بن بست فرشته شرقی، پلاک ۲، واحد ۳

تلفن: ۶۶۴۳۳۴۳ - ۶۶۴۳۳۴۳ / نماینده: ۶۶۹۶۵۲۰۷ / همراه: ۰۹۱۲۲۵۰۰۳۹۰ - ۰۹۱۲۱۹۰۳۵۰۰

m.Kochehbaghi@gmail.com

شرکت مشاوره حمل و نقل

**هادی**

- مشاوره در سامان دهی و مدیریت ناوگان ترابری
- مشاوره وحل 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 کلای مبارکه

تلفن: ۰۲۱-۵۲۴۶۴۱۰۸

همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹

www.haditrp.ir



**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، ۲۷ کیلومتر 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 نبئی، 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

- نماینده گی 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 مهدی ران

با مسئولیت محدود

حمل مواد غذایی فاسد شدنی و هر نوع کالای تجاری به تمام نقاط کشور و حمل هر نوع کالای درون شهری از گمرکات به انبار و کارخانجات تهران و حومه دفتر مرکزی: تهران، خیابان مفتح، خیابان ورزش، پلاک ۳۴، واحد ۲.

تلفن: ۰۲۷-۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۰۰۲۳۷

فکس: ۸۸۸۲۷۹۲۱

ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،

جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)

تلفن: ۰۶۶۱۸۰۶۰۶

فکس: ۰۶۶۱۸۰۶۰۷

تلفن: ۰۴۴۵۴۲۸۰۳۰۴

موبایل: ۰۹۱۲-۱۶۹۳۳۹۳۷



شرکت حمل و نقل داخلی  
(سهامی خاص)

**ساحل ترابرس 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 ۲۰۵-۶-۵۵۲۹۵۸۹۳ نمابر: ۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۶

شعبه بندر عباس: ۰۲۲ و ۰۲۱/۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶ شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۲۲۳۸۱۲۰

شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه عسلویه: ۰۲-۳۱۳۷۵۲۵۰-۰۷۷ نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۲۱۷

www.fajr-jahad.com

email: info@fajr-jahad.com



شرکت حمل و نقل

**فیروز رخس**

فروش و اجاره کانتنر / 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، چهاردانگه،

روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۴۱۹۹۳

همراه: ۰۹۱۳۲۲۵۶۸۸۵

**حمل و نقل ممتاز ترابر  
خلیج فارس**

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،  
جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان  
شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰  
۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷  
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

**بیمه پاسارگاد  
آرامش شما، هدف ما**

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،  
جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان  
شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰  
۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷  
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷



شرکت حمل و نقل

**دوستان هرمزگان**

قبول حمل کالا از بندر عباس  
به کلیه نقاط کشور و قبول  
ترانزیت کالا به خارج از کشور  
بندر عباس، خیابان امام، نرسیده به  
میدان یادبود، روبروی خیابان دانش،  
ساختمان پاس، طبقه اول  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹  
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵  
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲  
۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲ ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲  
www.doostanhormozgan.ir  
info@doostanhormozgan.ir



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



سعادت ترابر

♦ 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

دفاتر 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 / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۶۸۲۴  
زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفن: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹  
saadat\_tarabar@yahoo.com www.saadatarabar.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده ای

**نیک ترابر بندر**

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 ۲۸  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۴ / ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۴ / ۳۳۵۵۳۵۴۳-۴  
مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵  
دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰  
www.niktarabarebandar.com  
niktarabar.bandar@gmail.com

شرکت حمل و نقل

**مسلم بار**

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور  
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل  
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار  
تلفن: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹ / ۰۶۶-۳۳۴۲۶۳۷۹  
همراه: ۰۹۱۶۱۶۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاد بندر  
Azadeh Bandar Transportation Co.

**شرکت حمل و نقل آزاده بندر**

• حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون ترابلی، کمرشکن و بوژی به تمام نقاط کشور  
• مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت  
• دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری  
بندرعباس: بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم، کتاب فروشی بهزاد  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۷۷۳۶ / ۳۳۵۱۴۷۳۷-۴۱ / ۳۳۵۱۴۷۶۴-۶۸  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ صندوق پستی: ۷۹۱۴۵-۴۱۱۴  
پایانه بندرعباس: روبه روی ساختمان ستاد، ساختمان ۲۲ 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  
**مصور بار بندر**

مدیرعامل: 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 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،

بندر امام، بندر عسلویه، بجنورد،

بندرعباس، شیراز، اصفهان، ایلام

تلفن/ نمابر: 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  
 emtanzjireh@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 ۳۰۳  
 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 واگن ها 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴  
 E-mail: info@wagonbar.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

شرکت حمل و نقل بین المللی  
 زمرد 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  
 تلفکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۲۵۴۲ / ۶۶۹۰۴۹۵۵  
 arez1975@yahoo.com



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی

بیتا 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: ۰۲۱-۴۲۸۸۴۰۰۰ (خط ۳۰) شماره: ۸۸۶۸۲۸۰۰  
 www.bitaprovaz.com



مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
  - تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-آسید) در کشور
  - حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینگر 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 بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- ◀ حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر 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

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، شماره ۱۲۴  
 تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

پایانه تهران: کیلومتر ۷ بزرگراه فتح، روبروی سه راه تهران سر تلفن: ۰۲۱-۶۶۱۸۴۳۶۰ شماره: ۰۲۱-۶۶۱۸۴۳۶۰

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان سوم جنوبی، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷-۷۳۳۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ شماره: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰  
 مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۲۱۱۸ اراک: تلفن: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان: تلفن: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵ بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹





**پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری**

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳  
تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵  
تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰  
تلفن های رزرو پارکینگ بهقی: ۸۸۷۵۲۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)



**شرکت مسافری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)**

تلفن مدیریت تهران مستقیم: ۵۵۱۸۵۵۲۶  
تلفن رزرو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵-۲۲  
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴  
ترمینال غرب: ۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳  
دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱  
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸  
پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا: ۸۸۵۴۳۴۲۵-۶-۸۸۵۴۲۵۲۷  
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا: ۷۷۲۶۱۸۳۴-۵  
[www.peykesaba.net](http://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



**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: ۳۷۷۰۰  
مدیرعامل: منصور ملاصالحی  
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴  
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴  
پایانه شرق: ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶  
۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱  
[www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)  
[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)



**شرکت مسافری عدل عدل فارس**

شماره ثبت: ۵۲۸۲  
تعاونی ۷  
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹  
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰  
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱  
همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲ (محمد علی پیراحمدیان)  
فروش اینترنتی  
[www.shiraz-adlco.ir](http://www.shiraz-adlco.ir)



**شرکت مسافری کیان سفر پاسارگاد KIAN SAFAR PASARGAD**

تعاونی شماره ۵ شماره ثبت: ۳۷۹۰۶  
دفتر مرکزی پایانه غرب: ۴۴۶۶۰۱۱۶  
تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۹۲۸۷  
۴۴۶۴۳۶۰۸  
۴۴۶۴۲۸۳۸  
تلفن های رزرو 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  
گرفته جنوب: ۵۵ ۱۸ ۵۵ ۲۱  
فکس: ۵۵ ۱۸ ۵۴ ۷۸  
گرفته غرب: ۴۴ ۶۶ ۴۴ ۳۸ / ۴۴ ۶۶ ۲۹ ۹۳  
[www.isit6.ir](http://www.isit6.ir)



**حمل و نقل درون شهری و برون شهری**

**T.B.T**

(تی.بی.تی) شرکت مسافری تعاونی شماره ۱۵ ترابری تا ایلام  
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴  
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](http://www.tbtilam.ir)



**شرکت مسافری گیتی پیما کرج**

مدیر مسئول: ناصر زارع  
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳  
کرج: ترمینال شهید کلاتری  
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴  
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



**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](mailto: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: ۰۹۱۱۴۱۹۰۵۷  
[www.mehdipour-travelagency.com](http://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 قالیبویی، ساختمان میلاد  
کدپستی: ۷۴۸۹۸ - ۷۱۷۶۷  
تلفن: ۱۲ - ۳۸۲۱۴۴۱۰ (۰۷۱) فاکس: ۳۸۲۱۴۴۱۴ (۰۷۱)  
همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۳۱۵۰۵۹۱۹  
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 - ۳۳۷۹۴۱۶ (۰۲۴) فاکس: ۳۳۷۹۴۱۶۴ (۰۲۴)  
مدیر عامل: ۳۳۷۹۴۱۶۳ (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  
تلفاکس: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹، ۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵، ۸۸۸۷۰۰۵۵  
آدرس ترمینال: جاده ساوه، کیلومتر ۱۰، جنب پست اداره برق، ترمینال تهرانی  
تلفن: ۵۵۲۵۶۳۸۵، ۵۵۲۵۶۳۸۴، ۵۵۲۴۴۵۲۳  
www.tehranitransport.com info@tehranitransport.com



### آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(سهامی خاص)

کربر - 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  
ایاکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۵ - ۳۲۷۲۰۰۷۴ - ۴۴  
دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۴۶ - ۳۶۲۶۸۵۴۲ - ۴۴

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: ۸۸۵۱۴۷۵۰ - ۲۱، ۸۸۷۳۰۷۳۷ - ۲۱  
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 تجید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸  
تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۷ - ۶۶۹۱۵۱۸۶ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

info@tarkibhamlonaghl.ir www.tarkibhamlonaghl.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)  
• تریلر کفی  
• پایپ تریلر  
• کمرشکن ۹ و ۱۱ محور  
• دارای بیمه مسئولیت کالا  
• باریج سیستم ظرفیت ۴۰۰ تن  
• تخلیه و بارگیری

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سنایی، شماره ۱۵۴ کدپستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۸  
تلفن: ۸۸۳۰۱۲۰۶ - ۹ / ۸۸۳۰۱۲۰۱۳ - ۱۳ / ۸۸۳۰۵۴۲۸  
دفتر بندرعباس: سه راه جهانبار تلفن: ۳۳۵۵۶۲۶۶ - ۰۷۶ نمابر: ۳۳۵۵۸۶۶۰ - ۰۷۶  
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 شرکت 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 رژ (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



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  
نانگی باین 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 بایک 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: ۸۸۴۶۱۷۱۴/۸۸۴۵۶۲۰۵ نامبر: ۸۸۴۵۴۶۲۶

همراه: ۰۹۳۵۲۴۴۶۹۳۹ / ۰۹۱۲۳۳۴۰۱۴۱

### جهت اشتراک درنشریه 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](http://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](http://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](mailto:abc_tehran@arabakhtar.com)

[www.abcgroup.com](http://www.abcgroup.com) [www.ara-bakhtar.com](http://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](mailto:bita.tarabar.int@yahoo.com)



Logistics  
**Admiral**

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3<sup>rd</sup> party logistics services
- Industry specialized solutions

**Adress:** No 47,29<sup>th</sup> St, Vozara St, Tehran-Iran  
**Tell:** +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

[www.admiralline.com](http://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](http://www.spsir.com)

**MAZAND DARYA**

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند دریا - مازند

As Agent of line

**HANJIN SHIPPING**  
Beyond the Ocean

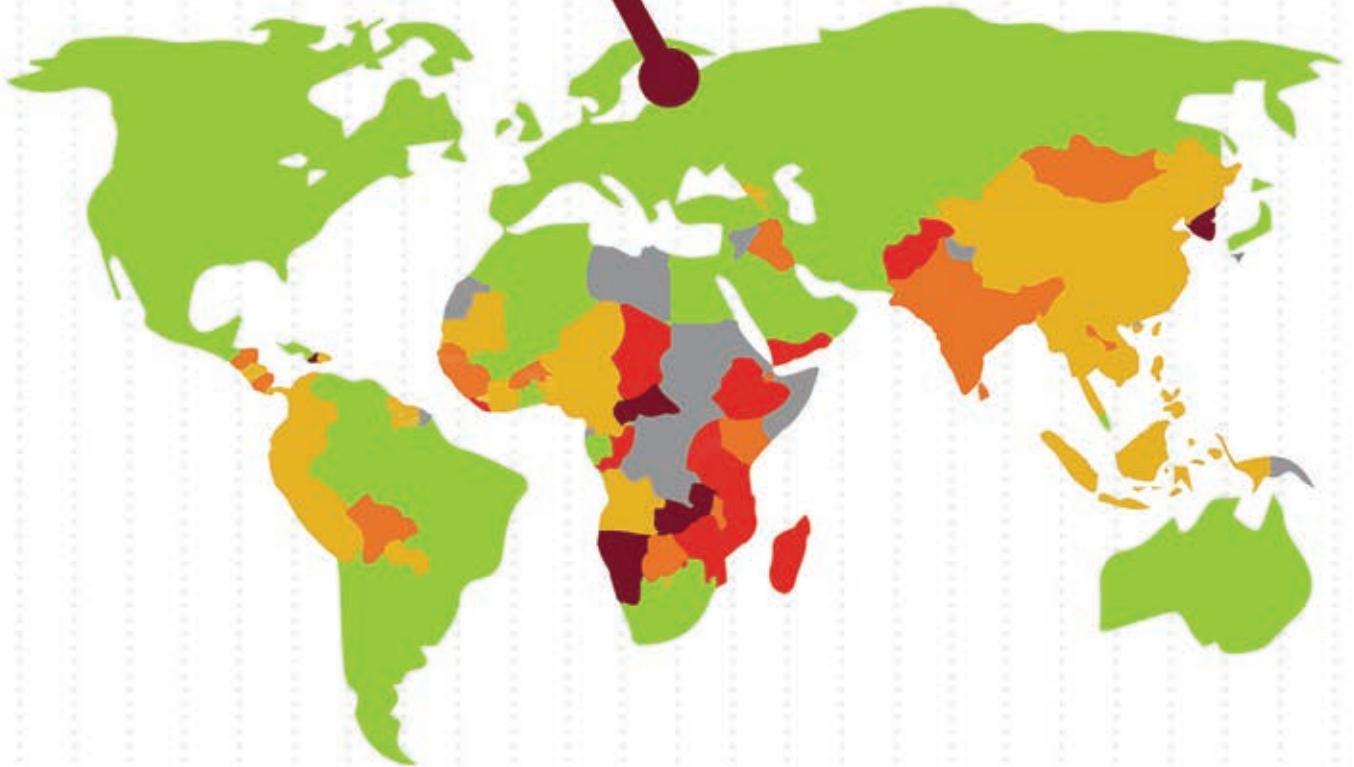
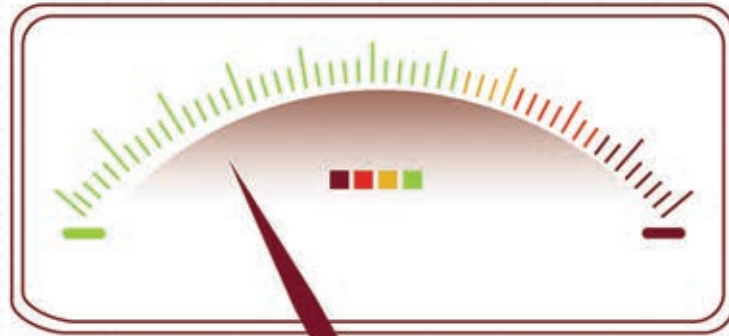
Direct Liner Weekly Services  
Iran & Persian Gulf Ports to/from China  
/Far East Destinations

**Tel:** +9821- 88729890-96 / 88382860-70

**Fax:** +9821- 88729901

[sales@mazandarya.com](mailto:sales@mazandarya.com) [mazand@mazandarya.com](mailto:mazand@mazandarya.com)

# برنامه جهانی غذا



همیشه از صفر شروع کرده ایم، این بار می خواهیم به صفر برسیم  
با ما همراه شوید - در به صفر رساندن گرسنگی

با بزرگترین آژانس بشردوستانه دنیا در مبارزه با گرسنگی همراه شوید.  
شماره حساب بانکی: ۰۱۱۵۶۹۴۴۵۶ بانک تجارت، شعبه اسکان - کد ۰۳۳  
شماره کارت: ۶۲۷۳۵۳۹۹۹۱۶۶۴۳۳۲ به نام برنامه جهانی غذا

## 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](http://www.irsotr.ir)      [info@irsotr.ir](mailto:info@irsotr.ir)

# WAN HAI

## WE CARRY, WE CARE.



BANDAR ABBAS



HAIPHONG

اندر خورشاه ناصرالدین قبادی  
بلکه قسم خدای والطین قبادی

آجیراگر میوه خوبی قبادی  
وربه قبادی زسیب و انکور و انار



شرکت بر و بحر ایران  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

پاسخی به مشتریان WAN HAI  
جهت حمل خشکبار و کالای یخچالی

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵ | دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰-۲۱  
www.iranlandsea.com | info@iranlandsea.com

ایده های جدید را به دریا می آوریم  
*Delivering new ideas to the sea*

شرکت دریایی

# هدایت کشتی خلیج فارس

(سهامی خاص)

PERSIAN GULF PILOT  
MARINE SERVICES CO.



## خدمات کلی:

• راهنمایی کشتی. هدایت شناورهای بدون موتور. شناورسازی کشتی بگل نشسته.  
• عملیات STS، داکینگ و آنداکنگ. جایجایی سازه های گول پیکر دریایی  
• خدمات یدک کشی. راهبری شناورها. تعمیر و نگهداری. کارشناسی و مشاوره

آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)، بالاتر از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش،  
پلاک ۴۰، طبقه چهارم تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷ [www.pgipilotco.ir](http://www.pgipilotco.ir)