

نگارخانه

۱۴۳۳

۱۸۰۰۰ تومان

ماهنامه اقتصاد تباری شهریور و مهر ۱۶۰/۹۵ صفحه

- فرج بعد از شدت؟
- موانع خانگی
- مانجین به کل نشست!
- چشم امید سیمان به صنعت حمل و نقل
- الزامات خرید نسبه
- بادیان‌های نیمه افراشته
- پرندگان آسیایی در آسمان ایران؟
- خط‌کش‌های جدید
- مصرف‌کننده بی‌پول و کوفتید شاید ارزان!

راه گشوده!



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

The Experience of Carriage Without Worries



Group
Admiral

www.admiralline.com

سرویگاز servigas

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

مشتریان ما، اعتبار ما



ISO 10002 : 2004



ISO 9001 : 2008



عضو
انجمن استاندارد ایران
سازمان تنظیم مقررات
و ارتباطات ایران
S.I.P.I.E.M



۸۴۱
۱۸۱۳۲-۱

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

تلفن: ۵ - ۹۸ ۲۱ ۸۸ ۵۲ ۵۴ ۲۳

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

Tel: +98 21 88 52 54 23-5

www.ServigasCo.com

info@ServigasCo.com



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

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

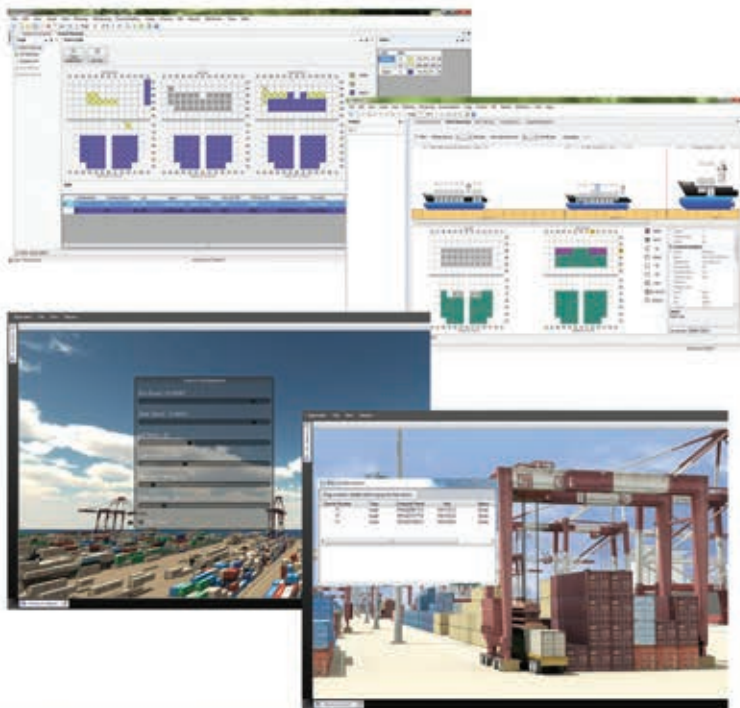
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

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
- ✓ مونیتورینگ 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.rahyab.ir

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲



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



کاوه دیزل (دانش محور)

نماینده انحصاری کامیون های SISU فنلاند

کاوه دیزل (سهامی خاص)

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بختیارست، بلاک ۳۸

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۱۰۰۱۹۰

فکس: ۰۲۱ - ۸۸۱۰۰۱۹۰ داخلی ۶

وبسایت: WWW.KAVEHDIESEL.IR

ایمیل: INFO@KAVEHDIESEL.IR



@kavehdiesel



kaveh_diesel



گروه شرکت‌های کیش رو آبی



موسسه آموزشی دریانوردی کیش رو آبی

برگزار کننده دوره های: الف: شایستگی

- افسر دوم $GT \geq 500$ - سفرهای نامحدود (ورودی دیپلم)
- تطبیقی لیسانس‌های (مکانیک سیالات، جاسات و کشتی سازی)
- به مهندس سوم $KW \geq 750$ - سفرهای نامحدود
- مهندس سوم $KW \geq 750$ - سفرهای نامحدود (ورودی دیپلم)
- مدیریت منابع پل فرماندهی، راهبری و مانور کشتی

شرکت تأمین نیروی انسانی و تجهیزات کیش رو آبی

- تأمین کننده نیروهای متخصص دریایی، بندری و سکوهای نفتی (فراساحلی)
- طرف قرارداد شرکت‌های کشتیرانی

د: دوره بندری

- مدیریتی، اداری، عمومی، تخصصی و ایمنی

ه: دوره ایمنی، بهداشت و محیط زیست دریایی

- کلیه دوره های مربوطه

م: دوره‌های فراساحلی

- اپراتور عمومی کرن (Crane)
- اپراتور کرن های نامحدود (Heavy Lift)
- Rigger
- H.U.E.T
- H.L.O
- ملوانی سکوهای نفتی

موسسه زبان های خارجی

- برگزار کننده آموزش های زبان انگلیسی و آلمانی در سطوح: مقدماتی، میانی و پیشرفته

شرکت فن آوری اطلاعات (IT)

- ساخت نرم افزارها و سخت افزارهای الکترونیکی
- ساخت، راهبری، تعمیر و نگهداری سامانه های شبیه ساز دریایی
- راهبری، تعمیر و نگهداری سیستم های ارتباطات رادیویی، کنترل ترافیک و دستگاه های کمک ناوبری

پ: دوره‌های جانبی

- ایمنی چهارگانه $GT \geq 500$ - سفرهای نامحدود
- اطفاء حریق پیشرفته $GT \geq 500$ - سفرهای نامحدود
- کمک های اولیه پزشکی $GT \geq 500$ - سفرهای نامحدود
- مهارت فنون عرشه
- مقدماتی عملیات بار تانکرهای حمل مواد نفتی و شیمیایی
- آشنایی با تانکر



آدرس دفتر مرکزی: تهران خیابان جنت آباد جنوبی خیابان چهارباغ غربی، خیابان ۱۶ متری دوم جنوبی، پلاک ۳۹

تلفن: ۴۴۴۵۷۶۲۱ - ۴۴۶۱۸۲۷۰

فکس: ۴۴۴۴۴۸۰۵

شعبات: خرمشهر ۰۶۱-۵۳۵۲۰۱۵۸

بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۵۰

www.kishroabi.com info@kishroabi.com

Kish Ro Abi Group Companies

Kish Ro Abi Group Companies



شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



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



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



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



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

شرکت هدف نوین بندر



Hadaf Novin Bandar co. Docking & Repairing of Vessels

این شرکت بهره برداری از سرسره بندر امام خمینی (ره) با مشخصات: طول ریل ۲۵۰ متر، طول گهواره ۸۰ متر، عرض گهواره ۱۴ متر قابل تغییر به ۱۷ متر ظرفیت اسمی ۱۴۰۰ تن از سال ۱۳۸۴ را به عهده دارد به لطف پروردگار متعال هم اکنون فعالترین داک تعمیرات در استان خوزستان با انجام بیش از ۲۰۰ عملیات داکینگ است. این شرکت هم اکنون مجری تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای شرکت ملی پایانه‌های نفتی ایران و اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان است.

دارای سیستم مدیریت یکپارچه IMS از QCR

اهم پروژه‌های انجام شده توسط شرکت هدف نوین بندر:

- داکینگ، انجام تعمیرات اساسی زیرآبی و آنداکینگ بیش از ۲۰۰ فروند شناور
- اجرای تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای شرکت پایانه‌های نفتی ایران
- داکینگ و انجام تعمیرات سیستم شاتل شناور یدک کش دادمان ۳ برای اولین بار در کشور
- داکینگ و انجام تعمیرات اساسی زیرآبی کشتی بویه‌گذار مهر، که علی‌رغم قدمت بیش از ۳۰ ساله تا کنون در داک سرسره بندر امام خمینی (ره) داک نگردیده بود.
- ساخت ۳۵ فروند بویه ۵/۵ و ۷/۵ تنی با مختصات منحصر به فرد و رعایت آخرین استانداردها و الزامات موسسات رده بندی برای اولین بار در کشور
- داکینگ و انجام تعمیرات اساسی زیرآبی شناور پیلتن با سیستم رانش منحصر به فرد Voithschneider
- داکینگ همزمان یدک کش‌های احد و فولاد، رشید و پیوند برای اولین بار در داک بندر امام خمینی (ره)
- داکینگ شناور یدک کش تورج متعلق به شرکت پایانه‌های نفتی ایران برای اولین بار در کشور
- تعمیر شناورهای با سیستم رانش پیچیده گام متغییر (CPP) و پروانه سینه (Bowthruster) از جمله یدک کش ۱۲ فروردین و یدک کش ۷ تیر
- انجام عملیات نصب تجهیزات تکمیلی سکوه‌های سه گانه V.T.S (کنترل ترافیک دریایی) بندر امام خمینی (ره)
- تعمیرات و بازسازی درآگ هد، لوله‌ها و پمپ‌های لایروبی کشتی لایروب هویزه
- داکینگ شناور یدک کش صبور یک با سیستم شاتل برای اولین بار در داک یاردهای سازمان بنادر و دریانوردی
- تعمیرات اساسی لایروب چنگکی و استر اتریک دز فول
- تعمیرات اساسی سیستم رانش Voithschneider شناور پیلتن

Hadaf Novin Bandar

اهم توانایی‌های شرکت هدف نوین بندر



- انجام تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای آلومینیومی و فولادی
- طراحی و مهندسی، خرید و ساخت سازه‌های فلزی ساحلی و فراساحلی و شناورها
- تعمیرات اساسی زیرآبی و پیشگیرانه شناورها و تجهیزات دریایی
- راهبری شناورهای دریایی
- طراحی و ساخت انواع چراغ‌های دریایی
- قابلیت انجام کلیه تعمیرات مرتبط با سیستم‌های رانش، ماشین آلات، لوله کشی، برق، ناوبری و تهویه مطبوع شناورها

اقدامات در دست انجام طرح و توسعه

طرح سرمایه‌گذاری ساخت و راه اندازی داک سرسره با ظرفیت محدود در محدوده داک سرسره فعلی (۱) باعنایت به اینکه سرسره چوبی ساخته شده در محدوده داک سرسره از زمان ساخت تا کنون بلااستفاده بوده است این شرکت در نظر دارد با سرمایه‌گذاری بالغ بر هشتاد میلیارد ریال داک سرسره و کارگاهی با مشخصات ذیل بر روی سرسره چوبی احداث نماید:



الف: داک سرسره

- ظرفیت عملیاتی تا ۱۵۰ تن
- عرض شناور تا ۱۰ متر
- طول شناور از ۱۵ تا ۳۰ متر
- عرض ریل‌گذاری ۶ متر

ب: کارگاه

- سوله کارگاهی ساخت قایق‌های آلومینیومی و فولادی زیر ۲۰ متر با تجهیزات کامل
- ایجاد کارگاه تراشکاری با دستگاه سنگین تراشی و انواع دیگر دستگاه‌های مورد نیاز کارگاه تراشکاری
- ایجاد کارگاه تعمیرات مکانیکی و هیدرولیکی برق و الکترونیک کامل با همه تجهیزات به روز

اهداف طرح

- افزایش توان داکینگ همزمان و بالابردن ظرفیت عملیات تعمیراتی به تعداد ۱۶ فروند اعم از قایق بارج و یدک کش‌های کلاس ناصر
- انجام عملیات همزمان داکینگ ۳ فروند شناور
- کاهش ریسک ناشی از بلند کردن و دفرمگی شناورها
- جهت استفاده نکردن از جرثقیل‌های ساحلی
- افزایش اشتغال تا سطح ۱۱۰ نفر



آدرس: مجتمع تأسیساتی بندر امام خمینی (ره) - اسکله سرسره

تلفن: ۲۲۸۲۹۳۲-۲۲۸۲۹۳۵ (۰۶۱۵) تلفکس: ۲۲۸۲۹۳۲ (۰۶۱۵)

تلفن دفتر خدمات فنی: ۲۲۸۲۹۲۷ (۰۶۱۵)

SIEMENS

Ingenuity for life



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 اصفهان 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 ارائه می دهند. همچنین سامانه دقیق زمان بندی 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 بیفتد. دلنگی 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.

siemens.co.ir

تهران

کاشان



■ صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

■ مدیر عامل: عامر آران

■ تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار،

سعید پورمشکی، مهرداد خواجه‌نوری، یونس جاوید، آنوش رحام

دکتر کاظم فروزنده، امید ملک، ملکه‌رضا ملک‌پور،

محمد رضا منتظری، حوراندخت عمادزاده

■ گزارشگران: بهاره بوذری، سپیده کریمی، ابراهیم زارع،

بابک وفایی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی

■ مدیر امور مالی: مریم حسین‌زاده

■ آئلیه: محمدمهدی پاویز

■ بازرگانی: ساناز سفلاطون، سالار نبویان، شهریار اردلان،

زویا اسکندری، محسن زیدقی، رویا زنده‌روح

■ امور مالی: نفیسه دلیلی‌واحد، فرناز سفلاطون

■ ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ انفورماتیک: سید حسین حسینی

■ امور اشتراک و روابط عمومی: سحر یعقوبی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

◀ دور دست از نزدیک

شدت پسا فرج

سیم‌خاردار، آذیر نوری و حتی شاید میدان مین. اینها شما را از عبور مرزی باز می‌دارند، ولی همهٔ مشکلات سر راهتان نیستند. وقتی همه اینها را رد کنی، تازه در آن سوی مرز گرفتار نداشتن گذرنامه‌ای هستی که ممکن است پاسپاتی آن را در یک روستای مرزی از تو طلب کند؛ از حصار تحریم هم که رد شوی، اگر ندانی از کدام مرز باید رد می‌شوی، حیرت‌زده بر جای خواهی ماند ...

◀ گزارش اصلی

فرج بعد از شدت؟



«هیات‌هایی که از اقصی نقاط جهان در حال رفت‌وآمد به کشور هستند، برای ما سیگنال مثبتی است و نشان می‌دهد برجام و مسائل مربوط به آن توانسته است تاثیر مثبتی بر تعاملات و ارتباطات بین‌المللی ایران داشته باشد...»
در گفتگو با مدیرکل دفتر جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه، به دنبال پاسخ این سوال بودیم که با توجه به کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در کشور تا چه حد می‌توان به ورود منابع مالی خارجی به کشور در جهت توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل امیدوار بود.

◀ زیرساخت‌ها

چشم امید سیمان به حمل‌ونقل



چشم صنعت سیمان این روزها به صنعت حمل‌ونقل دوخته شده است. سیمان که بر مبنای برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت که در تیرماه ۱۳۹۴ منتشر شد، قرار است یکی از هفت صنعت اولویت‌دار و منتخب باشد، این روزها با مشکل افت تولید و فروش روبه‌رو است. آنچه اما این دل‌راهکارهای فعالان این صنعت و مسوولان اقتصادی کشور برمی‌آید، نگاه به صنعت حمل و نقل است تا مشکل امروز را حل و اختلال جدی در مسیر توسعه را رفع کند.
گزارشی داریم درباره سیاست‌های جدید وزارتخانه راه و شهرسازی در این زمینه.

◀ تحولات گمرکی

جعبه تقسیم

در ماه‌های اخیر افزایش انتقاد درباره ورود کانتینرهای کالاهای قاچاق به کشور و طرح سوال در مورد کارآمدی سازمان‌های مسوول و سامانه‌های الکترونیکی گمرک موجب شد مطالعات میدانی برای کشف نقاط کور به دور از دسترس نظارتی گمرک، شروع شود.
این مطالعات نشان داد کالاهای وارداتی قبل از ورود به قلمرو گمرکی در مبادی مرزی و نقطه صفر مرزی در برزخ کالایی به‌سر می‌برند و تجزیه و تحلیل الگوهای قاچاق سازمان‌یافته در این حوزه یکی از دامنه‌های موثر شناسایی تحرکات باندهای قاچاق کالا است.

افق دور دست سرمایه‌گذاری بزرگ

محمد وافی - محقق و پژوهشگر و عضو هیات مدیره کانون دریانوردان خبره ایران - از سال ۲۰۱۳ تاکنون به صورت متمرکز بر روی مدل‌های فنی، اقتصادی و مدیریتی با همکاری شرکت‌های کشتیرانی و موسسات رده‌بندی اروپایی مطالعه کرده است.
وی اخیراً نتایج تحقیقات خود را در سمیناری در اختیار فعالان دانشگاه و صنعت قرار داد. این سمینار باعث شد گفتگویی با محوریت «LNG - بانکرینگ» با او ترتیب دهیم.

◀ ترابری هوایی

الزامات خرید نسبه



ماه گذشته CNN دلایل اصلی عملی نشدن قراردادهای ایران با کشورهای فرانسه و آمریکا است را مورد بررسی قرار داد که در میان آنها فقدان منابع مالی برای خرید هواپیما نیز به چشم می‌خورد. این در حالی است که برخی موسسات مالی به دنبال تضامین معتبر برای ارائه وام به شرکت‌های هواپیمایی خریدار هواپیما هستند. در این زمینه بعضی از کارشناسان بر لزوم پیوستن ایران به «کنوانسیون کیب‌تاون» تاکید دارند. درباره این کنوانسیون با عضو هیات‌مدیره انجمن علمی صنعت حمل و نقل هوایی گفت‌وگو کرده‌ایم.

◀ ترابری درون‌شهری

خط‌کش‌های جدید



طرح جدید محدوده کم‌انتشار آلاینده‌گی یا LEZ از اول مهر ماه همراه با اجرای طرح زوج و فرد در تهران اجرایی خواهد شد. ظاهراً مدیریت شهری تهران به علت تاثیر کم طرح زوج و فرد در کاهش آلودگی هوا در چند سال اخیر به این نتیجه رسیده که تردد خودروها در مناطق پرتردد باید براساس میزان انتشار آلاینده‌گی آنها دسته‌بندی و محدود شود. با مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهر تهران درباره جزئیات این طرح گفت‌وگو کردیم.

◀ صنعت خودرو

مصرف‌کننده بی‌پول و کوئید شاید ارزان

در نمایشگاه بین‌المللی خودروی مشهد اگرچه خودروسازان محصولات جدیدی را به نمایش عموم گذاشتند، اما در برابر پرسش‌های مردم که به دنبال زمان و قیمت عرضه خودروهای جدید بودند، پاسخ‌های دلگرم‌کننده‌ای نداشتند: نتیجه همکاری پسابرجامی ایران‌خودرو و سایپا تاکنون وعده عرضه خودروهایی در فاصله قیمتی ۴۷ تا ۱۸۵ تومان بوده است و تنها یک خودرو می‌تواند مناسب حال طبقه متوسط باشد: «کوئید».

مواع خانگی



فضای سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل را در دوره‌ای که با نام پسابرجام خوانده می‌شود، در گفت‌وگو با رییس هیات‌مدیره فدراسیون حمل و نقل و لجستیک و رییس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران بررسی کرده‌ایم. آنها معتقدند اگرچه شاهد بهبود روابط تجاری هستیم، ولی این موضوع در رونق اقتصادی و موقعیت بخش خصوصی بهبودی ایجاد نکرده است. این پارادوکس حاصل چه عواملی است و چه رویکردهایی نادیده گرفته شده است؟

بندر سالار

«... در پی گشایش در کشور و بنادر تجاری ناشی از توافقات هسته‌ای، دیگر هیچ تحریمی در بنادر ایران وجود ندارد.» این اعلام از سوی مسوولان بندری قاعدتا باید واجد چه مفاهیمی باشد؟ صرفاً تردد بدون محدودیت شناورهای بزرگ و خطوط کشتیرانی معتبر دنیا به بنادر ایران؟ یا تسهیل در سرمایه‌گذاری و رونق کسب و کار دریایی... درباره میزان تحقق این مفاهیم، با رییس هیات‌مدیره انجمن پایانه‌داران ایران گفتگو کرده‌ایم.

چرتکه جهانی



آنکند هر سال در سلسله گزارش‌های سرمایه‌گذاری خارجی جهان به بررسی روند سرمایه‌گذاری خارجی در کشورهای مختلف می‌پردازد و طی آن آمار مربوط به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی کشورهای جهان را منتشر می‌کند. براساس گزارش سال ۲۰۱۶ این نهاد، کل میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جهان طی سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۱،۷۷۶، تریلیون دلار بوده که نسبت به سال پیش از آن ۳۸ درصد رشد داشته است...

ترابری دریایی



کشتی هانچین به گل نشست!
در ماه‌های گذشته، خیر ورشکستگی شرکت کشتیرانی هیوندای کره جنوبی تیر یک مجلات و بولتن‌های خبری صنعت حمل و نقل جهان بود و تمام تحلیلگران و کارشناسان صنعت حمل و نقل خیر از ناخوش بودن احوال شرکت‌های کشتیرانی کره جنوبی می‌دادند. همان زمان زمزمه‌هایی نیز پیرامون در آستانه ورشکستگی قرار گرفتن دیگر شرکت کشتیرانی کره جنوبی یعنی هانچین به گوش می‌رسید. حال با از گذشت چند ماه از خبر فوت گرفته است و شرکت کشتیرانی هانچین که بسیار سرآمدتر از شرکت کشتیرانی هیوندای مرچنت مارین است در حال انجام کارها جهت اعلام رسمی ورشکستگی خود است... گزارشی داریم از دلایل این امر.

بادبان نیمه‌افراشته

در دهه اخیر، تحریم‌های بیمه‌ای در بخش حمل دریایی یکی از اصلی‌ترین اهرم‌های فشار در مورد ایران بوده؛ حال که نزدیک به یکسال از اجرایی شدن برجام می‌گذرد، ناوگان ایرانی در چه موقعیتی از این نظر قرار دارد؟ برای آگاهی بیشتر از چگونگی رفع تحریم‌ها در حوزه بیمه کشتیرانی‌ها با رییس امور بیمه و دعاوی شرکت ملی نفتکش گفتگو کردیم. به گفته او، مقوله‌های مختلف صنعت کشتیرانی به هم متصل هستند و گشایش باید به صورت همزمان برای تک تک آنها اتفاق بیفتد تا نتایج ملموسی داشته باشد.

در رده رقابت



در ابتدای امسال موسسه رده‌بندی ایرانیان همکاری با موسسه رده‌بندی چین را به صورت رسمی آغاز کرد و در خرداد ماه نیز اعلام شد به منظور دستیابی به یک الگو جهت ارائه خدمات به جامعه دریایی جهانی با موسسه ژاپن همکاری خواهد کرد ضمن اینکه این موسسه در حال مذاکره با سازمان حفاظت محیط‌زیست برای عقد قراردادی در زمینه فعالیت‌های دریایی محیط زیستی است. به بهانه این تحولات با مهندس حسن رضا صفری مدیرعامل ICS در زمینه «افق‌های پیش‌روی موسسات رده‌بندی ایرانی» انجام داده‌ایم.

پرندگان آسیایی در آسمان ایران؟!

در حالی که خرید هواپیمای بوئینگ با دست‌انداز مواجه شده و ابهاماتی در رابطه با ورود ایرباس به ایران وجود دارد، به نظر می‌رسد صنعت حمل و نقل هوایی کشور تغییر مسیر داده و دست به دامان آسیایی‌ها شده است. ماه گذشته قائم‌مقام وزیر راه با اشاره به اینکه علاقمند هستیم بخشی از ناوگان هوایی کوچک و با برد کوتاه را از ژاپن تامین کنیم، اعلام کرد طبق مذاکرات اولیه قرار است ۲۰ فروند هواپیمای کوتاه‌برد از شرکت میتسوبیشی ژاپن خریداری شود که...

بهترین فرودگاه‌های جهان در سال ۲۰۱۶



اسکای ترکس موسسه‌ای است مستقر در انگلستان که همه ساله اقدام به رتبه‌بندی خطوط هوایی و فرودگاه‌های دنیا می‌کند. این موسسه در سال ۱۹۸۹ تاسیس شده است و با استفاده از متخصصان به تحقیق پیرامون صنعت حمل و نقل هوایی می‌پردازد. عمده‌ترین فعالیت این موسسه بررسی سالانه کیفیت خطوط هوایی و فرودگاه‌های سرتاسر جهان و رتبه‌بندی آنها با استفاده از نظرسنجی از مشتریان است. گزارشی داریم از نتایج این نظرسنجی.

اقتصاد ۲۷۰۰ میلیارد دلاری حمل هوایی

انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) اعلام کرد در سال ۲۰۱۵ میلادی ۳/۶ میلیارد نفر با هواپیمای جابه‌جا شدند که ۷/۲ درصد بیشتر از سال ۲۰۱۴ میلادی بود. همچنین عملکرد حمل هوایی جابه‌جایی ۵۲/۲ میلیون تن بار به ارزش ۶ هزار میلیارد دلار است. شرکت‌های هواپیمایی آسیا و اقیانوسیه با ۱۰ درصد افزایش نسبت به سال قبل ۱/۲ میلیارد نفر را جابه‌جا کردند و بدین ترتیب ۳۴ درصد سهم بازار جهانی را به خود اختصاص دادند.

اکنون زمان امتیازگیری است!



پس از امضا توافق نهایی میان ایران و ۵+۱ و آغاز فرآیند رفع تحریم‌های ایران و البته در میان شادی عمومی پس از آن، بسیاری از نگاه‌ها به سوی صنعت خودروسازی دوخته شده بود. متناسب با همین موضوع، شرکت‌های خودروسازی ایران و به‌طور مشخص ایران‌خودرو و سایپا، از همان آغاز شروع به مطرح کردن نام‌های بزرگ کردند تا نشان دهند در جایگاهی هستند که بزرگ‌ترین خودروسازان جهان تقاضای همراهی و همکاری با آنها را دارد. در این مطلب قصد داریم به‌مروری تعدادی از این قراردادها بپردازیم.

ترابری ریلی

واگن باری مورد انتظار اروپا در سال ۲۰۳۰

دانشگاه درسدن و برلین با همکاری سازمان‌ها، موسسات و شرکت‌های مرتبط، مطالعاتی در خصوص انتظارات کشورهای اروپایی از واگن‌های باری در سال ۲۰۳۰ انجام داده‌اند. اگر چه مزایای ترابری ریلی بار در جامعه شناخته شده است، اما هنوز سهم ترابری ریلی بار در بازار حمل و نقل بار محدود است. در این مطلب راه‌حل‌های عملی در خصوص نوآوری واگن‌های باری تا سال ۲۰۳۰ به عنوان عامل رشد و توسعه ترابری باری در اروپا به صورت خلاصه ارائه شده است.

آموزش



نقل مالیات‌های حمل

کامپیوز شجاعی، رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، در این مطلب سعی کرده با توجه به اینکه بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل علی‌رغم حساسیت موضوع، هنوز اشرف کافی بر مسائل مالیاتی ندارند، انواع مالیات‌هایی را که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با آن در هر دوره مالی درگیر هستند به طور خلاصه بیان کند.



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

سندباد بحری

بر اساس گزارشات مستند آنکتاد (UNCTAD) با نظام تخمین و مدیریت بحسبیک هزینه
واردات و صادرات در کشورهای مختلف بین ۱۰ تا ۳۰ درصد کاهش می‌یابد

مدیریت بحسبیک واردات و صادرات شمارا چه شرکتی انجام می‌دهد؟

تهران ، میدان آرژانتین ، پلاک ۲۴
طبقه دوم، واحد ۱

تلفن : ۵-۳۶۴۰۰۸۸۷ (۰۲۱)

info@sindbadlogistics.com

شدت پسافرج

سیم خاردار، آژیر نوری و حتی شاید میدان مین. اینها شما را از عبور مرزی باز می‌دارند، ولی همه مشکلات سر راهتان نیستند. وقتی همه اینها را رد کنی، تازه در آن سوی مرز گرفتار نداشتن گذرنامه‌ای هستی که ممکن است پاسبانی آن را در یک روستای مرزی از تو طلب کند و به عقوبت نداشتن آن گرفتار؛ از خط دفاعی بارلو هم که عبور کرده باشی، اگر ندانی پشت آن گودالی حفر کرده‌اند با لوله تانک به قعر گودال سقوط خواهی کرد؛ از حصار تحریم اقتصادی هم که رد شوی، اگر ندانی که مشکل اصلی چیست و از کدام مرز باید رد می‌شدی، حیرت‌زده بر جای خواهی ماند. بی‌راه پیش و پس.

حالا دیگر آنقدر از مرحله روی خوش پهلوان ناکجاآباد گذشته است که بتوانیم به خوبی ارزیابی کنیم بعد از عبور سازش مدارانه از این مانع، با چه مانع دیگری روبه‌رو است. اگر از آنها که به دلایلی مشخص، از همان ابتدا آن را معامله بر سر هیچ می‌نامیدند بگذاریم، حالا دیگر واقعیت نصفه و نیمه بودن سازش زمستان ۹۴ ژنو بر همه روشن است. نه تنها خیال‌های مبتنی بر پایان دشواری‌های تحریم به دیوار واقعیت برخورد؛ بلکه حاصل غیرخیالی آن نیز چندان قابل ذکر از کار درنیامده است. مانع سخت‌تری در مقابل جمهوری جهنده قرار دارد. از فراز قبلی خوب پرید: یکی از بدترین ناکامی‌های تاریخ رویارویی در این جهان پهناور - برای کسی که در مورد توانایی‌های خود دچار توهم بوده است - با فرجامی نسبتاً آبرومندانه و شادی آور روبه‌رو شد. فرجامی که فقط کاسبان اوضاع آشفته و بی‌حساب و کتاب به دلایل مشخص درآمدي، و کسانی که می‌خواستند از زیر بار بار مسوولیت انداختن سنگ به چاه شانه خالی کنند - با استدلال «خودمان به زور آن را درمی‌آوریم» - با آن مخالفت می‌کردند. این فرجام آنچه را می‌توانست تسلیم‌نامه باشد به توافقنامه بدل کرد.

بیهوده نبود که از امضاکنندگان استقبال مردمی می‌شد، اما این شادباش‌ها واقعیت را تغییر نمی‌داد. آنها با چند ماه کار جمعی فقط توانسته بودند در مقابل آنچه از آن می‌گذرند، لوله تفنگ‌ها را پایین بیاورند و یا حداکثر طرف را وادارند آن را به کناری بگذارند. انتظاری عبث بود بخواهند لطف اضافه‌ای هم صورت گیرد و تخاصم به کلی کنار گذاشته شود. استقبال طرف مقابل از اینکه در مقابل ستاندن کامل آن حق مسلم معروف، فقط در یک مورد مذاکره کند، می‌توانست برای دیپلمات‌های ناکجاآباد هشداردهنده باشد؛ ولی اگر هم به فکر کسی رسیده بود، فعلا وقت تداوم بخشیدن به کشمکش بر سر «همه چیز یا هیچ چیز» نبود.

به این ترتیب و به خاطر عبور نصفه و نیمه از مرز تحریم‌ها بود که سفرهای بازرگانی سه‌ماهه اول آن فرجام، به یکباره متوقف شد و دیپلمات - بازرگان‌ها در اروپا به خانه بازگشتند و احتیاط پیشه کردند. این قصه سر دراز داشت و بدتر آنکه کسانی هم در این سو علامت بالا بودن ریسک تجاری به زبان عبری به هوا می‌فرستادند. چشم اقتصاد ایران به در ماند. ظاهراً کماکان خواهد ماند.

حالا درست در روزهایی که زمزمه خیانت‌پیشگی فرستادگان قبلی زمینه‌سازی می‌شود، تدارک فصل بعد این سریال پیش چشم ماست. طرف‌های مقابل، مانند میوه چینی که در فصل قبل، حاصل درختان هلو را چیده و حالا در فصلی تازه به سراغ درختان سیب می‌آید، دوباره محرمانه بر سر میز خواهند نشست و لابد باید در نهایت شاهد خارج شدن سیب‌ها از باغ باشند؛ باغبان نیز به امید اینکه ابرهایی که از سمت اروپا می‌آیند باران‌ها و برف‌های زمستانی زیادی با خود بیاورند تا شاید بهار آینده، بهار پر بار و بری باشد، ساکت خواهد ماند. هر چند فعلا که هر بار ترابران منتشر می‌شود مجبور است این صفحه را با یادی از یک سازمان بین‌المللی کم‌نشان و قدرتمند ختم کند. ماه گذشته سوئیفت بود و این بار FATF. راستی چند تا از این مقاله‌نامه‌ها پیمان‌ها کنوانسیون‌ها و قوانین بین‌المللی وجود دارد که زعمای آبادی دورافتاده باید تظاهر کنند از آنها خبر نداشته‌اند.

راه گشوده؟

قرار بود وقتی حصار تحریم برداشته می شود، بیاید. گمان می شد کابین آن نیز پرداخت شده است، اما این عروس توسعه خیلی ترسو و محتاط است. آهسته پیش می آید و بیشتر پا پس می کشد تا پیش بگذارد. استقبال از این عروس، فقط دیپلمات خندان و خوش رو نمی خواهد. جذابیت های دیگری هم لازم است. برای سرمایه خارجی هنوز آسمان مه آلود و فضا نامطمئن است.

پسابرجام و افق‌های جدید حمل و نقل

فرج بعد از شدت؟

«...هیات‌های مختلفی که از اقصی نقاط جهان (عمدتاً از اروپا و شرق آسیا) در حال رفت و آمد به ایران هستند، برای ما سیگنال مثبتی است و نشان می‌دهد براجام و مسائل مربوط به آن توانسته است تاثیر مثبتی بر تعاملات و ارتباطات بین‌المللی ایران داشته باشد... سرمایه‌گذاران خارجی حاضر هستند در قالب‌های جدید و با امتیازات جدید با ما وارد مذاکره شوند، در حالی که در دوره پیشابرجام زمانی که با چینی‌ها مذاکراتی را انجام می‌دادیم واقعا محدودیت داشتیم و قدرت چانه‌زنی وجود نداشت...»
در گفت‌وگو با مهندس مهدی حیدری، مدیرکل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی، به دنبال پاسخ این سوال بودیم که با توجه به بهبود روابط بین‌الملل و کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در کشور به دلیل لغو تحریم‌ها، تا چه حد می‌توان به ورود منابع مالی خارجی به کشور در جهت توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل امیدوار بود.

پروژه ریلی ۵۴۰ کیلومتری اصفهان- اهواز نیز چیزی حدود ۵ میلیارد دلار پیش‌بینی می‌شود. در مورد این پروژه ما با شرکت دابلیم (Daelim) کره جنوبی مذاکراتی را شروع کردیم و موفق شدیم با آنها تفاهم‌نامه همکاری امضا کنیم.

براساس این تفاهم‌نامه، چارچوب‌ها و تعهدات مشخصی اعلام شده و فعلاً شرکت دابلیم در حال جمع‌آوری اطلاعات و ارزیابی‌های محیطی است تا مشخص کند که این پروژه باید در چه قالبی و با چه مدل قراردادی ادامه پیدا کند.

در واقع بعد از انجام مطالعات اولیه، شرکت دابلیم باید به ما پیشنهاد مشخصی در مورد ساختار قرارداد و اینکه قرار است این پروژه به صورت BOT انجام شود یا BLT یا EPCF ارائه کند.

از شاخص‌ترین زمینه‌های سرمایه‌گذاری خارجی، در حوزه نوسازی ناوگان هوایی است. می‌دانید که ما با شرکت‌های معظم بین‌المللی مانند ایرباس از فرانسه و بوئینگ از آمریکا و ATR از ایتالیا مذاکرات طولانی داشتیم که منجر به امضای اسناد پیش‌قرارداد شده است، اما برای اینکه بتوانیم به نقطه عقد قرارداد برسیم، مذاکرات در حال ادامه است. البته مشکلات در این زمینه هنوز به طور کامل رفع نشده؛ به عنوان مثال کنگره آمریکا در ارتباط با موضوع بوئینگ موضع‌گیری و کمی شرایط را سخت کرده، اما پرونده ما در ارتباط با ایرباس و ATR همچنان باز است و امیدوار هستیم بتوانیم این معاملات بین‌المللی بزرگ را که می‌تواند به شدت در جایگاه منطقه‌ای - بین‌المللی

در بازاری با این گستردگی، جایگاهی برای خود کسب و یا جایگاه پیشین را حفظ کنند، حس رقابت شدیدی نیز احساس می‌کنند. آنها حاضر شده‌اند در قالب‌های جدید و با امتیازات جدید با ما وارد مذاکره شوند، در حالی که ما در دوره پیشابرجام زمانی که با چینی‌ها مذاکراتی را انجام می‌دادیم واقعا خیلی محدود بود و قدرت چانه‌زنی نداشتیم. این در حالی است که اکنون به واسطه براجام و نتایج آن، قدرت چانه‌زنی و سبب انتخاب ما بسیار متنوع شده و گسترش پیدا کرده است.

ترابران: در مورد قدرت چانه‌زنی و سبب انتخابی که فرمودید، لطفاً به مصادیق عینی اشاره کنید.

■ نیازمندی‌های حوزه زیرساخت و ناوگان ما در حمل و نقل مشخص است و کشور باید در عرصه ریلی، هوایی، جاده‌ای، بندری و فرودگاهی، در یک افق مشخص (سال ۱۴۰۴) به اعداد و ارقام مشخصی برسد. تمام تلاش ما نیز معطوف به آن است که ارقام پیش‌بینی شده محقق شود، اما واضح است که دولت نمی‌تواند تنها از طریق منابع خودش این پروژه‌ها را تامین کند و حتی به کمک منابع داخلی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی هم نمی‌توان به‌طور کامل این حوزه‌ها را پوشش داد؛ لاجرم باید به سمت سرمایه‌های خارج از کشور گرایش داشته باشیم.

اگر بخواهیم از نمونه‌های عینی برای شما مثال بزنیم، می‌توانیم به پروژه ریلی اصفهان- اهواز که برقی و دو خطه است اشاره کنیم که به لحاظ حجم و گستره بار قابل جابه‌جایی در این مسیر، دارای توجیه اقتصادی شایان توجهی است. لازم به ذکر است که رقم مربوط به

ترابران: شاید اکنون برای قضاوت کردن در مورد اثرات براجام در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی زود باشد، ولی به هر حال می‌خواستیم بدانیم با گذشت یک سال از امضای براجام، سرمایه‌گذاری خارجی در چه حوزه‌هایی وارد شده است؟

■ می‌دانید که عرصه سرمایه‌گذاری خارجی بر بستر روابط بین‌الملل استوار است و روابط بین‌الملل نیز به عنوان محیطی که بازیگران مختلف در آن تعامل و کنش دارند، خود وابسته به یکسری از مولفه‌ها از جمله سیاست بین‌الملل، اقتصاد بین‌الملل و فرهنگ بین‌الملل است که در همگی آنها تحت تاثیر براجام، شاهد اتفاقات خوبی بوده‌ایم؛ هیات‌های مختلفی که از اقصی نقاط جهان (عمدتاً از اروپا و شرق آسیا) در حال رفت و آمد به ایران هستند، برای ما سیگنال مثبت و سازنده‌ای است و نشان می‌دهد براجام و مسائل مربوط به آن توانسته است تاثیر مثبتی بر تعاملات و ارتباطات بین‌المللی ایران داشته باشد. فکر می‌کنم با درایت و تدبیری که در حال حاضر وجود دارد، این تعاملات ما را به نقطه مناسبی می‌رساند و این امکان را فراهم می‌کند که از ظرفیت‌های خارجی برای رسیدن به اهدافی که در عرصه توسعه اقتصادی و تجارتي مدنظر داریم، کمک بگیریم.

همانطور که گفتیم اکنون هیات‌های مختلف از کشورهای مانند فرانسه، ایتالیا، اتریش، آلمان، ژاپن، کره جنوبی و شرکای قبلی مثل چین و هند وارد مذاکره با ایران شده‌اند و برای اینکه بتوانند

■ ما در قالب سه مدل
با سرمایه‌گذاران داخلی
و خارجی مذاکره می‌کنیم:
(۱) روش‌های مبتنی بر
سرمایه‌گذاری
(۲) روش‌های مبتنی بر
تضامین دولتی و فاینانس
(۳) یک مدل ترکیبی که هم
شامل پذیرش بخشی از
تعهدات توسط دولت است
و هم انتقال ریسک به
بخش غیردولتی

چه ترتیبات قراردادی همکاری خواهند داشت. حجم سرمایه‌گذاری که برای این پروژه پیش‌بینی شده است بالغ بر سه میلیارد دلار می‌باشد که عدد بسیار بزرگی است. همانطور که می‌دانید اخبار مربوط به امضای پیش‌قرارداد ما با آناس انعکاس بین‌المللی زیادی داشته که نشان می‌دهد اثرات برجام به خوبی قابل لمس شدن است.

قبل از برجرام نمی‌توانستیم شاهد چنین اتفاقاتی باشیم. مذاکرات و متقاضیان ما محدود به کشوری مثل چین شده بود و مجبور بودیم بسیاری از شرایط آنها را بپذیریم؛ ولی در حال حاضر به واسطه وجود گزینه‌ها و ترتیبات قراردادی مختلف و امتیازات متنوع، دست ما برای انتخاب به مراتب بازتر شده است.

ترابران: با توجه به اینکه سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌های مربوط به راه، نیاز به سرمایه بالایی دارد و برگشت سرمایه آن زمان‌بر است، انگیزه سرمایه‌گذاران خارجی که قراردادهای جدید را برای ورود به این عرصه منعقد کرده‌اند چه بوده است؟

■ ما باید دو مفهوم را از هم جدا کنیم؛ یکی مفهوم سرمایه‌گذاری یا Investment و موضوع دیگر مفهوم تامین مالی Finance. زمانی که ما از سرمایه‌گذاری صحبت می‌کنیم اشاره ما به فرآیندی است که ریسک آن متوجه متقاضی سرمایه‌گذاری است و دولت حداقل ریسک را در آن عرصه می‌پذیرد؛ اما در بحث تامین مالی، صد درصد ریسک تامین مالی بر عهده دولت است، نه متقاضی فاینانس.

به عنوان مثال، در بندر شهید رجایی از آنجا که گذرگاه و مبداء اصلی ورود و صدور کالا در کشور است یک بازار تضمین‌شده‌ای وجود دارد که باعث می‌شود شرکت‌های خارجی علاقمند به سرمایه‌گذاری در این بندر باشند و اصلاً به دنبال تضمین دولت نباشند.

ترابران: این علاقه‌مندی در کدام بخش‌های عملیات بندری است؟

■ هم بحث اپراتوری و هم نصب تجهیزات و زیرساخت، یعنی یک پکیج کامل است که شامل فازهای یک، دو و سه می‌شود. البته در خصوص هر کدام از این فازها سیاست خاصی توسط وزارتخانه دنبال می‌شود، تمرکز اصلی ما روی فاز دو و سه است در خصوص بندر شهید رجایی ما متقاضیان مختلفی داشتیم؛ از شرکت تراز اولی

مثل HPH هنگ‌کنگ گرفته تا یوروگیت آلمان و PSA سنگاپور. اینها جزء اپراتورهای تراز اول دنیا هستند که اعلام آمادگی کرده‌اند در این عرصه سرمایه‌گذاری کنند. در سایر پروژه‌های بندری نیز همینطور است.

در عین حال، ما در کنار بحث سرمایه‌گذاری خارجی، به سرمایه‌گذاری داخلی هم توجه داریم و تلاش ما این است که در عرصه‌هایی که امکان فعالیت مشترک وجود دارد یک جوینت ونچر بین شرکت‌های توانمند داخلی با شرکت‌های توانمند خارجی ایجاد شود. مهمترین هدفی هم که دنبال می‌کنیم علاوه بر موضوع انتقال سرمایه، انتقال تکنولوژی به عنوان بخشی از سرمایه است. در واقع ما به دنبال این هستیم که بتوانیم بخش داخلی را به واسطه افزایش تعاملات بین‌المللی با شرکت‌های تراز اول بین‌المللی به توانمندی قابل توجهی برسانیم.

در این فضا کشورهای مختلف برای موضوع فاینانس نیز (همراه با تضامین دولتی) اعلام آمادگی کردند. ما با کره جنوبی مذاکره جدی داشتیم و این کشور سقف فاینانس بسیار خوبی (۲۰ میلیارد دلار) برای کشور ما در نظر گرفت و ژاپنی‌ها هم عدد قابل توجهی (چیزی حدود ۸ میلیارد دلار) پیشنهاد دادند.

همه اینها باعث شده که شرایط چینی‌ها هم متفاوت شود. آنها تا پیش از این، تنها حاضر بودند با ما در مورد موضوع EPCF (طراحی و مهندسی، تامین، ساخت و تامین مالی) با تضمین دولت صحبت کنند، در حالی که الان پیشنهاد BOT یا BLT هم می‌دهند. این نشان‌دهنده تغییرات پس از دوره برجرام است. بیمه مرکزی آلمان نیز اخیراً اعلام کرده که حاضر است برای نوسازی ناوگان ریلی، خط اعتباری اعطایی طرف آلمانی را تضمین کند. حتماً از برنامه همکاری با زیمنس نیز مطلع هستید. ما مذاکرات متعددی با این شرکت داشتیم و بانک KfW آلمان که بانک توسعه زیرساخت محسوب می‌شود، اعلام آمادگی کرده در قالب خطوط اعتباری و تضامینی که دولت ایران صادر می‌کند، پروژه‌ها را تامین مالی کند.

به طور خلاصه در قالب سه مدل یا روش، با سرمایه‌گذاران (داخلی و خارجی) مذاکره می‌کنیم: (۱) روش‌هایی که مبتنی بر سرمایه‌گذاری است. (۲) روش‌هایی که مبتنی بر تضامین دولتی و فاینانس

و توسعه اقتصادی ما اثرگذار باشد جلو ببریم. سومین نمونه که فکر می‌کنم بسیار مهم باشد مذاکرات صورت گرفته بین ایران و سازمان دولتی بزرگراه‌های ایتالیا (آناس) است. همانطور که می‌دانید ما در شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور، کریدورهای مختلفی تعریف کرده‌ایم که یکی از مهمترین آنها مسیر بازرگان به سمت بندر امام خمینی (ره) یا همان کریدور شماره ۱۰ است. در مورد این کریدور (که مجموعه‌ای از پروژه‌ها در دل آن وجود دارد) مذاکرات خود را با آناس ایتالیا پیش بردیم. تقریباً مطالعات در فاز اول تکمیل و اطلاعات قابل توجهی جمع‌آوری شده و در اختیار آناس و کارشناسان این سازمان قرار گرفته است. قرار است آنها براساس این بررسی‌ها به ما اعلام کنند که در کدام یک از پروژه‌ها و براساس



■ اولویت اول ما، تامین صد درصد سرمایه شامل منابع مالی و تکنولوژی، توسط بخش غیردولتی و به ویژه خارجی است. در وهله دوم به خصوص در مورد پروژه‌های ریلی، جاده‌ای و فرودگاهی به دنبال مشارکت عمومی و خصوصی هستیم. اولویت سوم، فاینانس با تضمین دولت است. منتهی تمایل سرمایه‌گذاران خارجی دقیقاً برعکس است

در حال حاضر روی Master Developing فرودگاه امام خمینی (ره) کار می‌کند و قرار است یک Master plan مشخص با ظرفیت‌های مختلف ارائه دهد تا براساس آن روی پروژه‌ها اقدام کنیم. منتهی به طور همزمان با سرمایه‌گذاری داخلی هم در حال مذاکره هستیم و خودمان را صرفاً محدود به حوزه خارجی نکردیم.

برای اینکه بتوانیم فرودگاه امام را توسعه دهیم فکر می‌کنم حداقل به ۲ میلیارد دلار سرمایه نیاز داشته باشیم که سعی داریم هم از کانال منابع داخلی و هم خارجی آن را تامین مالی کنیم. در آنجا هم اولویت اول ما عقد قرارداد BOT با سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است؛ چراکه تصور می‌کنیم به واسطه بازاری که شکل می‌گیرد، پروژه‌هایی که در آنجا تعریف شده، پروژه‌های بسیار جذابی هستند، اولویت دوم عقد قراردادهای BLT (ساخت، اجاره، واگذاری) است. ما حاضر هستیم حتی به‌خاطر یکسری محدودیت‌های قانونی، تامین مالی را هم در BLT انجام دهیم تا سرمایه‌گذار بتواند اصل و فرع سرمایه خودش را بردارد.

اولویت سوم، قرارداد EPCF است که البته در مورد همه پروژه‌ها امکان‌پذیر نیست یعنی با توجه به اقتصاد پروژه‌های فرودگاهی به ویژه پروژه‌های فرودگاه امام خمینی (ره) تامین مالی در قالب EPCF جزء اولویت‌های ما محسوب نمی‌شود؛ با این حال دست ما بسته نیست و گمان می‌کنم در آینده نزدیک، خبرهای خوبی در این زمینه منتشر شود.

در حال حاضر برای احداث ترمینال مسافری در فرودگاه‌های مشهد، مهرآباد، تبریز و اصفهان با شرکت‌های فرانسوی و ایتالیایی تفاهمنامه سرمایه‌گذاری امضاء شده از جمله وینسی فرانسه (برای پروژه‌های مشهد و اصفهان)، ویتالیا (ایتالیا برای پروژه تبریز) و سه آ (ایتالیا برای پروژه مهرآباد) و فرآیند تامین مالی آن در دست اقدام است.

ترابران: با توجه به تجربیات یک سال اخیر، در حال حاضر موانع سرمایه‌گذاران خارجی برای ورود به حوزه سرمایه‌گذاری در ایران چیست و چه مشوق‌های برای آنها در نظر گرفته‌اید؟

■ مشوق‌ها به خوبی پیش‌بینی شده است. الان قوانین مختلفی در کشور داریم که امکانات خیلی خوبی ایجاد کرده‌اند؛ به عنوان مثال قانون رفع موانع تولید، ظرفیت بسیار بزرگی

است. (۳) یک مدل ترکیبی که هم شامل پذیرش بخشی از تعهدات توسط دولت است و هم انتقال ریسک به بخش غیردولتی.

ترابران: اکنون بیشتر با تکیه بر کدام مدل وارد قرارداد می‌شوید؟

■ اولویت ما، سرمایه‌گذاری است و اینکه صد درصد سرمایه شامل منابع مالی و تکنولوژی، توسط بخش غیردولتی به ویژه بخش غیردولتی خارجی تامین شود. البته شاید با توجه به واقعیت‌ها، اجرایی شدن آن در همه موارد مقدور نباشد، ولی در بسیاری از پروژه‌ها امکان‌پذیر خواهد بود و ما در پروژه‌های بندری واقعا به این سمت حرکت کرده‌ایم. در وهله دوم به خصوص در مورد پروژه‌های زیرساختی ریلی، جاده‌ای و شاید فرودگاهی نیز به دنبال مشارکت عمومی و خصوصی هستیم.

اولویت سوم نیز فاینانس با تضمین دولت است. منتهی رویکرد سرمایه‌گذاران خارجی دقیقاً برعکس است؛ یعنی آنها اغلب علاقمند هستند ببینند و در اکثر پروژه‌ها تضمین دولت را داشته باشند، در برخی از پروژه‌ها مایل هستند با ما مشارکت کنند و در معهود پروژه‌هایی حاضر می‌شوند سرمایه‌گذاری کنند، اما به هر حال رقابت مشهودی در بین آنها به چشم می‌خورد؛ مثلاً وقتی کنگره آمریکا محدودیت‌هایی را برای بوئینگ وضع کرد مدیران بوئینگ به صراحت اعلام کردند اگر قرار باشد ما این محدودیت را داشته باشیم ایرباس هم نباید فعالیت کند. این یک تهدید نیست و می‌تواند نقطه مثبتی تلقی گردد. اینجاست که اهمیت سیاست بین‌الملل نمایان می‌شود و اینکه مدیران ارشد ما باید به‌گونه‌ای این سیاست‌ها را اعمال و راهبری کنند که بتوان از این فضا نهایت بهره‌برداری را داشت.

ترابران: در مورد پروژه‌های فرودگاهی چه سرمایه‌گذاری‌هایی اتفاق افتاده است؟

■ در مورد فرودگاه امام خمینی (ره) با فرانسوی‌ها مذاکرات زیادی داشتیم و از نظر من، مدل بسیار نوبنی در عرصه ترتیبات قراردادی با شروط بسیار مناسب تنظیم شد. شروطی که اگر در نهایت منجر به عقد قرارداد شود منتج به انتقال تکنولوژی و توانمندسازی و بومی‌سازی برخی از علوم و فنون و دانش‌ها خواهد شد. ما برای فرودگاه امام خمینی (ره) یک مشاور بین‌المللی گرفتیم. این شرکت

است و در آن موارد بسیار خوبی پیش‌بینی شده از جمله معافیت‌های مالیاتی برای عرصه‌های مختلف صنعت، خدمات و حمل و نقل. یکی دیگر از ظرفیت‌های ما قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی (FIPPA) است که قانون بسیار پیشرفته‌ای است و در آن ریسک خارجی‌ها در حوزه غیرتجاری و ورود و خروج ارز و موضوع تامین ارز و ریال مورد نیاز پوشش داده شده است.

منتهی شاید یکی از نگرانی‌های جدی که الان خارجی‌ها دارند و در مذاکرات نیز اعلام می‌کنند موضوع نرخ تسعیر ارز باشد. آنها می‌خواهند بدانند وقتی ارز وارد می‌کنند و قرار است این ارز تبدیل به ریال شده و ریال در پروژه خرج شود، این عدم ثبات نرخ ارز که در بازار ایران وجود دارد، توسط چه کسی پوشش داده خواهد

■ کشورهای مختلف
برای موضوع فاینانس
(همراه با تضامین دولتی)
اعلام آمادگی کرده‌اند.
ما با کره جنوبی مذاکره جدی
داشتیم و این کشور سقف
فاینانس بسیار خوبی
(۲۰ میلیارد دلار) برای کشور
ما در نظر گرفت و زاپنی‌ها
هم عدد قابل توجهی
(چیزی در حدود هشت
میلیارد دلار) پیشنهاد دادند

ما حداقل ترافیک را در مورد پروژه‌ها تضمین می‌کنیم و حاضر هستیم در پایان دوره بهره‌برداری و در صورت عدم استهلاک سرمایه، مطالبات را با سرمایه‌گذار منوط به دستور مقام عالی وزارت تسویه کنیم. این یک ظرفیت قانونی است و اتفاقی است که در مورد پروژه تبریز-بازرگان افتاده و مصوبه دولت بوده است.

حتی ما برای اینکه بتوانیم به این حوزه کمک کنیم صندوقی به نام صندوق توسعه حمل و نقل پیش‌بینی و مصوبه مربوط به تاسیس آن را از مجلس گرفتیم. در صندوق توسعه حمل و نقل، موارد مختلفی پیش‌بینی شده است که بسیار می‌تواند به متقاضیان سرمایه‌گذاری اعم از داخلی و خارجی کمک کند. البته باید در این خصوص منتظر تایید شورای نگهبان باشیم و امیدوار هستیم چنین مکانیزمی شکل بگیرد.

ما در ارتباط با جذب سرمایه‌گذاران خارجی در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل نیاز به دو بحث داریم: در وهله اول، نهادسازی مانند تاسیس همین صندوق توسعه حمل و نقل و یا شاید بانک توسعه زیر ساخت‌ها. این موضوعی است که در کشورهای دیگر از جمله آلمان تجربه شده است (بانک KFW فقط در حوزه زیرساخت‌ها فعالیت می‌کند).

در کنار نهادسازی، نکته دیگری که ما باید به آن توجه کنیم، تعریف نظام مشوق‌هاست. این نظام مشوق‌ها باید بتواند چهار آیتم اصلی را پوشش دهد. نخست مالیات، دوم بیمه و سوم نرخ تسعیر ارز چون به هر حال جزو دغدغه‌های سرمایه‌گذاران خارجی است و اگر نتوانیم این سیاست‌گذاری را انجام دهیم ممکن است بخشی از سرمایه‌گذاری خارجی را از دست بدهیم. عنصر چهارم که در نظام مشوق‌ها باید به آن پرداخت، مربوط به عملیاتی کردن پوشش ریسک‌های غیرتجاری است که در قانون پیش‌بینی شده، متبته عینیت پیدا نکرده است.

ترابران: ریسک‌های غیرتجاری شامل مسائل سیاسی می‌شود؟

■ بله تا حد زیادی به موضوعات سیاسی مربوط می‌شود. یکی از بحث‌های سرمایه‌گذاران این است که می‌گویند اگر ما بخواهیم این پروژه را اجرا کنیم، از کجا باید مطمئن باشیم که در نهایت این پروژه در اختیار ما قرار می‌گیرد و اینکه دولت

پس از مدتی آن را از اختیار ما خارج نکرده و یا شما با نیروهای ما به عنوان نیروهای خارجی رفتار متعادل و مناسبی دارید. اینها موضوعاتی است که دغدغه شده است.

از سوی دیگر، در زمینه امتیازدهی باید به حوزه‌های مختلف، نگاه متفاوتی داشت. مثلاً در خودرو شاید اصلاً نیازی به مشوق‌ها نباشد، چون آنقدر این صنعت جذاب و با یک بازار بسیار بزرگ مواجه است که سرمایه‌گذار به راحتی وارد می‌شود، ولی حوزه حمل و نقل این شرایط را ندارد. شاید در بعضی از آنها جذابیت‌هایی وجود داشته باشد، اما قالب آنچه که در عرصه زیرساخت‌ها وجود دارد، هزینه‌بر و زمان‌بر است که باعث می‌شود جذابیت کاهش پیدا کند، بنابراین باید برای حمایت از حوزه زیرساخت، نهادسازی را سرلوحه قرار دهد و نظام مشوق‌ها را ایجاد کند.

ترابران: موضع وزارت راه در خصوص تامین مالی از طریق انتشار اوراق مشارکت چیست؟ در حال حاضر، چه برنامه‌ای دارید و تا به حال چه کارهایی انجام شده است؟

■ خوشبختانه طی سه سال اخیر بعد از روی کار آمدن دولت جدید رویکرد ما نسبت به بازار سرمایه فرق کرده و در این عرصه فعال‌تر شده‌ایم. در قوانین بودجه سنواتی همیشه این ظرفیت برای دولت و شرکت‌های دولتی تعریف می‌شود که با تضمین دولت یا شرکت‌های دولتی نسبت به انتشار اوراق مشارکت اقدام کنند، اما در سال‌های اخیر یک ظرفیت جدیدی معرفی شده و آن هم بحث انتشار صکوک است. در این خصوص، مذاکرات جدی با شرکت‌های تامین سرمایه داشتیم و توانستیم دانش لازم را بدست آورده و حتی در این زمینه وارد عمل شویم.

در مورد تسویه با مطالبات طلبکاران غیردولتی سال گذشته موفق شدیم نزدیک به ۳۵۰ میلیارد تومان صکوک اجاره منتشر کنیم و از همین طریق نیز نسبت به تسویه بدهی خود با شرکت ماهان اقدام کنیم؛ اما این نکته را هم نباید فراموش کرد که بازیگران اصلی بازار سرمایه، مردم هستند؛ آنها سهم و اوراقی را خریداری می‌کنند که بالاترین سود را به آنها بدهد، مردم در بازار سرمایه به دنبال سرمایه‌گذاری بلندمدت نیستند، به دنبال سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت و کارآمد هستند تا

شد. قانون مشخصاً اعلام کرده است که ریسک نرخ تسعیر ارز به عهده سرمایه‌گذار است و دولت نمی‌تواند در این خصوص براساس ظرفیت‌های قانونی فعلی اقدامی انجام دهد. در حالی که این موضوع یکی از دغدغه‌های سرمایه‌گذار خارجی است و شاید یکی از دلایل عمده و اصلی که باعث شده سرمایه‌گذاران خارجی در این حوزه با احتیاط بیشتر ورود نمایند، همین نکته باشد.

در عین حال نباید فراموش کرد که پروژه‌های زیرساختی در بخش حمل و نقل، بسیار هزینه‌بر و در عین حال، استهلاک سرمایه‌گذاری در آنها بسیار زمان‌بر است، یعنی اگر قرار باشد ما در قالب پروژه‌های PPP و مشارکت عمومی و خصوصی پروژه‌ها را جلو ببریم، لازمه آن این است که دولت مشوق‌های قوی در این زمینه تعریف کند که البته تا الان تا حد زیادی تعریف شده است.

■ یکی از نگرانی‌های جدی سرمایه‌گذاران خارجی، موضوع نرخ تسعیر ارز است. آنها می‌خواهند بدانند این عدم ثبات نرخ ارز که در بازار ایران وجود دارد، توسط چه کسی پوشش داده خواهد شد. در قانون، ریسک نرخ تسعیر ارز به عهده سرمایه‌گذار است و دولت نمی‌تواند در این خصوص براساس ظرفیت‌های قانونی فعلی اقدامی انجام دهد

سرمایه‌گذاری سه میلیارد دلاری ژاپن برای انجام پروژه‌های مشترک

ژاپنی‌ها که پیش‌بینی می‌شود با سرمایه‌گذاری دو تا سه میلیارد دلاری، پروژه‌های مشترک دو کشور را آغاز کنند، در ماه دسامبر برای اجرایی کردن تفاهنامه‌های شکل گرفته به ایران خواهند آمد.

بنا بر اعلام وزارت راه و شهرسازی، پروژه ریلی چابهار به زاهدان و در ادامه مشهد، پروژه ریلی تهران به همدان، پروژه حومه‌ای تهران و قطار سریع‌السیر حومه‌ای زیرگذر تهران که شامل چهار خط می‌شود، از جمله پیشنهادهای ایران به طرف ژاپنی برای آغاز سرمایه‌گذاری و مشارکت است.

ظواهر در بخش فرودگاه‌ها هم ساخت فرودگاه اهواز و چابهار به آنها پیشنهاد شده و درباره قطار سریع‌السیر نیز این بحث بر سر این موضوع است که آیا با امکانات طرف ژاپنی می‌توان قطار سریع‌السیر تهران و مشهد را جدا از دو خطه کردن آن به کمک ژاپنی‌ها اجرا کرد.

براساس اعلام قائم مقام وزیر راه و شهرسازی، خرید هواپیماهای MRG هم در گروه مذاکرات ایران با طرف ژاپنی است و موضوع دوم هم به تامین مالی این پروژه‌ها مربوط می‌شود. ژاپنی‌ها بر اساس توافقنامه‌ای که با وزارت دارایی امضا کرده‌اند تعهد کرده‌اند، ده میلیارد دلار اعتبار صادراتی به ایران بدهند و درعین حال علاقه‌مند هستند از این ده میلیارد برای پروژه‌هایی که انتخاب می‌شود استفاده گردد. به گفته دکتر فخریه کاشان: «...در مقابل حرف طرف ایرانی این بود که زمینه‌هایی هست که در برخی پروژه‌ها نیازی به ضمانت دولت ندارد مثل خرید هواپیما یا احداث فرودگاه که می‌تواند به صورت BOT اجرا شود. قرار بر این شد که این موضوع در کارگروه بررسی شود تا معلوم گردد چقدر از آنها باید از رقم ده میلیارد و چقدر با شیوه‌های دیگر بدون تضمین دولت باشد. البته ژاپن پذیرفت که هواپیماها بدون تضمین دولت تامین مالی شود.»

پروژه‌های تفاهم شده یک کار مطالعاتی دارد یک کار اجرایی، قائم‌مقام وزیر راه و شهرسازی می‌گوید: «قرار ما با ژاپنی‌ها این است که پروژه‌های مطالعاتی را از محل وام‌های دولتی ژاپن که عمدتاً به صورت کمک است، انجام دهیم. ما درخواست خود را برای این منظور به ژاپنی‌ها داده‌ایم. پس از تعریف پروژه مشخص شود آیا می‌توان از وام‌های بلاعوض استفاده کرد یا برای انجام مطالعه باید خودمان تامین بودجه کنیم.»

بنا بر اعلام وزارت راه و شهرسازی، ژاپنی‌ها در قالب آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن (JICA) قصد دارند کلاس‌های آموزشی و انتقال تکنولوژی نیز در بخش‌های آموزش در دریا، راه آهن، هوا، ریل، مسکن و ساختمان با ایران برگزار کنند.

سریع به سود برسند و بتوانند آن را نقد کنند، اما اوراق در کشور ما به ویژه اوراقی که توسط دولت ایجاد می‌شود این شرایط را ندارد و استقبال از آنها قابل توجه نیست.

البته خوشبختانه رویکرد شرکت‌های تامین سرمایه به عنوان سبدگردان، نسبت به اوراق مشارکت ما مناسب است و آنها حاضر هستند بخشی از اوراق مشارکتی را که به فروش نرفته از ما خریداری کنند تا بخشی از پرتفوی خودشان شود. با این وجود علی‌رغم اینکه دولت تمام هم و غم خود را گذاشته برای اینکه بتواند تضامینی ارائه دهد که این اعتبار و اعتماد ایجاد شود و مردم بیایند و خرید کنند، آن انتظاری که الان از انتشار اوراق مشارکت وجود دارد، محقق نشده است.

ما الان به دنبال صکوک جدید هستیم. می‌خواهیم صکوک «منفعت» و «استصناع» را برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی خود به‌ویژه در پروژه‌های آزادراهی عملیاتی کنیم. به هر حال، رابطه بین وزارتخانه و بازار سرمایه بسیار فعال شده است منتهی برای اینکه بتواند به نتیجه برسد نیازمند همکاری دستگاه‌های مختلف است. ما یکسری بحث‌هایی با سازمان بورس و بانک مرکزی در مورد انتشار اوراق مشارکت داریم که باید حل شود و در صورتی که این اتفاق بیفتد، قطعا ظرفیت بازار سرمایه ظرفیت بسیار بزرگی برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی ما خصوصا زیرساختی حمل و نقل است.

ترابران: اگر سرمایه‌گذار خارجی پیشنهاد سرمایه‌گذاری دهد که در برنامه‌های مصوب یا جزء طرح‌های آماده شده نباشد، برخورد وزارت راه چیست؟ چنین اتفاقی تا به حال پیش آمده است؟

■ اگر سرمایه‌گذار خارجی بیايد و پروژه‌ای را به ما معرفی کند که در شبکه تعریف شده ما نباشد، قاعدتاً رویکرد ما نسبت به آن مثبت است. با این موارد مواجه هم شده‌ایم. مثال آن را خدمت شما عرض می‌کنم؛ یک شرکت از کره جنوبی به ایران آمد و حدود سه ماه در ایران با یک جوینت ایرانی روی طرحی که اساساً جزو پروژه‌های اولویت‌دار ما نبود یعنی آزادراه املش - رحیم‌آباد مطالعه و سپس اعلام کرد حاضر است این پروژه را صد درصد تامین مالی و سرمایه‌گذاری کند. ما از آنها پرسیدیم که چرا چنین پروژه‌ای را

■ ما در ارتباط با جذب سرمایه‌گذاران خارجی در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل نیاز به دو بحث داریم: در وهله اول نهادسازی مانند تاسیس صندوق توسعه حمل و نقل و یا شاید بانک توسعه زیرساخت‌ها و در وهله دوم تعریف نظام مشوق‌ها

■ نظام مشوق‌ها باید بتواند چهار آیتیم اصلی را پوشش دهد. نخست مالیات، دوم بیمه، سوم نرخ تسعیر ارز و عنصر چهارم عملیاتی کردن پوشش ریسک‌های غیرتجاری که در قانون پیش‌بینی شده، اما عینیت پیدا نکرده است

مطرح کرده‌اند. توجیه‌شان این بود که هدف ما صرفاً ساخت آزادراه نیست، بلکه در کنار این آزادراه یک پکیج تعریف کرده‌ایم که در آن مجتمع‌های توریستی و تفریحی وجود دارد. خیلی جالب بود آنها در Google Earth بررسی کرده و فایلی تهیه کرده بودند که نشان می‌داد حتی منطقه‌ای را در ورودی شهر رودسر برای ساخت این مجتمع‌ها شناسایی کرده‌اند. معتقد بودند خود آزادراه از حیث نرخ بازده داخلی یا (IRR Internal rate of return) شاید ۱۳ درصد سود داشته باشد ولی اگر پکیج همراه آن اتفاق بیفتد، این نرخ ۲۱ درصد می‌شود.

حتی ما در مورد داخلی‌ها نیز با چنین مواردی مواجه بودیم. مثلاً یک سرمایه‌گذار داخلی دقیقاً با نگاه پکیجی و ترکیبی بین حمل و نقل و شهرسازی، آمده پروژه‌ای به نام پروژه کرمان - بندرعباس را پیشنهاد داده است. اعلام آمادگی کرده‌اند که در این مسیر آزادراه بسازند و در کنار آن ایجاد شهرهای جدید و باغ شهرها را هم در برنامه داشته باشند. این طرحی است که می‌تواند منطقه کرمان و بندرعباس را با توسعه بسیار جدی مواجه کند.

ترابران: این دو پروژه‌ای که از آنها نام بردید، اکنون در حال پیگیری هستند؟

■ بله قرارداد کرمان - بندرعباس به ارزش تقریبی ۴ هزار میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به مرحله انعقاد قرارداد رسیده است.

ترابران: در حال حاضر، با توجه به تنوع زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه وزارت راه، سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی بیشتر به کدام بخش تمایل دارند؟

■ اگر سرمایه‌گذاری و فاینانس را جدا کنیم، گرایش سرمایه‌گذاران خارجی به ترتیب در زمینه بندر، آزادراه و فرودگاه است و کمتر تمایل دارند در عرصه ریل سرمایه‌گذاری کنند. در بخش ریلی تنها حاضر هستند در قالب فاینانس شرکت داشته باشند. این در حالی است که ریل اولویت اول وزارتخانه است.

ترابران: یکی از منابع مالی مناسبی که از طریق قانون می‌توانست در اختیار وزارت راه قرار گیرد، بند (ق) قانون بودجه بود که راه‌آهن نیز به صورت جدی آن را پیگیری می‌کرد. آیا هنوز امکان استفاده از این بند وجود دارد؟

■ بله؛ منتهی در حال حاضر بند (ق) تبصره ۲، به بند (ب) ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید تبدیل شده و در واقع، با همان ظرفیت تعریف شده است. ما براساس بند (ق) دو مصوبه بسیار موثر گرفتیم. یکی برای شبکه ریلی و دیگر برای نوسازی ناوگان جاده‌ای به ارزش تقریب ۱۰ میلیارد دلار. این ظرفیت بسیار خوبی است که می‌گوید اگر شما پروژه‌ای را اجرا کنید و از محل اجرای این پروژه صرفه‌جویی سوخت صورت بگیرد، معادل صرفه‌جویی صورت گرفته - تا سقف بازپرداخت اصل سرمایه - حاضرند پوشش دهند که در قانون جدید یعنی بند (ب) ماده ۱۲ محدودیت این موضوع نیز برداشته شده است.

اما مانع اصلی برای تحقق این داستان چیست؟ بند (ق) و یا بند (ب) ماده ۱۲ می‌گوید سرمایه‌گذار باید پروژه را احداث کند و به مرحله بهره‌برداری برساند؛ و تازه در این مرحله، براساس عملکرد پروژه، صرفه‌جویی‌های صورت گرفته محاسبه شده و به عنوان بخشی از استهلاک سرمایه، به سرمایه‌گذار پرداخت می‌شود.

محدودیت ما از ابتدا شروع می‌شود؛ یعنی اگر ما این مصوبه را برای یک پروژه خاص بگیریم و در اختیار متقاضی پروژه قرار دهیم و او منابع کافی در اختیار نداشته باشد، براساس آن مصوبه نمی‌تواند از بازار سرمایه یا بازار پولی کشور منابع مورد نیاز خودش را تأمین کند. این شکافی که بین صدور مجوز و تأمین منابع مالی وجود دارد باید توسط دولت و مجلس چاره‌اندیشی شود و سیستم بانکی و شبکه بازار سرمایه، به آن مصوبه به عنوان پول نقد و یا مجوزی که در حد برگه گارانتی است نگاه کنند و براساس آن حاضر باشند در فرآیند تأمین مالی شرکت داشته باشند.

با این دستورالعمل نمی‌توانید چیزی را به بانک تحمیل کنید. یکی از کارکردهایی که ما برای صندوق توسعه بین‌المللی تعریف کرده‌ایم این است که آن صندوق به عنوان پشتوانه مجوز بتواند به پروژه‌ها اعتبار دهد تا بانک‌ها به استناد اعتباری که صندوق توسعه حمل و نقل می‌دهد حاضر باشند روی مجوز، منابع مالی را در اختیار متقاضی قرار دهند.

البته الان در مورد پروژه نوسازی ناوگان جاده‌ای اتفاقات خوبی افتاده است. بعد از اینکه مجوز

نوسازی ناوگان هوایی پیش‌بینی ما برای ۱۰ سال آینده این است که حدوداً ۵۰۰ فروند هواپیما نیاز داریم یعنی سالانه باید حدود ۵۰ فروند هواپیما به ناوگان ما اضافه شود که اگر بخواهیم ضرب و تقسیم خیلی ساده انجام دهیم؛ به ازای ۱۰۰ میلیون دلار برای هر هواپیما، به سالی ۵ میلیارد دلار نیاز خواهیم داشت. یعنی طی ۱۰ سال باید چیزی حدود ۵۰ میلیارد دلار صرف توسعه ناوگان و بازسازی و نوسازی آن شود.

(ره) و بندر بوشهر است. حدود ۵۰۰ میلیون دلار برای بندر شهید بهشتی چابهار می‌خواهیم تا فازهای توسعه‌ای آن تکمیل شود و حدود ۷۰۰ میلیون دلار برای طرح توسعه فازهای ۱ و ۲ و ۳ بندر شهید رجایی نیاز است. در مورد پروژه‌های فرودگاهی نیز اولویت اول ما فرودگاه امام خمینی (ره) است و پیش‌بینی این است که ۲ میلیارد دلار منابع نیاز دارد تا به آن مقصود و مقصدی که قانون تکلیف کرده است برسد. در خصوص

گرفتنیم، سازمان راهداری زحمات زیادی در این زمینه کشیده و با شرکت‌های خودروساز و لیزینگ که در این زمینه فعال هستند، مذاکرات خیلی جدی انجام داده و حتی پیش‌قراردادهای نیز آماده شده است. فکر می‌کنم اگر با این رویکرد و حرکت ادامه دهیم به نتایج خوبی برسیم، منتهی محدودیت‌ها همچنان وجود دارد. **ترابران: منظور این است که سرمایه‌گذاران داخلی می‌خواهند این منابع را در شروع احداث دریافت کنند؟**

■ بله؛ سرمایه‌گذار داخلی می‌گوید که براساس مطالعات اعلام می‌کنیم که این پروژه مثلاً ۱۰۰ واحد صرفه‌جویی دارد شما در همان شروع دوره احداث، ۱۰۰ واحد را به من بدهید، اما قانونگذار این را منع کرده است. برای پر کردن این شکاف باید مکانیزمی تعریف کرد.

ترابران: برآورد شما از حجم سرمایه‌گذاری موردنیاز در راه و حمل و نقل در دهه آینده و برنامه ششم توسعه چیست؟

■ البته حوزه به حوزه فرق می‌کند. ما باید طی ده سال آینده به ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه دست پیدا کنیم، برای این ۱۰ هزار کیلومتر هنوز هیچ تدبیری اندیشیده نشده است. تا الان ۲۵۰۰ کیلومتر آزادراه ساختیم و برای اینکه بتوانیم به ۷۵۰۰ کیلومتر آزادراه مورد نیاز برسیم، حداقل به ۱۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی فقط در بحث آزادراهی جدا از شبکه بزرگراهی نیاز داریم که عدد قابل توجهی است.

علاوه بر این ما الان چیزی حدود ۸ هزار کیلومتر بزرگراه برای بازسازی و تکمیل داریم که به صورت میانگین شاید برای این ۸ هزار کیلومتر به چیزی حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز باشد.

البته این عددها دقیق نیستند، ولی قطعاً نمی‌توانیم این حجم از منابع را از طریق منابع دولتی تامین کنیم. در مورد پروژه‌های ریلی نیز در حال حاضر ۱۰ پروژه اصلی ریلی داریم و کف منابع مورد نیاز ما برای پروژه‌های ریلی که قطعاً طی پنج سال و هفت سال آینده باید عملیاتی و اجرایی شود حداقل ۱۳ میلیارد دلار است.

در مورد پروژه‌های بندری، اولویت ما بندر شهید رجایی، شهید بهشتی چابهار، بندر امام خمینی

جزئیات همکاری راه‌آهن با ایتالیایی‌ها

ایران با در حوزه راه‌آهن با ایتالیایی‌ها چند پروژه را دنبال می‌کند که یکی از این پروژه‌ها قطار سریع‌السیر قم- اراک است که این خط به قطار تهران- قم- اصفهان متصل خواهد شد.

خرید تجهیزات پروژه تهران- قم- اصفهان از دیگر پروژه‌های ما با ایتالیا است. اگر چه تامین مالی این پروژه بر عهده چینی‌ها است، اما شرط ما این بوده که برخی از تجهیزات را از شرکت‌هایی که وزارت راه و شهرسازی تعیین کرده خریداری کنند.

علاوه بر این مذاکراتی هم برای تامین ناوگان خط آهن تهران- مشهد با ایتالیایی‌ها صورت گرفته و آنها علاقه‌مند هستند ناوگان این خط را از اروپایی‌ها تامین کنند. برای تامین ناوگان این پروژه مذاکراتی نیز با زیمنس انجام شده، اما مقامات ایرانی اعلام کرده‌اند در نهایت شرکتی که شرایط بهتری داشته باشد انتخاب خواهند شد.

ایران در عین حال، راه‌اندازی پروژه مرکز تست در راه‌آهن را هم با ایتالیایی‌ها دنبال می‌کند که قرارداد این پروژه در حال نهایی شدن است و با راه‌اندازی این مرکز می‌توان هم تست خط و هم تست ناوگان را انجام داد.

بنا بر اعلام قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور بین‌الملل، وزارت راه و شهرسازی یک شرط بسیار مهم در مذاکرات با شرکت‌های ایتالیایی داشته است: «شرط ما این است که برای اجرای تمام این پروژه ایتالیایی باید مناقصه داخلی برگزار کنند و پیمانکار و اپراتورهای داخلی در این مناقصه حضور داشته باشند و هزینه پروژه‌ها را به ایتالیایی‌ها پرداخت کنند.» به گفته فخریه کاشان، در بخش جاده‌ای، ساخت پروژه کریدور شماره ۱۰ را در دستور کار قرار دارد که شامل چند قطعه می‌شود و از بازرگان تا بندر امام است و ایتالیایی‌ها برای سرمایه‌گذاری بر روی دو قطعه از این کریدور به صورت BOT اعلام آمادگی کرده‌اند. گفته می‌شود مطالعات اولیه انجام شده و اگر ایتالیایی‌ها به این نتیجه برسند این پروژه توجیه اقتصادی دارد سرمایه ساخت این دو قطعه به ایران می‌آوردند، اما برای ساخت آن از پیمانکاران داخلی باید استفاده کنند که ۵۱ درصد از کار را باید شرکت‌های ایرانی انجام دهند.

مقامات ایرانی اعلام کرده‌اند از آنجا که همکاری‌هایمان با ایتالیا ابعاد وسیعی دارد قرار بر این است که هر ۶ ماه، یک بار در ایتالیا و یک بار در ایران کمیته فنی پروژه‌های زیر ساختی تشکیل شود.



در واقع تسهیل‌کننده جریان متداوم حمل کالاهای وارداتی به کشور، بخش خصوصی بود. اگر ما شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی را به عنوان یک شرکت دولتی که تحت تحریم بود محسوب کنیم، شاهد بودیم که این شرکت به شدت تحت فشار و در تنگنا قرار گرفت، تعداد قابل توجهی از کشتی‌ها متوقف شد، پوشش‌های پی‌اند‌آی و کلاس‌ها سلب خدمات کردند و از بسیاری از مبادی، امکان انتقال کالا به ایران را نداشتند. در نتیجه کفه سنگین ترازوی مسوولیت‌ها به سمت غیردولتی‌ها سوق پیدا کرد و فرآیند ورود کالا، تحت مدیریت شرکت‌های خصوصی ایرانی و به اشکال مختلف تدارک دیده شد و در نهایت سرفرازانه توانستیم این جریان را به صورت مستمر به کشور برقرار کنیم.

طبیعتاً با روی کار آمدن دولت آقای روحانی، پالس‌های مثبتی از طرف شرکای تجاری (شرکا به مفهوم همکاران تجاری بین‌المللی ما) مبنی بر اظهار تمایل برای بازگشت هر چه سریع‌تر به بازار ایران دریافت کردیم؛ در نتیجه شاهد بودیم که کمتر از یک سال پس از روی کار آمدن دولت یازدهم، یک خط کشتیرانی از آسیای جنوب شرقی، در زمانی که هنوز هیچ توافق رسمی بین‌المللی هم شکل نگرفته بود، خط‌شکنی کرد و کشتی خود را مستقیماً به بندر شهید رجایی آورد.

قدر مسلم این اتفاق نشأت گرفته از رابطه‌ای است که با طرف تجاری خود در ایران داشته و توانسته رویدادهای جاری و تحولات آتی در ایران را رصد کند و متحمل این ریسک شود. پس می‌بینیم که بخش خصوصی نیز همزمان با بارقه‌امیدی که برای گشایش‌های سیاسی و اقتصادی به وجود آمد و با افاق بلندی که در برنامه‌ریزی بوده، تدارکات خاصی هم دیده است. تا آنجا که شاهدیم اکثریت مطلق خطوط خارجی در حال انتقال کالا به ایران هستند و این حاصل ارتباطاتی است که با بخش خصوصی داشته‌اند.

پس ما این امکان را فراهم کردیم که با توجه به شرایطی که مخصوصاً در پساتحریم ایجاد شد، فرآیند انتقال کالا را از تمامی مبادی به ایران تسهیل کنیم، اما طبیعی است که اگر رونق در تجارت خارجی اعم از واردات، صادرات و به‌ویژه ترانزیت شکل نگیرد، به خودی خود حمل و نقل در این چرخه، قابلیت ایجاد توسعه اقتصادی را نخواهد داشت و علیرغم این که ما تلاش‌های لازم را به

بهبود پسابرجامی، مشکلات دولت‌ساخته
توسعه تجارت را برطرف نمی‌کند

موانع خانگی

فضای سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و تحولات رخ داده را در دوره‌ای که تحت عنوان پسابرجام خوانده می‌شود، در گفت‌وگو با مسعود پل‌مه، رئیس هیات‌مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک و امید ملک، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی ایران بررسی کرده‌ایم. آنها معتقدند اگرچه شاهد بهبود روابط تجاری هستیم ولی این موضوع در رونق اقتصادی و موقعیت بخش خصوصی بهبودی ایجاد نکرده است. این پارادوکس حاصل چه عواملی است و رویکردهای که باید در پیش گرفته می‌شد اما نادیده گرفته شده، کدام‌ها هستند؟ نمایندگان بخش خصوصی به این سوالات پاسخ داده‌اند.

■ مسعود پل‌مه: بهبود روابط تجاری بله، ولی موقعیت اقتصادی خیر، اجازه بدهید اینطور توضیح بدهم: زمانی که تحریم‌ها اتفاق افتاد و تمام خطوط خارجی عملیات حمل مستقیم به ایران را قطع کردند، بازیگردان اصلی ورود کالا و

ترابران: با گذشت نزدیک به هشت ماه از اجرایی شدن برجام و رفع تحریم‌هایی که کشور با آن روبه‌رو بود، آیا اکنون بخش حمل و نقل شاهد بهبود در روابط تجاری و موقعیت اقتصادی خویش است؟

امید ملک: کدام دولت، در کجای دنیا، برای یک شرکت، قانون نوشته و در آن تاکید کرده اگر صاحب کالا با کشتیرانی X بار خود را حمل نکند، باید به گمرک ۱۰ درصد جریمه بپردازد! حالا بگذریم از اینکه این ۱۰ درصد را هم در حال حاضر به طور غیرقانونی دهها برابر افزایش داده‌اند

مسعود پل‌مه: ما ساختارهای مریض اقتصادی در کشورمان داریم که در بعضی از شقوق خودمحور هستند و در بعضی دیگر به سایر موضوعات اقتصادی و اجرایی ما گره خورده‌اند و موجب ناکارآمدی شده‌اند. تا زمانی که این مسائل را حل نکنیم، نمی‌توانیم موفقیت در خور شانی در چرخه اقتصادی کشور به دست بیاوریم

را کنترل کنیم. مصداق همان مثل عامیانه‌ای شد که فرزندی داشتیم، اسم او را رستم گذاشتیم و بعد خودمان از نامی که روی او گذاشتیم ترسیدیم. از طرف دیگر، در همان زمان بخش خصوصی دانا، حسابگر و فعال در این عرصه، اعلام کرد ما یک کنسرسیوم صد درصد خصوصی، با سرمایه‌گذاری داخلی به وجود می‌آوریم و این امکان را داریم که سرمایه خارجی وارد کشور کنیم؛ یعنی کاری که دولت و سازمان در آن موفق نبوده‌اند. در این شرایط چه اتفاقی می‌افتد؟ برخلاف اصل ۴۴ که یکی از مترقی‌ترین اصول قانون اساسی ماست، با این تفکر دولتی مواجه می‌شویم که ما بخش خصوصی توانمند نداریم و با این ایده حتی پای میز مذاکره نیامدند...

■ **امید ملک:** باید خاطر نشان کنم که بخش دولتی تمایلی به وجود بخش خصوصی قدرتمند ندارد و این مطلب به‌وضوح از سوی جناب آقای زنگنه وزیر محرم نفت هم اخیرا بیان شد.

■ **پل‌مه:** به جای اینکه با رویکردهای تسهیل‌گرانه با بخش خصوصی تعامل و برخورد کند، وارد یک فاز مطالعاتی برای عملیات بندری شهید رجایی می‌شوند و بدین ترتیب ما بهترین و طلایی‌ترین زمان را از دست می‌دهیم تا اینکه در نهایت و تقریبا بعد از دو سال و نیم معطلی، در نهایت ماه گذشته اعلام می‌شود قصد تجاری‌سازی و واگذاری خدمات اسکله در بندر شهید رجایی را دارند؛ آن هم با این شرط که اگر فرضا یک مجموعه ایرانی، صد درصد امتیاز را اخذ کند، اگر شما یک شریک خارجی داشته باشید، ۳۰ امتیاز دیگر هم به دست می‌آورد. چنین شرطی ابداع برای ما قابل درک نیست.

شرط گذاشته‌اند که باید با عملیات ترانشیپی بیاید. در صورتی که ما همین الان در ترانشیپ مشکل داریم. بندر ما متولی اصلی خدمات بندری است، ولی خودش مانع تراشی می‌کند. مطمئن باشید با شرایط و زیرساخت‌های موجود و قراردادهای BOT که در حال اجرا هستند، هیچ سرمایه‌گذار خارجی حاضر نیست به اینجا بیاید و صدها

صورت گیرد و با شناسایی نقاط ضعف و قوت و بررسی قابلیت‌های واقعی و موجود، دست به یک مهندسی مجدد بزنیم؛ ضمن اینکه راهکارهای متناسب با توانمندی بندر را نیز ارائه دادیم. اما متأسفانه زمان به سرعت گذشت و هیچ‌گونه اتفاقی نیفتاد و زمانی که کشتی‌ها تمایل خودشان را برای ورود ابراز کردند، با شرایط بسیار بدی مواجه شدیم. اپراتورها با مشکلات جدی درگیر بودند. کشتی‌ها می‌آمدند و ساعت‌ها و روزها معطل می‌ماندند تا امکان پهلوگیری و تخلیه و بارگیری ایجاد شود. پس بار دیگر تاکید می‌کنم بخش خصوصی توانمندی خود را برای برنامه‌ریزی به منصفه ظهور رساند، ولی متأسفانه آن بخش از حاکمیت که باید توجهات لازم را برای توانمندی‌سازی یک بندر و البته مهم‌ترین بندر نشان می‌داد، اهمیت موضوع را نادیده گرفت.

■ **امید ملک:** به نظر من اکنون هزینه حمل‌وآوردات و صادرات ما نسبت به قبل از برجام، یک دهم شده است. این را می‌توان یک اتفاق خوب دانست. اما در حوزه حمل‌ونقل همانطور که آقای پل‌مه اشاره کردند، هیچکس برنامه‌ای نداشته و هنوز هم ندارد و اتفاقات بدون برنامه رخ می‌دهد. کاهش هزینه حمل‌ونقل و ارتقای شاخص لجستیک کشور با بازگشت شرکت‌های کشتیرانی خارجی لاینر به ایران و ایجاد رقابت رخ داده است.

ترابران: شما فرمودید که آن اتفاقی که باید در حوزه حاکمیت رخ می‌داد، اتفاق نیفتاد. لطفا کمی بیشتر توضیح دهید.

■ **پل‌مه:** اگر تحولاتی را که در سایر بنادر فعال جهانی اتفاق افتاده رصد می‌کردیم (که امکان این کار به واسطه سفرهای متعدد مدیران و کارشناسان سازمان بندر و دریانوردی به این کشورها و مخصوصا در سه سال گذشته وجود داشت) به طور قطع درمی‌یافتیم که چگونه باید عمل کرد، چگونه جهانی فکر کنیم و محلی عمل کنیم.

یکی از اشکالات کار ما این بود که طی سال‌های متمادی، بی‌حساب به یک مجموعه، بها دادیم، اما وقتی به مرحله‌ای از کار رسید، نتوانستیم فعالیتش

عمل آورده‌ایم، می‌بینید که در حوزه تجارت به مفهوم تجارت بین‌الملل، آن رویکردهایی که باید در پیش گرفته می‌شد، مورد غفلت قرار گرفت و نتوانستیم از ظرفیتی که به وجود آمده استفاده کنیم. بنابراین اینکه ما در شرایطی قرار گرفتیم که نتوانستیم در اقتضائات مشخص، از پتانسیل‌های خود برای واردات، صادرات و ترانزیت استفاده کنیم، چندان به بخش خصوصی و تحریم‌ها خارجی بستگی نداشت.

اصطلاحی که در حال حاضر رایج شده، «تحریم‌های داخلی» است که پی‌درپی رقم می‌خورد. متأسفانه بخش خصوصی علیرغم کسب منظر و جایگاه رفیع حاصل از ایفای نقش کاملاً مثبت در برطرف کردن موانع تحریمی، همچنان در بی‌مهری قرار گرفته و نادیده انگاشته شده است

ترابران: به ورود خط کشتیرانی از آسیای جنوب شرقی اشاره کردید، قاعدتا این اتفاق در آن مقطع زمانی می‌توانست به عنوان نوعی آزمون پیش از موعد تلقی شده و میزان آمادگی ما را پس از رفع محدودیت‌ها و ورود مجدد خطوط کشتیرانی نشان دهد و اینکه اگر کشتی‌هایی با این ظرفیت در بنادر ایران پهلوگیری کنند، آیا ما امکان تخلیه و بارگیری و سرویس‌دهی به موقع به آنها را داریم یا خیر. آیا چنین نگاهی به این اتفاق در میان مسوولان وجود داشت؟

■ **پل‌مه:** در کوتاه‌ترین پاسخ باید بگویم خیر. زمانی که بندر شهید رجایی به واسطه یک شرکت تحریم شد (البته اگر آن شرکت هم نمی‌بود، دلایل و بهانه‌های دیگری برای تحریم بندر شهید رجایی شکل می‌گرفت) ما آن را به فال نیک گرفتیم و به تمام مسوولان وقت که در حوزه بندری فعالیت داشتند، در جلسات مختلف و مکاتبات مستقیم و غیرمستقیم این پیام را دادیم که در این مقطع از رکود کاری که در بندر شهید رجایی ایجاد شده، باید فرصت را مغتنم شمرد و ضروری است در نوع تفکر و نگاه ما در عملکردهای مدیریتی، نظارتی، تجاری و فنی این بندر، بازنگری جدی



پل‌مه: هدف ما از این که بنادرمان ترانشیپ شود چیست؟ هدف این است که با جبل‌علی، ابوظبی و سایر بنادر جنوبی خلیج فارس رقابت کنیم و سهم ترانشیپ منطقه را بگیریم؟ به نظر من، قوانین ما و سیستم‌های مدیریتی ما هیچ‌گونه جذابیتی از این نظر ندارد

قبول دارم که بخش خصوصی نیز در برهه‌ای از زمان در بعضی موضوعات به آن نقش و مسئولیتی که باید ایفا می‌کرده، توجه نداشته است، ولی فراموش نکنید ما در بسیاری از موارد منکوب شده‌ایم

کنسرسيوم اشاره کنم که به یک کشور آفریقایی رفته و در مورد یک فعالیت اقتصادی تحت عنوان بندر خشک (که بالغ بر بیست سال است که در ایران فقط در حال مطالعه شدن است و بعید هم می‌دانم که عاقبت به سرانجام برسد) ۱۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است. یعنی این شرکت در ایران توانمند مالی نیست، توانمند مدیریتی نیست، قدرت تجزیه و تحلیل اقتصادی ندارد، قابلیت پیش‌بینی و ساماندهی را ندارد، ولی در یک کشور آفریقایی این توانمندی را دارد!

ملک: همانطور که آقای دکتر غنی‌نژاد در جایی اشاره کردند، ما به تیول‌داری مدرن رسیده‌ایم و افرادی که در دستگاه‌های دولتی نشسته‌اند، به هیچ وجه حاضر نیستند از قدرتشان کاسته شود.

ترابران: شما با خطوط کشتیرانی در ارتباط هستید، انتظاراتی که خطوط کشتیرانی بعد از رفع تحریم‌ها از خدمات قابل ارائه در بنادر ما داشتند، چه بوده است؟

ملک: در وهله اول باید نظام تعرفه‌گذاری را اصلاح می‌کردیم؛ چون جنس تعرفه‌ها از نوع گمرکات زمینی است. به طور مثال وقتی یک کانتینر می‌آورد، می‌گویند باید در ازای هر تن مثلا بیست تومان هزینه بندری و ۱۸۰ تومن هزینه باربری دهید. این در حالی است که اپراتور هیچ نقشی در این نرخ‌گذاری ندارد و از آنجا که باید X درصد از تعرفه را هم به سازمان بنادر بدهد از قدرت چانه‌زنی با شرکت کشتیرانی نیز برخوردار نیست. آیا اپراتور ما می‌تواند سرویس دیگری را برای شرکت کشتیرانی مطرح کند که آن شرکت کشتیرانی متقاعد شود ترانشیپ خود را در این مسیر متمرکز کند؟ خیر هیچ اختیاری از خودش ندارد. جالب اینکه تا سال ۹۴، طبق تعرفه سازمان بنادر، تخفیفی که به کشتی‌های کانتینری داده می‌شد در بندر بوشهر، خرمشهر، بندرامام و بندرعباس یکسان بود. در حالی که آبخور خرمشهر فقط ۴ متر اما آبخور بندرعباس ۱۴ متر است. کدامیک از مدیران سازمان در این موارد

برود. هاب شدن بنادر ما در شرایط موجود به هیچ وجه مقدور نیست، به ویژه این که اعتقاد اقتصاد دریا محور در ایران وجود ندارد.

البته صحبت‌های من به بدنه برمی‌گردد. دولت مصمم است که در حوزه دریا پیشرفت‌هایی ایجاد شود. مدیران نظام بسیار مصمم هستند که اقتصاد آزاد داشته باشیم، ولی وقتی وارد بدنه می‌شویم، این اعتقاد وجود ندارد و بیشتر به سمت و سوی انحصار هستند. البته این موضوع به شکل مطلق نیست و در موضوعات دیگر، سازمان هوشمندانه و موفق عمل کرده است

ملک: در مورد اینکه مدیران دولتی معتقدند ما شرکت توانمند خصوصی نداریم؛ باید خاطرنشان کنم قول و عمل مسوولان در این زمینه یکی نیست. وقتی مالیاتی که دولت از ناوگان جاده‌ای متعلق به اشخاص حقیقی است می‌گیرد (۵ درصد)، با مالیات ناوگان تحت مالکیت اشخاص حقوقی (۲۵ درصد) علیرغم مصوبه شورای عالی ترابری متفاوت است. مگر می‌شود دم از لزوم تاسیس و راه‌اندازی شرکت توانمند زد؟!

به نظر من، اصالتا دستگاه‌های دولتی تمایلی ندارند که یک شرکت توانمند در داخل ایران وجود داشته باشد؛ چون اگر وجود داشته باشد، آنها احساس ناتوانی می‌کنند. همانطور که آقای پل‌مه اشاره کردند، مدیرعامل قبلی سازمان بنادر بهترین فرصت را به آسانی از دست داد؛ آن هم به طور کاملاً غیرقانونی.

آن کنسرسيومی که آقای پل‌مه به آن اشاره کردند یک شرکت حقوقی بود که سهام آن بین ۱۰ تا ۱۵ شرکتی که اصالتا در این زمینه سابقه فعالیت روشن و قابل دفاع داشتند، تقسیم شده بود، اما مدیران سازمان بنادر با این بهانه‌ها می‌توانستند که تعدادی از این شرکت‌ها بدهی دارند کل این فرآیند را به محاق بردند؛ در صورتی که حتی به فرض درست بودن این ادعا، سازمان با شخصیت حقوقی مجزایی از سهامداران آن شرکت مواجه بود.

پل‌مه: می‌خواهم فقط به یک شرکت از آن

میلیون دلار سرمایه‌گذاری کند.

ملک: اینکه شریک خارجی می‌تواند امتیاز شرکت‌کننده را از آن چیزی که هست بالاتر ببرد، اساسا یک نوع ارجحیت بخشیدن به خارجی‌ها است. من فکر می‌کنم تفکری وجود دارد که تمایلی ندارد بنادر ما به جایگاه بایسته خودشان برسند.

ترابران: آیا پورت‌اپراتور می‌تواند ترانشیپ بیاورد؟

پل‌مه: اگر قابلیت مذاکره، قدرت چانه‌زنی و امتیاز برخورد با یک خط خارجی را داشته باشد و برای او تعیین تکلیف نشود که با کدام خط و تحت چه شرایط و امتیازاتی حق کار کردن دارد، قطعاً می‌تواند چنین کاری کند. اما اگر شکل دستوری پیدا کند، به طور حتم این قابلیت به‌دست نخواهد آمد.

ترابران: یعنی در حال حاضر حتی نحوه تعامل ما با آن شریک احتمالی خارجی در بندر مشخص نیست؟

پل‌مه: اگر هم باشد من اطلاعی ندارم، علیرغم این که ما به طور روزانه این موضوع را رصد می‌کنیم، ولی واقعا هیچ اطلاعی نداریم. اساسا هدف ما از این که بنادرمان ترانشیپ شود چیست؟ هدف این است که با جبل‌علی، ابوظبی و سایر بنادر جنوبی خلیج فارس رقابت کنیم و سهم ترانشیپ منطقه را بگیریم، به این مفهوم که اگر قرار است کالایی به کویت، عراق، قطر یا عربستان برود، ابتدا به ایران بیاید و بعد از ایران به آنجا برود؟ به نظر من، با توجه به شرایط سیاسی، اقتصادی و جایگاهی که در منطقه داریم و با توجه به پتانسیل‌ها و مشکلات فعلی بنادر ما، قوانین ما و سیستم‌های مدیریتی ما هیچ‌گونه جذابیتی از این نظر ندارد.

پس از همین الان، پایه تفکر و برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری ما اشتباه است که یک خط معظم بین‌المللی، تمام امکانات خود را به بندرعباس بیاورد که مثلا کالا از ایران به امارات یا عمان

... دچار سرخوردگی شده‌ایم. در جایی روزها و ساعت‌ها نشیستیم، مذاکره کردیم، پیشنهاد دادیم که حوزه کسب‌وکار چگونه باید از چابکی لازم برخوردار باشد، اما به جای این که مجوزهایی که در حوزه یک بخش دولتی فرضاً از ۵۰ مجوز به ۲۰ مجوز کاهش پیدا کند، از ۵۰ به ۱۰۰ مجوز افزایش پیدا کرد

... وقتی مولفه‌های علمی و آزموده‌شده یک اقتصاد آزاد از پورت‌اپراتور بخش خصوصی سلب شود، چه اتفاقی می‌افتد؟ به دنبال این خواهد بود که بیشترین ایستایی را در کالا و کانتینر به وجود بیاورد؛ چون از طریق ایستادن کار، انبارداری، حق توقف و این قبیل هزینه‌هاست که می‌تواند ارتزاق و کسب درآمد کند

اقتصاد آزاد از او سلب شود، چه اتفاقی می‌افتد؟ به دنبال این خواهد بود که بیشترین ایستایی را در کالا و کانتینر به وجود بیاورد؛ در واقع او به دنبال تمرکز در نگهداری و توقف می‌رود، چون از طریق ایستادن کار، انبارداری، حق توقف و این قبیل هزینه‌هاست که می‌تواند ارتزاق و کسب درآمد کند.

ترابران: به نظر می‌رسد که بخش خصوصی ما نیز همیشه منتظر دولت است تا برایش تعیین تکلیف کند. آیا نباید خود بخش خصوصی برای دوره پساتحریم در بخش حمل‌ونقل برنامه‌ای می‌داشت، کار مطالعاتی انجام می‌داد و تحقیقات و مطالعاتی را پیش‌روی دولت می‌گذاشت و می‌گفت این برنامه‌ای است که ما باید در پیش بگیریم؟ بخش خصوصی در این زمینه کم کاری نکرده است؟

■ پل‌مه: قبول دارم که بخش خصوصی نیز در برهه‌ای از زمان در بعضی موضوعات به آن نقش و مسئولیتی که باید ایفا می‌کرده، توجه نداشته است. من این تقصیر را به عنوان یک صحنه‌گردان اقتصادی در بخش خصوصی و همچنین به عنوان کسی که در دو مجموعه صنفی دارای مسئولیت هستم، می‌پذیرم، ولی فراموش نکنید ما در بسیاری از موارد منکوب شده‌ایم و این باور را که دارای توانایی لازم هستیم، از دست داده‌ایم؛ در بعضی موارد برای خود ما نیز این امر مشتبه شده که واقعا نمی‌توانیم کاری انجام دهیم.

ببینید! بر اساس قوانین مصرح و دستور مقامات ارشد، ما در بخشی از آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های حمل و نقل دریایی، موظف هستیم که به عنوان صنف حضور داشته باشیم و کاری را انجام دهیم، اما بخش دولتی آن بخش از قواعد مصوب این آیین‌نامه را که به نفع خودش است و بر اصل مدیریت و نظارت و اجرای این سازمان صحنه می‌گذارد، اجرا می‌کند، در حالی که به باقی مواد قانونی توجهی ندارد. به طور مثال یک بند قانونی در این آیین‌نامه وجود دارد و براساس آن، هر

هم هماهنگ کنیم. ظاهراً دولت نمی‌تواند روی سازمان‌های خودش اشراف کامل داشته باشد یا دستور بدهد و آنها را هماهنگ کند. شورای عالی ترابری مصوبه‌ای دارد که مثلاً می‌گوید سازمان بنادر مسوول این است که کشتی‌ها پاس شوند و سازمان‌های مختلف اعم از گذرنامه، گمرک، گارد بنادر، قرنطینه و ... همه و همه باید زیر نظر سازمان بنادر باشد، اما از زمانی که من در اوایل دهه هفتاد در بندر شهید رجایی کار می‌کردم، همین بحث وجود داشته و هنوز هم وجود دارد و هر چند مشکلات کم شده، اما کاملاً حل نشده است.

ترابران: بخش خصوصی این مسائل را به مدیران تذکر داده است؟

■ ملک: بله، بارها این موضوع بیان شده است. همین اصلاحی هم که تا حدودی در خصوص تعرفه‌ها اتفاق افتاده، در نتیجه انذار انجمن کشتیرانی بوده است. از باب گفتن که ما همیشه گفتیم و مستندات بسیاری در این زمینه وجود دارد، منتهی آنها دوست ندارند به این سخنان گوش کنند؛ چون می‌خواهند همیشه رییس باقی بمانند.

■ پل‌مه: ما ساختارهای مریض اقتصادی در کشورمان داریم که این‌ها در بعضی از شقوق خودمحور هستند و در بعضی دیگر به سایر موضوعات اقتصادی و اجرایی ما گره خورده‌اند و موجب ناکارآمدی شده‌اند. تا زمانی که این مسائل را حل نکنیم، نمی‌توانیم موفقیت در خور شانی در چرخه اقتصادی کشور به دست بیاوریم. وقتی شرایط رقابتی در محوطه‌های بندری ما وجود ندارد، چیزی به عنوان نبوغ مدیریتی شکل نخواهد گرفت.

از سوی دیگر، ما تعرفه و سهمیه تعیین کرده و می‌گوییم باید فلان عدد را بگیرد. شخصی که آنجا سرمایه‌گذاری می‌کند، قابلیت اعمال تفکرات بازرگانی و بازاریابی براساس شرایط روز بازار را ندارد، توان جذب مشتری و قدرت چانه‌زنی ندارد. وقتی مولفه‌های علمی و آزموده‌شده یک

مواخذه شدند و کسی از آنها پرسید حواستان کجاست و این چه مدل تخفیف دادن است؟

زمان تخلیه و بارگیری کامیون و واگن هم که برای هیچکس اهمیت ندارد. اجازه بدهید مثالی بزنم: بندر تایپه، بندری است که سه سال است مورد بهره‌برداری قرار گرفته و سال گذشته بیش از یک میلیون و چهارصد هزار TEU عملیات داشته است. اما در این بندر زمان تخلیه و بارگیری کامیون ده دقیقه است. قاچاقی هم اتفاق نمی‌افتد. اما اینجا ما اهمیتی نمی‌دهیم، ناوگان یک مملکت را ۲۴ ساعت بخوابانیم. شوخی نیست که سنگاپور، هنگ‌کنگ و شانگهای، آمار تخلیه و بارگیری ۲۵ میلیون TEU است.

این میزان به راحتی در دنیا در حال رخ دادن است، ولی اگر شما هر لحظه به بندر شهید رجایی بروید، چند صد کامیون را می‌بینید که بیش از ده ساعت است در بندر شهید رجایی معطل مانده‌اند.

ترابران: با توجه به این که حجم ورود و خروج کالای ما با توجه به شرایط اقتصادی کشور و دنیا کاهش یافته، آیا همچنان همین شرایط حاکم است؟

■ ملک: بله، متأسفانه این مساله وجود دارد. ساعت کاری گمرک با بندر اصلاً هماهنگ نیست. ساعت کاری گمرک هنوز همان چیزی است که در بدو تاسیس آن شکل گرفته است. گمرک از ساعت ۷ تا ۲ بعد از ظهر کار می‌کند، بعد هم که می‌خواهد دیمانند بگیرد تا ساعت ۵ الی ۶ بعدازظهر بیشتر نیست. کدام بندر دنیا به این شکل اداره می‌شود؟ بندر یک سیستم ۲۴ ساعته است. ما نباید در بندر تعطیلی داشته باشیم و شایسته است گمرک ۲۴ ساعته کار کند در غیر این صورت کارکرد بندر هم دچار اختلال می‌شود.

البته این اشکال، دیگر مربوط به سازمان بنادر نیست، بلکه مربوط به دولت‌ها و مدیران قبلی سازمان است که نتوانسته‌اند این تصمیم‌گیری را انجام دهند که اگر ما جریان صحیح و سالم و پیوسته کالا را می‌خواهیم، باید این نظامات را با



ملک: مدیران دولتی معتقدند ما شرکت توانمند خصوصی نداریم؛ اما قول و عمل مسوولان در این زمینه یکی نیست. وقتی مالیاتی که دولت از ناوگان جاده‌ای متعلق به اشخاص حقیقی است می‌گیرد (۵ درصد)، با مالیات ناوگان تحت مالکیت اشخاص حقوقی (۲۵ درصد) متفاوت است. مگر می‌شود دم از لزوم تاسیس و راه‌اندازی شرکت توانمند زد؟!

شرکتی که تاسیس می‌شود یا تاسیس شده است، موظف است عضو یک انجمن باشد، ولی دوستان دولتی ما خود را مقید به اجرای این بند نمی‌دانند. طبیعی است که وقتی یک بخش خصوصی ضعیف و با اعضای محدود و متفرق وجود داشته باشد، طبیعتاً امکان اینکه مسوولیت‌های ملی خود را در حوزه تخصصی و حرفه‌ای اعمال و حقوق صنفی خود را مطالبه کند، نخواهد داشت.

از طرف دیگر، ما اکنون بخشی در حوزه اقتصاد خود داریم که به عنوان «خصولتی» معرفی شده است؛ این خصولتی‌ها چه کسانی هستند؟ کسانی که از بدنه دولت منفک شدند، ولی همچنان از رانت‌های مالی، مدیریتی، اطلاعاتی برخوردارند و در نتیجه اختیار کار را در دست گرفته‌اند. جالب اینکه اینها اغلب در وضعیتی قرار می‌گیرند که نماینده و پیشخوان بخش خصوصی می‌شوند؛ در حالی که اغلب فسادها و ناکارآمدی‌ها حاصل رویکرد تجاری آنان است.

در این حالت چه اتفاقی می‌افتد؟ بخش خصوصی نوک پیکان حمله قرار می‌گیرد که ناتوان است و نمی‌تواند کاری انجام دهد.

ملک: فکر می‌کنم در مورد بخش خصوصی باید بیشتر در قالب سازمان‌هایی که رگ‌وریشه آن را تشکیل می‌دهند، صحبت کنیم؛ یعنی اتاق‌های بازرگانی، اما همانطور که می‌دانید اتاق بازرگانی از بعد از انقلاب تا همین دوره هشتم، سرنوشت چندان جالبی نداشته و ساختاری که در آنها شکل گرفته، ساختار مریضی است. تا قبل از زمان آقای نهاوندیان، اوضاع و احوال خوبی نداشت و بسیاری از بازرگانان حتی حاضر نبودند که در انتخابات اتاق شرکت کنند. بنابراین اگر منظور شما از بخش خصوصی این است، می‌بینید که اتاق هم سروسامان درستی نداشته که بخواهد در این مورد تفکر کند؛ ضمن این که من به عنوان یک مدیر در بخش خصوصی، به طور پیوسته و ۲۴ ساعته در تلاش هستم چالش‌های ریز و درشتی را که سازمان‌های دولتی برای من ایجاد می‌کنند، حل کنم و اصلاً نمی‌توانم به فکر ساخت

فعالیت تجاری یا تداوم آن باشم.

مگر تجارت در ایران چقدر بازده دارد که تاجر باید فقط ۲۳ درصد آن را بابت حقوق به تامین اجتماعی بدهد (صرفه نظر از قراردادها)، ۲۵ درصد بابت مالیات عملکرد، ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده، اجاره بابت ملک و ... تازه همه این‌ها را باید در کنار این واقعیت بررسی کرد که بیش از ۱۲۰ روز در سال این مملکت تعطیل است و نیروی کار شما بیش از ۱۲۰ روز در سال را برای شما کار نمی‌کند. یک تجارت در ایران مگر چقدر قرار است بازدهی داشته باشد؟

ترابران: اکنون ما با بررسی برنامه ششم توسعه مواجه هستیم. آیا اساساً وقتی برنامه ششم تدوین می‌شود پیشنهادات بخش خصوصی در عرصه حمل و نقل مورد توجه قرار گرفت؟ فکر می‌کنید پیش‌بینی‌هایی برای شرایط فعلی ما در این برنامه گنجانده شده است؟ بخش خصوصی در این زمینه چه فعالیتی داشته است؟

پل‌مه: همانطور که استحضار دارید در کشور ما ابتدا برنامه را تدوین می‌کنند و تصمیم را می‌گیرند، بعد می‌گویند نظر شما چیست. برنامه ششم هم از این قاعده مستثنی نیست. در شرایطی که در بخشی از اقتصاد که حمل و نقل است و در قسمتی از حمل و نقل که ما مجری آن هستیم، قاعدتاً باید از ما خواسته می‌شد که برنامه‌هایمان را ارائه دهیم تا روی آنها مطالعه شود، به یک باره مطالعه را به شرکتی می‌سپارند که هیچ‌گونه تجربه اجرایی و درک میدانی از موضوعات ندارد. آن شرکت نیز صرفاً براساس تحقیقاتی که متکی بر یک پرسش و پاسخ بوده، عمل می‌کند؛ یعنی اطلاعات به صورت پرسشنامه‌ای و بر اساس منسوخ‌ترین شیوه و فارق از این که آن پرسشگر اطلاعات لازم را از ماهیت علمی، فنی و تخصصی پرسش‌شونده ندارد، کسب شده است!

این شیوه جمع‌آوری اطلاعات بود، حال به دقیقه ۹۰ می‌رسیم که می‌گویند می‌خواهیم این طرح را به مراجع تصمیم‌گیر بدهیم و شما نظر بدهید.

خب ما چطور می‌توانیم اطلاعات لازم را فرضاً ظرف دو یا سه هفته کسب و نقطه نظرات را ارائه کنیم. بعد می‌بینیم وارد یک چرخه شده‌ایم که به هر جای آن دست بزنیم، بدتر از بد می‌شود.

یکی از پیشنهاداتی که سازمان بنادر در حوزه دریا داده، این است که آنها باید صلاحیت کارشناس رسمی دریایی را تایید کنند. در واقع سازمان بنادر، هم می‌خواهد تشخیص بدهد که یک سانحه دریایی چگونه اتفاق افتاده، مقصر کیست و چگونه باید او را مورد مواخذه قرار داد، هم می‌خواهد صلاحیت یک کارشناس را تایید کند. در نتیجه یک جا در مقام مدعی‌العموم و دادستان است، جای دیگر قاضی و یک جا در مقام مجری! چنین قاعده‌ای در کدام یک از کشورهایی که دوستان ما سفر کرده‌اند و مذاکره و مطالعه انجام داده‌اند جاری است؟!

ما دچار سرخوردگی شده‌ایم. در جایی روزها و ساعت‌ها نشستیم، مذاکره کردیم، پیشنهاد دادیم که حوزه کسب و کار چگونه باید از چابکی لازم برخوردار باشد، اما به جای این که مجوز‌هایی که در حوزه یک بخش دولتی فرضاً از ۵۰ مجوز به ۲۰ مجوز کاهش پیدا کند، متأسفانه دیدیم از ۵۰ به ۱۰۰ مجوز افزایش پیدا کرد؛ چون دید دوستان این است که برای هر اقدامی باید از دولت مجوز گرفت؛ به عنوان مثال وقتی یک کشتی به آب‌های ملی ما وارد می‌شود، علاوه بر نیاز به خدمات بندری، نیازهای دیگری نیز دارد؛ مانند نیاز به سوخت‌گیری، آب، آذوقه، تعمیرات و غیره.

ارائه این خدمات فی‌نفسه در تمام دنیا، در صلاحیت یک شرکت پشتیبانی‌کننده است، اما سازمان بنادر می‌گوید اگر می‌خواهید به این کشتی سوخت بدهید باید یک مجوز بگیرید، اگر می‌خواهید آب بدهید باید یک مجوز بگیرید و ... در نتیجه برای یک کار با ده موضوع مرتبط، باید ده مجوز بگیرید.

جالب این که برای هر کدام از این کارها هم باید یک متخصص داشته باشید که به عنوان مدیرعامل

... مگر تجارت در ایران چقدر بازده دارد که تاجر باید فقط ۲۳ درصد آن را بابت حقوق به تامین اجتماعی بدهد، ۲۵ درصد بابت مالیات عملکرد، ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده، اجاره بابت ملک و ... تازه این مملکت بیش از ۱۲۰ روز در سال تعطیل است. یک تجارت در ایران مگر چقدر قرار است بازدهی داشته باشد؟

... من اصلا نمی‌خواهم دولت به من اعتماد بکند، هر جایی که نیاز دارد می‌تواند ممیزی و کنترل کند؛ اما با روش‌های منطقی و امتحان پس داده. این کنترل‌ها در بقیه جاهای دنیا هم هست. در بقیه جاهای دنیا هم روی کشتی می‌روند و اسناد کشتی را کنترل می‌کنند. پس چرا آنها شکایتی ندارند؟

ذی‌صلاح در این چرخه حضور داشته باشد. بعد می‌خواهید کشتی را فراهم کنید، می‌بینید که سازمان بنادر به شرکت کشتیرانی مجوز نمی‌دهد. کسی که دارای یک شرکت است و کشتی تانکر در مالکیت خود دارد، چرا نباید مجوز سوخت‌رسانی هم داشته باشد؟

ترابران: امسال شاخص لجستیک کشور بر اساس آمارهای بین‌المللی ۱۸ پله صعود نشان می‌دهد. با توجه به صحبت‌های شما، پس این صعود از کجا ناشی می‌شود؟

■ ملک: تنها به دلیل برقراری سرویس مجدد شرکت‌های کشتیرانی شاهد این صعود هستیم.

ترابران: پس شما هیچ بهبودی در شاخص‌های لجستیکی کشور احساس نمی‌کنید؟

■ ملک: خیر، هیچ اتفاق خاصی نیفتاده است.

■ پل‌مه: همانطور که آقای ملک پیش‌تر اشاره کردند، در ایران قول و عمل‌هایی که در چرخه توانمندسازی بخش خصوصی وجود دارد، با هم تطابق ندارند؛ زیرا هر سازمانی منافع ملی را فقط در حوزه سازمان خودش می‌بیند؛ سازمان دارایی به دنبال این است که حداکثر مالیات را در حوزه خودش اخذ کند، فارق از این که به چه شیوه‌ای و به چه بهایی باشد. گمرک به دنبال این است که جلوی قاچاق و تخلفات را بگیرد، سازمان بنادر، ستاد مبارزه با کالای قاچاق، قرنطینه، همه این‌ها به صورت جزیره‌ای، خودمحور و براساس آرا و نظرات سازمانی اداره می‌شوند.

ما قوانین بسیار خوب و پیشرفته‌ای داریم ولی وقتی در الگوریتم اجرایی قرار می‌گیرد، ضایع می‌شود و ما با یک سردرگمی مواجه می‌شویم که خودمان نمی‌دانیم در این چرخه چه کار باید بکنیم. کشور ما مزیت ترانزیتی دارد، ولی این ترانزیت با ۲۲ سازمان و ارگان دست به گریبان است و نمی‌داند چه باید بکند.

■ ملک: به دلیل همین نگاه جزیره‌ای، به قدری حاکمیت در صنعت حمل‌ونقل ما ضعیف شده است که ترکمنستان برای خودش عوارض را افزایش می‌دهد؛ در حالی که این ترکمنستان است

که به ما نیاز دارد.

■ پل‌مه: البته اراده بر این است که تغییر به وجود بیاید، سمت و سو هم نشان‌دهنده این است که به سمت تغییر می‌رویم. به عنوان نمونه، مساعی گمرک در بعضی شقوق ترانزیت، همراهی سازمان حمل و نقل و نیز نظام تعرفه‌ای که امسال سازمان بنادر اعلام کرد و علیرغم تاخیری که در این زمینه داشت، نسبت به سنوات گذشته خیلی بهتر بود، اما در عین حال بعضی از علائم نشان‌دهنده انحراف در هدف‌هایی است که باید مدنظرمان باشد.

اگر واقعا ما به دنبال احیای اقتصاد و نجات اقتصاد کشورمان هستیم، هیچ راهی جز خصوصی‌سازی واقعی نداریم. این هم در شعار تحقق پیدا نمی‌کند. باید به این باور برسیم که راه نجات کشور ما بخش خصوصی است و اگر قرار باشد بخش خصوصی این کار را انجام دهد، باید در عمل نشان دهیم که ما به بخش خصوصی اعتماد داریم. باز هم تاکید می‌کنم که اراده وجود دارد ولی هدف‌گذاری‌ها اشتباه است.

■ ملک: همانطور که آقای پل‌مه اشاره فرمودند، بارقه‌های امیدی از این طرف و آن طرف رصد می‌شود، اما این نیز نگاه کلی نیست. من می‌خواهم کلام آقای پل‌مه را اصلاح کنم. ما اصلا از دولت اعتماد نمی‌خواهیم. اعتماد کردن با اعمال زور حاصل نمی‌شود، بلکه در طی دوران و براساس رفتار دو جانبه محقق خواهد شد.

من اصلا نمی‌خواهم دولت به من اعتماد بکند، هر جایی که نیاز دارد می‌تواند من را ممیزی و کنترل بکند. من هیچ‌گاه به گمرک نمی‌گویم که شما اصلا بارهای من را نگاه نکن و به من اعتماد کن تا ترانزیت رونق بگیرد، بلکه می‌گویم حتما کنترل‌های خود را انجام دهید؛ اما با روش‌های منطقی و امتحان پس داده. این کنترل‌ها در بقیه جاهای دنیا هم هست. در بقیه جاهای دنیا هم روی کشتی می‌روند و اسناد کشتی را کنترل می‌کنند. پس چرا آنها شکایتی ندارند؟ این کشتی که در بنادر ما تردد می‌کند، به بسیاری از بنادر دیگر دنیا که در سطح بسیار بالاتری نیز نسبت به

ما قرار دارند می‌رود، پس چرا مشکلات آنها کمتر است؟ اشکال در عملکرد ما است نه کشتی.

شما نمی‌توانید بگویید که سازمان بنادر سنگاپور یا هنگ‌کنگ یک چشم خود را روی این کشتی‌ها می‌بندند، اصلا چنین اتفاقی نمی‌افتد. خط حیات آنها بندرشان است و به هیچ‌وجه کوتاه نمی‌آیند، ولی در آنجا آن مسئولی که از طرف دولت برای کنترل می‌رود، هم با وظایف و اختیارات خود آشناست و هم می‌داند که باید خدمت‌رسانی بکند. اما در ایران کوچکترین کارمندان ما هم خودشان را ارباب بخش خصوصی می‌دانند.

در آنجا تمام وظیفه بخش دولتی این است که به بخش خصوصی سرویس و خدمات بدهد ولی در اینجا ۸۰ درصد اقتصاد در دست دولت است و بیشترین بودجه دولت در همین شرکت‌های دولتی بلعیده می‌شود. در نتیجه دولت هم فقط برای آنها قانون‌نویسی می‌کند؛ مانند عوارض حق پرچم. کدام دولت، در کجای دنیا، برای یک شرکت، قانون نوشته و در آن تاکید کرده اگر صاحب کالا با کشتیرانی X بار خود را حمل نکند، باید به گمرک ۱۰ درصد جریمه بپردازد! حالا بگذاریم از اینکه این ۱۰ درصد را هم در حال حاضر به طور غیرقانونی ده‌ها برابر افزایش داده‌اند.

هم‌اکنون کرایه از بنادر چین تا بنادر ایران ۱۵۰ الی ۲۵۰ دلار است و ماه‌هاست که به همین اندازه از تاجر و تولیدکننده عوارض می‌گیرند. ما سال‌هاست بر سر تجارت خود می‌زنیم؛ به این دلیل که فقط می‌خواهیم یک شرکت در شرایط غیرقانونی زنده بماند، ۲۳ سال حمایت، به جای اینکه شرکتی توانمند ایجاد کند؛ به حضور شرکتی که مدام بایستی تحت مراقبت‌های ویژه باشد انجامیده است؛ آنها هم با هزینه این ملت. اگر دولت دوست دارد که چشم‌انداز خوبی داشته باشیم، باید از بخش خصوصی دعوت به همکاری کند و بگوید که برای انجام اهداف اقتصادی مشروع‌تان چه برنامه‌ای دارید و من چگونه می‌توانم به شما کمک کنم.

ترابران: در این یک سالی که از توافقات ناشی از برجام می‌گذرد، آیا فضای کسب و کار ما در بخش حمل و نقل دریایی و بنادر تغییری کرده و بهبود یافته است؟

■ بله؛ در بخش دریا به دلیل آزادی کسب و کار و عدم مداخله دولت و وجود رقابت، گشایش‌هایی صورت گرفته و دلیل مشخص آن هم کاهش کرایه‌های حمل است. اما در بنادر ما مواجه با مشکلاتی هستیم که ارتباطی با برجام ندارد، بنابراین برجام به تنهایی نمی‌تواند تحولی اساسی در این بخش ایجاد کند. در مورد سایر بخش‌های اطلاعاتی ندارم، ولی حداقل در مورد بنادر می‌توانم بگویم که ما هیچ برنامه مشخصی چه در زمان تحریم‌ها و چه پس‌تحریم نداشته‌ایم.

به نظر من، تحول در ایجاد فضای کسب و کار در بخش بنادر ارتباطی با تحریم‌های بین‌المللی ندارد و ما تنها موانع داخلی داشتیم که هنوز هم

بخش دولتی یقه بنادر را رها نمی‌کند؟

بنادر سالار

«... در پی ایجاد گشایش در کشور و بنادر تجاری ناشی از توافقات هسته‌ای، دیگر هیچ تحریمی در بنادر ایران وجود ندارد.» این اعلام از سوی مسوولان بندری قاعدتا باید واجد چه مفاهیمی باشد؟ صرفاً تردد بدون محدودیت شناورهای بزرگ و خطوط کشتیرانی معتبر دنیا به بنادر ایران؟ یا تسهیل در سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی و رونق کسب و کار دریایی و بندری، سرعت عمل در توسعه دریایی کشور، راهبری و مدیریت بهینه بنادر و یا ...

درباره میزان تحقق این مفاهیم بنیادین در حوزه تجارت دریایی، با محمدرضا قائم‌مقامی رییس هیات‌مدیره انجمن پایانه‌داران بنادر ایران گفت‌وگو کرده‌ایم.





■ به نظر من، تحول در فضای کسب و کار در بخش بنادر، ارتباطی با تحریم‌های بین‌المللی ندارد. ما تنها موانع داخلی داشتیم که هنوز هم داریم. شیوه‌های غلط و تعاریف کهنه در مقوله‌هایی مانند وظایف حاکمیتی سبب شده بنادر ما عملاً به روش بنگاه‌داری با مدیریت دولتی و به صورت غیراقتصادی اداره می‌شوند

■ مشکل فعالان بخش خصوصی در بنادر، مداخلات و اعمال سلیقه‌های غیرضروری تحمیل شده به آنهاست که باعث شده از مدیریت یکپارچه بر عملیات خود بازمانند. اگر این شیوه به شرکت‌های خارجی هم تحمیل شود، شاهد نتیجه‌ای بهتر از آنچه تاکنون حاصل شده، نخواهیم بود

اگر شرایط مزایده را مطالعه کنید، از خودتان می‌پرسید این مزایده به دنبال چه هدفی است و چه چیزی برای برگزارکنندگان این مزایده مهم است. مسوولین سازمان بنادر و دریانوردی هنوز متوجه نیستند که ترافیک یک بندر را ترمینال‌دار نمی‌آورد، بلکه شرکت‌های کشتیرانی می‌آورند. در صورتی که آنها به دلیلی که روشن نیست مانع ورود شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و حتی خارجی به بنادرشان شده‌اند.

من واقعا نمی‌دانم حضور یک شریک خارجی در موردی که نیاز به سرمایه‌گذاری نیست و شرکت‌های ایرانی بدون حضور آنها به خوبی از عهده کار برمی‌آیند، محصول چه سیاستی است؟ صرفنظر از اینکه دادن ۳۰ درصد امتیاز به شرکتی چه خارجی و چه ایرانی منع قانونی دارد، اینکه نداشتن شریک خارجی یعنی از دست دادن ۳۰ درصد امتیاز شرکت‌های ایرانی عبث و غیرمنطقی است. مشابه چنین امتیازدهی را در جای دیگری ندیده‌ام.

ترابران: گفته شده ورود شریک خارجی، انتقال تکنولوژی و ورود تجهیزات مدرن به بنادر ما را به دنبال خواهد داشت؟

■ من هم اخیراً زیاد شنیده‌ام که می‌گویند شریک خارجی تکنولوژی وارد می‌کند و یا ترافیک وارد می‌کند! اما این مباحث کارشناسی شده نیست و یا اگر هم کارشناسی شده، مشکل کارشناسی داشته‌ایم. اولاً که شرکت‌های پورت‌اپراتور از نظر تجهیزات، تولیدکننده تکنولوژی نیستند بلکه خود استفاده‌کننده از تجهیزات مدرن و تکنولوژیک محسوب می‌شوند.

ثانیاً اگر انتقال دانش مدیریتی هم منظور آنها باشد (صرفنظر از اینکه فکر نمی‌کنم شرکت‌های ایرانی فاقد دانش مدیریت پایانه باشند) در صورت نیاز شرکت‌های داخلی می‌توانند به صورت خرید خدمات از وجود آنها استفاده کنند که این امری متداول در بسیاری از نقاط دنیاست. مشکل فعالان بخش خصوصی در بنادر، مداخلات و اعمال سلیقه‌های غیرضروری تحمیل شده به آنهاست که باعث شده از مدیریت یکپارچه بر عملیات خود بازمانند. قطعاً چنانچه این شیوه به شرکت‌های خارجی هم تحمیل شود، شاهد نتیجه‌ای بهتر از آنچه تاکنون حاصل شده، نخواهیم بود.

توجه داشته باشید از بخش نرم‌افزار تا نحوه خرید و نوع جراثیل‌های ساحلی که قرار است بخش

داریم. بنادر ما دچار کمبود دانش مدیریت راهبری مناسب هستند. شیوه‌های غلط و تعاریف کهنه در مقوله‌هایی مثل وظایف حاکمیتی سبب شده تا بنادر ما عملاً به روش بنگاه‌داری با مدیریت دولتی و به صورت غیراقتصادی و بی‌هدف اداره می‌شوند و تسهیل‌کننده تجارت نباشند.

مشخصاً باید بگویم مسوولان دولتی ما به تنها سوالی که پاسخ نمی‌دهند، این است که اساساً رسالت بنادر ما در توسعه تجارت و اقتصاد چیست؟ فکر می‌کنم تناقض در برداشت مباحثی مانند نقش حاکمیتی و تصدی‌گری در اداره بنادر مشکل‌ساز شده است. از آنجا که سازمان بنادر حاضر به قبول خروج از کارهای بنگاه‌داری نیست، دخالت‌های خود را حتی در بخش‌های برون‌سپاری شده، حفظ کرده و متأسفانه این مانع بزرگ در چابک‌سازی بنادر است که اثر مستقیمی در غیررقابتی شدن بنادر و کاهش انگیزه ایجاد تحول و نوآوری توسط بخش خصوصی فعال در بنادر شده است.

ترابران: یعنی رفع ممنوعیت یا محدودیت فعالیت کشتیرانی‌های خارجی هیچ تغییری ایجاد نکرده است؟

■ همانطور که گفتم کاهش شدید کرایه حمل دریایی محصول رفع تحریم‌های کلوپ‌ها و بیمه‌های بین‌المللی و خطوط کشتیرانی است، ولی این ارتباطی به ایجاد تحول در نحوه اداره امور بنادر ندارد. برجام بازگشت بعضی از خطوط کشتیرانی و رقابت بین آنها را به دنبال داشت و کرایه‌ها به طرز چشمگیری کاهش یافت، ولی همزمان با آن ققدر فضا برای بخش خصوصی باز شد؟

پس از سال‌ها انتظار، اوراق مزایده ترمینال ۱ بندر شهید رجایی تهیه و به متقاضیان ارائه شد، اما متأسفانه در این مزایده شرط گذاشته‌اند که سرمایه‌گذار داخلی باید حتماً یک پورت اپراتور خارجی را همراه داشته باشد تا مشترکاً بتوانند ۱۰۰ درصد امتیاز را کسب کنند. در واقع ۳۰ درصد امتیاز شامل حال شرکتی می‌شود که یک شریک خارجی داشته باشد!

هر کارشناسی که ترمینال ۱ بندر شهید رجایی را مطالعه کرده باشد می‌داند محدودیت‌های این ترمینال چیست و شریک خارجی نمی‌تواند هیچ ارزش اضافه‌ای چه از نظر سرمایه‌گذاری و چه از نظر ترافیک در آن ایجاد کند.

■ **از بخش نرم‌افزار تا نحوه خرید و نوع جرثقیل‌های ساحلی که قرار است بخش خصوصی با آن کار کند توسط سازمان بنادر و به سلیقه و سرمایه آنها خریداری شده و اپراتور در آن هیچ نقشی ندارد؛ حالا اگر این تجهیزات دارای ویژگی‌های مطلوب نباشند، اپراتور چه می‌تواند بکند؟ می‌خواهد یک شرکت ایرانی باشد یا غیر ایرانی**

■ **مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی متوجه نیستند که ترافیک یک بندر را ترمینال دار نمی‌آورد، بلکه شرکت‌های کشتیرانی می‌آورند. در صورتی که آنها به دلیلی که روشن نیست مانع ورود شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و حتی خارجی به بندرشان شده‌اند**

خصوصی با آن کار کند توسط سازمان بنادر و به سلیقه و سرمایه آنها خریداری شده و اپراتور در آن هیچ نقشی ندارد؛ حالا اگر این تجهیزات ویژگی‌های مطلوبی نداشته باشند، از دست اپراتور چه کاری ساخته است؟ حالا می‌خواهد این یک شرکت ایرانی باشد یا غیر ایرانی.

در پاسخ به سوال شما باید عرض کنم، این نوع مشارکت خارجی تنها در حد همان امتیازدهی غیرضروری برای امضای قرارداد است. مطمئن باشید اثر میدانی ندارد. کافی است به دوره بهره‌برداری و زمانی که لازم است یک نرم‌افزار بومی‌سازی شده و یا سخت‌افزار تهیه شود و به

بهره‌برداری برسد، توجه کنید تا دریابید چقدر کارها غیرکارشناسانه است. انتقال تکنولوژی در این حوزه اصلا معنی ندارد. اگر ایرانی‌ها ماشین‌آلات خوب و به‌روز داشته باشند، درکشان از تکنولوژی و نحوه به‌کارگیری آن، کمتر از بقیه نیست.

ترابران: شاید سازمان بنادر فکر می‌کند که پورت‌اپراتور خارجی می‌تواند مدیریت بهینه بنادر را به ما بیاموزد؟

■ شما یک نمونه مشابه بین‌المللی نشان دهید که نرم‌افزار و یا تجهیزات اساسی را کارفرما خریده باشد و پورت‌اپراتور فقط در حد تامین نیروی کار مشارکت داشته باشد و آن بندر به صورت بهینه مدیریت شده باشد؟ بهتر بود یک بندر موفق به عنوان نمونه مطالعه و الگوبرداری می‌شد؟

اجازه بدهید عرض کنم به باور من سازمان بنادر مایل است با خلط مبحث نقش حاکمیتی و تصدی‌گری که به موجب ابلاغیه اصل ۴۴ قانون اساسی موظف به برون‌سپاری تصدی‌گری است، هر دو فعالیت را نزد خود نگهدارد. این تصور نوعی دوگانگی را به مدیریت بنادر تحمیل کرده و حاصل این سیاست مطلوب نبودن هر دوی این فعالیت‌ها است.

سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر متولی دو وظیفه کاملاً متفاوت است:

الف- تصدی‌گری و بنگاهداری مانند:

۱- عملیات بندری شامل تخلیه، بارگیری و نگهداری کالا و تحویل آن به صاحبان کالا که در اصل طبق وظایف مندرج در برنامه‌های دریایی و وظیفه شرکت‌های کشتیرانی است.

۲- عملیات پهلودهی کشتی‌ها و یدک‌کشی.

۳- لایروبی و نصب فانوس و بویه‌های دریایی

۴- نظافت و خدمات دیگر مورد نیاز بنادر.

۵- عملیات سالویج و نجات کشتی‌های مغروقه تمام خدمات فوق‌اموری خدماتی است که در اصل می‌بایست بدون دخالت دولت و با استفاده از نیروهای بخش خصوصی و بدون سرمایه‌گذاری دولت و با استفاده از سرمایه و مدیریت بخش خصوصی اداره شود.

ب- مسوولیت‌های حاکمیتی مانند:

۱- حضور در کنفرانس‌های بین‌المللی دریایی، عضویت و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و اعمال مصوبات آن در آبراه‌های تحت حاکمیت

۲- نظارت بر ورود و خروج کشتی‌های خارجی

و ایرانی در سواحل و بنادر تحت حاکمیت

۳- نظارت و ایمنی دریانوردی در آب‌های ساحلی کشور و نگهداری علایم کمک ناوبری دریایی

۴- صدور گواهینامه و نظارت بر صلاحیت فنی دریانوردان و کنترل گواهینامه‌های فنی و ناوبری کشتی‌های در سواحل و بنادر تحت حاکمیت

۵- توسعه آموزش دریانوردی و تلاش در بهبود کیفیت علمی و فنی دریانوردان ایرانی برای حضور در ناوگان‌های تجاری بین‌المللی و در یک جمله تلاش در ایجاد فرصت در دریاها و آب‌های بین‌المللی برای دریانوردان.

۶- نظارت بر امنیت بنادر و رعایت کنوانسیون‌های بندری و صدها مسوولیت دیگر که مستقیماً به توسعه اعتبار بین‌المللی کشور مربوط می‌شود

بنابراین می‌بینید که اهمیت مسوولیت حاکمیتی سازمان بنادر به قدری مهم و آینده‌ساز است که کمترین ضایعه آن عدم تربیت نیروی دریانورد به مثابه فرصتی سرمایه‌ساز است و فقدان آن ضایعه‌ای جبران‌ناپذیر؛ آن هم در شرایطی که ایران به نسبت جمعیت، دارای کمترین دریانورد در میان کشورهای دارای اقتصاد دریامحور است.

اما متأسفانه رسالت مهم و اساسی سازمان بنادر در امر حاکمیتی، به دلیل چسبندگی به فعالیت‌های بنگاهداری و علاقه به حضور در کارهای بندری که اساساً نیازی به حضور دولت در آنها نیست، دچار بی‌توجهی شده است. این دخالت غیرضروری در بخش تخلیه و بارگیری کشتی‌ها تا به حدی پیش می‌رود که فضا را برای حضور بخش خصوصی تنگ کرده است.

متأسفانه برخلاف تعاریف متداول امروز خریدن تجهیزات بندری جزء امور حاکمیتی قلمداد و دولت با مداخله در کار بخش خصوصی و دست بردن به صندوق توسعه ملی به خرید تجهیزات بندری اقدام می‌کند.

کاری که بخش خصوصی راساً از دو سال قبل می‌توانست نسبت به خرید آن اقدام کند؛ و اگر این فرصت داده شده بود تاکنون ضلع شرقی و غربی ترمینال دو بندر شهید رجایی به تجهیزات گنتری‌کرین و ترانستینر مجهز شده بودند. بخش خصوصی حتی در زمان تحریم حاضر بود جرثقیل و تجهیزات بندری را خریداری کند، اما آقایان چنین القا کردند

■ بخش خصوصی حتی در زمان تحریم حاضر بود
جرثقیل و تجهیزات بندری را خریداری کند، اما آقایان چنین القا کردند که جرثقیل ساحلی یک وسیله استراتژیک و حاکمیتی است و بنابراین خرید آن نیز باید توسط دولت صورت گیرد. شیوه‌ای که در هیچ جای دنیا مرسوم نیست

بود خود تهیه کرده و بعد به پیمانکار واگذار کند. امری که عملاً بهره‌برداری از این سرمایه‌گذاری چند صد میلیون دلاری را دو سال عقب انداخت و امروز شاهد دو سال دیگر تاخیر هستیم! لطفاً از اپراتورهایی که در این بندر فعالیت دارند بپرسید که آیا این سیاست‌ها اساساً رقابتی به وجود می‌آورد تا بهره‌وری و نوآوری هدف‌گذاری شود؟ وقتی قرار است تجهیزات را به سلیقه خودتان تهیه کنید، نرخ را خودتان کنترل کنید، واردات کشور را کوپنی تقسیم کنید و ... بهره‌وری در بندر بالا نخواهد رفت. بندری که بهره‌وری ندارد، رقابتی نیستند و وقتی که رقابتی نباشد، صحبت از هاب شدن، آرمانی دست‌نیافتنی است.

با چنین سیاست‌هایی چگونه بخش خصوصی می‌تواند واردکننده تکنولوژی باشد و یا در مورد تولید، کیفیت مدیریت، افزایش بهره‌وری و تمام فاکتورهایی که لازمه ایجاد سود بیشتر و ایجاد محصول رقابتی است انگیزه داشته باشد؟ در چنین شرایطی انگیزه‌ای باقی نمی‌ماند. تولید بر وفق مراد دولت و فروش براساس نرخ دولت! این اقدامات به اقتصاد مقاومتی کمک نمی‌کند.

ترابران: شاید تصویری که مسوولین از نقش اقتصادی بنادر دارند باعث می‌شود هاله‌ای از ابعاد امنیتی - سیاسی هم آن را احاطه کند.

■ بله مقوله امنیت بنادر و فرودگاه‌ها قطعاً در همه جای دنیا حائز اهمیت است، ولی مگر ۳۵ درصد سهام فرودگاه هیترو لندن متعلق به شرکت‌های چینی نیست؟! با این حال مدیریت ایمنی فرودگاه‌ها و بنادر مسئولیتی حاکمیتی جدا از راهبری فعالیت‌های خدمات بندری است.

امنیت جزء مسلم موارد حاکمیتی است، اما اینکه با تکیه بر این مهم ورود به کارهای بنگاه‌داری را تشویق و توجیه کنیم خطای بزرگی است، بنابراین بنادر بزرگ و موفق آگاهانه برای آن تفکیک قائل شده‌اند. ده‌ها بندر و ترمینال که راهبری عملیات خدمات آن بدون دخالت دولت در حال انجام است مبین این تجربه موفق است که تفکیک خردمندان و وظایف حاکمیتی و بنگاه‌داری رمز موفقیت این بنادر بوده است.

ترابران: هیچ روند بهبودی به چشم نمی‌خورد؟
■ نمی‌شود گفت روند بهبودی به چشم نمی‌خورد همین که مسوولان سازمان با سفر به بنادر دیگر و آشنا شدن با نحوه اداره امور بنادر تمایل به دعوت از شرکت‌های خارجی

که جرثقیل ساحلی یک وسیله استراتژیک و حاکمیتی است و بنابراین خرید آن نیز باید توسط دولت صورت گیرد. شیوه‌ای که در هیچ کجای دنیا مرسوم نیست.

نتیجه آن که بدون دادن فرصت به بخش خصوصی، برخلاف نص صریح قانون از صندوق توسعه ملی وام سرمایه‌گذاری دولتی گرفته می‌شود تا بنادر با خریدهای دولتی تجهیز شود؟ حالا تصور کنید در به‌کارگیری این تجهیزات چه پیچیدگی‌هایی پیش خواهد آمد و وقتی در مواقع بروز عیب فنی و خدمات پشتیبانی خریدار و بهره‌بردار متفاوت هستند؟

در این فضای مدیریتی درهم، پیچیده و غیرعلمی شاهد چه اتفاقی جز هرج و مرج خواهیم بود؟ این همان شیوه است که در سال گذشته روی داده است! آنگاه مدام گله خواهیم کرد که چرا بنادر ما هاب منطقه نمی‌شود؟ و ناگهان با تصورات غیرکارشناسی تصور می‌کنیم حضور چند شرکت خارجی همه مشکلات ما را سامان خواهند داد و جایگاه ما را در سطح بنادر برتر - و ساده‌اندیشانه‌تر به بنادر نسل سوم - ارتقا خواهند داد!

تجربه بندر بوشهر که به‌مثابه همه بنادر دنیا، پورت‌اپراتور داخلی سرمایه‌گذاری تمام تجهیزات و راهبری آن را انجام داد چه عیبی داشت که اجازه توسعه به سایر شرکت‌ها داده نشد؟ آقایان باید به این سوال پاسخ دهند. کارشناسانی که مطالعه طرح خرید تجهیزات توسط دولت را انجام داده‌اند و به این نتیجه غیرمتعارف و غیراجرایی رسیدند باید پاسخ دهند مطالعاتشان بر حسب کدام الگو و نمونه‌های مشابه انجام شده است؟ در کجای دنیا خرید تجهیزات را دولت انجام داده، ولی مجری و بهره‌بردار شرکت‌های ترمینال‌دار هستند؟

امروز که من در خدمت شما هستم، بیش از دو سال است که زیرساخت بخش شرقی و غربی ترمینال دو بندر شهید رجایی ساخته شده است. بخش خصوصی آمادگی آن را داشت تا نسبت به تجهیز این اسکله‌ها (حدود ۲۰۰۰ متر) اقدام نماید و این سرمایه‌گذاری حدود ۱۵۰ میلیون دلار بود. بخش خصوصی می‌توانست این مبلغ را از منابع داخلی و خارجی تهیه کند. شرکت‌ها پیشنهادهای مکرری در این زمینه به سازمان ارائه کردند، اما اراده‌ای برای واگذاری به بخش خصوصی نبود و سازمان اصرار داشت رو ساخت‌ها و تجهیزات این مجموعه را که شامل جرثقیل‌های ساحلی

پیدا می‌کنند و پس از سه سال اوراق مزایده منتشر می‌کنند شاید یک گام به جلو باشد. همین که در مدیریت سابق سازمان اداره کامل یک ترمینال از خرید تجهیزات تا راهبری را به یک شرکت ایرانی در بوشهر واگذار کرده گامی به جلو است، ولی سرعت این روند و چالش شرکت‌های توانمند با سیاست‌های مبهم سازمان بنادر که اعتماد چندانی به بخش خصوصی ندارد و سیاست مشخصی را برای برون‌سپاری‌ها به کار نمی‌بندد، جملگی باعث می‌شود توسعه کمی و کیفی بنادر به تاخیر بیفتد و این تاخیر به نظر بنده برای اقتصاد، تولید و تجارت کشور زیانبار است.



کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) هر سال در سلسله گزارش‌های سرمایه‌گذاری خارجی جهان به بررسی روند سرمایه‌گذاری خارجی در کشورهای مختلف می‌پردازد و طی آن آمار مربوط به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی کشورهای جهان را منتشر می‌کند.

بر اساس گزارش سال ۲۰۱۶ این نهاد بین‌المللی که به‌تازگی منتشر شده است، کل میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جهان طی سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۱/۷۶ تریلیون دلار بوده که نسبت به سال پیش از آن ۳۸ درصد رشد داشته است، اما مطابق با همین گزارش، ایران در سال ۲۰۱۵ نزدیک به ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کرده که این میزان نسبت به سال قبل ۲/۶ درصد کاهش داشته است.

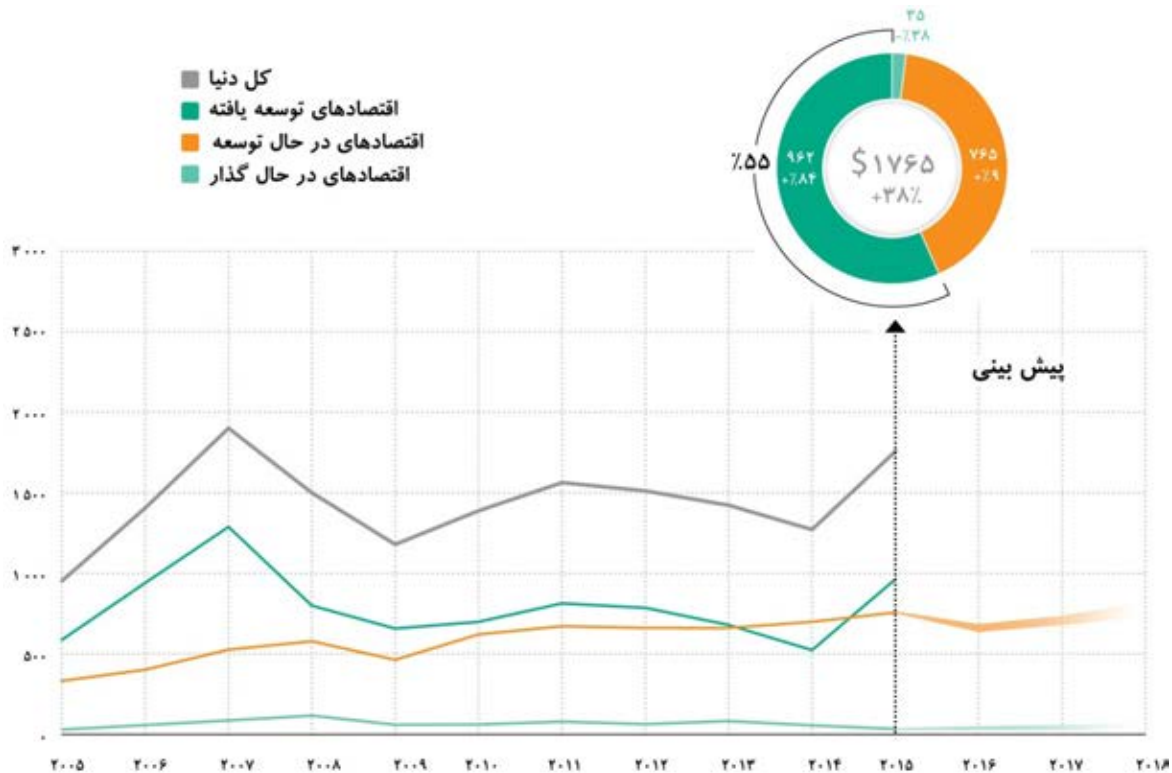
گزارش آنکتاد درباره سرمایه‌گذاری
مستقیم خارجی در ایران و جهان در سال ۲۰۱۶

چرتکه جهانی

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

کارشناسان پیش‌بینی کرده‌اند که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۶، ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش یابد و این کاهش به دلیل شکننده بودن اقتصاد جهانی، ضعف مداوم تقاضای کل و کاهش سود شرکت‌های چند ملیتی است. همچنین افزایش ریسک‌های ژئوپولیتیکی و تنش‌های منطقه‌ای می‌تواند این کاهش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را تشدید کند. این کاهش در هر دو اقتصاد توسعه‌یافته و در حال توسعه رخ خواهد داد. پیش‌بینی می‌شود مجدداً میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهانی از سال ۲۰۱۷ روند رو به رشد خود را آغاز کند و در سال ۲۰۱۸ از ۱/۸ تریلیون دلار بالاتر رود.

میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی انجام شده در جهان در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴ با افزایشی ۳۸ درصدی به ۱/۷۶ تریلیون دلار رسید که این میزان بالاترین سطح از زمان شروع بحران مالی و اقتصادی جهان در سال ۲۰۰۸ است (شکل ۱). با این حال این میزان از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی هنوز ۱۰ درصد کمتر از سال ۲۰۰۷ است. افزایش ادغام فرامرزی و تملک‌ها از ۴۳۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ به ۷۲۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵، عامل اصلی افزایش میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴ بوده است. همچنین ارزش پروژه‌های سرمایه‌گذاری سبز در سال ۲۰۱۵، ۷۶۶ میلیارد دلار بوده است.



با توجه به شکل ۱، اقتصادهای توسعه‌یافته بیشترین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را در سال ۲۰۱۵ جذب نموده‌اند. این اقتصادها ۵۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان یعنی ۹۶۲ میلیارد دلار را در سال ۲۰۱۵ جذب کرده‌اند. میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای توسعه‌یافته در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال پیش از آن، ۸۴ درصد بوده است.

سهم اقتصادهای در حال توسعه نیز در این زمینه ۴۳ درصد برابر با ۷۶۵ میلیارد دلار و میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این اقتصادها در سال ۲۰۱۵، بالغ بر ۹ درصد بوده است. اقتصادهای در حال گذار نیز حدود ۲ درصد برابر با ۳۵ میلیارد دلار از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان را در سال ۲۰۱۵ به خود اختصاص داده‌اند. البته رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای در حال گذار نسبت به سال ۲۰۱۴ در این منطقه، ۱۶۰ درصد برابر با ۲۶۴ میلیارد دلار بوده است.

در سال ۲۰۱۵، باقی مناطق جهان از جمله آمریکای جنوبی و حوزه کارائیب، آفریقا و اقتصادهای در حال گذار نسبت به سال ۲۰۱۴ با افت میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی روبه‌رو بوده‌اند. بیشترین میزان کاهش متعلق به اقتصادهای در حال گذار است. میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این اقتصادها، از ۵۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴ به ۳۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ رسیده است.

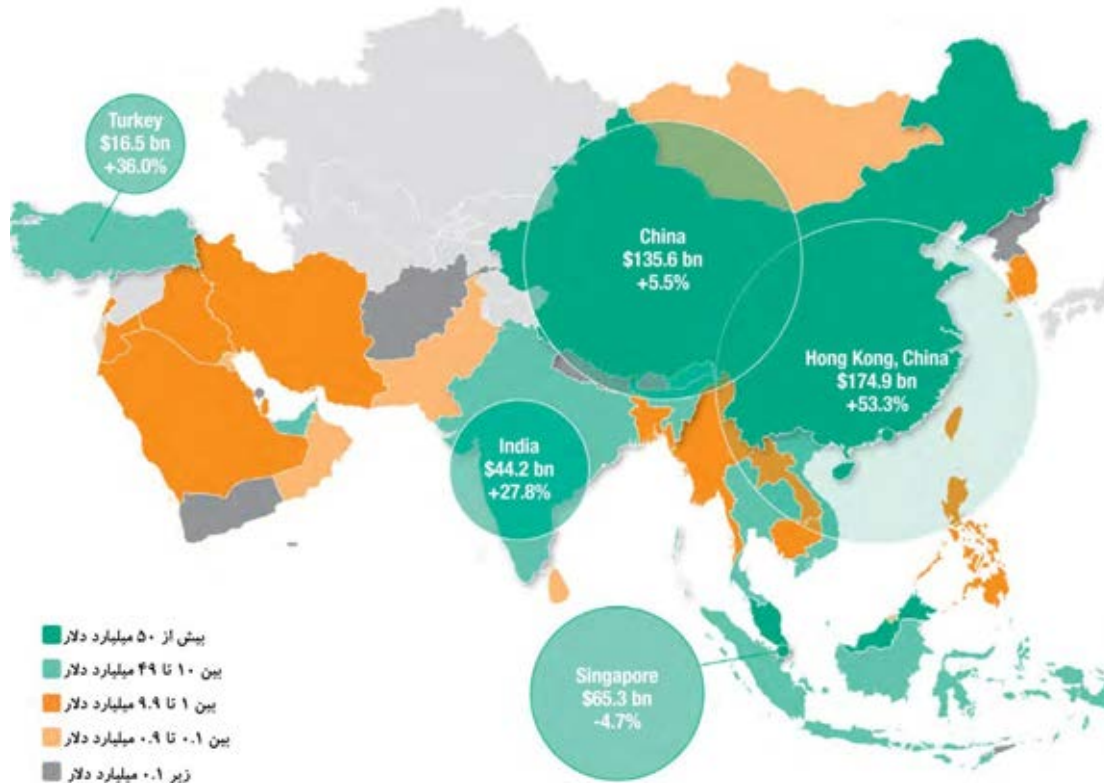
وضعیت کشورهای آسیایی به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی پنج کشور برتر به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در آسیا به ترتیب عبارتند از: هنگ‌کنگ، چین، سنگاپور، هند و ترکیه. هنگ‌کنگ در سال ۲۰۱۵ توانست ۱۷۴/۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جذب کند و رتبه اول را در بین کشورهای آسیایی به خود اختصاص دهد. میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور هنگ‌کنگ در سال ۲۰۱۵

با توجه به شکل ۱، اقتصادهای توسعه‌یافته بیشترین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را در سال ۲۰۱۵ جذب نموده‌اند. این اقتصادها ۵۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان یعنی ۹۶۲ میلیارد دلار را در سال ۲۰۱۵ جذب کرده‌اند. میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای توسعه‌یافته در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال پیش از آن، ۸۴ درصد بوده است.

سهم اقتصادهای در حال توسعه نیز در این زمینه ۴۳ درصد برابر با ۷۶۵ میلیارد دلار و میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این اقتصادها در سال ۲۰۱۵، بالغ بر ۹ درصد بوده است. اقتصادهای در حال گذار نیز حدود ۲ درصد برابر با ۳۵ میلیارد دلار از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان را در سال ۲۰۱۵ به خود اختصاص داده‌اند. البته رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای در حال گذار نسبت به سال ۲۰۱۴، ۳۸- درصد بوده است.

روند سرمایه‌گذاری در مناطق مختلف جهان

با توجه به این که روند سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بیشتر به نفع اقتصادهای توسعه‌یافته بود، کشورهای آسیایی در حال توسعه بیشترین میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را داشته‌اند. در سال ۲۰۱۵ میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی انجام شده در آسیای در حال توسعه، نسبت به سال پیش ۷۳ میلیارد دلار و نسبت به سال ۲۰۱۳، ۱۱۰ میلیارد دلار افزایش داشته است (شکل ۲). بعد از کشورهای آسیایی در حال توسعه (مانند سال ۲۰۱۴) این اروپا بوده است که بیشترین میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را به خود جذب کرده است. این میزان برای اروپا در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال پیش ۶۵ درصد برابر با



گونه که از شکل ۴ ملاحظه می‌شود سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران از سال ۲۰۱۲ به بعد روند نزولی را به خود گرفته است؛ به طوری که طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵، این میزان از ۴ میلیارد و ۶۶۶ میلیون دلار به ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون دلار کاهش یافته است. از سوی دیگر، در سال ۲۰۱۵، ایران ۱۳۹ میلیون دلار در خارج سرمایه‌گذاری انجام داده که این رقم نسبت به سال پیش ۵۰ میلیون دلار یا ۵۶ درصد رشد داشته است.

بیشترین میزان سرمایه‌گذاری ایران در کشورهای دیگر متعلق به سال ۲۰۱۱ است که ایران در این سال ۲۶۶ میلیون دلار در سایر کشورها سرمایه‌گذاری کرده است و کمترین میزان نیز مربوط به سال ۲۰۱۴ به مبلغ ۸۹ میلیون دلار است.



نسبت به سال پیش از آن، ۵۳/۳ درصد رشد داشته است. بعد از هنگ‌کنگ، کشور چین با جذب ۱۳۵/۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در رتبه دوم قرار دارد. میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این کشور نسبت به سال ۲۰۱۴، ۵/۵ درصد بوده است. در سال ۲۰۱۵، هر چند میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور سنگاپور نسبت به سال پیش کاهش داشته، اما این کشور توانسته است با جذب ۶۵/۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جایگاه سوم را به خود اختصاص دهد. هند و ترکیه نیز به ترتیب با جذب ۴۴/۲ و ۱۶/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جایگاه‌های چهارم و پنجم قرار گرفته‌اند. لازم به ذکر است که در سال ۲۰۱۵، چهار کشور هنگ‌کنگ، چین، سنگاپور و هند حدود سه چهارم از کل میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی انجام شده در آسیا را جذب کرده‌اند. همچنین هنگ‌کنگ در سال ۲۰۱۵ بعد از کشور ایالات متحده آمریکا بیشترین میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را داشته و از این حیث در رتبه دوم قرار دارد.

جایگاه ایران در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و مقایسه آن با کشورهای همسایه

در سال ۲۰۱۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون دلار بوده است. ایران با جذب این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، در بین ۲۰۳ کشور مورد بررسی در گزارش سال ۲۰۱۵ در رتبه ۶۷ قرار گرفته است. این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران نسبت به سال ۲۰۱۴، حدود ۲/۶ درصد برابر با ۵۵ میلیون دلار کاهش نشان می‌دهد. به طور کلی همان

عربستان

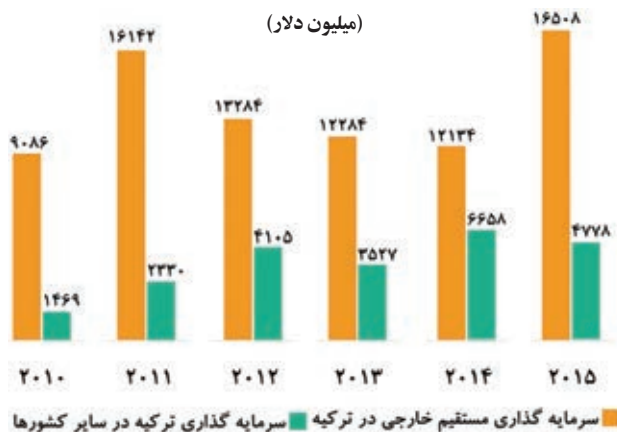
با توجه به شکل ۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عربستان سعودی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ کاهش محسوسی داشته و از ۲۹ میلیارد و ۲۳۳ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ به ۸ میلیارد و ۱۴۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۵ رسیده است. البته میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴ رشد اندکی را نشان می‌دهد.

عربستان در سال ۲۰۱۵ با جذب ۸ میلیارد و ۱۴۱ میلیون دلار در بین ۲۰۳ کشور جهان در مکان ۳۷ قرار گرفته است. در سال ۲۰۱۵، عربستان سعودی به میزان ۵ میلیارد و ۵۲۰ میلیون دلار در سایر کشورها سرمایه‌گذاری کرده که این رقم نسبت به سال پیش ۱۲۴ میلیون دلار افزایش یافته است.

گفتنی است میزان سرمایه‌گذاری کشور عربستان در سایر کشورها بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ همواره صعودی بوده است. به این ترتیب، در هر دو مورد (چه سرمایه‌گذاری خارجیان در کشور عربستان و چه سرمایه‌گذاری عربستان در سایر کشورها) این کشور همواره موفق‌تر از ایران عمل کرده است.

■ در سال ۲۰۱۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون دلار بوده است. ایران با جذب این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، در بین ۲۰۳ کشور مورد بررسی، در رتبه ۶۷ قرار گرفته است. این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران نسبت به سال ۲۰۱۴، حدود ۲/۶ درصد کاهش نشان می‌دهد. ایران در بخش اعظم این سال همچنان درگیر تحریم‌ها بوده است

شکل ۶- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ترکیه، ۲۰۱۰-۲۰۱۵



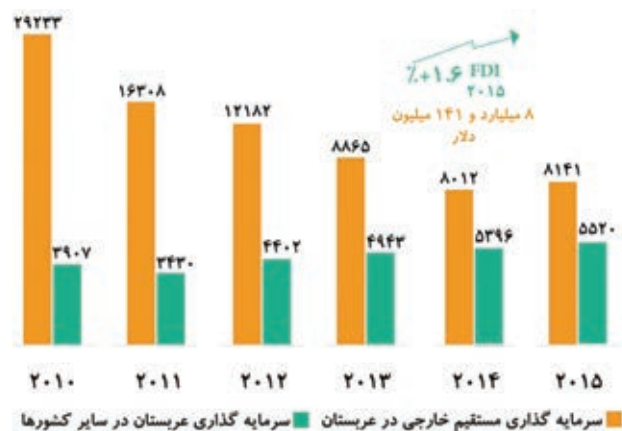
امارات متحده عربی

همان گونه که شکل ۷ نشان می‌دهد، در سال ۲۰۱۱ میزان سرمایه‌گذاری مستقیم کشورهای خارجی در امارات کاهش یافت، اما پس از آن سال این میزان همواره افزایش داشته است؛ به طوری که در سال ۲۰۱۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به ۱۰ میلیارد و ۹۷۶ میلیون دلار رسیده که نسبت به سال ۲۰۱۴ نشان‌دهنده رشدی ۱/۴ درصدی است. با جذب این میزان سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۵ کشور امارات در بین ۱۰ کشور برتر آسیا به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی قرار گرفته است.

همچنین کشور امارات در سال ۲۰۱۵، به میزان ۹ میلیارد و ۲۶۴ میلیون دلار در سایر کشورها سرمایه‌گذاری کرده است. نکته جالب توجه در این مورد، رشد چشمگیر میزان سرمایه‌گذاری امارات در سایر کشورها در سال ۲۰۱۳ است، به طوری که این مقدار در سال ۲۰۱۳ نسبت به سال ۲۰۱۲ تقریباً چهار برابر شده است.

شکل ۵- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عربستان

۲۰۱۰-۲۰۱۵ (میلیون دلار)



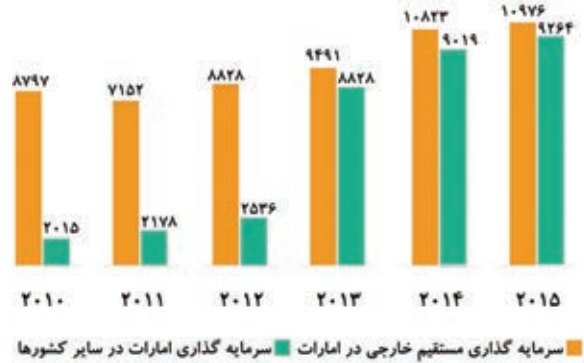
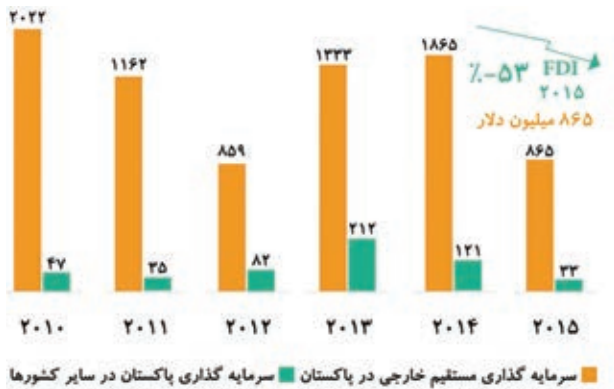
ترکیه

بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵، ترکیه در سال ۲۰۱۵ توانسته است بیشترین میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جذب کند (شکل ۶). در این سال ترکیه ۱۶ میلیارد و ۵۰۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کرده که این رقم نسبت به سال پیش از آن، ۳۶ درصد برابر با ۴ میلیارد و ۳۷۴ میلیون دلار رشد داشته است. میزان سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی در کشور ترکیه در سال ۲۰۱۵ حدود هشت برابر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران است.

همچنین میزان سرمایه‌گذاری کشور ترکیه در سایر کشورها در سال ۲۰۱۵ مبلغی در حدود ۴ میلیارد و ۷۷۸ میلیون دلار بوده که نسبت به سال پیش ۱ میلیارد و ۸۸۰ میلیون دلار کاهش نشان می‌دهد.

کمترین مقدار ممکن در طی سال‌های مورد بررسی بوده و این کشور تنها توانسته ۳۳ میلیون دلار در سایر کشورها سرمایه‌گذاری کند.

شکل ۷- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در امارت، ۲۰۱۰-۲۰۱۵ (میلیون دلار)

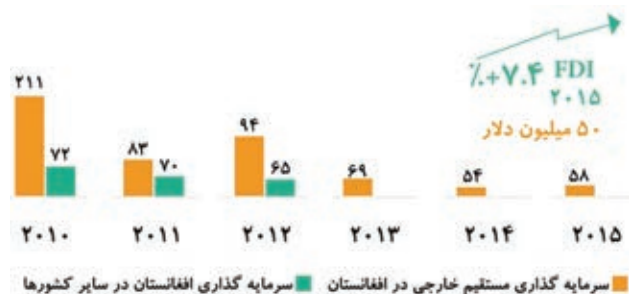


افغانستان

در سال ۲۰۱۵، در کشور افغانستان تنها ۵۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی شده است. هر چند این رقم نسبت به سال پیش ۷/۴ درصد رشد داشته است، اما این میزان از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی باعث شده تا کشور افغانستان در میان کشورهای آسیایی، بدین لحاظ در رتبه‌های آخر قرار گیرد. بررسی میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که این میزان به شدت کاهش یافته و از حدود ۲۱۱ میلیون دلار به ۵۸ میلیون دلار رسیده است.

همچنین بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ کشور افغانستان در سایر کشورها سرمایه‌گذاری‌هایی هر چند اندک داشته، اما از سال ۲۰۱۳ به بعد، این کشور نتوانسته هیچگونه سرمایه‌گذاری در کشورهای دیگر انجام دهد.

شکل ۸- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در افغانستان ۲۰۱۰-۲۰۱۵ (میلیون دلار)



پاکستان

در سال ۲۰۱۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور پاکستان با کاهش ۵۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۴ به ۱۵۳ میلیون دلار رسید. البته میزان سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی در پاکستان بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ همواره در نوسان بوده است، به طوری که بیشترین میزان متعلق به سال ۲۰۱۰ با ۲ میلیارد و ۲۲ میلیون دلار و کمترین میزان متعلق به سال ۲۰۱۲ با ۸۵۹ میلیون دلار سرمایه‌گذاری است.

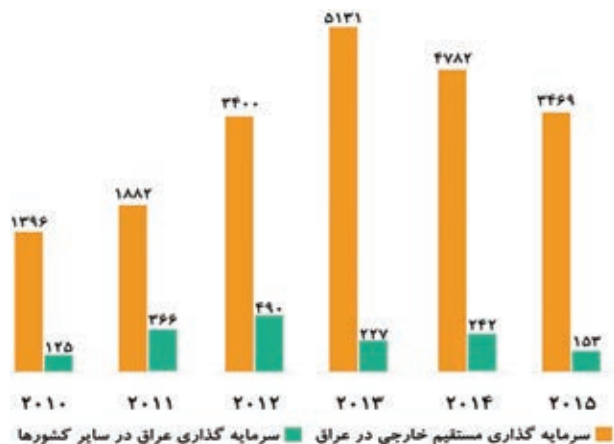
همچنین میزان سرمایه‌گذاری کشور پاکستان در سایر کشورها در سال ۲۰۱۵

عراق

در سال ۲۰۱۵، میزان سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی در عراق نسبت به سال ۲۰۱۴ با کاهشی ۳۸ درصدی به ۳ میلیارد و ۴۶۹ میلیون دلار رسیده است. علیرغم مشکلات امنیتی موجود در کشور عراق طی سال‌های اخیر باید اذعان کرد که این کشور در جذب سرمایه‌گذاری خارجی نسبت به ایران موفق‌تر عمل کرده است چرا که در سال ۲۰۱۵ این کشور توانسته است حدود ۱ میلیارد و ۴۱۹ میلیون دلار، بیشتر از ایران سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب نماید.

شکل ۱۰ نشان می‌دهد که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ همواره روند صعودی داشته و از ۱ میلیارد و ۳۹۶ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ به ۵ میلیارد و ۱۳۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۳ رسیده است، اما بعد از سال ۲۰۱۳ این روند، نزولی شده است.

عراق طی سال‌های مورد بررسی سرمایه‌گذاری‌هایی را نیز در کشورهای دیگر انجام داده است. در سال ۲۰۱۵ میزان سرمایه‌گذاری کشور عراق در سایر کشورها ۱۵۳ میلیون دلار بوده است که این رقم نسبت به سال ۲۰۱۴، ۸۹ میلیون دلار کاهش نشان می‌دهد. بیشترین میزان سرمایه‌گذاری عراق در سایر کشورها در سال‌های مورد بررسی در سال ۲۰۱۲ و به مبلغ ۴۹۰ میلیون دلار بوده است. کمترین مبلغ نیز متعلق به سال ۲۰۱۰ است که مبلغ ۱۲۵ میلیون دلار در سایر کشورها سرمایه‌گذاری کرده است.



شوخی تراکتوری

مهرداد خواجه‌نوری

آقایان محمدرضا قائم مقامی و مسعود پل مه و امید ملک، در مصاحبه‌هایی که برای گزارش اصلی این شماره، انجام داده‌اند، خوش‌شانس هستند که مصاحبه‌شونده دیگر، مدیر کل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی، مشابه نماینده‌ای از مجلس شورای اسلامی (آن‌طور که بعد در توجیه برخورد فیزیکی با روزنامه‌نگاری شرح داده‌اند) «شوخی تراکتوری» نکرده‌اند. حتی اگر به جای این مصاحبه‌ها، میزگردی تشکیل شده بود، از تسلط نمایندگان بخش خصوصی، برمی‌آید که جلسه، ختم به خیر میشد و به «شوخی» نمی‌کشید.

مصاحبه‌های «بندرسالار» و «موانع خانگی» با ایجاز و ادب و نقد و (در مواردی) تحسین، شرح موضوع را داده‌اند. «فرج بعد از شدت» هم، با علامت (?)، به اندازه کافی، اختلاف فاحش علایق مدیرکل ذی‌ربط و سرمایه‌گذاران محتمل را نشان می‌دهد، بنابراین عرض بیشتری نیست.

می‌ماند یادداشت‌هایی بین دو فعال سرشناس خصوصی دریایی، که چون، محرمانه در اختیارم گذاشته شده، جای بسط نمی‌گذارد، اما در مورد «ترانزیت» است و آرزوی «جاده ابریشم» و یکی از ایشان به دیگری توصیه می‌کند از «شوخی تراکتوری» یکی از مقامات در کار مبارزه با قاچاق کالا، آن‌قدر نرنجد که «بعد از بیست و پنج سال» عطای ترانزیت را به لقایش بخشد. فعال توصیه‌کننده، متن خود را با «گل داد یاس پیر» و «بودن به از نبود شدن» آغاز کرده، فعال سرخورده را تشویق می‌کند به نوشتن که «این درد مشترک همه ما بوده و هست، لطفا فریادش کن».

نگارنده اضافه می‌کند که مراقب این «تراکتور» باشید که در بهترین شرایط، تازه فقط «شوخی» نمی‌کند!

مهر ماه ۱۳۹۵



• احداث ترمینال کانتینری در بندر خرمشهر •

به استانداردهای جهانی در نگهداری، کنترل چیدمان و بازرسی کانتینرها با توجه به کنوانسیونهای بین المللی و ارائه خدمات شایسته تر به تجار و ذی نفعان در محوطه های کانتینری از جمله ضرورت های احداث این ترمینال کانتینری است.

درییس در توضیح فعالیت ترمینال های این بندر تصریح کرد: ترمینال های کالاهای عمومی و کانتینری بندر خرمشهر کاملاً فعال هستند. در ترمینال خودرو علاوه بر اینکه خودروهای منطقه آزاد اروند از بندر خرمشهر وارد می شوند، بخشی از آن نیز به اقلیم کردستان عراق ترانزیت می شود.

افزایش میزان تخلیه و بارگیری در بندر خرمشهر به ۵ میلیون تن در افق چشم انداز ۱۴۰۴

وی در ادامه ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر را سالانه ۳/۵ میلیون تن اعلام کرد و افزود: اکنون در محوطه این بندر ۱۳۷ هزار مترمکعب انبار سرپوشیده احداث شده و در افق چشم انداز ۱۴۰۴ در نظر است ظرفیت و تخلیه بارگیری این بندر مهم به بیش از ۵ میلیون تن افزایش یابد.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در خصوص سایر فعالیت های تجاری بندر خرمشهر گفت: بندر خرمشهر سالانه به طور متوسط قریب به دو میلیون تن تخلیه و بارگیری داشته، همچنین در سال جاری نیز بیش از ۱۰ هزار تن فرآورده های نفتی از این بندر صادر شده است.

ترمینال مسافری خلیج فارس بندر خرمشهر کاملاً فعال است

درییس در خصوص فعالیت پایانه مسافری خلیج فارس نیز اظهار داشت: در حال حاضر بخش ترمینال مسافری خرمشهر کاملاً فعال است به طوری که

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در خصوص پروژه های در حال اجرا در بندر خرمشهر بیان کرد: بازسازی اسکله های ۱۰، ۱۱، ۱۲ و ۱۳ خرمشهر با هزینه ای معادل ۱۶۱ میلیارد ریال، بهسازی پسرانه های اسکله های ۲ تا ۷ با هزینه ای معادل ۹۶ میلیارد ریال، راه اندازی سیستم اعلام حریق بندر با ۳۹ میلیارد ریال، تامین تجهیز زیرساخت های فیبرنوری و دکل های آن با هزینه ای معادل ۲۴ میلیارد ریال و تقویت پست برق بندر خرمشهر با هزینه ۳۴ میلیارد ریال از جمله پروژه های توسعه ای بندر خرمشهر در سال جاری است.

درییس اضافه کرد: در حال حاضر بخش خصوصی در حال احداث کارخانه فرآوری قیر در بندر خرمشهر است تا صادرات قیر از این بندر انجام شود.

احداث ترمینال کانتینری در بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر از آغاز عملیات احداث ترمینال کانتینری در این بندر خبر داد و گفت: شرکت کشتیرانی جنوب خط ایران به عنوان سرمایه گذار در ایجاد محوطه و اماکن پایانه کانتینری در بندر خرمشهر انتخاب شد.

درییس در ادامه افزود: میزان برآورد اولیه سرمایه گذاری احداث این ترمینال کانتینری ۸۶۰ میلیارد ریال و مدت اجرای این پروژه ۲۵ ماه در نظر گرفته شده همچنین مدت بهره برداری از این ترمینال ۱۵ سال است.

وی در ادامه افزود: این ترمینال در زمینی به مساحت ۱۵ هکتار و در اراضی پشتیبانی بندر خرمشهر احداث خواهد شد.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر تأکید کرد: افزایش و ارتقای ایمنی در عملیات بندری، رسیدن

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و جنوب غربی کشور در محل تلاقی رودخانه های اروندرود و کارون در استان خوزستان واقع شده است. این بندر سابقه طولانی در امر تجارت دریایی داشته و در سالهای قبل از انقلاب اسلامی نیز با داشتن ۲۰ پست اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور محسوب می شد که در سال ۱۳۵۶، ۴ میلیون و هفتصد هزار تن کالای عمومی از طریق این بندر به کشور وارد شده است.

بندر خرمشهر علیرغم تحمل خسارتهای فراوان در زمان جنگ تحمیلی، به همت دولت و تلاشهای سازمان بنادر و دریانوردی شاهد بازسازی کلیه زیرساختها و استقرار تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری بوده و در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری آن مطابق قبل از جنگ تکمیل و کارکرد ترمینال کانتینر مدرن به این بندر نیز اضافه شده است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در خصوص معرفی بندر خرمشهر و تجهیز آن در بخش پس کرانه گفت: بندر خرمشهر با ۲۳۰ هکتار وسعت و به دلیل قرار گیری آن در منطقه آزاد اروند، به یک منطقه مهم از نظر تجاری و اقتصادی تبدیل شده و نزدیکی آن به پالایشگاه های آبادان، صنایع فولاد خوزستان و برخورداری از خطوط ریلی و اتصال به شبکه راه آهن سراسری اهمیت آن را دو چندان کرده است.

مهندس عادل درییس اظهار کرد: در حال حاضر برای توسعه این بندر چندین پروژه برای تکمیل و افزایش ظرفیت های کانتینری و بندری در حال اجرا است، به طوری که در سال جاری فقط برای نوسازی بخشی از محوطه ها و پس کرانه های بندر بیش از ۴۰۰ میلیارد ریال مناقصه برگزار شده است.





مغروقه از آبراه بین المللی اروند و رودخانه کارون خارج سازی شده است که این تعداد شامل ۴۰ فروند مغروقه در اروند رود و ۱۲۵ فروند مغروقه در رودخانه کارون است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر تصریح کرد: در همین راستا بندر خرمشهر در سال جاری برنامه خارج سازی ۳۹ فروند مغروقه سمت ساحل ایران در اروند رود را با اعتباری بالغ بر ۶۲۵ میلیارد ریال آغاز کرده است و از زمان شروع این عملیات تاکنون ۵ فروند مغروقه خارج سازی شده است.

دریس ادامه داد: ۱۸ فروند مغروقه دیگر وسط آبراه اروند سمت ساحل عراق قرار دارند که می بایست با هماهنگی طرف عراقی خارج سازی شوند. این امر توسط کمیته حقوقی اروند در حال بررسی است و پروسه اخذ مجوزهای آن نیز در حال انجام است.

کسب رتبه برتر بندر خرمشهر در شاخص های اختصاصی ارزیابی عملکرد دستگاه های اجرایی استان خوزستان

وی به موفقیت اخیر بندر خرمشهر در جشنواره شهید رجایی استان خوزستان اشاره کرد و افزود: در این جشنواره خرمشهر رتبه برتر در شاخص های اختصاصی ارزیابی عملکرد دستگاه های اجرایی استان را کسب کرد.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در ادامه افزود: جشنواره شهید رجایی خوزستان با هدف تقدیر و تجلیل از دستگاه ها، مدیران و کارکنان برتر در زمینه ارزیابی عملکرد شاخص های عمومی و اختصاصی و طرح تکریم ارباب رجوع استان در طول یک سال گذشته برگزار شد. نتایج عملکرد دستگاه های اجرایی استان در یک دوره هفت ماهه توسط کارشناسان سازمان مدیریت ارزیابی شد و بندر خرمشهر در میان ۷۴ دستگاه اجرایی مشمول ارزیابی عملکرد طبق بخشنامه سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور موفق به کسب رتبه برتر شد.

در دبی، دوحه کویت و بندر بصره در عراق می باشد. وی در مورد کالاهایی که از طریق این بندر مبادله می شود گفت: عمده کالاهایی که از بندر خرمشهر صادر می شوند مصالح ساختمانی از قبیل پودر سنگ، سیمان و موزاییک و همچنین کلینکر و فرآورده های گوشتی و فرآورده های نفتی است. واردات بندر خرمشهر نیز شامل خودرو و لوازم خانگی است؛ البته ممکن است که مبداء آنها کشور امارت نباشد اما از آنجا ترانشیپ شده و به بندر خرمشهر می آید.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر به واردات بیش از ۵ هزار و ۳۴۱ دستگاه خودرو به بندر خرمشهر طی این مدت زمان نیز اشاره داشت و افزود: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۵ درصدی را نشان می دهد.

به گفته دریس از ابتدای سال جاری بیش از ۱۵۰ هزار تن کالا از بندر خرمشهر به کشور کویت صادر شده است. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در خصوص راه اندازی مجدد دفتر مشترک هماهنگی میان ایران و عراق ((C.B.C نیز گفت: برای افتتاح این دفتر مذاکراتی را با کشور عراق داشته ایم و امیدواریم با لایروبی مسیر اروند رود ظرفیت خطوط کشتی هایی که وارد بندر خرمشهر می شوند افزایش یابد و به میزان قبل از جنگ تحمیلی برسد به نحوی که کشتی های با تناژ بالا بتوانند وارد این بندر شوند.

خارج سازی ۱۶۵ فروند شناور مغروقه در آبراه اروند

دریس تصریح کرد: هدف ما این است که به بتوانیم کشتی های با ظرفیت ۱۵ تا ۲۰ هزار تن را در بندر خرمشهر پهلو دهیم و مطمئن هستیم این اتفاق تأثیر زیادی در توسعه منطقه خرمشهر و آبادان به همراه خواهد داشت.

وی با بیان اینکه پاکسازی اروند شامل دو بخش شناورسازی و لایروبی است گفت: تاکنون ۱۶۵ فروند

هفته ای دو سفر دریایی به کشور عراق و سه سفر به کشور کویت از این بندر توسط شناورهای مسافربری در حال انجام است. خوشبختانه در دو سال اخیر که مسیر دریایی کشور عراق فعال شده است، رشد بسیار خوبی در این بخش صورت گرفته است به طوری که در این بخش در سال ۹۴ بیش از ۵۶ هزار تردد مسافر از طریق پایانه مسافری دریایی خلیج فارس به کشور عراق و کویت انجام شده است.

وی با بیان اینکه در ایام تعطیلات نوروز و اربعین حسینی با استقبال گسترده مردم برای سفر دریایی به کشورهای عراق و کویت مواجه می شویم افزود: به طور مثال در ایام نوروز ۲۲۷ هزار و ۲۸۹ گردشگر دریایی، مسافر نوروزی و کاروان های راهیان نور از مجتمع بندری خرمشهر بازدید کردند که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۳۰ درصدی را نشان می دهد.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر خاطر نشان کرد: در تعطیلات نوروزی امسال تردد ۸۴ هزار و ۹۵۹ گردشگر دریایی در رودخانه های کارون و اروند نیز به ثبت رسید.

دریس همچنین به تردد بیش از ۲۵ هزار و ۴۵۱ مسافر طی شش ماهه نخست سال جاری از طریق پایانه بین المللی خلیج فارس بندر خرمشهر نیز اشاره کرد.

رشد ۲۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر توضیح داد: تاکنون بیش از ۳۰ هزار TEU کالای کانتینری در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شده است که رشد ۲۰ درصدی را نسبت به مدت مشابه در سال قبل نشان می دهد.

دریس در پاسخ به این پرسش که مرادوات تجاری ایران از طریق این بندر بیشتر با چه کشورهایی انجام می شود، توضیح داد: بیشتر مرادوات بندر خرمشهر با بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله جبل علی

اقدام یکسویه ترکمنستان و دلشوره‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

آنچه می‌خوانید، ارزیابی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی است از آنچه طی ماه‌های اخیر در روابط حمل و نقلی ایران و ترکمنستان رخ داده است. آنها معتقدند وضعیت ترانزیتی مرز مشترک ایران و ترکمنستان از شرایط پایدار و در شان جمهوری اسلامی ایران برخوردار نیست و حتی اگر در جریان مذاکرات سیاسی و اقتصادی هفته‌ها یا ماه‌های آینده این مشکل حل شده و روال کار بار دیگر عادی شود، ایران باید در بلندمدت فکری به حال شرکای ترانزیتی کند که گاهی بدون هیچ دلیل منطقی تصمیم می‌گیرند علیه ایران اقدامات جدیدی انجام دهند.

نیست و قصد رسیدن به سایر کشورها را دارند، از این رو می‌توان گفت تصمیم جدید مسوولین ترکمنستان تنها حدود ۸ درصد از خودروهای ترانزیتی ایرانی را تحت تاثیر قرار می‌دهد، زیرا در سال ۱۳۹۴ تعداد ۹۲۰۰۰ دستگاه کامیون ایرانی به ترکمنستان تردد داشته‌اند که از این میزان، مقصد نهایی ۸۵ هزار دستگاه، ترکمنستان بوده و تنها حدود ۷۰۰۰ کامیون از این کشور به صورت ترانزیتی عبور کرده‌اند. ایران نیز براساس تصمیم جدید ترکمنستان از همان شب با وضع عوارض جدید مقابله به مثل کرد و مدیران سخن از مذاکرات سیاسی برای رفع این مساله کردند.

در این میان فقط رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل متضرر نشده‌اند، بلکه صادرکنندگان نیز با بحران مواجه هستند؛ چراکه ترکمنستان با برقراری هزینه ترانزیتی باعث افزایش کرایه حمل شده است.

چالش‌های ترانزیتی ایران و ترکمنستان در سال گذشته نیز وجود داشت؛ در سال گذشته در بحث ربلی دچار کمبود واگن شدیم چرا که ترکمنستان باعث شد واگن کمتری وارد ایران شود. بحث اختلاف مالی و ادعای ترکمنستان جهت افزایش مبلغ پرداختی برای واگن‌هایی که می‌خواهند وارد ایران شوند، از جمله دلایل موثر در اختلاف سال گذشته بوده است، اما با همکاری راه‌آهن‌های هر دو کشور، این مشکل به گونه‌ای که تاثیری بر قیمت تمام شده برای صادرکنندگان و صاحبان کالا نداشته باشد حل شد.

برنامه‌ریزی طولانی‌مدت ایران برای عبور از

این روزها رانندگان حمل و نقل بین‌المللی در نوار مرزی ایران و ترکمنستان، خسته از سرگردانی و بلا تکلیفی در پشت سیم‌خاردهای مرزی حال و هوای خوبی ندارند. شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شرق کشور و همین‌طور تجار و صادرکنندگان پس از آنکه مدت‌ها بازار آسیانه میانه را قبضه کرده بودند، چند صباحی است که مستاصل از افزایش غیرمتعارف هزینه‌های عبور ترانزیتی این مرز ناشی از تصمیم یکجانبه دولت ترکمنستان، چشم امید خود را به دیپلماسی ایران دوخته‌اند.

آغاز ماجرا...

۱۸ مرداد بود که خبرهای مرزی از اقدام کشور ترکمنستان برای اخذ تعرفه تجاری از کامیون‌های ایرانی به شکل یک طرفه و بدون هیچ مقدمه‌ای خبر داد. همزمان مسوولان ترانزیتی کشور نیز با جدیت بر اقدام متقابل ایران برای کامیون‌های ترکمن تاکید کردند و نزاع ترانزیتی ایران و ترکمنستان آغاز شد.

براساس سیاست جدید ترکمنستان، از این پس کامیون‌های ایرانی که قصد عبور از خاک این کشور و رسیدن به سایر کشورها را دارند باید علاوه بر مبلغ عوارض ورودی، براساس پیمایش نیز عوارضی را به دولت ترکمنستان پرداخت کنند و به این ترتیب در کنار ۲۷۰ دلار مبلغ ورودی کامیون‌های ایرانی، برای عبور از هر کیلومتر خاک ترکمنستان نیز باید مبلغ یک دلار پرداخت شود.

تعرفه‌های جدید تنها شامل حال کامیون‌های ایرانی می‌شود که مقصد نهایی آنها ترکمنستان



خطوط انتقال برق، گازرسانی و ... نیاز دارد، از سوی دیگر ایران هم واردکننده برق، گاز، فرآورده‌ها و مشتقات نفتی از این همسایه شمالی است. ایران به دنبال اجرای طرح‌های بزرگ عمرانی در ترکمنستان است که از جمله این طرح‌ها می‌توان به ساخت جاده ۶۰۰ کیلومتری بین عشق‌آباد و ترکمن‌آباد در نزدیکی مرز ازبکستان به ارزش حدودی سه میلیارد یورو اشاره کرد.

وجود یک‌هزار و ۲۰۰ کیلومتر مرز آبی و خشکی بین ایران و ترکمنستان و وجود چهار پایانه مرزی سرخس، اینچه‌برون، لطف‌آباد و باجگیران در طول مرز دو کشور و ورود روزانه حدود هزار کامیون از مرزهای ایران به ترکمنستان بیانگر اهمیت این محور است؛ تا آنجا که نزدیک به دو ماه پیش پایانه مرزی سرخس ۲۴ ساعته شد تا مسیر تجارت دو کشور بیش از پیش تسهیل شود.

ایران در صادرات کالا به ترکمنستان در رتبه سوم و چهارم قرار دارد و پیش از ما ترکیه، روسیه و چین هستند، ضمن این که بلاروس و اوکراین هم از دیگر رقبای ایران به شمار می‌روند؛ اما اکنون با توجه به رفع تحریم‌ها انتظار می‌رود سهم ایران در بازار ترکمنستان افزایش یابد. کشورهای عرب حوزه خلیج‌فارس نیز اخیراً در این بازار فعال شده‌اند و حتی عربستان به صدور مواد اولیه با هواییما به این کشور می‌پردازد؛ از این رو، اگر ایران نتواند جایگاه خود را در ترکمنستان بهبود دهد سایرین جای ما را خواهند گرفت.

به نظر کارشناسان و مدیران انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی که اطلاع دقیقی از مراودات و تبادلات تجاری و ترانزیتی کشور دارند، وضعیت ترانزیتی مرز مشترک ایران و ترکمنستان از شرایط پایدار و در شان جمهوری اسلامی ایران برخوردار نیست و ضروری است تا وزرای امور خارجه و راه و شهرسازی کشور با درایت و تدبیر و در کمترین زمان ممکن نسبت به اجرایی کردن راه‌حل‌های کوتاه‌مدت برای حل این معضل اقدام کنند.

این انجمن صنفی امیدوار است با تدبیر دولتمردان، چراغ امید در دل سربازان ترانزیت شمال شرق کشور فروزان گردد.

این زمینه توافقاتی نیز حاصل شده بود، اما در چنین شرایطی که دو طرف آماده می‌شدند در ماه‌های آینده سهم همکاری‌های ترانزیتی خود را افزایش دهند، حالا ساز ناکوک می‌زند.

هر چند عوارض جدید تنها برای درصد کمی از کامیون‌های ایرانی عبورکننده از ترکمنستان عملیاتی خواهد شد، اما این دستورالعمل جدید یک معنی بیشتر ندارد و آن اینکه ترکمنستان در حال فرستادن یک پیغام شفاف برای ادامه همکاری‌های ترانزیتی میان دو طرف است.

حتی اگر در جریان مذاکرات سیاسی و اقتصادی هفته‌های آینده این مشکل حل شده و روال کار بار دیگر عادی شود، ایران باید در بلندمدت فکری به حال شرکای ترانزیتی کند که گاهی بدون هیچ دلیل منطقی تصمیم می‌گیرند علیه ایران اقداماتی جدید انجام دهند.

این در حالی است که مرز باجگیران نیز که به طور خاص برای تردد مسافری و خودروهای با وزن کمتر از ۲۰ تن فعال بود، همزمان با حرکت جدید ترکمن‌ها، مسدود شد و مسافران ایرانی باید از مرز لطف‌آباد برای تردد استفاده کنند. جالب اینکه کشورهایمانند قزاقستان و ازبکستان نیز درباره اقدام یکسویه ترکمنستان خواستار توضیح شده‌اند.

چرا ترکمنستان...

یادآوری این نکته ضروری است که اکنون با توجه به رفع تحریم‌ها فرصت مناسبی پیش آمده تا جایگاه تجاری خود را در ترکمنستان ارتقا دهیم؛ چراکه مردم ترکمنستان نسبت به کالا و خدمات ایرانی گرایش مثبتی دارند و تجار کشورمان می‌توانند با شناخت زمینه‌های همکاری دو جانبه از این فرصت به نحو مطلوبی استفاده کنند و حضور مؤثر و قوی در این کشور داشته باشند. علاوه بر اشتراکات فرهنگی و هم‌جواری جغرافیایی، بخشی از صدور خدمات فنی و مهندسی به ترکمنستان مربوط به تهاتر گاز در مقابل کالا و خدمات ایرانی است و خوشبختانه بخش خصوصی در این زمینه فعال شده است.

حمل‌ونقل و انرژی از جمله مهمترین حوزه‌های همکاری اقتصادی دو کشور است؛ ترکمنستان به مصالح ساختمانی، کالاهای صنعتی، فرآورده‌های نفتی و پروژه‌های ساخت پالایشگاه، جاده‌سازی،

دوران اتکا به درآمد‌های نفتی و در نظر گرفتن سیاست‌هایی که نتیجه آنها افزایش درآمد غیرنفتی خواهد بود باعث شده ترانزیت به عنوان یکی از اصلی‌ترین گزینه‌های مدنظر دولت در تحولات اقتصادی در نظر گرفته شود. قرار گرفتن در کوتاه‌ترین مسیر اتصالی چین به اتحادیه اروپا، آسیای میانه به آب‌های آزاد و هند و پاکستان به ترکیه و یونان، تنها بخشی از ظرفیت‌های بالقوه اقتصاد ایران است که پس از مشکلاتی که طی سال‌های گذشته با آنها دست‌وپنجه نرم کرده، امروز به لطف برجام می‌تواند از آن بهره‌گیری کند.

پیگیری گسترده برای احیای نقش ترانزیتی ایران در منطقه باعث شده در طول ماه‌های گذشته بخش قابل توجهی از مذاکرات کلان سران کشور از رییس‌جمهور گرفته تا وزیر راه و شهرسازی به مساله عقد قراردادهای جدید در این زمینه بینجامد. صحبت از نهایی شدن پیش‌نویس کریدور خلیج فارس به دریای سیاه که ایران را به آذربایجان، گرجستان، بلغارستان، یونان و رومانی متصل می‌کند از یک سو و تلاش برای احیای جاده ابریشم از طریق مسیرهای ریلی و جاده‌ای از سوی دیگر تنها بخشی از اتفاقاتی بوده که در صورت نهایی شدن می‌تواند به بهبود جدی جایگاه ترانزیتی ایران در منطقه بینجامد.

این موضوع هر چند بسیاری از کشورهای منطقه را نیز متعجب خواهد کرد، اما در عین حال برای برخی رقبای منطقه‌ای چندان خوشایند نیست. اگر در طول سال‌های گذشته ترکیه نسبت به بهبود جایگاه ایران در تعاملات اقتصادی منطقه احساس خطر می‌کرد و گاهی با برهم زدن نحوه محاسبه نرخ سوخت و یا با عدم تعهد جدی نسبت به حفظ امنیت کامیون‌های ایرانی، شرایط رشد نفوذ اقتصادی ایران در منطقه را نامساعد می‌کرد، الان نوبت به دیگر رقبای رسیده که خود را در قامت شرکای ترانزیتی معرفی می‌کنند.

ترکمنستان در ماه‌های گذشته با برنامه‌ریزی برای افزایش ترانزیت در خط آهن سرخس، توسعه راه‌آهن اینچه‌برون و افزایش رفت و آمد کامیون‌ها به منظور احیای جاده ابریشم با ایران مذاکرات گسترده‌ای داشت و حتی در

سفیر ایران در باکو خبر داد

معافیت شرکت‌های حمل ایرانی از پرداخت عوارض جاده‌ای به آذربایجان

سفیر ایران در جمهوری آذربایجان از معافیت شرکت‌های حمل و نقل ایرانی از پرداخت عوارض جاده‌ای به جمهوری آذربایجان خبر داد و افزود: «چنانچه تریلرها و کامیون‌های ایرانی، بار خود را در ایستگاه راه‌آهن آستارا تخلیه کنند، برای سه سال از پرداخت عوارض جاده‌ای معاف می‌شوند.»

محسن پاک‌آیین سفیر کشورمان در جمهوری آذربایجان در گفت‌وگویی خبری با اشاره به نامه‌ای که جاوید قربان‌اف، رییس شرکت راه‌آهن آذربایجان برای وی نوشته گفت: «در این نامه آمده است جمهوری آذربایجان با اصلاح موادی از قانون مالیات این کشور، کامیون‌های خارجی را به مدت سه سال از پرداخت عوارض جاده‌ای معاف کرده است.»

وی گفت: «بر اساس این اصلاحیه چنانچه تریلرها و کامیون‌های ایرانی، بار خود را در ایستگاه راه‌آهن آستارا تخلیه کنند، به مدت سه سال از پرداخت عوارض جاده‌ای معاف می‌شوند.» سفیر کشورمان افزود: «این قانون اگرچه برای کامیون‌های خارجی وضع شده، اما سود اصلی آن را شرکت‌های حمل و نقل ایرانی می‌برند، چرا که کامیون‌های ترکیه و روسیه قبلاً هم از پرداخت عوارض معاف بودند.»

او توضیح داد: «تا قبل از وضع این اصلاحیه، بیشترین عوارض از کامیون‌های ایرانی و به میزان ۳۲۰ دلار آمریکا اخذ می‌شد و معافیت کامیون‌های ایرانی از پرداخت عوارض جاده‌ای و کاهش هزینه‌های حمل و نقل، به جذابیت انتقال کالا از طریق مسیر ایران - آذربایجان - روسیه و بالعکس خواهد افزود.»

پاک‌آیین افزود: «در تحول دیگری در حوزه حمل و نقل، قرار است در پاییز امسال راه‌آهن نخجوان - مشهد راه‌اندازی شود.»

او از نهای شدن نحوه فروش بلیت مسیر نخجوان به مشهد خبر داد و گفت: «بلیت ۳ تا ۴ واگن که از نخجوان به سمت مشهد تردد خواهد کرد، در باکو نیز به فروش خواهد رسید و بلیت کوبه‌های خالی نیز در بین راه به مسافری ایرانی فروخته خواهد شد.»

سفیر ایران در زمینه حمل و نقل هوایی، از انجام منظم پروازهای هواپیمایی آنا در مسیر تهران - باکو - تبریز و تبریز - باکو - تهران ابراز خرسندی کرد و افزود: «برنامه‌ریزی جهت انجام پرواز مشهد - باکو - مشهد و شیراز - باکو - شیراز نیز در دست اقدام است و امیدواریم تا پایان پاییز به طور منظم انجام شود.»

محسن پاک‌آیین مذاکرات اخیر کارگروه خط ریلی رشت - آستارا در باکو را مثبت ارزیابی کرد و افزود: «بر اساس نتایج مذاکرات قرار شد دو کشور اقدامات لازم را برای انعقاد یک قرارداد به منظور آغاز مراحل اجرایی احداث خط ریلی رشت - آستارا با سرمایه‌گذاری مشترک انجام دهند. جمهوری آذربایجان اعلام آمادگی کرده حدود ۵۰۰ میلیون دلار در این پروژه مشارکت کند و در این ارتباط چند مساله از جمله شرایط سرمایه‌گذاری، نحوه اجرا و انتخاب پیمانکار اجرای طرح احداث خط ریلی رشت - آستارا در نشست کارگروه در باکو بررسی شد.»

او به گلایه رانندگان ایرانی از فقدان علائم راهنمایی، خط کشی و کم نور بودن جاده زمینی آستارا - باکو نیز اشاره کرد و گفت: «متأسفانه حدود چهارصد کیلومتر از این جاده مهم ترانزیتی فاقد آسفالت خوب است و به دلیل فقدان نور و علائم لازم، رانندگی در شب مشکل است. ما این مسائل را به مقامات وزارت حمل و نقل آذربایجان منعکس کرده و ایشان قول پیگیری و بهینه‌سازی جاده را داده‌اند.»



اعلام ضوابط و مقررات جدید تاسیس شرکت‌های حمل و نقل مسافر

جلسه تشریح و توضیح ضوابط و مقررات جدید تاسیس شرکت‌های حمل و نقل مسافر و ضوابط مربوط به ماده ۹ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۱ و ۳۲ قانون تخلفات رانندگی، با حضور رییس اداره مسافر و سرپرستان پایانه‌های مسافری جنوب، شرق، غرب و بیهقی و مدیران شرکت‌های مسافربری تشکیل و تذکرات لازم در خصوص قاچاق کالا و ارز و موارد ابلاغی به کلیه شرکت‌های مسافری ابلاغ شد.

در ابتدای جلسه حسن عبدالملکی (معاون حمل و نقل استان) تغییرات به وجود آمده در ضوابط و مقررات جدید تاسیس و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل و نقل مسافر و همچنین ضوابط و مقررات مربوط به ماده ۹ آیین‌نامه اجرایی را برای حضار تشریح کرد. وی با اشاره به اعلام ضوابط تاسیس و بهره‌برداری شرکت‌های حمل و نقل مسافربری بین‌شهری گفت: «رویکردهای اصلی در تدوین ضوابط مذکور مبتنی بر توسعه شبکه شرکت‌های مسافربری، ارتقای سطح خدمات، افزایش رقابت‌پذیری و رونق فضای کسب و کار است.»

عبدالملکی افزود: «براساس قوانین و مقررات موجود، مرجع صدور پروانه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل مسافربری بین‌شهری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است و متقاضیان اخذ مجوز حمل و نقل بین‌شهری مسافر باید به ادارات کل حمل و نقل و پایانه‌های استان‌ها مراجعه کنند.»

وی تصریح کرد: «با افزودن مفهوم جدید نمایندگی به ضوابط موصوف و تسهیل در تاسیس شعب شرکت‌ها، از این پس شرکت‌های مسافربری برای فعالیت باید یکی از روش‌های زیر را انتخاب کنند؛ بدین ترتیب که یا در مقصد شعبه تاسیس نمایند یا دارای نمایندگی باشند.»

معاون حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران تأکید کرد: «نماینده شرکت، خود یک شرکت مستقل است که بدون تغییر نام خود در اداره ثبت شرکت‌ها با شرکت اصلی قرارداد منعقد کرده و با تابلو شرکت اصلی به فعالیت می‌پردازد. این شرکت (نمایندگی) بدون ارائه هرگونه وسیله نقلیه جداگانه تاسیس می‌گردد و صرفاً می‌تواند در شبکه سیر شرکت اصلی به فعالیت بپردازد. به همین ترتیب، اگر شرکت بخواهد در شهرهای هم‌درجه و یا درجه پایین‌تر (از نظر کیفی) شعبه‌ای تاسیس کند، می‌تواند بدون ارائه وسایل نقلیه جداگانه نسبت به تاسیس شعبه اقدام کند که با این کار شرکت‌های توانمند می‌توانند حوزه فعالیت خود را در اقصا نقاط کشور توسعه داده و نام و برند خود را در کشور گسترش دهند.»

این مقام مسئول خاطر نشان ساخت: «شرکت‌های مستقر در شهرهای با درجه پایین‌تر نیز می‌توانند به طور مشابهی در شهرهای بالادست خود شعبه تاسیس کنند و برای این کار باید وضعیت خود را با شرایط مقرر در شهری که شعبه تاسیس می‌گردد انطباق دهند و سپس اجازه دارند به دفعات و بدون ارائه وسیله نقلیه جداگانه در شهرهای هم‌ارز شعبه تاسیس کنند.»

عبدالملکی اظهار داشت: «امکان تاسیس شرکت‌های مسافربری درب تا درب سواری کرایه با خودروهای تولیدی برندهای معتبر و مدرن نسل جدید که فعالیت آنان خدمات مناسبی را در اختیار مسافران قرار خواهد داد از جمله موارد فوق است. اینگونه شرکت‌ها بدون الزام به استقرار در پایانه عمومی می‌توانند صرفاً با ارائه دفتر کار مناسب در سطح شهر و ارائه وسایل نقلیه مورد نیاز تاسیس شوند.»

معاون حمل و نقل استان خاطر نشان کرد: «هدف اصلی این ضوابط حذف مقررات دست‌وپاگیر، جلب و جذب سرمایه‌های مولد به بخش حمل و نقل و ارائه خدمات بوده است که از مصادیق آن می‌توان به توسعه شبکه شرکت‌های مسافربری در قالب شبکه‌های توانمند اشاره کرد که بتوانند خدمات مناسب و مطلوبی را به مردم ارائه کنند.»





در جلسه جمع‌بندی سفر
دبیر کل تراسیکا مطرح شد:

به‌روزرسانی نقشه حمل و نقلی ایران در تراسیکا

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل و وزیر راه و شهرسازی در دیدار با دبیر کل تراسیکا با اشاره به کمک‌های فنی اروپا که در قالب فاینانس به کشورهای عضو تراسیکا تعلق می‌گیرد اظهار داشت: «ایران به دلیل تحریم‌ها از کمک‌های فنی اروپا محروم ماند، به همین خاطر ما دو تقاضای بسیار مهم از تراسیکا داریم که شامل به‌روزرسانی نقشه‌های حمل‌ونقلی ایران در سایت کریدور تراسیکا و دیگری استفاده از کمک‌های فنی با توجه به لغو تحریم‌ها علیه ایران می‌شود.»

دبیر کل تراسیکا نیز با اشاره به درخواست‌های مطرح‌شده از جانب مقام مسئول ایرانی گفت: «با ارسال نقشه‌های جدید از جانب ایران دستور به‌روزرسانی سایت تراسیکا به‌سرعت ابلاغ می‌شود. همچنین در مورد درخواست دوم سعی بر جلب نظر اتحادیه اروپا به‌منظور بهره‌مندی ایران از کمک‌های فنی اتحادیه اروپا است.»

دبیر کل تراسیکا همچنین به ترافیک تهران اشاره کرد و گفت: «راهکار وزارت راه و شهرسازی برای راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای بسیار منطقی است زیرا علاوه بر اتصال شهرهای حومه به تهران از ورود خودروهای اضافی به داخل پایتخت جلوگیری می‌کند.»

چویرگا افزود: «در تمام کشورهای توسعه‌یافته، حمل‌ونقل ریلی نقش محوری در شبکه حمل‌ونقلی اتصال کلان‌شهرها به حومه دارد به‌طوری‌که ۹۵ درصد جمعیت توکیو و ۸۵ درصد مردم سنول از حمل‌ونقل ریلی استفاده می‌کنند. در کمبود شبکه ریلی در ایران شکی نیست و مطمئن هستیم که دولت برنامه‌های متعددی برای افزایش خطوط ریلی دارد، زیرا توسعه حمل‌ونقل ریلی باعث کاهش ترافیک و آلودگی هوا می‌شود.»

دبیر کل تراسیکا بایان اینکه ایران دارای یک مرکز مدیریت راه‌های پیشرفته است گفت: «نمونه مشابه مرکز مدیریت راه‌های ایران را در شهر سنول پایتخت کشور کره جنوبی مشاهده کرده‌ام.»

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: «در صورتی که کمک‌های فنی از جانب اتحادیه اروپا به ایران اتفاق بیفتد، بهره آن دوطرفه خواهد بود زیرا ایران برای تمام برنامه‌های خود در تمام شقوق حمل‌ونقل راهکارهای لازم را تهیه کرده است.»

دبیر کل تراسیکا به آمار حدود ۲۴ درصد (در مقیاس یکصد هزار نفر جمعیت) تلفات ناشی از تصادفات در ایران اشاره کرد و گفت: «تراسیکا پروژه‌های متعددی در حوزه ایمنی راه‌ها انجام داده است و ما می‌توانیم نتایج این اقدامات را برای شما ارسال کنیم زیرا تلفات رانندگی در ایران بسیار بالاست؛ به‌طوری‌که میانگین تلفات در انگلستان ۳، آلمان ۴ و رومانی ۹ درصد (در مقیاس یکصد هزار نفر جمعیت) است و امیدوارم با اقدامات شما و کمک‌های ما جان مردم بی‌گناه در جاده‌ها حفظ شود.»

ایمنی ضمن تصحیح آمار تلفات رانندگی ارائه شده توسط دبیر کل تراسیکا بیان کرد: «مراکز ثبت آمار تلفات رانندگی به دلیل احتمال دقیق نبودن آمار، ضریبی را به تعداد تلفات اضافه می‌کنند، اما واقعیت تعداد تلفات رانندگی در سال جاری حدود ۱۵ هزار نفر است.»

وی همچنین به برنامه‌های ایران در زمینه ایمنی راه‌ها اشاره کرد و گفت: «ما پروژه‌های متعددی در حوزه ایمنی راه‌ها تعریف کرده‌ایم. مشاور ارشد ما در این پروژه‌ها آقای «آلن راس» است و لایحه‌ای را به مجلس شورای اسلامی جهت تصویب قانونی مبنی بر رتبه‌بندی راه‌های موجود در کشور از نظر سطح ایمنی ارائه کرده‌ایم. همچنین برنامه ۱۰ ساله‌ای برای کاهش تلفات رانندگی در دست اجرا داریم.»

کاروان بیست و دومین آزمون تاسیس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به همراه ۸۶۱ نفر به راه افتاد و سرانجام به اتفاق ۵۴ نفر به منزل پایانی رسید (اندکی بیش از ۶ درصد). نتایج این آزمون هم به مانند ادوار گذشته با ابهامات و پرسش‌های زیادی همراه بود که متأسفانه مانند اسلاف خود بدون پاسخ خواهد ماند. بر همگان واضح است که بزرگ‌ترین آزمون این مرزوبوم، کنکور است با شرکت‌کنندگان چند صد هزار نفری. فردای کنکور سوالات در سراسر کشور پخش می‌شود و همگان خواهند دانست که چه مواردی مورد سنجش قرار گرفته است و پاسخ‌های صحیح هم برای هر پرسش مشخص خواهد شد، بدون هیچگونه پرده‌پوشی و پنهان‌کاری.

آزمون تاسیس شرکت حمل و نقل با ۸۶۱ نفر برگزار شد، آزمون‌هایی که شباهت‌های ظاهری زیادی با کنکور داشت، البته فقط ظاهری. پس از آزمون سریعاً همه چیز در پرده ابهام رفت. سوال‌ها به بیرون درز نیافت، پاسخ‌ها هم همچنین کسانی که موفق به همراهی آن ۵۴ نفر نشدند، نخواهند فهمید که پاسخ صحیح سوالات کدام بوده است و در آزمون بعد نیز همان اشتباهات را تکرار خواهند کرد. در ضمن شرکت‌کنندگان در هر آزمون باید از هنر نیت‌خوانی نیز برخوردار باشند تا بتوانند پرسش‌ها را پاسخ بدهند. چرا؟ چون سوالاتی یافت می‌شوند که دو یا سه جواب درست دارند؛ مانند سوال زیر:

تضمین کارنه تیر چقدر است؟

- ۱۰۰۰۰۰ یورو

- ۱۰۰۰۰۰ یورو از اول جولای ۲۰۱۶

با توجه به اینکه جولای ۲۰۱۶ سپری شده است. می‌توان گفت که هر دو پاسخ درست است.

حال پاسخ درست (از منظر طراح سوال) کدام است؟

یا مثلاً:

معنی کلمه Hook کدام است؟

- قلاب

- چنگک

هر دو درست است و باید فهمید که طراح سوال چه دیدی داشته است که همه اینها به همان هنر نیت‌خوانی شرکت‌کننده برمی‌گردد. این گونه طراحی سوال ممکن است تلاش و حسن نیت برگزارکنندگان را زیر سوال ببرد.

علاوه بر این، در آزمون‌های قبلی به همراه اعلام نتایج، تعداد پاسخ‌های اشتباه، تعداد سوالات پاسخ داده نشده و تعداد پاسخ‌های صحیح نیز اعلام می‌شد، اما در این دوره فقط نمره اخذ شده را اعلام کردند. شاید اینها موارد مهمی نباشد، اما می‌تواند شباهتی ایجاد کند.

یکی از اهداف کسانی که این آزمون را برگزار کردند، شکستن قیمت مجوز شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی است (نقل به مضمون) اما چند درصد از کسانی که به منزلگه آخر رسیدند، خود مبادرت با تاسیس شرکت می‌کنند و آن را در معرض فروش نمی‌گذارند؟ آیا وضع شرکت‌های حمل و نقل اینقدر خوب است؟ چرا این همه شرکت حمل و نقل هست که یا در چنبر هزارتوی تعزیرات گیر کرده‌اند یا در همان مرحله مجوز باقی مانده‌اند و یا مدیرانشان آب خنک میل می‌کنند؟ آیا نحوه دادن مجوز (از طریق آزمون) نمی‌تواند یکی از علل آن باشد؟ آیا نباید روش را تغییر داد تا جوانانی اگر نگوئیم بی تجربه، کم تجربه و یا با ۲ یا ۳ سال سابقه در حمل و نقل نتوانند مجوز بگیرند و آن را در معرض فروش بگذارند و خود به راه دیگری بروند.

این اواخر می‌شنویم که این همه کالای قاچاق وارد کشور شده است، اینها به اسم کدام شرکت نگویند وارد شده است؟ آیا مدیران شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قد و قواره این کارها هستند؟ یا اینکه با گرفتن مجوز و فروش آن به اشخاصی که در همان اندازه هستند، کالاهایی وارد می‌شود و لفظ قاچاق به آن اطلاق می‌گردد و آن می‌شود که نباید. راه دیگری باید یافت، راهی که حتی سازمان سنجش نیز به دنبال یافتن آن است.

یکی از شرکت‌کنندگان در آزمون تاسیس



نکاتی در باب آزمون بیست و دوم

بیست و دومین آزمون تاسیس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا در نیمه مرداد ماه برگزار و نتایج آن نیز اعلام شد. این در حالی است که اعلام شده با توجه به افزایش تعداد متقاضیان و تعدد درخواست‌های داوطلبان، این احتمال وجود دارد که بیست و سومین آزمون نیز در اسفند ماه امسال برگزار شود. ترابران یادداشتی دریافت کرده از یکی از شرکت‌کنندگان در آزمون که نمی‌خواهد نامش ذکر شود. او در یادداشت خود، انتقاداتی نسبت به نحوه برگزاری این آزمون مطرح کرده است.

در اوایل مرداد ماه بود که مقامات انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان از مصوبه دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت برای اختصاص هزار میلیارد تومان یارانه حمل و نقل به این صنعت خبر دادند. وعده تخصیص یارانه حمل و نقل در حالی از سوی دولت داده شده و صنعت سیمان در پی تحقق آن است که بازار صادراتی اول این محصول دچار اختلال شده است.

صنعت سیمان در حالی بازار بسیار خوب صادراتی را در کشور عراق داشت که با توجه به مشکلات جنگ داخلی و کاهش قیمت نفت، فعالیت‌های عمرانی و ساخت‌وساز در این کشور همسایه کاهش یافته و دولت عراق برای حمایت از صنایع سیمان داخلی که در سال‌های اخیر توسعه یافته‌اند، تعرفه بالای واردات وضع کرده است. به این ترتیب تعرفه‌ای که ۳ دلار برای هر تن بود، به ۱۲ تا ۱۳ دلار افزایش یافته و علی‌رغم خوش‌بینی اولیه مسوولان اقتصادی کشور برای تغییر شرایط با اهرم مذاکره، گویا توفیقی حاصل نشده و صنعت باید به دنبال بازارهای تازه‌ای بگردد.

روسازی بتنی جاده‌های کشور به طور رسمی آغاز شد

چشم امید سیمان به حمل و نقل

روزبه ساکت

سیمان که بر مبنای برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت که در تیرماه ۱۳۹۴ منتشر شد، قرار است یکی از هفت صنعت اولویت‌دار باشد، این روزها با مشکل افت تولید و فروش روبه‌رو است. بنابراین آنچه از دل راهکارهای فعالان این صنعت و مسوولان اقتصادی برمی‌آید، نگاه به صنعت حمل و نقل است تا اختلال جدی در مسیر توسعه را رفع کند.

این محصول، ۴۲ سال روند صعودی تولید داشت، اما این روند از سال ۱۳۹۲ معکوس شده است. دو عامل «رونق بازار ساخت‌وساز» و «صادرات رو به رشد» سرمایه‌های سنگینی را راهی پروژه‌های متعدد این صنعت کرد، اما هر دو عامل، سه سالی است که به مشکل برخورد کرده‌اند. بازار مسکن وارد دوران رکود شده، افت قیمت نفت و مشکلات مالی دولت به کندی اجرای پروژه‌های عمرانی منجر شده و به تازگی صادرات سیمان به عراق نیز دچار اختلال جدی است. انتظارات اما از صنعت حمل و نقل است تا موارد مصرف این محصول را متنوع‌تر کند.



■ مدتی است بازار صادراتی اول صنعت سیمان ایران در عراق دچار اختلال شده؛ چرا که با توجه به جنگ داخلی و کاهش قیمت نفت، فعالیت‌های عمرانی در این کشور همسایه کاهش یافته و دولت عراق برای حمایت از صنایع سیمان داخلی که در سال‌های اخیر توسعه یافته‌اند، تعرفه بالای واردات وضع کرده است

■ در تیر ماه سال جاری جلسه‌ای با حضور معاون اول رییس‌جمهور و فعالان صنعت سیمان برگزار شد که یکی از تصمیمات اتخاذ شده در این جلسه، امضای قرارداد وزارت راه با تولیدکنندگان سیمان برای خرید اعتباری ۵ میلیون تن سیمان بوده تا از این پس، روسازی بتنی در برخی پروژه‌ها جایگزین آسفالت شود

اجرای این تصمیم است. سیمان در سال ۹۴ با وجود ظرفیت اسمی حدود ۸۰ میلیون تنی، تولید تنها ۵۸ میلیون و ۶۹۶ هزار تنی داشته است. میزان تولید در سال‌های ۹۳ و ۹۲ نیز به ترتیب ۶۶ و ۷۱ میلیون تن بوده تا سیر نزولی سه سال اخیر اثبات شود. چشم‌انداز وزارت صنعت برای سیمان دستیابی به تولید ۱۲۰ میلیون تنی و صادرات ۳۲ میلیون تنی در افق ۱۴۰۴ است و ۵۴ طرح با ظرفیت بیش از ۴۸ میلیون تن برای توسعه صنعت در دست اجرا است، اما وضعیت فعلی این صنعت هیچ تناسبی با چشم‌انداز مذکور ندارد. به این ترتیب چشم‌ان صنعت سیمان به اراده وزارت راه و شهرسازی برای تغییر این وضعیت دوخته شده است.

آغاز ساخت جاده‌های بتنی

خبری مهم برای پایان انتظار چند ساله شروع راهسازی با روکش بتنی، در ۱۱ مرداد منتشر شد. خیرالله خادمی، معاون ساخت و توسعه راه‌های وزارت راه اعلام کرد که برای اولین بار، اجرای عملیات روسازی بتنی در جاده‌های کشور، در ۴۰ کیلومتر از محور گناباد - قائن - بیرجند آغاز شده است. برای این منظور، پیشرفته‌ترین دستگاه‌های روز دنیا وارد کشور شده و برای اولین بار در این پروژه به کار گرفته شده است.

عملکرد دستگاه مذکور روسازی ۵۰۰ متری در روز است و پیش‌بینی می‌شود پروژه تا سال آینده به اتمام برسد. این خبر می‌تواند نقطه پایانی بر وعده‌های چند ساله اجرای روکش بتنی جاده‌ها باشد. وعده‌هایی که چندین سال سابقه دارد و در نهایت با تأکید وزیر راه و شهرسازی بر اجرای روسازی بتنی در ۱۰ درصد جاده‌های در دست احداث، در مسیر اجرا قرار گرفته است. پیش از این، دست کم در اجرای دو پروژه مهم ملی راهسازی کشور وعده بتنی کردن مسیر داده شده بود. مدیرکل راه و شهرسازی استان فارس در دی ماه ۱۳۹۳ گفته بود روسازی بتنی در کل آزادراه اصفهان - شیراز اجرا خواهد شد.

تیر ماه امسال نیز عباس آخوندی وعده داده بود قطعات اول تا سوم آزادراه تهران - شمال به طور

صادرات به دیگر کشورهای همسایه ایران و کشورهای قاره آفریقا نیز مدنظر مسوولان این صنعت سیمان قرار دارد، اما یا تعرفه‌های حمل مانع صادرات گسترده به همسایگانی مانند افغانستان است و یا بُعد مسافت با قاره آفریقا، نیازمند جذاب شدن صادرات با ابزار حمل و نقل ارزان‌تر.

به گفته مسوولان، صادرات به آفریقا هم اکنون باید در شرایطی انجام شود که ۴۰ درصد هزینه تمام شده تحویل در مقصد به حمل و نقل اختصاص دارد، بنابراین در شرایطی که در سه ماهه نخست امسال در مقایسه با فصل بهار سال گذشته، تولید سیمان ۱۱/۳ درصد و صادرات حدود ۲۰ درصد افت داشته و اخبار از دپوی حدود ۱۶ میلیون تن سیمان در انبارها در میانه تابستان حکایت دارد، راهکار حمل و نقل ارزان‌تر می‌تواند بخشی از چاره‌اندیشی برای این صنعت باشد.

اما صنعت سیمان دو انتظار دیگر نیز دارد که وزارت راه و شهرسازی در پی تحقق آن است. در شرایطی که سیر ساخت‌وسازها رو به افول است، تحریک این بخش و افزایش استفاده از این محصول در کار ساخت، از جمله انتظارات است. این صنعت انتظار دارد توصیه کارشناسان به استفاده از سیمان به جای فولاد با توجه به شرایط آب و هوایی کشور تحقق یابد و طرح‌هایی که رونق دوباره بخش مسکن و نوسازی بافت‌های فرسوده را دنبال می‌کند، جدی‌تر پیگیری شود.

انتظار دوم سیمان مربوط به بخش عمران زیرساخت‌های حمل و نقل است که با وجود تجربه طولانی مدت استفاده از بتن در روسازی جاده‌ها در جهان، چنین رخدادی هنوز در ایران به وقوع نپیوسته، بنابراین انتظار می‌رود با توجه به وعده‌های مسوولان، روسازی بتنی در برخی پروژه‌ها جایگزین آسفالت شود. وزارت راه و شهرسازی اما برنامه‌هایی جدی برای این بخش دارد. در پایان تیر ماه جلسه‌ای با حضور معاون اول رییس‌جمهور و فعالان صنعت سیمان برگزار شد که یکی از تصمیم‌های این جلسه، امضای قرارداد وزارت راه و شهرسازی با تولیدکنندگان سیمان برای خرید اعتباری ۵ میلیون تن سیمان بوده است. صنعت در انتظار

■ **فرودگاه‌ها نیز به حرکت**
 روسازی بتنی پیوسته‌اند
 و به دنبال تاکید وزیر راه
 شرکت فرودگاه‌های کشور
 و مرکز تحقیقات راه،
 مسکن و شهرسازی
 باند راست ۲۹ فرودگاه
 مهرآباد را به صورت
 روسازی بتنی طراحی
 کردند و در مسیر اجرا
 قرار دادند

■ **شهرداری تهران در سال**
 ۱۳۹۴ حرکتی جدی را آغاز
 کرد تا در خیابان‌ها از بتن
 استفاده کند. در اوایل
 اردیبهشت این سال
 اعلام شد نخستین تجربه
 استفاده از روسازی بتنی
 در معابر شهری به صورت
 آزمایشی در مسیر
 ایستگاه الوند در خطوط
 اتوبوس تندرو خیابان
 سیمون بولیوار صورت
 گرفته است

کامل با بتن روکش شود تا مقاومت جاده در برابر
 گرما، سرما و تحولات آب و هوایی تقویت شود.
 وزیر راه و شهرسازی مشکلات کندگی آسفالت
 در جاده‌ها را از دلایل حرکت به سوی استفاده از
 بتن اعلام کرده است.

استفاده از بتن اما تنها منحصر به زیرساخت‌های
 جاده‌ای نبوده است. شهرداری تهران در سال
 ۱۳۹۴ حرکتی جدی را آغاز کرد تا در خیابان‌ها
 از بتن استفاده کند. در اوایل اردیبهشت این
 سال اعلام شد نخستین تجربه استفاده از
 روسازی بتنی در معابر شهری انجام شده و
 به صورت آزمایشی مسیر ایستگاه الوند در
 خطوط اتوبوس تندرو خیابان «سیمون بولیوار»
 با استفاده از قطعات پیش‌ساخته روکش بتنی
 شده است.

در مهرماه ۹۴ نیز معاونت فنی و عمرانی شهرداری
 تهران از خرید یک کارخانه بتن آسفالتی خبر داد
 که قابلیت تولید انبوه این محصول را می‌دهد.
 به دنبال این اتفاق، روسازی بتنی بخشی از
 مسیر کندرو بزرگراه آزادگان و برخی از مسیرها
 و ایستگاه‌های خطوط اتوبوس تندرو برای این
 سال وعده داده شد. فرودگاه‌ها نیز به حرکت
 روسازی بتنی پیوسته‌اند و به دنبال تاکید وزیر
 راه و شهرسازی، شرکت فرودگاه‌های کشور
 و مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
 باند راست ۲۹ فرودگاه مهرآباد را به صورت
 روسازی بتنی طراحی کردند و در مسیر اجرا
 قرار دادند.

مزایا و معایب روکش بتنی

اولین روسازی بتنی ماندگار در ۱۸۹۲ در ایالت
 اوهایو آمریکا انجام گرفت و با گذشت بیش
 از ۱۲۰ سال از آن تاریخ، هم اکنون ۳۰ درصد
 بزرگراه‌های بین ایالتی این کشور با بتن
 پوشیده شده است.

روسازی بتنی در حالی به تدریج جای خود
 را در پروژه‌های شهری و حمل و نقل جاده‌ای
 و هوایی کشور می‌گشاید که استفاده از این
 روش مزایایی نسبت به استفاده از آسفالت
 دارد، اما روشی بدون عیب نیز نیست.

در ابتدا مزایا را مرور می‌کنیم:
 ۱- استفاده از این روش اقتصادی است چون
 تجربه نشان داده عمر جاده با روکش بتنی بین ۳۰

تا بیش از ۵۰ سال است که حداقل دو برابر عمر
 روسازی آسفالت است. هزینه‌های نگهداری در
 این روش نیز پایین‌تر است.

۲- قیر ایرانی کیفیت مطلوبی دارد و بازارهای
 صادراتی بزرگی را تجربه کرده است. استفاده
 کمتر از قیر می‌تواند بر صادرات این محصول
 بیافزاید، در حالی که بنا بر آن چه گفته شد،
 صادرات سیمان با دشواری بسیاری مواجه
 است که گاهی صرفه اقتصادی نیز ندارد.

۳- استفاده از بتن به جای آسفالت، آلاینده‌گی
 زیست‌محیطی کمتری به دنبال دارد.

۴- روکش بتنی فاقد تغییرات شکلی دائمی نظیر
 شیار یا افتادگی است.

۵- در هوای بسیار گرم برخلاف آسفالت، بتن
 روان و نرم نمی‌شود و با توجه به گرمسیری
 بودن اکثر نقاط کشور، روسازی بتنی می‌تواند
 در اولویت قرار گیرد.

۶- در اثر ریزش سوخت و وسایل نقلیه، بتن دچار
 تخریب لایه و حل شدن روکش نمی‌شود.

۷- به علت انعکاس نور در شب، قابلیت رویت
 بهتری دارد.

اما استفاده از روکش بتنی خالی از اشکال نیز
 نیست. برخی مشکلات از این قرار است:

۱- تعمیر روسازی بتنی دشوارتر و پیچیده‌تر
 از روکش آسفالت است و مقامات وزارت راه و
 شهرسازی نیز بر این مساله تاکید دارند.

۲- دانش فنی و تجربه ساخت آن در داخل کشور
 اندک است.

۳- در صورت اجرای ضعیف، درزهایی شکل
 می‌گیرد که خرابی راه را به همراه می‌آورد.

۴- درزه‌های عرضی و سطح زیر سبب می‌شود
 روکش بتنی کیفیت سواری کمتری نسبت به
 آسفالت داشته باشد.

به هر روی، روند استفاده از بتن در زیرساخت‌های
 حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری کشور آغاز شده
 و استفاده از ظرفیت‌های فعلی صنعت سیمان و
 تداوم توسعه صنعت در گرو موفقیت این طرح و
 دیگر پروژه‌های عمرانی است.

بعید است حتی با تحقق حمل و نقل ارزان‌تر
 نیز توفیق چندان‌ی در کسب بازارهای صادراتی
 برای سیمان کسب شود، بنابراین رشد تقاضای
 داخلی تنها مسیر نجات صنعت سیمان از رکود
 فعلی است.

**ساختار جدید وزارت
راه و شهرسازی اعلام شد**

تشکیل معاونت حمل و نقل در وزارت راه و شهرسازی

در ابتدای شهریور ماه، ساختار جدید سازمانی وزارت راه و شهرسازی با تغییراتی نسبت به چارت گذشته منتشر شد. در چارت سازمانی جدید که تاریخ ابلاغ آن دهم مرداد ماه ذکر شده، معاونت اقتصاد و برنامه‌ریزی قبلی تفکیک و دو معاونت حمل و نقل و معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع ایجاد و معاونت راه روستایی حذف شده است.

سازمان ملی زمین و مسکن، سازمان مجری ساختمان‌ها و تاسیسات دولتی عمومی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان هواپیمایی کشوری، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواشناسی کشور، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک، شرکت عمران شهرهای جدید، شرکت عمران و بهسازی شهری ایران، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل، مرکز تحقیقات راه و مکتسن و شهرسازی و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی از جمله سازمان‌ها و شرکت‌ها و مراکز، بخشی از ساختار جدید وزارت راه و شهرسازی هستند.

شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، شورای عالی شهرسازی و معماری، ستاد ملی بازآفرینی پایدار، کمسیون ایمنی راه‌ها، شورای عالی ساماندهی مبادی ورودی و خروجی و شورای عالی هواپیمایی کشوری، هفت شورایی هستند که در ساختار جدید این وزارتخانه جا گرفته‌اند.

سعید سیدعلایی، معاون توسعه مدیریت و منابع وزارت راه و شهرسازی در خصوص موضوع انتزاع بخش راهداری از ادارات کل و الحاق به ادارات کل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان‌ها چنین توضیح داد: «پیرو این مصوبه هم‌زمان با انتزاع بخش راهداری از وظایف ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها، نگهداری راه‌های روستایی نیز به ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌ها و مدیریت بخش ساخت راه‌های روستایی نیز به شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل از سوی ستاد وزارت راه منتقل شد. البته امور اجرایی ساخت آن‌ها از سوی ادارات کل پیگیری و دنبال خواهد شد.»

او با اشاره به تعیین و تکلیف ضوابط اجرایی انتقال بودجه بخش راهداری تاکید کرد: «باید بودجه هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بخش راهداری ادارات راه و شهرسازی استان‌ها به اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای منتقل شود.»

سیدعلایی خاطر نشان کرد: «اقدامات اداره کل راه و شهرسازی با هماهنگی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و بر اساس مصوبه شورای عالی اداری و ضوابط اجرایی بودجه سال ۹۵ و دستورالعملی که با امضای وزیر به استان‌ها ابلاغ شده است، خواهد بود.»



در کشور ما مرزهای دریایی در حوزه بنادر، بالاخص در مناطق آزاد ویژه اقتصادی یکی از برزخ‌های کالایی هستند که متأسفانه به دلیل ایجاد محدودیت برای حضور گمرک و نظارت متمرکز و تبادل بر خط اطلاعات در این محدوده فضای بکری برای رشد و پروس قاچاق ایجاد کرده است. از دیگر سو عدم توجه مسئولین به فضای پشت گمرک و اصرار تعدادی از سازمان‌ها برای حفظ قدرت حاکمیتی خود در بنادر و مانع‌تراشی‌ها برای ایجاد شفافیت باعث شده عملاً بسیاری از ظرفیت‌های قانونی موجود در مبارزه با قاچاق سازمان‌یافته بلااستفاده بماند.

در مناطق بندری ابتدا در CY یا Container Yard که کانتینرهای وارداتی به کشور در بدو ورود به آن انتقال می‌یابند (و اصطلاحاً محل دریافت و تحویل و انبار کانتینرها و شامل یک محوطه مانوری است) اسناد کالا ارسال می‌شود و در همین نقطه الگوی طرح قاچاق برنامه‌ریزی می‌شود؛ بدین صورت که یا مستقیماً از بندر به ترینال کانتینری انتقال یافته و به قلمرو گمرکی قاچاق شوند یا در یک فرآیند انتقالی (اصطلاحاً ترانشیپ) ماهیت خلاف واقع برای کالا طراحی شده و کالا با ماهیتی خلاف واقع از گمرک دوم ترخیص شود.

در روش اول که اخیراً بزرگ‌ترین محموله قاچاق کانتینری کالا با تمرکز بر تحرکات بر همین نقطه کشف شد، سعی می‌شود با تهیه قبوض انبار جعلی و اسناد خلاف واقع، در شلوغی محوطه‌های بندری، کالا به بیرون گمرک انتقال یافته و از فضای پشت گمرک برای قاچاق سوءاستفاده شود (با توجه به ماده ۵ مبارزه با قاچاق کالا و ارز و ماده ۱۱۳ قانون امور گمرکی استفاده از اسناد خلاف واقع از مصادیق قاچاق است).

اما همانگونه که اشاره شد، روش دومی هم وجود دارد که در قوانین به آن اشاره‌ای نشده است؛ یعنی استفاده از محتوای خلاف واقع در اسناد واقعی که البته قانونگذار برای کشف آن تمهیداتی در قانون امور گمرکی در نظر گرفته، اما متأسفانه به دلایلی که ذکر شد (اصرار تعدادی از سازمان‌ها برای حفظ قدرت حاکمیتی خود در بنادر و مانع‌تراشی‌ها برای



عمده برنامه‌ریزی‌ها و عملیات اسنادی قاچاق در محوطه‌های بندری به مثابه نقاط کور گمرکی اتفاق می‌افتد

جعبه تقسیم

آنوش رحام؛ تحلیلگر امور گمرکی

در ماه‌های اخیر افزایش انتقاد نسبت به ورود کانتینری کالاهای قاچاق به کشور و طرح سؤال در خصوص کارآمدی عملکرد سازمان‌های مسئول و سامانه‌های الکترونیکی گمرک موجب شد مطالعات میدانی برای کشف نقاط کوری که به دور از دسترس نظارتی گمرک است شروع شود. این مطالعات نشان می‌دهد کالاهای وارداتی قبل از ورود به قلمرو گمرکی در میدانی مرزی و نقطه صفر مرزی در یک برزخ کالایی به‌سر می‌برند و تجزیه و تحلیل الگوهای قاچاق سازمان‌یافته در این حوزه یکی از دامنه‌های موثر شناسایی نقاط کور تحرکات باندهای سازمان یافته قاچاق کالا در کشور است.

بر اساس آخرین یافته‌ها عمده برنامه‌ریزی‌ها و عملیات اسنادی قاچاقچیان در همین مناطق طراحی و اجرا می‌شود و می‌توان از آن به عنوان جعبه تقسیم و فاز اول قاچاق نام برد.



■ **قانونگذار صراحتاً ترانشیپ را یک «رویه» برشمرده و طبق قانون «رویه» مستلزم نظارت گمرک و تشکیل پرونده یا تشکیل سند گمرکی است، پس چرا همچنان سیل عظیمی از کالاهای کانتینری خارج از نظارت گمرک تحت رویه انتقالی، اما لفظ «اداری» از بنادر بزرگ ترانشیپ می‌شوند و اصرار به انجام عملیات و تبادل کاغذی اسناد با گمرک را دارند**

■ **کشف اخیر بزرگ‌ترین محموله کانتینری قاچاق با همکاری عواملی در محوطه‌های بندری و گمرکی حکایت از وجود یک برزخ کانتینری در بنادر کشور دارد که اساساً نبود یا اعمال محدودیت برای نظارت گمرک این شکاف را به وجود آورده است**

جلوگیری از تخلفات احتمالی در خروج کالا در بنادر و مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و برای حصول اطمینان از کسر تخلیه یا دستکاری محتویات کانتینر، صرفاً به کنترل پلمپ کانتینر اکتفا می‌کرد؛ اما همزمان با تصویب قانون امور گمرکی در شهریور ماه ۱۳۹۰ و آیین‌نامه اجرایی آن در اسفند ۱۳۹۱ و الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجدیدنظر شده کیتو، ساختار قانون جدید گمرکی به‌روز شد و برای بسیاری از خلأهای موجود، ظرفیت‌های قانونی به تصویب رسید، با این حال همچنان همکاری دستگاه‌های ذی‌مدخل در حمل و نقل دریایی مغفول باقی ماند.

در ماده ۹۸ قانون امور گمرکی مصوب مجلس شورای اسلامی صراحتاً ذکر شده: «به انتقال کالاهای تحت نظارت گمرک از وسیله حمل ورودی به وسیله حمل خروجی در محدوده یک گمرک که همان گمرک ورودی و خروجی از قلمرو گمرکی است رویه انتقالی اطلاق می‌شود. این انتقال به صورت مستقیم یا غیرمستقیم انجام می‌شود و وسایل حمل ورودی و خروجی همزمان یا با فاصله زمانی در محدوده یک گمرک حضور دارند تا عمل انتقال انجام گیرد.»

در بند «ت» ماده ۱ قانون امور گمرکی نیز طبق تعریفی که از طرف شورای همکاری گمرکی به صورت مجموعه برای کشورهای عضو منتشر شده آمده است: «کلیه انبارها، باراندازها، اسکله‌ها، فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن، محوطه‌ها و هر محل یا مکانی که تحت نظارت گمرک است و برای انباشتن و نگهداری کالاها به منظور انجام تشریفات گمرکی استفاده می‌شود، اماکن گمرکی نامیده می‌شود.»

در بند «ت» ماده ۳ قانون امور گمرکی نیز کنترل و نظارت بر امر عبور کالا از قلمرو کشور از جمله وظایف گمرک است، اما سوال اصلی اینجاست با توجه به اینکه قانونگذار صراحتاً ترانشیپ را یک «رویه» برشمرده و طبق قانون «رویه» مستلزم نظارت گمرک و تشکیل پرونده یا تشکیل سند گمرکی است، چرا همچنان سیل عظیمی از کالاهای کانتینری خارج از نظارت گمرک تحت رویه انتقالی، اما با لفظ «اداری» از بنادر بزرگی مانند شهید رجایی ترانشیپ می‌شوند و بدون توجه به عواقب آن اصرار به

ایجاد شفافیت) بلااستفاده مانده است. در این روش قاچاقچیان با سوءاستفاده از خلأهای موجود اقدام به رویه انتقالی کرده و در این بین کالا را از یک بندر به بندر دیگر ترانشیپ می‌کنند.

در این بین با توجه به این که گمرک، شرکت‌های کشتیرانی را ملزم به تبادل مانیفست کرده تا مندرجات کالاهای وارداتی به کشور و اقلام درج شده در مانیفست از حیث ماهیت، وزن و ارزش، با اظهار کالا در گمرک مطابقت داشته باشد و از آنجا که مطابق با دستورالعمل شیوه بازرسی سازمان جهانی گمرک، در همه جای دنیا مرسوم نیست که کلیه کانتینرهای وارداتی به کشور در گمرک تخلیه و بازرسی شوند و این کار به صورت اتفاقی (رندوم) براساس اصول Risk Management صورت می‌گیرد، قاچاقچیان در اسناد خود، نام کالاهایی را که از ریسک بازرسی کمتری برخوردارند (در مسیر سبز ترخیص می‌شوند و نیاز به اخذ مجوزهای مختلف مثل استاندارد و بهداشت ندارند) به جای کالای واقعی که عمدتاً کالاهایی با ارزش و حقوق ورودی بالا هستند، درج کرده و عملاً با اظهار ماهیت خلاف واقع در اسناد حمل اصلی و از طریق رویه انتقالی (ترانشیپمنت) از یک گمرک مثل شهید رجایی به گمرکات کوچکتر مثل بنادر استان بوشهر یا خوزستان، قانون را دور می‌زنند.

به عبارت دیگر، به دلیل اینکه هیچ چک‌لیستی برای اطلاع از ماهیت درست اسناد و مطابقت آن با کالای داخل کانتینر در بندر و ترمینال‌های بندری صورت نمی‌گیرد و در رسیده‌های بندری ماهیت خلاف واقع کالاها (مثلاً corpan و copari) پنهان می‌ماند، تبادل اطلاعات بین بندر و گمرک به نفع قاچاقچی سازمان یافته صورت می‌گیرد.

راهکارهای قانونی

به طور معمول ترانشیپمنت یا رویه انتقالی به دو روش صورت می‌گیرد: روش انتقالی تعویض کشتی با کشتی یا روش انتقالی تخلیه از کشتی در بندر و بارگیری مجدد از بندر به کشتی. براساس قانون قبلی امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰، رویه انتقالی یا ترانشیپمنت تعریف نشده بود و گمرک مطابق قانون قبلی برای

اجرای سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات بین گمرک و سازمان بنادر

با امضای تفاهم‌نامه تبادل الکترونیکی اطلاعات توسط مهندس سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و دکتر کرباسیان رییس کل گمرک ایران، از این پس ارتباط سیستمی بین این دو سازمان در جهت تأمین مبادله اطلاعات اسنادی برقرار است.

بر اساس بندهای این تفاهم‌نامه و به هنگام مبادله اطلاعات اسنادی، موارد زیر انجام می‌گیرد:

۱- سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ارائه اطلاعات تاییدیه مالی و مانیفست به صورت الکترونیکی به گمرک ایران اقدام می‌کند.

۲- سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ارائه اطلاعات تاییدیه قبض انبارهای صادره به صورت الکترونیکی به گمرک ایران اقدام می‌نماید. نحوه ارائه اطلاعات از سوی سازمان بنادر به گمرک باید به نحوی باشد که فرآیند تمامی تغییرات قبلی در قبض‌های انبار قابل معامله مشخص باشد.

۳- گمرک ایران پروانه الکترونیکی گمرک را با درج آخرین اطلاعات و شماره قبض انبارهای صادره توسط سازمان بنادر صادر و مراتب را به سازمان بنادر ارسال می‌نماید.

۴- گمرک ایران باید به محض تخصیص شماره ثبت (کوتاژ) بسته شدن فرآیند قبض انبار (تغییرات، تمدید، صدور، تغییر نام، صدور قبض انبار)، را بر مبنای شماره آخرین قبض انبار ارسال شده به سازمان بنادر منعکس کند.

۵- صدور بیجک خروجی کالا و کانتینر از سوی سازمان بنادر در سامانه خود و براساس اطلاعات پروانه گمرکی که منطبق بر اطلاعات آخرین قبض انبارهای صادره از سوی سازمان بنادر و دریانوردی است، انجام می‌گیرد. بیجک مذکور ملاک تسویه پروانه گمرکی و خروج کالا و کانتینر از در خروج گمرک است.

محمد سعیدنژاد در آیین امضای این تفاهم‌نامه، با بیان اینکه سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات، نتیجه جلسات کارشناسی متعدد بین دو سازمان طی دو ماه گذشته با هدف کاهش و حذف قاچاق کالا و تسهیل تجارت خارجی است، گفت: «با وجود این به نظر می‌رسد، به رغم پر شدن خلاها و منافذ با فرمت ارائه شده از سیستم تبادل اطلاعات، شاید در آینده نیاز به اصلاح سیستم و ارتقا داشته باشیم.»

پیش از این نیز در مرداد ماه، گمرک ایران، از آغاز تبادل الکترونیکی اطلاعات میان انبارهای سازمان بنادر و گمرک با هدف مبارزه با قاچاق کالا خبر داده بود. براساس این برنامه در گام اول قبض انبار الکترونیک انبارهای طرف قرارداد با سازمان بنادر و دریانوردی از طریق سامانه جامع گمرکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی در منطقه ویژه شهید رجایی به بارنامه متصل شد و با فراهم شدن این امکان، خروج کانتینرهای موضوع بارنامه‌های اظهاری به گمرک بعد از صدور پروانه‌های الکترونیکی از محوطه‌های بندری و انبارهای طرف قرارداد با سازمان بنادر و دریانوردی امکان‌پذیر خواهد بود.

آغاز به کار سامانه مانیفستینگ کالاهای ترانزیتی در گمرک

این در حالی است که دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران نیز از اجرایی شدن مانیفستینگ کالاهای عبوری داخلی و خارجی با استفاده از سامانه مدیریت اطلاعات (MIS) سامانه جامع گمرکی، از ابتدای تیرماه سال جاری خبر داده است. این اطلاعات شامل اظهارنامه‌های ترانزیتی و اطلاعات پروانه‌های عبوری و همچنین اطلاعات دیگر مربوط به سوابق و عملکرد کاربران و شرکت‌های حمل‌ونقل است.

انجام عملیات و تبادل کاغذی اسناد با گمرک را دارند که ریسک بالای فساد را به دنبال خواهد داشت. کنترل و اعمال مدیریت ریسک و ایجاد سامانه‌های گاما-ری و ایکس‌ری در مبادی ورودی و کنار کرین‌ها در بنادر و مبادی صفر مرزی که هر روزه هزاران کانتینر کالا در آن جابه‌جا می‌شود، یکی از مهم‌ترین راهکارهای کنترل ورود کالای قاچاق است و موفقیت مبارزه با قاچاق کالا باید از همین نقاط کور که بدون نظارت رها شده شروع شود.

کشف اخیر بزرگترین محموله کانتینری قاچاق با همکاری عواملی در محوطه‌های بندری و گمرکی، حکایت از وجود یک برزخ کانتینری در بنادر کشور دارد که اساساً نبود یا اعمال محدودیت برای نظارت گمرک این شکاف را به وجود آورده است. لازم است با بازنگری در قوانین موجود و با برخط‌سازی و یکپارچه کردن عملیات و تبادل اسنادی بین گمرک و بندر، امکان مدیریت، طراحی و به‌کارگیری محتوای خلاف واقع در اسناد را به صفر رساند تا با بازنگری در مفاد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز استفاده از محتوای خلاف واقع در اسناد حمل از مصادیق قاچاق تلقی شود و نقاط کور خارج از دسترس و نظارت گمرک با عنایت به ظرفیت‌های قانونی مورد نظارت قرار بگیرد.

از سوی دیگر، گمرک ایران نیز باید با تبیین شیوه‌نامه اجرایی ماده ۹۸ قانون امور گمرکی، اقدامات لازم جهت نظارت بر رویه انتقالی را فراهم سازد تا حقوق دولت فدای حقوق حاکمیتی دستگاه‌ها نشود.

در عین حال نباید فراموش کرد تعلق سازمان‌های بندری و دخیل در امر تجارت خارجی در اجرا و تفویض اختیار به گمرک ایران، عمده‌ترین عامل در زمان‌بندی و اجرا نشدن کامل ظرفیت‌ها است. امید می‌رود دولت به جای واگذاری و تفویض چندباره و پاره‌پاره مسئولیت مدیریت پنجره واحد به سازمان‌های متعدد که جز اتلاف وقت و سرمایه و اجرای جزیره‌ای آن نتیجه‌ای در بر نخواهد داشت، فکری به حال حمایت در حوزه مقررات از سازمان‌هایی مثل گمرک کند تا مبارزه موثر با پدیده شوم قاچاق قربانی تصمیمات غیرکارشناسی و دعوای حاکمیتی بین سازمان‌ها نشود.



عمل نقل بین المللی گوشاتر ابرنوس

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

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

مشهد، بلوار وکیل آباد، بین هاشمیه ۳۳ و ۳۱ - ساختمان خلیج فارس - ۱۵ واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۶۸۷۱، ۹-۳۸۸۶۸۵۷، شماره: ۰۵۱-۰۰۵۳۷-۹۱۵۱

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

به گزارش مارین تایمز، بر اساس یافته‌های این موسسه در نیمه نخست ۲۰۱۶ فعالیت خرید کشتی‌های دست دوم ۵۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافته است. در شش ماه نخست سال گذشته ۱۴/۸ میلیارد دلار برای خرید کشتی‌های دست دوم هزینه شده بود، حال آنکه اکنون این رقم به ۷/۱ میلیارد دلار رسیده است.

در همین حال، سطح سفارش ساخت کشتی‌های جدید در این مدت ۶۵ درصد کاهش یافته است. طی شش ماه نخست سال ۲۰۱۶ میلادی تعداد ۲۳۸ فروند کشتی سفارش داده شده که در مقایسه با ۶۸۹ فروند سفارش نیمه نخست سال ۲۰۱۵ کاهش چشمگیری داشته است. با وجود این، فعالیت‌های اوراق در سال جاری میلادی ۱۰ درصد نسبت به نیمه نخست سال پیش افزایش یافته است. در شش ماه نخست امسال ۴۲۸ فروند کشتی روانه اوراق شدند در حالی که طی نیمه نخست سال ۲۰۱۵ تنها ۳۸۸ فروند کشتی به کارگاه‌های اوراق فروخته شده بودند.

خرید کشتی‌های دست دوم
۵۲ درصد کاهش یافته است

تغییر رفتار مالکان کشتی در سال ۲۰۱۶

موسسه تحقیقاتی VesselsValue در تازه‌ترین اطلاعات منتشر شده خود تغییرات رفتار مالکان کشتی جهان در سفارش ساخت/خرید کشتی، فروش و اوراق کشتی در نیمه نخست امسال در مقایسه با مدت مشابه سال ۲۰۱۵ را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده که در نیمه نخست ۲۰۱۶ فعالیت برای خرید کشتی‌های دست دوم ۵۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافته است.

CHANGING BEHAVIOUR

BUYING, ORDERING AND SCRAPPING ACTIVITY
H1 2015 VS H1 2016

SECOND HAND SALES

52% REDUCTION
IN SPENDING

Year	\$bn spent	TOTAL
2015	\$14.8bn	\$21.8bn
2016	\$7.1bn	

NEWBUILDING ORDERS

65% REDUCTION
IN ORDERING

Year	No. of vessels	TOTAL
2015	689	927 vessels
2016	238	

DEMOLITION SALES

10% INCREASE
IN SCRAPPING

Year	No. of vessels	TOTAL
2015	388	816 vessels
2016	428	

ایرسوتر اعلام آمادگی کرد

راهاندازی خط مسافری بین بنادر نوشهر و ترکمن‌باشی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از اعلام آمادگی شرکت کشتیرانی ایرسوتر برای راهاندازی خط مسافری بین نوشهر و ترکمن‌باشی ترکمنستان خبر داد.



سیاوش رضوانی اظهار کرد: پیرو مذاکراتی که اخیراً با سفیر جمهوری اسلامی ایران در ترکمنستان در خصوص امکان راهاندازی خط مسافری دریایی بین ایران و ترکمنستان داشتیم جلسه‌ای در بندر نوشهر با مدیرعامل شرکت ایرسوتر به منظور اجرایی شدن این پیشنهاد برگزار شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران همچنین خاطر نشان کرد: در مورد فعال‌تر شدن ایرسوتر در زمینه صادرات از بندر نوشهر مذاکرات خوبی صورت گرفت و قرار شد با تشکیل کمیته ویژه راهکارهای عملی توسعه صادرات انواع کالا از منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر به سایر کشورها مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

جهانبخش اسدی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ایران و روسیه (ایرسوتر) نیز در این دیدار اظهار داشت: شرکت ایرسوتر بیشترین فعالیت را در بین بنادر شمالی کشور در بندر نوشهر دارد و امیدواریم با همکاری مدیریت جدید بندر و دریانوردی استان مازندران سطح همکاری بیش از پیش افزایش یابد.

وی ابراز امیدواری کرد: با فراهم شدن مقدمات لازم از ظرفیت بندر نوشهر برای راهاندازی خط مسافری بین این بندر و بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان و سایر بنادر حاشیه دریای خزر استفاده شود.



اپراتور فعلی بندر شهید بهشتی چابهار:

پیشرفت فیزیکی طرح توسعه چابهار در حد و اندازه خودش خوب است!

قرارداد شرکت مسلم چابهار؛ اپراتور بندر چابهار پایان مهر ماه امسال تمام می‌شود با این حال مدیرعامل این شرکت می‌گوید: شاید با شرکت آریا بنادر ایرانیان همکاری داشته باشیم ولی هنوز هیچ برنامه مشخصی وجود ندارد.

اپراتور بندر شهید بهشتی چابهار درباره همکاری با هندی‌ها در این بندر گفت: «هندی‌ها از چند سال گذشته همواره در اظهارات خود برای همکاری در بندر چابهار اعلام آمادگی می‌کردند ولی هیچ‌گاه این اظهارات عملی نشد اکنون نیز نمی‌دانیم که چه میزان از این قراردادهای جدید عملی خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت مسلم چابهار درباره استفاده از ظرفیت ۲/۵ میلیون تنی بندر چابهار، تصریح کرد: «شرکت مادر تخصصی بازرگانی واردات دولتی ایران اکثر کالاهای اساسی را از جمله برنج، شکر و گندم را از بندر چابهار وارد می‌کند، علاوه بر آن یخچال و فریزر، لوازم خانگی و صوتی و تصویری به صورت کانتینری به این بندر وارد می‌شود اما همچنان بیش از نیمی از ظرفیت این بندر خالی است.»

این فعال بندری اظهار داشت: «به اعتقاد من، دولت ایران خود به تنهایی می‌تواند در زمینه توسعه بندر فعالیت کند، ولی اگر این فعالیت‌ها را با مشارکت شرکت‌های ایرانی که شریک خارجی هم می‌تواند داشته باشند انجام دهد، چه از نظر میزان سرمایه‌گذاری و چه از نظر میزان واردات و ترانزیت موثر خواهد بود.» داورپناه در خصوص اولویت‌های توسعه بندر چابهار گفت: «در مرحله نخست، باید تامین تجهیزات مورد نیاز بندر شهیدر جایی در اولویت قرار بگیرد زیرا این بندر اکنون به مکنده، جرتقیل، لیهر و لیفتراک و ... نیاز دارد.»

وی در خصوص مذاکرات با چینی‌ها و هندی‌ها، گفت: «مذاکراتی در این زمینه ولی تاکنون شرکت‌ها به خاطر تأثیرات تحریم‌ها هنوز مشکل دارند که امیدواریم به موفقیت‌هایی در این زمینه برسیم.»

مدیرعامل شرکت مسلم چابهار که ترجیح می‌دهد در مورد سرعت پیشرفت توسعه بندر چابهار اظهار نظر نکند، به صورت کلی گفت: «پیشرفت فیزیکی طرح توسعه این بندر در حد و اندازه خودش خوب بوده است.»

به گفته داورپناه، شرکت مسلم چابهار ۱۰ سال است که اپراتور چابهار است و این در حالی است که قرارداد آن تا پایان مهرماه بیشتر اعتبار ندارد و اکنون وضعیت فعالیت این شرکت در بندر چابهار پس از این تاریخ نامشخص است. وی با تأیید اینکه با شروع فاز نخست طرح توسعه بندر چابهار، اپراتوری این بندر در اختیار شرکت آریا بنادر ایرانیان قرار خواهد گرفت، گفت: «شاید این امکان باشد که با شرکت آریا بنادر ایرانیان همکاری داشته باشیم، ولی هنوز هیچ برنامه‌ای مشخص نیست؛ به هر حال، روزی ما دست خداست.»



هفتمین شرکت کشتیرانی جهان از حیث ظرفیت،
به ورطه ورشکستگی سقوط کرد

هانجین به گل نشست!

شرکت هانجین یک شرکت ریشه‌دار کره‌ای است که در سال ۱۹۴۵ با هدف ارائه خدمات حمل‌ونقلی راه‌اندازی شد. این شرکت در حال حاضر در حوزه ارائه خدمات لجستیک، حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌سازی، مدیریت فرودگاه، خدمات هتلداری و گردشگری فعالیت می‌کند. شرکت هانجین دارای ناوگان کشتی‌های کانتینری، راه‌ها، شبکه لجستیک و پایانه‌های بزرگی در سراسر جهان است.

دفتر مرکزی این شرکت در شهر سنول، پایتخت کره جنوبی واقع شده و دارای ۲۱ دفتر خدماتی در کشورهای مختلف جهان است. هانجین بزرگترین شرکت حمل‌ونقل دریایی کره جنوبی و یکی از ۱۰ شرکت برتر در زمینه حمل‌ونقل دریایی در جهان به شمار می‌رود. ناوگان شرکت هانجین متشکل از ۱۰۰ کشتی کانتینری با ظرفیت ۶۰۰ هزار TEU است که از این تعداد، ۳۷ فروند ملکی و ۶۳ فروند چارتری هستند. همچنین این شرکت کره‌ای صاحب ۱۵۱ فله‌بر نیز هست که از این تعداد ۹۱ فروند چارتر و ۶۰ فروند ملکی هستند. شرکت هانجین اداره ۱۱ پایانه بندری و ۷۴ مسیر دریایی را نیز بر عهده دارد و دارای چهار کشتی چارتری با نام‌های Hanjin Czech،

چند ماه قبل خبر ورشکستگی شرکت کشتیرانی هیوندای مرچنت مارین کره جنوبی تیترا یک مجلات و بولتن‌های خبری صنعت حمل‌ونقل جهان بود و تمام تحلیلگران و کارشناسان صنعت حمل‌ونقل خبر از ناخوش بودن احوال شرکت‌های کشتیرانی کره جنوبی می‌دادند. همان زمان زمزمه‌هایی نیز پیرامون در آستانه ورشکستگی قرار گرفتن دیگر شرکت کشتیرانی کره جنوبی یعنی هانجین به گوش می‌رسید. حال بعد از گذشت چند ماه این خبر قوت گرفته است و شرکت کشتیرانی هانجین که بسیار سرآمدتر از شرکت کشتیرانی هیوندای مرچنت مارین است در حال انجام کارها جهت اعلام رسمی ورشکستگی خود است.

بسیاری از کارشناسان معتقدند که اگر این اتفاق رخ دهد و شرکت کشتیرانی هانجین ورشکستگی خود را اعلام کند، این ورشکستگی بزرگ‌ترین ورشکستگی تاریخ شرکت‌های کشتیرانی دنیا لقب خواهد گرفت. این در حالی است که عنوان بزرگ‌ترین ورشکستگی کشتیرانی دنیا، حدود سه دهه در اختیار شرکت کشتیرانی US LINE بوده است، اما در عرض چند ماه گذشته این عنوان دو بار بین شرکت‌های کشتیرانی هیوندای مرچنت مارین و هانجین دست به دست شده است.

■ عمده‌ترین دلیل ضرردهی مالی و در آستانه ورشکستگی قرار گرفتن شرکت‌های کشتیرانی، برهم خوردن تعادل بین عرضه و تقاضا است. از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۵ ناوگان حمل کانتینری دنیا تقریباً رشد ۳۰۰ درصدی را تجربه کرده، در حالی که همزمان بحران بدهی‌های اروپا و همچنین کاهش رشد اقتصادی چین باعث شده تا تقاضا برای حمل کانتینری کاهش یابد

■ شرکت کشتیرانی هانجین برخی از دارایی‌های خود از جمله ترمینال‌های خارجی را به منظور پرداخت بدهی ۴۰۶ میلیون دلاری که موعد پرداخت آن شش ماهه ابتدایی سال ۲۰۱۶ بود، در معرض فروش گذاشته است

عرضه بر تقاضا) در سال ۲۰۱۵ کاهش یافته که این میزان از سال ۲۰۰۹ تاکنون بی‌سابقه بوده است.

کشتیرانی هانجین نیز به مانند سایر شرکت‌های کشتیرانی با مشکل فوق دست به گریبان بوده و همین موضوع موجب شده تا این شرکت هر ساله دچار ضرر مالی شود و میزان بدهی آن در سال ۲۰۱۶ به ۵ میلیارد دلار برسد. در ۴ سپتامبر سال ۲۰۱۶ نیز بانک‌های طلبکار اعلام کردند که طرح سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده برای رفع بدهی ۵ میلیارد دلاری این شرکت کفایت نمی‌کند و دیگر بانک‌ها حاضر به حمایت از این کشتیرانی نخواهند بود. از دست دادن حمایت مالی بانک‌ها و عدم موافقت مالکان کشتی مبنی بر کاهش اجاره شناورها باعث شد تا این شرکت تصمیم به اعلام ورشکستگی خود بگیرد.

اقدامات برای رهایی از ورشکستگی

با آغاز سال ۲۰۱۶ شرکت کشتیرانی هانجین اقداماتی را در جهت بهبود اوضاع اقتصادی و تامین نقدینگی مورد نیاز خود انجام داده است که در زیر به برخی از این اقدامات اشاره می‌شود. اولین اقدام شرکت هانجین در ماه‌های آغازین سال ۲۰۱۶ انجام شد و این شرکت درخواست وام ضروری ۱۰۹ میلیون دلاری از بانک توسعه کره کرد و متعهد شد تا در قبال این وام برخی دارایی‌هایش را از جمله ترمینال جدید ایست سئول که در دست ساخت بود، به عنوان ضمانت نزد بانک قرار دهد. این وام درست در زمانی درخواست شد که شرکت کشتیرانی هانجین سرمایه‌گذاری ناموفقی را در فیلیپین انجام داده و به موجب آن ۱/۳۲ میلیارد دلار مقروض شده بود.

دومین اقدام شرکت کشتیرانی هانجین فروش برخی از دارایی‌های خود از جمله ترمینال‌های خارجی بود که به منظور پرداخت بدهی ۴۰۶ میلیون دلاری که موعد پرداخت آن شش ماهه ابتدایی سال ۲۰۱۶ بود، انجام شد.

سومین اقدام شرکت هانجین فروش ۲۱/۳ درصد از سهام ترمینال بین‌المللی Tan Cang Cai Mep ویتنام بود که این کار باعث شد تا ۲۰ میلیون دلار نقدینگی در اختیار شرکت قرار گیرد.

با توجه به این که فروش برخی از دارایی‌ها و سهام ترمینال بین‌المللی ویتنام گره از مشکلات این شرکت باز نکرد، مقامات شرکت هانجین

Hanjin و Hanjin Croatia, Hanjin Hungary و Switzerland است.

دلایل ورشکستگی

با توجه به اینکه در چند سال اخیر اکثر شرکت‌های بزرگ کشتیرانی دنیا با زیان‌دهی مالی و خطر ورشکستگی روبه‌رو شده‌اند، دیگر نمی‌توان عوامل مدیریتی را به عنوان تنها دلیل ورشکستگی یک شرکت کشتیرانی مطرح کرد و باید به دنبال مسائل کلیدی‌تر در این قضیه گشت.

به نظر بسیاری از کارشناسان و با توجه به آمارهای موجود، شاید عمده‌ترین دلیل برای ضرردهی مالی و در آستانه ورشکستگی قرار گرفتن شرکت‌های کشتیرانی، برهم خوردن تعادل عرضه و تقاضا برای حمل و نقل کانتینری است. در چند سال اخیر بحران بدهی اروپا و همچنین کاهش رشد اقتصادی چین باعث شده تا تقاضا برای حمل و نقل کانتینری کاهش یابد و این امر موجب کاهش تقاضا برای خطوط کشتیرانی شده است.

از سوی دیگر، از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۵ ناوگان حمل و نقل کانتینری تقریباً رشد ۳۰۰ درصدی را تجربه کرده است. همین افزایش عرضه و کاهش تقاضا باعث شده تا نرخ کرایه در مسیرهای مختلف کاهش یابد. به عنوان نمونه نرخ کرایه در مسیر آسیا-اروپا به عنوان بزرگترین خط کشتیرانی دنیا به دلیل همین رکود تقاضا و افزایش ظرفیت موجود ناوگان حمل و نقل کانتینری با کاهش شدیدی روبه‌رو شده است. به گزارش رویترز، کرایه حمل از آسیا به اروپای شمالی با ۲۲/۸ درصد کاهش به ۴۰۰ دلار در هر TEU رسیده و این در حالی است که قیمتی که حداقل حاشیه سود را برای شرکت‌های کشتیرانی تامین می‌کند مبلغی در حدود ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ دلار به ازای هر TEU است.

گزارش سال گذشته موسسه Drewry نیز به عرضه مازاد کشتی‌های کانتینری در حمل و نقل کانتینری دنیا اشاره کرده و در این گزارش عنوان شده که تا سه سال آینده این مشکل عرضه مازاد وجود خواهد داشت. براساس این گزارش، شاخص جهانی Drewry برای عرضه و تقاضای حمل و نقل کانتینری در دنیا از ۱۰۰ (تعادل عرضه و تقاضا) به ۹۱ (پیشی گرفتن

■ **کشتیرانی هانجین تنها کشتیرانی نیست که در دام بدهکاری گرفتار شده و هرساله شاهد ضرر مالی زیادی بوده است، در حال حاضر، هیچ خط کشتیرانی کانتینری در دنیا قادر به سودآوری نیست و حتی مرسک نیز در نیمه نخست سال جاری میلادی در حدود ۱۱۴ میلیون دلار ضرر مالی را تجربه کرد**

■ **بسیاری از کارشناسان و تحلیلگران حوزه حمل و نقل معتقدند که مهمترین اثر این ورشکستگی در افزایش قیمت‌ها و هزینه‌های حمل بروز پیدا خواهد کرد، چرا که ۹۰ درصد حمل و نقل تجاری جهان از طریق دریا انجام می‌شود و هانجین یک بازیگر قابل توجه در اقتصاد دریا بوده است**

فاصله زمانی رضایت مالکان کشتی‌ها را در جهت کاهش نرخ پایین‌تری از اجاره جلب کنند که در این امر موفق نبودند و در نهایت هیچ یک از این اقدامات نتوانست مانع از اعلام ورشکستگی شرکت هانجین شود.

بعد از اعلام ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین، گروه هانجین سهامدار اصلی کشتیرانی هانجین و خطوط هوایی این کشور مبلغ ۱۰۰ میلیارد وون معادل ۹۰/۴۶ میلیون دلار را به منظور عادی‌سازی روند تخلیه کانتینرها و کاهش میزان خسارت به صادرکنندگان و واردکنندگان در اختیار شرکت کشتیرانی قرار داده است.

اقدامات طلبکاران و بنادر سراسر جهان

بعد از اعلام ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین، طلبکاران این شرکت اقداماتی را جهت اخذ بدهی خود انجام دادند که از آن جمله می‌توان به توقیف شناور Hanjin Rome در بندر سنگاپور و شناور Hanjin Sooho در بندر شانگهای چین توسط طلبکاران این شرکت اشاره کرد. همچنین در ۳۱ آگوست ۲۰۱۶ بنادر Xingang و Xiamen چین، والنسیا اسپانیا، ساوانا آمریکا و بندر Prince Rupert کانادا از ورود کشتی‌های شرکت کشتیرانی هانجین به دلیل ترس از عدم توانایی در پرداخت هزینه‌های بندری جلوگیری کردند.

مقامات بندری ویرجینا آمریکا نیز اعلام کردند که از این پس پایانه‌های کانتینری این بنادر هیچ محموله‌ای را از کشتیرانی هانجین نخواهند پذیرفت.

طبق آخرین اطلاعات و به نقل از رویترز، یکی از مقامات کشتیرانی هانجین کره جنوبی اعلام کرده است که ۴۴ فروند از شناورهای این شرکت اجازه پهلوگیری و بارگیری در بنادر سراسر دنیا را ندارند. این اخبار ممانعت از ورود شناورها به بنادر، با خبر عدم اجازه عبور به کشتی چارتر Hanjin Switzerland از کانال سوئز تکمیل شد. این ممانعت از عبور به دلیل نداشتن مجوز پرداخت کرایه عبور بوده است.

بعد از وقوع این شرایط، شرکت CMA CGM فرانسه نیز در بیانیه‌ای به مشتریانش پایان همکاری با هانجین را در پنج خط سرویس‌دهی اعلام کرد. بر اساس این بیانیه عنوان شد که هیچ کانتینری از CMA CGM روی شناورهای ناوگان کشتیرانی هانجین کره جنوبی بارگیری نخواهد شد.

خطوط کشتیرانی Evergreen تایوان و K Line ژاپن که با شرکت هانجین ائتلافی را تحت عنوان CKYHE تشکیل داده بودند نیز اعلام کردند که کانتینرها را از شناورهای هانجین بارگیری نخواهند کرد.

شرکت‌های آمریکایی هم اقدامات قانونی بر علیه هانجین جهت توقیف شناورها و دیگر اموالی را که تسویه مالی صورتحساب‌هایشان انجام نگرفته بود، در پیش گرفته‌اند. البته این اقدام شرکت‌های آمریکایی با واکنش شرکت هانجین مواجه شد و این شرکت توانست دستور حمایت موقتی ورشکستگی را از دادگاه منطقه‌ای نیوجرسی آمریکا دریافت کند و بر اساس این رای، کشتیرانی هانجین کره جنوبی به طور موقت از حمایت ورشکستگی برخوردار شده و بدین ترتیب شناورهایش از توقیف شدن در بنادر آمریکا برای زمان مشخصی مصون خواهند ماند.

البته باید در این بین به این موضوع نیز اشاره کرد که شناورهای هانجین در برخی بنادر به شدت از سوی مقامات آن بنادر مورد حمایت واقع شده‌اند و به شناورهای این شرکت اجازه داده شده است بدون ترس از ضبط و توقیف شدن عملیات تخلیه کانتینری را انجام دهند. از جمله این بنادر می‌توان به بنادر سنگاپور آسیا، هامبورگ اروپا و لس‌آنجلس آمریکا اشاره کرد. حتی یکی از مقامات بندری هامبورگ در مصاحبه‌ای عنوان کرده است که کمک به کشتیرانی هانجین برای تخلیه سالم کارگوهایش در اولویت برنامه‌های آنها قرار دارد.

از دیگر آثار این ورشکستگی می‌توان به ضرر یکصد میلیون دلاری بانک توسعه کره جنوبی و بانک‌های دولتی اشاره کرد. همچنین خطوط هوایی کره جنوبی که یکی از بزرگترین سهامداران شرکت کشتیرانی هانجین است، از تصویب طرحی مبنی بر اعطای وام ۶۰ میلیاردی وون کره (۵۵ میلیون دلار) با هدف نجات ترمینال Long Beach کشتیرانی هانجین، خبر داده است.

آثار ورشکستگی

به گزارش والاستریت ژورنال، ورشکستگی کشتیرانی هانجین کره جنوبی ۱۴ میلیارد دلار کارگو را در دریا معطل و سرگردان نگاه داشته است و فروپاشی یکی از بزرگترین خطوط کشتیرانی دنیا، بنادر و خرده‌فروشان در سراسر

در چهارمین اقدام خود تصمیم گرفتند تا تمام دارایی‌های متعلق به شرکت از جمله ترمینال‌های کانتینری را به فروش برسانند تا از این راه مبلغ ۳۵۷ میلیون دلار به دست آورند. ناگفته نماند که تمامی ترمینال‌های کانتینری با نام‌های بوسان، اینچئون و گوانگجو در سرتاسر دنیا متعلق به این شرکت بوده است. اقدام بعدی شرکت، به وثیقه گذاشتن دفتر مرکزی این شرکت در بوسان بود که از این طریق توانستند حدود ۱۰۲/۲ میلیون وون درآمد عاید کشتیرانی کنند.

آخرین اقدام شرکت هانجین هم گرفتن فرصت یک ماهه از بانک‌های طلبکار بود. مقامات این شرکت معتقد بودند که شاید بتوانند در این

می‌داند: «اگر ما رفتارهای مبتنی بر شرایط واقعی اقتصادی و گردش تجاری دنیا را رصد کنیم، به این نتیجه می‌رسیم که تصمیم‌گیری‌های اقتصادی نادرستی که در شرکت هانجین اتفاق افتاد، تأثیرات خود را امروز عیان کرد و منتهی به خسارت هنگفتی به این شرکت و در واقع به کشور کره جنوبی شد.»

مسعود پل‌مه می‌افزاید: «اگر مدیران شرکت هانجین رویکردهایی مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی منطقه و جهان اتخاذ می‌کردند و هزینه‌های زائد را کاهش می‌دادند، ممکن بود بتوانند سرعت ورشکستگی خود را کمتر کنند یا به نوعی از قدرت و لابی‌گری لازم متکی بر مدیریت صحیح استفاده کنند تا حمایت‌های مالی دولت و بانک‌های کره را حفظ کرده و در نتیجه قدرت مقابله با بحران‌های بوجود آمده را در اختیار داشته باشند.»

پل‌مه معتقد است در شرایط حاضر، شرکت‌های کشتیرانی دیگر، هوشمندانه تمام شرایط را رصد می‌کنند تا با استفاده از فرصت پیش آمده سهم از دست رفته این خط را جذب کند و جایگاه و سهم خود را در بازار ایران افزایش بدهند

حال حاضر، هیچ خط کشتیرانی کانتینری در دنیا قادر به سودآوری نیست و حتی مرسک-غول کشتیرانی دنیا- نیز در نیمه نخست سال جاری میلادی در حدود ۱۱۴ میلیون دلار ضرر مالی را تجربه کرد. کشتیرانی NOL ژاپن و کشتیرانی اتحادیه عرب UASC نیز در شرایط نامطلوبی به سر می‌برند، کشتیرانی NOL قبل از اینکه از سوی CMA CGM فرانسه خریداری شود ضرر مالی بسیاری را متحمل شده بود و از سوی دیگر کشتیرانی اتحادیه عرب نیز قبل از اینکه برای ادغام با هاپاگ-لوید آلمان به توافق برسد بدهکاری چهار میلیون دلاری را به بار آورد.

ورشکستگی کشتیرانی هانجین کره جنوبی این پیام را در خود دارد که صنعت کشتیرانی نمی‌تواند به شیوه‌ای که در دو دهه گذشته تجارت کرده است ادامه دهد.

رییس فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک و رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی، ضعف در نگاه و اعمال مدیریت شرکت هانجین را یکی از عوامل موثر در ورشکستگی این خط کشتیرانی

دنیا را دچار آشفتگی و سردرگمی ساخته است. ناتوانی کشتیرانی هانجین در پرداخت دستمزد به کارگرانی که برای عملیات تخلیه کالاها به آنها نیاز وجود دارد نیز شرایط را پیچیده‌تر کرده است. اگرچه کشتیرانی هانجین کره مدیریت فقط ۳/۲ درصد از ظرفیت کانتینری جهان را برعهده داشت، اما آشفتگی ناشی از ورشکستگی این خط کشتیرانی هزینه سنگینی را بر جای گذاشت.

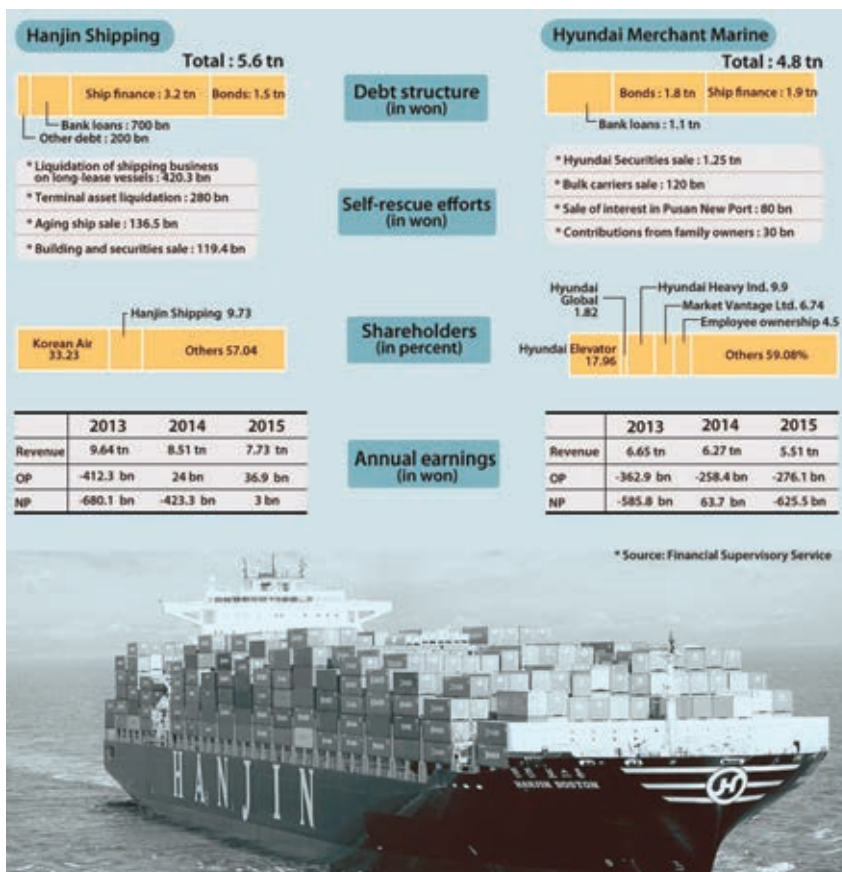
به گزارش این نشریه، کشتیرانی هانجین کره تا پایان آگوست سال جاری میلادی با بدهکاری ۶۰۰ میلیارد وون بابت کرایه اجاره شناورهای چارتری و کرایه استفاده از ترمینال مواجه بود و بدهی کشتیرانی هانجین تا پایان سال ۲۰۱۵ میلادی به مرز ۵/۶ میلیارد وون رسید.

بسیاری از تحلیلگران حوزه حمل‌ونقل معتقدند که مهمترین اثر این ورشکستگی در افزایش قیمت‌ها و هزینه‌های حمل‌ونقل بروز پیدا خواهد کرد، چرا که ۹۰ درصد حمل‌ونقل باری و تجاری جهان از طریق دریا انجام می‌شود و هانجین یک بازیگر قابل توجه در اقتصاد دریاست.

در همین حال، به دنبال فروپاشی کشتیرانی هانجین کره جنوبی، نرخ کرایه حمل کانتینری در مسیر تجاری آسیا-مدیترانه افزایش قابل توجهی را در پی داشت. به گزارش لویدلزلیست نرخ کرایه حمل کانتینری آسیا-مدیترانه با رسیدن به ۸۶۰ دلار برای هر ۲۲ TEU، ۲۲ درصد افزایش یافت. ضمن اینکه نرخ کرایه حمل کانتینری در مسیر تجارت‌های محدود به اقیانوس آرام جایی که هانجین بیشترین سهم بازار را به خود اختصاص داده با رسیدن به ۱/۷۴۶ دلار برای هر TEU رشد ۵۰ درصدی را به نمایش گذاشت.

نرخ کرایه حمل مسیر تجاری آسیا-اروپا جایی که هانجین به عنوان عضو ائتلاف CKYHE نقش مهمی بازی می‌کند نیز با رسیدن به هزار دلار برای هر TEU روند صعودی ۳۳/۵ درصدی را نشان داد. هم‌زمان با فروپاشی هانجین، برخی تحلیلگران، افزایش سریع کرایه از سوی حمل‌کنندگان در واکنش به کاهش عرضه را هشدار داده بودند.

کشتیرانی هانجین تنها کشتیرانی نیست که در دام بدهکاری پنج میلیارد دلاری گرفتار شده و هر ساله شاهد ضرر مالی زیادی بوده است، در





ترابران: با گذشت هفت ماه از اجرایی شدن برجام، در حوزه بیمه کشتیرانی چه تحریم‌هایی برداشته شده و چه گشایش‌هایی اتفاق افتاده است؟

■ در ابتدا باید اشاره کنم که پیش از اینکه برجام اجرایی شود ساختار و محتوای آن برای ما روشن بود. در واقع، چیزی نبود که بعد از اجرا شدن مشخص شود. ما می‌دانستیم که بعد از اجرایی شدن تقریباً چه مواردی باید اتفاق بیفتد؛ هر چند بعضی مسائل که خیلی ساده به نظر می‌رسید، اتفاق نیفتاد؛ چراکه به هر حال برجام نمی‌تواند هیچ موردی را به یکسری از واحدهای اقتصادی اجبار کند؛ به عنوان مثال وقتی ما صحبت از گشایش در عملیات بانکی می‌کنیم، شاید برجام محدودیت‌ها را برطرف کرده باشد، ولی نمی‌توانیم بانک‌ها را از کانال سیاسی مجبور به معامله با ایران کنیم.

مدیران، سهامداران و ذی‌نفعان بانک باید تصمیم بگیرند که می‌خواهند با ما کار کنند یا خیر. بنابراین

کارشناس بیمه‌های دریایی می‌گوید نباید انتظار داشت به زمانی که تحت تحریم نبودیم برگردیم

بادبان نیمه‌برافراشته

در دهه اخیر، تحریم‌های بیمه‌ای به‌خصوص در بخش حمل و نقل دریایی یکی از اصلی‌ترین اهرم‌های فشار در مورد ایران بوده است. حال که نزدیک به یکسال از اجرایی شدن برنامه جامع اقدام مشترک می‌گذرد ناوگان ایرانی در چه موقعیتی از این نظر قرار دارد؟ برای آگاهی بیشتر از چندوچون رفع تحریم‌ها در حوزه بیمه کشتیرانی‌ها با شهرام فرحبد، رییس امور بیمه و دعاوی شرکت ملی نفتکش ایران گفت‌وگو کردیم. به گفته فرحبد، مقوله‌های مختلف صنعت کشتیرانی همه چون حلقه‌های یک زنجیر به هم متصل و مرتبط هستند و گشایش باید به صورت همزمان برای تک تک آنها اتفاق بیفتد تا نتایج ملموسی داشته باشد.



■ در حال حاضر با فضای ایجاد شده پسابرجام، مجدداً امکان استفاده از خدمات کلپ‌های P&I عضو گروه بین‌المللی IGA و موسسات رده‌بندی عضو آی‌اکس آغاز شده است. تسهیل در خرید لوازم یدکی و امکان استفاده از خدمات تعمیر و نگهداری مطلوب نیز از مهمترین گشایش‌های صورت گرفته است

جایی در معرض توقیف قرار بگیرد و شما تحت پوشش کلپ IGA باشید، یک تعهدنامه یا LOU (Letter of Undertaking) صادره از سوی کلپ IGA از سوی اکثر طرفین تجاری قابل قبول بوده و مانع توقیف کشتی می‌شود، در غیر این صورت کشتی شما ممکن است روزها و حتی ماه‌ها در جایی توقیف شده باقی بماند و ضرر زیادی را متوجه مالک نماید. ذکر این نکات برای آن نیست که دستاوردها یا فعالیت‌هایی را که در دوران تحریم داشتیم - مثلاً ایجاد بیمه متقابل کیش که در مدت کوتاهی جایگاه خوبی در دنیا برای خودش کسب کرد - زیر سوال ببریم، ولی به هر حال هنوز راه زیادی برای رسیدن به سطح مطلوب پیش رو داریم که انشاءالله با تلاش و همدلی دست‌اندرکاران صنعت کشتیرانی و بیمه و حمایت همیشگی مسئولین محترم در کوتاه‌ترین زمان ممکن طی خواهد شد. مشکلی که در مورد کلپ‌های عضو IGA در

آنها را به رسمیت می‌شناسند، در مجموعه‌ای به اسم آی‌اکس (IACS) گرد هم آمده‌اند. اگر شما بخواهید یک بیمه درجه یک بگیرید، اولین چیزی که از شما سوال می‌کنند این است که آیا کشتی شما رده‌بندی آی‌اکس دارد یا ندارد. اگر نداشته باشد شما نمی‌توانید بیمه بگیرید. بعد از آن، بحث پرچم مطرح می‌شود، اما درباره پرچم برای مثال سوال می‌کنند که آیا پرچم شما در لیست سفید Paris MOU هست یا نیست. اگر شما جزو White List باشید یعنی تمام استانداردهای دریانوردی را به درستی رعایت کرده‌اید و این موضوع است که برای بیمه‌گر اروپایی اهمیت دارد. خلاصه اینکه؛ وقتی می‌خواهند یک کشتی را از نظر ریسک ارزیابی کنند همه این موارد در کنار هم قرار می‌گیرد.

ترابران: پس از برجام، چه مشکلاتی همچنان بر سر راه کشتیرانی کشور قرار داشت؟

■ توجه داشته باشید که پسابرجام به معنای لغو تمامی تحریم‌ها نبوده است؛ یعنی ما فعلاً به هر حال به زمانی که تحت تحریم نبودیم بر نمی‌گردیم. تحریم‌های تحمیلی را می‌توان به دو دسته اصلی یعنی تحریم‌های اتحادیه اروپا و تحریم‌های آمریکا تقسیم کرد که در ارتباط با تحریم‌های آمریکا آنچه لغو یا تعلیق شده اصطلاحاً تحریم‌های ثانویه است.

تحریم‌های اولیه هنوز به قوت خود باقی است. این تحریم‌ها در حوزه عملکرد اشخاص آمریکایی است که اصطلاحاً به آنها US Persons می‌گویند. براساس این تحریم‌ها، برای مثال اگر شما بخواهید با شرکتی ارتباط تجاری برقرار کنید، اما در هیات مدیره آن شرکت یا سهامداران آن، اشخاص آمریکایی حضور داشته باشند، امکان همکاری وجود نخواهد داشت. علاوه بر این تحریم‌های لغو شده صرفاً در حوزه تحریم‌های مرتبط با فعالیت هسته‌ای است.

در ارتباط با پوشش‌های بیمه‌ای بد نیست بدانید اگر شما عضو یکی از کلپ‌های IGA (که متشکل از ۱۳ کلپ P&I است) نباشید، اساساً کشتی شما را اجازه نمی‌کنند. ممکن است که در خیلی از بنادر کشتی شما را نپذیرند و حتی در عملیات کشتی به کشتی، مالک کشتی مقابل از انجام عملیات امتناع کند. در همین ارتباط باید افزود اگر کشتی شما

یکسری تحولاتی که در پسابرجام انتظار آن را می‌کشیدیم مطابق با انتظارات برآورده نشد.

در حوزه کشتیرانی همان‌طور که خود شما هم مطلع هستید، از سال ۲۰۱۰ به بعد تحریم‌ها یکی پس از دیگری بر حوزه کشتیرانی وارد شد؛ از جمله تحریم‌های بیمه‌ای و تحریم‌های مرتبط با رده‌بندی (کلاس)، تحریم ارائه یا توزیع قطعات یدکی یا خدمات فنی به کشتی‌ها و کشتی‌سازی و خدمات تعمیر کشتی و غیره. به طور خلاصه، تقریباً تمام حوزه‌هایی که ما آنها را به عنوان ابزارهای کشتیرانی می‌شناسیم، تحت تحریم قرار گرفت و فعالیت یک کشتی تحت مالکیت یا پرچم ایرانی در حد بسیار زیادی محدود شد. حتی اگر متوجه می‌شدند کوچکترین ارتباطی بین یک کشتی یا محموله آن با ایران هست، مانع فعالیتش می‌شدند؛ چراکه هدف آنها این بود که ما را از نظر اقتصادی تحت فشار بگذارند و خب کشتیرانی یکی از بزرگترین ابزارهای اقتصادی هر کشور است.

اما در حال حاضر با فضای ایجاد شده پسابرجام، مجدداً امکان استفاده از خدمات کلپ‌های P&I عضو گروه بین‌المللی (IGA) فراهم شده است، به همین ترتیب مجدداً همکاری با موسسات رده‌بندی عضو آی‌اکس (IACS) نیز آغاز شده است. تسهیل در خرید لوازم یدکی و امکان استفاده از خدمات تعمیر و نگهداری مطلوب نیز از اهم مواردی است که می‌بایست به آنها اشاره شود.

موضوع استفاده از پرچم مناسب نیز از دیگر موضوعات حائز اهمیت در صنعت کشتیرانی است. در حال حاضر اکثر مالکان بزرگ کشتی‌ها سعی می‌کنند از پرچم‌های مصلحتی که اصطلاحاً به آنها Flag of Convenience می‌گویند، برای کشتیرانی استفاده کنند، چون این پرچم‌ها از نظر قانونی و حقوقی مزایایی دارند که باعث می‌شود عملیات کشتیرانی با تسهیل بیشتری انجام و هزینه‌های کمتری متوجه مالک شود.

اجازه بدهید نکته‌ای را نیز گوشزد کنم؛ اصولاً در دنیای کشتیرانی و تجارت دریایی، همه فاکتورها دارای چنان ارتباطاتی با هم هستند که نمی‌توان هیچ یک را به طور مجزا مورد حل و فصل قرار داد. مثلاً موسسات رده‌بندی که در دنیای کشتیرانی دارای اعتبار بین‌المللی هستند و خیلی از کشورها

■ نسبت به بازه زمانی طی شده در فضای پسابرجام پیشرفت قابل قبولی داشته‌ایم، اما نباید انتظار داشت که همه مشکلات یک شبه حل شود، چون پسابرجام به معنای لغو تمامی تحریم‌ها نبوده و ما به هر حال به زمانی که تحت تحریم نبودیم برنمی‌گردیم

■ بحث بیمه، بحث ریسک و چگونگی توزیع آن به نحو مطلوب است؛ نه اینکه بگوییم هر چه ریسک است ما در داخل کشور پوشش داده‌ایم و هدف خودکفایی بیمه‌ای است؛ و آن وقت که اگر یک کشتی بزرگ خسارت دید یا حادثه بزرگی مثلاً در حوزه انرژی رخ داد، این صنعت یک دفعه زمین بخورد

پسابرجام با آن مواجه شدیم، این بود که هر یک از این ۱۳ کلوپ یک سقف نگهداری دارند که آخرین سقف تعریف شده، ۱۰ میلیون دلار است؛ یعنی هر کلوپ تا خسارت ۱۰ میلیون دلار را خود پوشش می‌دهد. در سطوح بالاتر لایه‌هایی دارند که توسط به مشارکت گذاشتن ریسک بین کلوپ‌های عضو پوشش داده می‌شود و بعد از آن، یک برنامه اتکایی دارند که یکی از بزرگترین برنامه‌های اتکایی دنیا است و از ۸۰ میلیون دلار تا ۳ میلیارد دلار را پوشش می‌دهد، اما در این برنامه اتکایی، بیمه‌گران آمریکایی نقش زیادی دارند؛ در واقع ساختار به نوعی است که از بیمه‌گران مختلف در دنیا استفاده شده است که قسمت اعظم آن بیمه‌گران آمریکایی هستند.

اولین مشکلی که پیش آمد، این بود که آنها می‌گفتند اگر فردا یک خسارت سنگینی ایجاد شود من نمی‌توانم بروم از بیمه‌گر آمریکایی خودم سهمی را که باید پرداخت کند بگیرم. این موضوع از ژانویه تا اواسط آوریل سال جاری میلادی ۲۰۱۶ مورد بررسی قرار گرفت تا نهایتاً با اتخاذ یک راهکار کوتاه‌مدت و در قالب خرید پوشش اتکایی مکمل (Fall back or Supplementary Re-insurance) فعال مشکل برطرف شده است.

این بیمه اتکایی مکمل از بیمه‌گران اتکایی غیرآمریکایی خریداری می‌شود و هیچ نوع ارتباطی با آمریکا ندارد. اولین پوششی که خریداری شد، ۷۰ میلیون یورو به همراه دو بار تکرار پرداخت (Reinstatement) بود که در واقع می‌شود ۱۴۰ میلیون یورو، اما ما همچنان طی مذاکراتی ابراز نگرانی می‌کردیم که این مقدار کافی نیست. بنابراین باز هم آن را ارتقاء دادند و به ۱۰۰ میلیون یورو با دو تکرار پرداخت خسارت رساندند که در مجموع ۳۰۰ میلیون یورو می‌شود.

البته باز هم خلاء و کاستی‌ها را به صورت کامل پوشش نداده است، اما آن قدری هست که ریسک را به حداقل و یا تقریباً به صفر برساند؛ چراکه ملاک محاسبات ریاضی و آماری و احتمالات است. ما بررسی کردیم و دیدیم که مثلاً طی ۲۰ یا ۳۰ سال گذشته آیا واقعا خساراتی بوده که از این سقف رد شود یا نه. بزرگترین خسارتی که در سال‌های اخیر در آب‌های ایران رخ داده است، خسارت کشتی Alpine Eternity بود که به

فاز ۱۳ پارس جنوبی وارد شد و چیزی نزدیک به ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شد، بنابراین می‌بینید که فعلاً این سیستم جوابگو خواهد بود. در حال حاضر نیز IGA به دنبال راهکار بلندمدت است که پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال میلادی جاری نهایی شود.

برخی از تحریم‌ها نیز حوزه مشترک دارند و فقط روی یک موضوع خاص اثرگذار نیستند. وقتی ما صحبت از آی‌اکس یا IGA می‌کنیم، صرفاً به موضوع کشتیرانی مربوط می‌شود، اما وقتی صحبت از سیستم بانکی می‌کنیم، تاثیر آن روی همه حوزه‌های اقتصادی است. هنوز بانک‌های بزرگ تمایل ندارند که با ایران رابطه تجاری برقرار کنند و با اینکه از نظر قطعنامه‌های مربوط به تحریم نیز چیزی مانع آنها نیست، همچنان ترجیح می‌دهند آنها را که کوچکتر هستند جلو ببرند و اگر برای آنها مشکلی ایجاد نشد، قدم‌های بعدی برداشته شود. به عبارت دیگر هنوز آرامش و اطمینان کافی برای آنها حاصل نشده است.

یکی از ویژگی‌های تحریم نیز همین ایجاد سردرگمی و عدم شفافیت به صورت عامدانه است. وقتی من شما را در حالت شک و تردید قرار می‌دهم، ترجیح می‌دهید هیچ اقدامی نکنید. اکنون از نظر من، چنین شرایطی وجود دارد. شرط و شروطها خیلی پیچیده است و با قصد و نیت هم به این شکل پیچیده شده است. هر چند همه تلاش می‌کنند که این مشکلات تا حد زیادی برطرف شود، ولی به هر حال کار بسیار دشواری است؛ چراکه منابع صدور این قوانین در جاهای مختلفی است و هر کدام از کانال‌های مختلفی آمده است و شفاف کردن همه اینها کار راحتی نیست.

ترابران: یعنی هنوز گشایش کاملی در حوزه کشتیرانی نداشته‌ایم؟

■ فکر می‌کنم پاسخ این سؤال را داده باشم، چرا که کشتیرانی در سطح بین‌المللی و رقابت در بازارهای تراز اول متکی به داشتن ابزارهای مناسب این کار است که در سوالات قبلی به همه آنها اشاره کردم. به عنوان نتیجه‌گیری می‌توان گفت که نسبت به بازه زمانی طی شده در فضای پسابرجام پیشرفت قابل قبولی داشته‌ایم و نباید انتظار داشت که همه مشکلات یک شبه حل و به موقعیت پیش از تحریم برگردیم.

معرفی کتاب

حمل و نقل بین‌المللی
از نگاه حقوق، اسناد،
مدیریت پروژه و ریسک

چالش‌های پیش روی مدیر عملیات (علیرضا و امیر) شرکت لجستیک بین‌المللی را به زبانی داستانی از زوایای گوناگونی چون گزینش شیوه حمل، مسیریابی، چگونگی صدور اسناد و لغزش‌های آن، چگونگی مدیریت ریسک‌های حقوقی، عملیاتی، زمان‌بندی؛ راهکارهای مدیریت هزینه و بودجه‌بندی، چگونگی ارزیابی و گزینش پیمانکاران کلان و خرد ترابری به تصویر می‌کشد. نویسنده با پیش کشیدن چندین بازیگر، خواننده را از ورای داستانی که در تمام طول کتاب ادامه دارد، با پیچیده‌ترین سوالات حقوق حمل و نقل بین‌المللی، معاهدات، پیمان‌نامه‌های جهانی، شیوه‌های مختلف ترابری دریایی، هوایی، جاده‌ای و راه‌آه‌نی و ترکیبی به زبان ساده گفتگو بین ایفاگران نقش یا از ورای چندین و چند مورد کاوی عملی بین‌المللی آشنا می‌کند.

تلفن فروش:

۸۸۹۰۰۴۸۹

دهیم اصلا منطقی و تخصصی نیست. در عین حال، شرکت‌های بیمه ما باید با بازارهای بین‌المللی ارتباط داشته باشند. در حال حاضر در بازار لندن که مرکز بیمه‌ای دنیا هم هست، شرکت‌های بیمه‌ای از اردن، قطر، بحرین و کشورهای خاور دور مثل ژاپن، چین و کره حضور دارند و در آنجا خودشان را مطرح می‌کنند. به عبارت دیگر، اگر کسی می‌خواهد پوشش ریسکی را خریداری کند، شاید تنها قسمتی از آن برعهده بیمه لویدز یا دیگر بیمه‌گران اروپایی باشد و مابقی، بین شرکت‌های هندی، چینی، ژاپنی یا کره‌ای تقسیم شود.

از سوی دیگر ما به نوعی روی صنعت بیمه کار و برنامه‌ریزی می‌کنیم که گویی تنها توان مالی اهمیت دارد، در حالی که در صنایعی مثل بانک و بیمه یکی از مهمترین سرمایه‌ها، نیروی انسانی است. من با بسیاری از جوانان فعال در صنعت بیمه سروکار دارم. الان رشته فوق‌لیسانس بیمه و مدیریت بیمه هم راه‌اندازی شده و کسانی از رشته‌های مهندسی مالی و یا اقتصاد نیز وارد این حوزه شده‌اند که جوانان با استعداد و متفکر و خلاق هستند؛ منتهی درست هدایت نمی‌شوند. اینها باید درست به کار گرفته شوند و از آنها انتظار نداشته باشیم همان اشتباهاتی که سال‌های سال خود ما تکرار کردیم، تکرار کنند.

ببینید! یک زمانی ما چهار شرکت بیمه داشتیم که جملگی دولتی بودند، بعدها یکی از اینها دولتی ماند و سه تای دیگر خصوصی شدند و داخل بورس رفتند. الان این چهار شرکت به ۳۴ شرکت تبدیل شده‌اند و تعدادی هم در شرف تاسیس است. اما می‌توان به جرات گفت ۷۰ یا ۸۰ درصد تفکرات حاکم در این شرکت‌ها هنوز دولتی است و خصوصی نشده است. همان تفکری را دارند که وقتی در شرکت‌های دولتی کار می‌کردند داشتند. فقط اسم تغییر کرده است.

قطعا به صورت جزیره‌ای نمی‌توان عمل کرد و تا فضا برای ارتباطات بین‌المللی مهیا نشود (مثلا جوانان ایرانی به خارج از کشور بروند، تحصیل و کار کنند و کارهای مشترک با شرکت‌های معتبر خارجی برنامه‌ریزی شود) تغییر محسوسی به‌وجود نخواهد آمد. این ارتباطات سازنده است و قطعا شاهد تحولات شگرفی در این صنعت خواهیم بود.

ترابران: در شرایط حاضر، امکان مشارکت با شرکت‌های بیمه خارجی ممکن شده، وضعیت شرکت‌های بیمه داخلی ما برای رقابت با بیمه‌های خارجی چگونه است؟ چه فاصله‌ای بین توانمندی شرکت‌های بیمه داخلی با خارجی وجود دارد؟

■ در اینجا، هم بحث قدرت مالی مطرح است (که گاهی این قدرت را با رتبه‌بندی بین‌المللی نشان می‌دهند) و هم بحث اعتبار. قاعدتا اگر بیمه‌های داخلی پاسخگوی نیاز مالک کشتی در حوزه‌های مختلف مانند اجاره کشتی، پرچم، تردد در بندر و ترمینال‌های معتبر دنیا، عملیات کشتی به کشتی، ضمانت‌نامه‌های صادر شده در زمان خسارت، اخذ وام و سرمایه‌گذاری و ... باشند، ارجحیت به استفاده از این بیمه‌ها است. از طرف دیگر صاحب کشتی یک آرامش فکری می‌خواهد که وقتی یک پوشش بیمه‌ای می‌خرد، اگر حادثه‌ای پیش آمد بیمه‌گر او بتواند در هر جای دنیا پاسخگوی او باشد و برایش مشکل و تاخیری پیش نیاید.

ارتقای صنعت بیمه یک ارزش ملی است ولی باید دقیقا براساس فاکتورهای فنی و تخصصی و برنامه‌ریزی و آینده‌نگری انجام شود؛ بحث بیمه، بحث ریسک و چگونگی توزیع آن به نحو مطلوب است. باید کارشناسان بیمه‌ای و متخصصین اقتصادی یک کشور برنامه‌ریزی کنند تا اولاً بتوانیم خود را افزایش دهیم و در مرحله بعد این توان به بازارهای دیگر تسری پیدا کند؛ نه اینکه بگوییم هر چه ریسک است ما در داخل کشور پوشش داده‌ایم و هدف خودکفایی بیمه‌ای است؛ آن هم در شرایطی که اگر خدای ناکرده یک کشتی بزرگ خسارت ببیند یا حادثه بزرگی مثلا در حوزه انرژی رخ دهد، این صنعت یک دفعه زمین بخورد.

در کشورهای پیشرفته ریسک بیمه‌ای را توزیع می‌کنند و در واقع به صورت یک شبکه متشکل از بیمه‌گران مستقیم و اتکایی متعدد است که متخصصان صنعت بیمه کشور نیز به‌خوبی از آن مطلع هستند. به این ترتیب اگر در جایی خسارتی وارد شد، همه بر مبنای توان نگهداری متکی بر اصول فنی مشارکت می‌کنند که این ریسک را پوشش دهند. اینکه ما بخواهیم همه ریسک‌ها را در داخل پوشش

تاریخچه موسسات رده‌بندی در دنیا مربوط به اواسط قرن هجدهم است و موسسات پیشتازی مانند LR, DNV, BV RINA و ... تقریباً به طور همزمان شکل گرفتند، اما در ایران پیشینه تدوین مقررات و ساختار ایمنی شناورها به سال ۱۳۶۷ بر می‌گردد. در این سال سازمان بنادر و کشتیرانی برای اصلاح وضع ایمنی شناورها، تهیه استاندارد و آیین‌نامه ایمنی ساخت و بازرسی شناورهای زیر ۵۰۰ تن را به گروه کارشناسان ایران واگذار کرد.

این آیین‌نامه پس از بررسی و تحقیقات بسیار و تایید کارشناسان سازمان، در نهایت به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی رسید و بدین ترتیب در سال ۱۳۸۴ موسسه رده‌بندی آسیا کیش و یک سال بعد موسسه رده‌بندی ایرانیان تاسیس شدند و اکنون به جایگاهی دست یافته‌اند که ICS دارندۀ بالاترین میزان ظرفیت GT در بین موسسات رده‌بندی غیر عضو IACS است.

در ابتدای سال جاری موسسه رده‌بندی ایرانیان (ICS) همکاری با موسسه رده‌بندی چین را به صورت رسمی آغاز کرد و در خرداد ماه نیز اعلام شد به منظور دستیابی به یک الگو جهت ارائه خدمات به جامعه دریایی جهانی با موسسه ژاپن همکاری خواهد کرد؛ ضمن اینکه این موسسه در حال مذاکره با سازمان حفاظت محیط‌زیست برای عقد قراردادی در زمینه فعالیت‌های دریایی محیط زیستی است که در صورت نهایی شدن کلیه این فعالیت‌ها با نظر کارشناسان موسسه رده‌بندی ایرانیان انجام می‌شود. همه اینها در شرایطی است که در بهمن ماه سال گذشته نیز قرارداد همکاری مشترک دو موسسه ایرانیان و موسسه لویدز ریجیستر که از پیشتازان موسسات رده‌بندی دنیا محسوب می‌شود، امضا شد.

به توجه به این تحولات، با مهندس حسن‌رضا صفری مدیرعامل ICS در زمینه «افق‌های پیش‌روی موسسات رده‌بندی ایرانی» گفتگویی انجام داده‌ایم.



دیدگاه موسسات رده‌بندی ایرانی در زمینه جایگاه کنونی و ورود رقبا

در رده رقابت

کسری دارابی



■ موسسات رده‌بندی خارجی کمتر از انگلستان دست اقلام دریایی ساخت ایران را مورد تایید دارند و به عبارت بهتر تنها اقلام خارجی که در وب‌سایت‌های آنها تبلیغ می‌شود، مورد تایید است که این به معنای ساخت کشتی با قطعات و اقلام خارجی و افزایش هزینه و زمان ساخت و بهره‌برداری است

■ IACS هم مانند انجمن سازندگان کشتی از تعداد محدودی موسسه تشکیل شده است. آنها شدیداً با ورود عضو جدید مقابله می‌کنند تا تجارتشان محدود نشود. شاهد این مدعا آن که IACS در ابتدا با هشت موسسه شکل گرفت و بعد از این همه سال، تنها تعداد خود را به ۱۳ موسسه رسانده است

آن طی شود؛ اما موسسات رده‌بندی خارجی در جهت منافع خود به شما اعلام می‌کند که این تجهیزات Type Approval ندارد و شما باید از لیستی که دارنده استانداردهای ماست این تجهیزات را تهیه کنید.

به راحتی می‌توان اثبات کرد که موسسات رده‌بندی خارجی کمتر از انگلستان دست اقلام دریایی ساخت ایران را مورد تایید خود دارند، به این معنا که تنها اقلام خارجی که در وب‌سایت‌های آنها تبلیغ می‌شود، مورد تایید است که این به معنای ساخت کشتی با قطعات و اقلام خارجی است، واضح است که آنها تبلیغ‌کننده و کانال فروش اقلام سازنده‌های کشور خود هستند. حال به راحتی می‌توان تفاوت هزینه‌های اقلام خارجی با ایرانی و اختلاف زمانی طولانی برای طی مراحل لازم را بررسی کرد.

مثال دیگری می‌زنم: در حالی که GL آلمان در زمان تحریم‌ها شناور افراماکس را رها و ایران را ترک کرد، این شناور تحت کلاس ICS رده‌بندی شد و روند کار سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر بود. توجه داشته باشید موسساتی از نظر قانونی معتبر محسوب می‌شوند که مورد تایید دولت‌های صاحب پرچم باشند و از این منظر هیچ تفاوتی بین DNV نروژ، DNV-GL و یا موسسه رده‌بندی ایرانیان نیست. تنها تفاوت این است که موسسات رده‌بندی عضو IACS، به دلیل سوابق کار و فعالیت‌های طولانی، برند و اعتبار بیشتری دارند. در واقع آنها مارک بین‌المللی هستند، اما ICS چون عضو IACS نیست، هنوز برند بین‌المللی در حد و اعتبار آنها محسوب نمی‌شود.

برای آن که این موسسات مارک و اعتبار برندی را در انحصار خود نگهدارند، یک انجمن لابی‌گونه صنفی به نام IACS تاسیس کرده‌اند که هیچ وجه قانونی ندارد. این انجمن صنفی هم مانند انجمن سازندگان کشتی از تعداد محدودی موسسه تشکیل شده است؛ شاهد این مدعا آن که IACS در ابتدا با ۸ موسسه شکل گرفت و بعد از این همه سال، تنها تعداد خود را به ۱۳ عدد رسانده است. آنها شدیداً با ورود عضو جدید مقابله می‌کنند تا تجارتشان محدود نشود.

از طرف دیگر موسسات رده‌بندی خارجی به نوعی می‌توانند جاسوس صنعتی باشند؛ زمانی

ترابران: می‌دانیم که تایید سلامت و ایمنی سیستم‌های صنعتی یکی از وظایف اصلی موسسات رده‌بندی است، مزیت‌های انجام این پروسه توسط موسسات رده‌بندی داخلی چیست؟

■ از جمله این مزایا کاهش هزینه‌های ساخت و بهره‌برداری از انواع سیستم‌های صنعتی و صرفه‌جویی در زمان است. با ذکر یک مثال، موضوع روشن‌تر خواهد شد: شما می‌خواهید نقشه‌ای را در یک موسسه رده‌بندی ایرانی و نقشه دیگری را در یک موسسه رده‌بندی نروژی (مثلاً DNV نروژ) تایید کنید.

در موسسه ایرانی شما نقشه را به دفتر مرکزی موسسه ارسال می‌کنید و تیم تایید رده‌بندی طرح، کارها را در داخل کشور انجام می‌دهد و هر زمان که شما بخواهید می‌توانید به آن تیم طراحی مراجعه کنید و نسبت به وضعیت آن آگاه شوید، به صورت لحظه‌ای نسبت به تبادل اطلاعات و دانش و مشخصات اقدام کنید و طرح خود را بعد از انجام پروسه‌های لازم پس بگیرید، اما موسسه رده‌بندی خارجی به شما می‌گوید من طرح و نقشه شما را به دفتر مرکزی در نروژ می‌فرستم و در آن جا باید مراحل لازم طی شود.

در بسیاری از موارد این طرح در دفتر مرکزی خارجی در یک Black Box قرار می‌گیرد که دارنده طرح هیچ دسترسی به آن ندارد، نمی‌تواند تبادل اطلاعات و نقشه داشته باشد، نمی‌تواند مبادله مشخصات انجام دهد و حتی ممکن است بعد از طی مدت زمان طولانی با یک علامت قرمز که نشان‌دهنده وجود مشکل یا مساله‌ای در طرح است، بار دیگر این سیکل طولانی طی شود. بنابراین شما باید تمام هزینه‌های رفت و برگشت طرح را بدون اینکه برای شما تولید و ارتقای دانش داشته باشد، پرداخت کنید.

بهتر است کمی در مورد رده‌بندی مراحل ساخت کشتی صحبت کنیم: فرض کنید شما در حال ساخت یک شناور هستید، اگر به موسسه رده‌بندی ایرانی مراجعه کنید و بگویید که مثلاً این پمپ تولید ایران با قواعد استانداردهای دریایی انطباق دارد، موسسه داخلی بلافاصله مراحل Type Approval را برای آن قطعه شروع می‌کند، تا مراحل تایید

■ در شرایط تحریم به کمک
موسسات رده‌بندی داخلی،
همه چیز متناسب با نیاز کشور،
وفق قوانین و مصالح عالی
کشور پیش رفت، بنابراین
ما انتظار نداشتیم با برداشته
شدن تحریم‌ها بار دیگر
صحبت از بازگشت
موسسات رده‌بندی خارجی
و به‌خصوص اروپایی شود

■ به هر حال باید از سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش که در دوران تحریم به موسسات رده‌بندی داخلی اعتماد کردند (اگرچه چاره دیگری نداشتند!) تشکر کنیم. شاید از نظر این ارگان‌ها راهکارهای دیگر به دلیل هزینه بالاتر وجود نداشت. اما نهایتاً ما مدیون اعتماد این ارگان‌های دولتی هستیم، چرا که موضوع علی‌رغم تنگناها و مسائل خاص می‌توانست به شکل دیگری رقم بخورد.

در شرایط تحریم همه چیز متناسب با نیاز کشور، وفق قوانین و مصالح عالی کشور پیش رفت، چون با سپردن رده‌بندی کشتی‌ها به موسسات رده‌بندی داخلی، رشد آنها تسریع شد و موسسه رده‌بندی ایرانیان توانست جایگاه لازم را برای موسسات رده‌بندی داخلی به صورت کاملاً قانونی کسب کند.

با وجود این توفیقات، ما ابتدا انتظار نداشتیم با برداشته شدن تحریم‌ها دوباره صحبت از بازگشت موسسات رده‌بندی خارجی و به خصوص اروپایی شود؛ تصور ما این بود که جامعه صنعتی کشور در این خصوص هم قسم شده که در راستای اقتصاد مقاومتی و ارتقای موسسات رده‌بندی داخلی عمل کند.

واضح است زمانی که ICS می‌تواند در شرایط سخت تحریم جوابگو باشد، در شرایط تسهیل شده پس‌تحریم راحت‌تر می‌تواند فعالیت کند، اما به بهانه‌های مختلف از جمله حضور موسسات رده‌بندی عضو IACS که برند هستند، این موسسات خارجی به صنعت داخلی ما تحمیل شده‌اند. در حالی که در وب‌سایت IMO نام ICS را به عنوان یک موسسه رده‌بندی مورد تایید می‌توانید مشاهده کنید؛ ما موسسه رده‌بندی ایرانی بین‌المللی و آنها موسسه رده‌بندی خارجی بین‌المللی هستند، توجیه آنها همین است.

ترابران: اقدامات موسسه رده‌بندی ایرانیان برای عضویت در IACS چه بوده است؟ آیا در این زمینه فعالیت داشته‌اید؟

■ بله؛ ما تلاش زیادی برای عضویت در IACS انجام داده‌ایم و این انجمن صنفی هم ICS را به عنوان یک موسسه رده‌بندی پذیرفته، ولی آنها برای آن که Application Forms ما را به جریان بیندازند، هنوز صحبت از تحریم در حوزه موسسات رده‌بندی می‌کنند، در حالی که برای فعالیت خودشان در ایران معنی نمی‌بینند. در

واقع جواب آنها اینگونه بوده که ICS باید منتظر بماند تا شرایط برداشته شدن تحریم‌ها شفاف‌تر شود، اما از آن طرف، تجارت آنها در ایران هیچ مسأله‌ای حتی از دید ارگان‌های مسئول داخلی ما ندارد. همین DNV نروژ اولین موسسه‌ای بود که در زمان تحریم‌ها ناوگان ما را رها کرد و حال اولین موسسه‌ای است که به ایران بازگشت و ما برای آنها فرش قرمز پهن کردیم.

ترابران: ظاهراً مدتی پیش موسسه رده‌بندی ایرانیان گواهی‌نامه‌های ISO مربوط به شرکت کشتیرانی خزر را نیز صادر کرده است...

■ بله؛ شرکت نفت خزر در شرایط تحریم نیز خدمات انحصاری از موسسه رده‌بندی ایرانیان دریافت کرد که لازم است از مدیران این شرکت تشکر کنم که علی‌رغم حضور موسسات خارجی در کشور، سراغ موسسات داخلی آمدند. چندین بار هم که ما تقاضا کردیم همکاران خارجی ما در کشتیرانی خزر معرفی شوند، نظر آنها این بود که ما موسسه رده‌بندی ایرانیان را می‌شناسیم و در جلسه با این موسسات خارجی تنها حضور خواهیم داشت، اما کارهای رده‌بندی را به این شرکت‌ها واگذار نمی‌کنیم.

کسانی هستند از جمله مدیران شرکت نفت خزر و شرکت‌های معتبر دیگر که اینگونه در جهت استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت‌های داخلی کشور حرکت می‌کنند و از طرف دیگر، ایرانی‌هایی که در موسسات خارجی کار می‌کنند، در جهت منافع حقیقانه خود به کشورشان خیانت می‌کنند.

شرکت ملی نفتکش نیز به تازگی تصمیم گرفته پرچم کشتی‌های خود را به پرچم جمهوری اسلامی تغییر دهد و از امکان Dual Class با موسسات رده‌بندی ایرانی استفاده کند. ضمن ستایش این تصمیم باید بگویم این از تصمیم‌های دقیق و مدبرانه شرکت ملی نفتکش بوده است؛ هرچند اتخاذ این تصمیم در شرایط تحریم هم امکانپذیر بود. البته شرایط پیچیده آن دوران نیز سبب می‌شد از انتظارات ما از مدیران و ارگان‌های دولتی تا حد زیادی کاسته شود.

ترابران: بهترین مکانیزم برای همکاری با موسسات رده‌بندی خارجی چیست؟

■ بهترین مکانیزم، عدم دریافت مجوز برای موسسات رده‌بندی خارجی از سوی ارگان‌های

که موسسه‌ای می‌خواهد مثلاً گواهی‌نامه ISO برای یک شناور صادر کند، تعداد داده‌هایی که از آن شرکت دریافت می‌شود - شامل تعداد کارکنان و اعضای هیات‌مدیره، فرآیندهای کاری، میزان سرمایه و درآمد و غیره - بالغ بر ۲۰۰ آیتم دریافت می‌شود، حال تصور کنید ممکن است برای یک کشتی اقیانوس‌پیما بیش از ۲۰ سند، صادر و در نهایت هزار نوع داده از کشتی برای صدور گواهی‌نامه برداشت شود.

آیا استخراج این اطلاعات با این حجم از جزئیات نمی‌تواند به نوعی جاسوسی اطلاعات صنعتی باشد؟ با این اوصاف به نوعی خیانت به کشور است که در شرایط جدید دوباره تمام اطلاعات صنعتی کشور را در اختیار موسسات رده‌بندی خارجی قرار دهیم.

ترابران: نظر شما در مورد نقش ارگان‌های دولتی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفتکش و کشتیرانی‌ها در ارتقای سطح موسسات رده‌بندی داخلی چیست؟

■ ما تلاش زیادی برای عضویت در IACS انجام داده‌ایم و این انجمن صنفی هم ICS را به عنوان یک موسسه رده‌بندی پذیرفته، ولی برای آنکه Application Forms ما را به جریان بیاورند، هنوز صحبت از تحریم در حوزه موسسات رده‌بندی می‌کنند، در حالی که تجارت خودشان در ایران هیچ مساله‌ای حتی از نظر ارگان‌های داخلی ندارد

این موسسه شروع کردیم. البته انتظار ما از این موسسه انگلیسی بازار و درآمد مشترک است و هیچ منفعت دیگری در این مورد متصور نیستیم. در واقع رویکرد رده‌بندی ایرانیان در همکاری با موسسات رده‌بندی خارجی یکسان است، اگر آنها به دور از غرض‌ورزی رفتار کنند.

ترابران: در مورد رده‌بندی در حوزه‌های دیگر مانند تایید پیمانکاران در زمینه تامین و ساخت و تایید طرح‌های صنعتی و همینطور رده‌بندی در حوزه نفت و گاز نیز توضیح دهید.

■ بسیاری فکر می‌کنند رده‌بندی منحصر به بازرسی ایمنی و قانونی کشتی‌ها و شناورهاست، در حالی که موسسات رده‌بندی در دنیا خدمات خود را به تمام واحدهای صنعتی در حوزه انرژی، نفت و گاز، پتروشیمی و ترابری هوایی و هواپیماسازی ارائه می‌کنند. یکی از اهداف ICS هم از ابتدای تاسیس این بوده که مسبب توسعه در بخش‌های مختلف صنعتی باشد؛ مثالی می‌زنم: سال گذشته معاونتی با عنوان «معاونت بازرسی‌های صنعتی و فراساحل» در موسسه رده‌بندی ایرانیان ایجاد شد که تقریباً تمامی نقل و انتقال سکوهاى حفاری و جک‌آپ‌ها در خلیج فارس و دریای خزر را نظارت می‌کند و ناظر نصب اکثر سکوها در حوزه انرژی کشور است.

خوشبختانه چون در حوزه فراساحل انرژی، کارفرماهای اصلی ایرانی هستند، تا این لحظه آنها استفاده از خدمات موسسات رده‌بندی خارجی را لازم نمی‌دیدند. لازم است بگویم تاییده‌ای که سازمان بنادر برای فعالیت موسسات خارجی صادر کرده در حوزه بازرسی و رده‌بندی انواع شناورهای دریایی است و اگر این موسسات قصد دارند در حوزه‌های دیگری ورود کنند به اسم مجوز سازمان بنادر نمی‌توانند فعالیت کنند.

ICS از کارفرماهای اصلی در حوزه نفت و گاز درخواست کرده که به موسسات رده‌بندی خارجی مجوز فعالیت ندهند و انتظار داریم که این شرکت‌های ایرانی مانند قبل، همکاری خود را در این زمینه با ما ادامه دهند.

ترابران: در زمینه ISM Code و ISPS Code و اجرای این آیین‌نامه‌ها از سوی رده‌بندی ایرانیان چه خبر جدیدی وجود دارد؟

■ ISM Code یک آیین‌نامه بین‌المللی است و براساس آن، مالکان شناورهایی که دارای ظرفیت

دولتی ایرانی و سپردن همه کارها به موسسات رده‌بندی داخلی و در عین حال مکلف کردن ما، برای برون‌سپاری بخشی از خدمات خود از جمله تامین شبکه بین‌المللی بازرسی است. بهترین مکانیزمی که می‌توانست اتفاق بیفتد این بود. در این سناریو ICS می‌توانست واقعی‌تر و با هزینه کمتر امورات رده‌بندی شناورها را انجام دهد و هر جا ظرفیت‌ها به‌خصوص در حوزه بین‌المللی جوابگو نبود، از خدمات موسسات رده‌بندی خارجی با حفظ مصالح، استفاده شود.

البته باید پذیرفت کار کردن کشتیرانی و نفتکش با موسسات رده‌بندی غیر عضو IACS می‌تواند برای آنها سختی‌هایی به همراه داشته باشد؛ مثلاً ممکن است در مناقصات واگذاری پروژه‌های تجاری مختلف، یکی از شرط‌های انتخاب شناور، کلاس رده‌بندی موسسه عضو IACS باشد (هرچند شرایط تحریم نشان داد این موضوع هم با کمی چانه‌زنی قابل حل است) اما به هر حال نمی‌توان انتظار داشت در شرایط امروز که رکود بار و رکود تجارت در دریا وجود دارد، مالکان ناوگان ایرانی، این سختی‌ها را متحمل شوند.

با این توجیه مقرر شد، موسسات رده‌بندی عضو IACS به ایران ورود کنند و ما هم مجبور به پذیرش حضور آنها شدیم. اما صحبت از این شد که این موسسات حتماً در قالب انعقاد قرارداد با موسسات رده‌بندی ایرانی فعالیت داشته باشند و سازمان بنادر و دریانوردی بخشنامه تاریخی در این مورد صادر کرد.

ICS هم اکنون با موسسات رده‌بندی KR کره جنوبی، NKK ژاپن، CCS چین، IRS هند و LR انگلیس در حال همکاری است.

ترابران: بیشترین و کمترین همکاری شما در زمینه رده‌بندی شناورها، با کدامیک از موسسات خارجی امروز بوده است؟

■ ما در شرایط تحریم از ظرفیت‌های موسسه KR کره جنوبی استفاده کردیم که شامل همکاری در حوزه آموزش بازرسان ایرانی، به‌کارگیری ظرفیت‌های آنها و استفاده از بازار مشترک نیز بود؛ ضمن اینکه این موسسه کره‌ای عضو IACS هم هست.

در عین حال، با وجود تمام انحصارطلبی موسسه رده‌بندی Lloyd's، ما با این موسسه همکاری‌های محدودی داشتیم و به تازگی همکاری‌هایی را در زمینه رده‌بندی ناوگان کشتیرانی و نفتکش با

ناخالص بیشتر از GT ۵۰۰ و سفرهای بین‌المللی هستند، باید سیستم مدیریت ایمنی را روی شناورهای خود پیاده کنند. چیزی شبیه به همان گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت - با جایگزینی کلمه ایمنی و مدیریت آن - است. تقریباً تمامی شرکت‌های مشمول ایرانی با این کد انطباق دارند و گواهینامه‌های خود را از موسسه رده‌بندی ایرانیان یا موسسه رده‌بندی آسیا دریافت کرده‌اند و این از جمله حوزه‌هایی است که می‌تواند در آن صحبتی از اعتبار و برند و... موسسات رده‌بندی خارجی نباشد و موسسات رده‌بندی ایرانی می‌توانند کماکان به فعالیت‌هایشان در این حوزه ادامه دهند.

ISPS یک کد امنیتی مربوط به بنادر و کشتی‌ها است که بعد از حادثه یازده سپتامبر و برای پیشگیری از حملات مشابه در عرصه دریایی، اجرا شد. در حال حاضر متولی صدور گواهینامه‌های ISPS سازمان بنادر است و ما امیدواریم اجرای این کد هرچه زودتر به موسسات رده‌بندی ایرانی واگذار شود.

ترابران: گفت‌وگو را با صحبت در مورد بانکرینگ LNG در بنادر، میزان سرمایه لازم و کشورهایی که در سطح منطقه و جهان در این زمینه، موفق بوده‌اند شروع کنیم.

■ بگذارید از پاسخ به آخرین بخش سوال شما آغاز کنم. بانکرینگ LNG موضوع تازه‌ای نیست بنابراین مباحث حقوقی و کنوانسیون‌های قالب قراردادهای تفاهمنامه‌های منطقه‌ای و به طبع آن موضوعات فنی و مالی کافی در این زمینه در طول ۴۰ سال گذشته فراهم شده است. نروژ و شمال اروپا و در سال‌های بعد، کشورهای عضو اتحادیه اروپا با تمرکز بر غرب و شمال غرب اروپا از پیشروان بهره‌مندی از LNG هستند.

چندین روش فنی و یا نوع سوخت جایگزین به منظور تطابق با کنوانسیون کاهش آلاینده‌های هوایی ناشی از سوخت کشتی‌ها مطرح است. LNG، LPG و Scrubber (دستگاه تصفیه دود) و یا افزودن آب در پروسه احتراق سوخت، از مهمترین تکنولوژی‌هایی هستند که در این زمینه استفاده می‌شوند. براساس نتایج تحقیقات در هر دو حوزه آکادمیک و بازار، LNG در مدل‌های هزینه-فایده در مقایسه با قیمت سوخت‌های سنگین و در بین دیگر تکنولوژی‌های مطرح شده، به دلایل فنی و جذابیت اقتصادی - بسته به منطقه جغرافیای تردد کشتی - مناسب‌ترین گزینه است. در خصوص میزان سرمایه لازم نیز باید توجه داشت که ابعاد و اندازه پروژه و موقعیت پایانه در تنظیم دو فاکتور قیمت تمام‌شده و نقطه بازگشت سرمایه اهمیت دارد. با توجه به اصل اقتصاد مقیاس، مشاهده می‌کنیم که در مقادیر بالاتر، شیب افزایش قیمت سرمایه‌گذاری یک نمایه هایپربولیک با قوس معکوس به نسبت افزایش اندازه پروژه خواهد بود.

اگر بخواهیم براساس رتبه‌بندی ناوگان‌های دریایی و پیش‌بینی نیاز LNG که در شمال اروپا در سه اندازه پروژه‌های بزرگ، متوسط و کوچک انجام شده است یک محدوده تقریبی ارائه کنیم، برای فراهم کردن زیرساخت‌های یک پایانه در اندازه بزرگ با ظرفیت حدود ۴۰۰ هزار مترمکعب، نیاز به مبلغی معادل ۱۸۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری داریم، اما در اندازه کوچک برای ارائه ۲۰ هزار مترمکعب بانکرینگ این رقم به ۱۵ میلیون یورو می‌رسد.



بازار جهانی بانکرینگ LNG و چشم‌انداز حضور ایران در این عرصه

افق دور دست سرمایه‌گذاری بزرگ

محمد وافری، پژوهشگر و عضو هیات مدیره کانون دریانوردان خبره ایران، از سال ۲۰۱۳ تاکنون به صورت متمرکز بر روی مدل‌های فنی، اقتصادی و مدیریتی در قالب مقالات و سخنرانی‌های علمی، پروژه‌های فنی و پایان‌نامه دکترا در دانشگاه‌های هلند و بلژیک با همکاری شرکت‌های مشتریان و موسسات رده‌بندی اروپایی مطالعه و فعالیت کرده است. وی اخیراً نتایج آخرین تحقیقات خود را در قالب سمیناری با عنوان «LNG به عنوان سوخت کشتی» در دانشگاه صنعتی شریف در اختیار فعالان دانشگاه و صنعت قرار داد. این سمینار فتح بابی شد تا گفت‌وگویی با محوریت «LNG - بانکرینگ» با ایشان ترتیب دهیم.

■ براساس پیش‌بینی نیاز به LNG که در شمال اروپا انجام شده، برای فراهم کردن زیرساخت‌های یک پایانه در اندازه بزرگ با ظرفیت حدود ۴۰۰ هزار مترمکعب، به مبلغی معادل ۱۸۰ میلیون یورو و در اندازه کوچک برای ارائه ۲۰ هزار مترمکعب بانکرینگ به ۱۵ میلیون یورو سرمایه‌گذاری نیاز داریم

■ وقتی صحبت از بانکرینگ LNG و هزینه‌های مرتبط با آن می‌کنیم اساسا موضوعاتی مطرح می‌شود که به طور مستقیم به مسائل فنی و عملیاتی مربوط نیست، بلکه به طور بنیادین یا به مدیریت کاربردی ترمینال‌های گازی و یا به شیوه تخصیص و اندازه عملیات بستگی پیدا می‌کند

در حال تبدیل شدن به یک هاب منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای برای هر چهار قاره اروپا، آمریکای شمال شرقی و مرکزی و همچنین آمریکای جنوبی است.

این بدان معنی است که حتی بنادری هم که در موقعیت خوشه بندری دویی قرار گرفته‌اند، برای حفظ رقابت‌پذیری خود می‌بایست در بندر رقیب و امکانات پسرانه‌ای و لجستیکی آن (مثلا جاده، راه‌آهن، امکانات بندری و ساحلی) سرمایه‌گذاری کنند.

البته این موضوع، تجربه تازه‌ای در رقابت بین بنادر - که الزام به حفظ همکاری با یکدیگر

قابل توجه آن که بسیاری از این پروژه‌ها در حال انجام، شکل‌گیری و در مرحله ساخت است. امارات متحده عربی، قطر و عمان در صدر این لیست قرار دارند. البته هر یک حسب استراتژی‌های منطقه‌ای خود مدل‌های اقتصادی و قراردادهای متفاوتی را کلید زده‌اند. فکر می‌کنم تا این لحظه از سوی کشورهای حاشیه جنوب خلیج‌فارس بیش از ۲۰ کشتی دوگانه‌سوز اقیانوس‌پیما حتی در کلاس E با ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU سفارش ساخت داده شده و یا در مرحله تحویل‌گیری است.

باید اذعان کنیم که با توجه به این که جایگاه صنعت دریایی ما در رده کشورهای است که هیچ برنامه‌ای نداشته و عملا اقدامی در این خصوص نداشته‌اند و با توجه به محدودیت‌های جاری، لازم و ضروری است که هرچه سریعتر با توجه به سوابق روشن و تجارب به دست آمده در این حوزه - البته با بهره‌مندی از تجارب کشورهای پیشرو - از طریق سرمایه‌گذاری مشترک اقدامات موثری صورت گیرد. تاکید می‌کنم که قطعا به همکاری شرکت‌های خارجی در اصلاح شرایط نیاز داریم و به‌طبع با توجه به روابط استراتژیک و جایگاه کشورهای دارای تجربه همچون آلمان، فرانسه و بلژیک می‌توان نوع همکاری‌ها را اولویت‌بندی کرد.

ترابران: نظرتان درباره جایگاه عمان، بندر صحار و سیاستی که با توجه به روابط خوب سیاسی ایران و عمان می‌توان در حوزه LNG پیش گرفت، چیست؟

■ باید ببینیم LNG بانکرینگ چقدر بر رقابت‌پذیری بنادر عمان تاثیرگذار است و چه جذابیتی برای این کشور خواهد داشت. اساسا عمان کشوری است که مزیت‌های اقتصادی و جغرافیایی ویژه‌ای دارد و با تمرکز بر این موضوع نیز برنامه‌های استراتژیک خود را تنظیم کرده تا به عنوان دروازه بندری اروپا (بین قاره‌ای) نقش‌آفرینی کند.

عمان بر سر راه مهمترین و پر ترافیک‌ترین مسیر کشتیرانی شرق به غرب قرار گرفته است، ضمن اینکه قرارگیری بیرون تنگه حساس هرمز و روابط آزاد و گسترده بین‌المللی نیز در تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی امتیازی ویژه فراهم آورده است. همه این عوامل باعث شده

ترابران: اما یکی از مسائل مهم در این زمینه، پراکندگی امکان «LNG بانکرینگ» در تمام نقاط دنیا است...

■ این مساله یک واقعیت است که بانکرینگ LNG در همه جا فراهم و در دسترس نیست و این دقیقا همان مشکلی است که از آن در مدل‌های مارکتینگ تحت عنوان بازی مرغ و تخم‌مرغ یاد می‌کنند؛ به این مفهوم که مالکان و شرکت‌های کشتیرانی به رغم مشوق‌ها و امکان‌پذیری‌های فنی - مالی و از همه مهم‌تر امکان‌پذیری بالای تطابق با الزامات کنوانسیون‌ها، تا زمانی که امکانات بانکرینگ LNG موجود نباشد، دلیلی برای تعجیل در سفارش کشتی‌های گازسوز و یا تغییر مد سوخت موتورهای کشتی خود ندارند.

سرمایه‌گذاران بانکرینگ نیز در انتظار افزایش آمار و گستردگی فراگیر کشتی‌های گازسوز هستند. بنابراین فراهم کردن زیرساخت‌ها در بنادر و میان دریا همواره یکی از دو بال فراگیر شدن LNG به عنوان سوخت دریایی بوده است.

پس در ادامه پاسخ به سوال قبلی شما باید اذعان کنم که وقتی صحبت از بانکرینگ LNG و هزینه‌های مرتبط با آن می‌کنیم اساسا موضوعاتی مطرح می‌شود که به طور مستقیم به مسائل فنی یا عملیاتی مربوط نیست، بلکه به طور بنیادین یا به مدیریت کاربردی ترمینال‌های گازی و یا به شیوه تخصیص و اندازه عملیات بستگی پیدا می‌کند.

ترابران: جایگاه ما در منطقه در این خصوص چگونه است و رقبای ما چه کسانی هستند و همکاری با چه کشوری در زمینه بانکرینگ LNG برای کسب تجارت در خلیج فارس باید در اولویت باشد؟

■ تمام کشورهایی که در منطقه کنترل آلاینده‌های هوایی ناشی از سوخت کشتی‌ها (ECA) قرار دارند، در تدارک فراهم کردن زمینه و یا توسعه LNG بانکرینگ نیز هستند.

تحقیقات نشان می‌دهد که گرچه خلیج فارس در ردیف مناطق ECA نیست، ولی در طول پنج سال گذشته قراردادهای و تفاهم‌نامه‌های بسیاری در رابطه تنظیم مقررات، تدوین قوانین و توسعه مشوق‌های قانونی در کنار تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای بین شرکت‌های خصوصی و دولتی دیگر کشورهای حاشیه خلیج‌فارس با شرکت‌های بین‌المللی غربی و شرق دور شکل گرفته است.

■ **گرچه خلیج فارس در ردیف مناطق کنترل آلاینده‌های هوایی ناشی از سوخت کشتی‌ها نیست، ولی در طول پنج سال گذشته قراردادهای تفاهمنامه‌های بسیاری در رابطه تنظیم مقررات و توسعه مشوق‌های قانونی در کنار تفاهمنامه‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بین شرکت‌های خصوصی و دولتی کشورهای حاشیه خلیج فارس با شرکت‌های بین‌المللی شکل گرفته است**

■ **تا این لحظه از سوی کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس بیش از ۲۰ کشتی دوگانه‌سوز اقیانوس‌پیما حتی با ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU سفارش ساخت داده شده و یا در مرحله تحویل‌گیری است که امارات متحده عربی، قطر و عمان در صدر این لیست قرار دارند**

نیز دارند- نیست. هرچند بر این باورم که به هر حال مثال عمان با دیگر نمونه‌های قابل بحث در بررسی رقابت‌پذیری بنادر متفاوت است. نمونه‌هایی از این نوع همکاری توأم با رقابت در بین دو یا چند بندر با پرچم مختلف را می‌توان در اروپا مشاهده کرد؛ مثل بندر هامبورگ آلمان و لاهور فرانسه یا آنتورپ بلژیک و روتردام هلند؛ اما نه به این حد سیاسی و حساس!

به عقیده من، حتی اختلافات فعلی ایران با شورای همکاری کشورهای عرب خلیج فارس (GCC) می‌تواند از نظر عمان به عنوان نوعی

امتیاز مثبت ارزیابی می‌شود. نوع روابط سیاسی عمان با کشورهای GCC و استراتژی‌های بلندمدت توسعه همکاری با ایران و اختلافات جدی ایران با دیگر کشورهای عضو شورای همکاری کشورهای عرب خلیج فارس، عملاً دو خوشه بنادر سوهار و دوی را به مثابه یک مثال ویژه در رقابت‌پذیری بنادر در سطح دنیا مورد توجه قرار خواهد داد.

بر همین اساس عمان به عنوان پل و بازیگر اصلی اعراب در اقتصاد ایران و همکار استراتژیک کشور ما، از دو سو بهره‌مندی‌های ویژه‌ای خواهد داشت. همه این موضوعات باعث توسعه روزافزون و قابل توجه عمان در حمل و نقل دریایی و افزایش مراجعات کشتی‌ها به بنادر عمان به‌خصوص سوهار خواهد شد. نسل جدید کشتی‌های گازسوز نیاز به LNG بانکرینگ دارند که عمان از همه این محرک‌های اقتصادی و مزایایی که گفتیم در توسعه LNG بانکرینگ بهره‌مند خواهد بود و بر همین اساس برنامه‌های استراتژیک بلندمدتی در این رابطه تنظیم کرده است. جالب آنکه عمان می‌بایست عمده LNG خود را از ایران وارد کند!

ترابران: به نظر شما فراهم کردن چه بستری در بنادر کشور برای پیشرفت در این عرصه ضروری است؟ برای کسب بازار LNG در منطقه از کجا باید شروع کرد؟

■ **مسئله ایجاد R&D مشترک بین ذی‌نفعان با حمایت دولت به منظور انجام تحقیقات سازمان‌یافته و هدفمند در قالب یک استراتژی مدون و قابل ارزیابی ضروری است که می‌تواند حسب ضرورت و به منظور جبران عقب‌افتادگی‌ها بین شرکا و یا گروه‌هایی با منافع مشترک شکل بگیرد تا بتوانیم مصرف LNG و توسعه زیرساخت‌های بانکرینگ را عملیاتی کنیم.**

پیش‌بینی اندازه LNG متناسب با رشد حمل و نقل و تنوع ناوگان و تعیین محل‌های مناسب در دریا و ساحل از مهمترین موارد است. این موضوع در هر دو حوزه کشتی‌سازی و مدیریت فنی کشتی و هم در بخش تامین LNG می‌بایست مورد توجه باشد.

ترابران: در خصوص زنجیره تجاری که پیشرفت در زمینه LNG بانکرینگ در بخش‌های دیگر

صنعتی به وجود خواهد آورد، صحبت کنید. ■ **جهت ایجاد و فراگیر کردن این مهم باید به تک تک فعالان و ذی‌نفعان این عرصه همچون اعضای یک ارکستر نگاه کرد. تمامی شبکه و زنجیره تامین LNG بعد از سفارش ساخت کشتی از جمله مخازن ذخیره، لوله و تاسیسات، سیستم‌های تبدیل حرارات و میعان و فرآوری گازی، اتصالات استاندارد، سیستم‌های ایمنی، ناوگان دریایی مجهز بانکرینگ و مخازن شناور دور از ساحل و قوانین رده‌بندی ... همگی بخش‌هایی هستند که در هم‌افزایی یکدیگر باعث فراهم شدن زمینه توسعه این صنعت و رقابت‌پذیری بنادر و ناوگان داخلی در کشور خواهند شد.**

از این واقعیت و چالش هم نباید غافل بود که بازگشت سرمایه تا زمانی که تعداد کشتی‌های گازسوز افزایش نیافته است تقریباً برای پروژه‌های بزرگ و کوچک به ترتیب ۸ و ۱۱ سال پیش‌بینی می‌شود. این اعداد البته نتیجه تحقیقات بنده است و می‌تواند با تغییر قوانین و قیمت‌ها در طول زمان تغییر کند.

با توجه به هزینه‌های زیرساخت بالا، این موضوع بیشتر می‌بایست استراتژیک قلمداد شده و همراه با مشوق‌های دولتی باشد. این را براساس تجارب کمیسیون اروپا عرض می‌کنم. بررسی مصوبات اتحادیه اروپا بخصوص در منطقه دریای شمال، نشان می‌دهد که این موضوع از اولویت‌های این اتحادیه برای حفظ توسعه پایدار بوده است.

می‌توان پیش‌بینی کرد در سال‌های بازگشت قیمت‌های نفت به بالای ۶۰ دلار در هر بشکه، ورود کشتی‌هایی که گازسوز نباشند به آب‌های اروپا غیررقابتی خواهد شد.

در این صورت، برای ناوگان‌های فعال در منطقه خلیج فارس از منظر رقابت‌پذیری بنادر چه در مقیاس منطقه‌ای و چه در مقیاس بین‌اقیانوسی قاطعانه می‌توان گفت که موقعیت ما در حال تهدید است که البته با توجه به مزایای رقابتی کشور همچون دسترسی به منابع قطعی و نسبتاً پایدار گاز، تعدد و اندازه ناوگان داخلی و طول سواحل، می‌توان آن را به فرصت تبدیل کرد. توصیه می‌کنم در این زمینه با همکاری دانشگاه‌ها و مراکز صنعتی کارگروه فنی و استراتژیک برای همکاری و برنامه‌ریزی‌های ملی در دستور کار قرار گیرد.



کره به جمع مدعیان بانکرینگ LNG پیوست

انجمن صنعت بانکرینگ LNG کره جنوبی آغاز به کار کرد.

تعدادی از شرکت‌های کره‌ای شامل شرکت‌های کشتی‌سازی این کشور گردهم آمدند تا با ایجاد انجمنی تخصصی در جهت توسعه تاسیسات و زیرساخت‌های بانکرینگ LNG در این کشور فعالیت کنند.

در میان این شرکت‌ها، کشتی‌سازان و شرکت‌های انرژی بزرگ کره‌ای مانند شرکت صنایع سنگین هیوندای، صنایع دریایی و کشتی‌سازی دوو، صنایع سنگین سامسونگ، شرکت گاز کره، Posco، GS Energy، Samcholly و SK Energy به چشم می‌خورند.

این انجمن پس از چهار سال آماده‌سازی با هدف تقویت صنعت بانکرینگ LNG کره جنوبی که خود در مراحل طفولیت است، آغاز به کار کرد. همچنین دولت کره جنوبی برای حمایت از کشتی‌سازان جهت توسعه حضور در بازارهای جهانی بانکرینگ LNG آستین‌های خود را بالا زده است.

معاون وزیر تجارت، صنایع و انرژی کره جنوبی اظهار کرد که کشورش می‌تواند نوار ساحلی خود را به مرکز بانکرینگ تبدیل کند و با افزایش واردات LNG قدرت چانه‌زنی خود را به عنوان یکی از خریداران اصلی این محصول بالا ببرد.

وزارت انرژی کره جنوبی پیش‌بینی کرده است که صنایع کشتی‌سازی این کشور بتوانند تا سال ۲۰۲۵ میلادی ۷۰ درصد از سفارش‌های ساخت کشتی‌های تانکر دوگانه‌سوز را به خود اختصاص دهند.



تاثیر برکسیت بر قوانین سوخت کم‌سولفور برای شناورها

انجمن بین‌المللی صنعت بانکرینگ (IBIA) با اشاره به مسأله خروج انگلیس از اتحادیه اروپا (برکسیت) از طرح سوالات بی‌شماری در خصوص تغییر قوانین سوخت کم‌سولفور اتحادیه اروپا از سوی این کشور خبر داد.

به گزارش مانا و اعلام انجمن بین‌المللی صنعت بانکرینگ، احتمال می‌رود انگلستان در پی خروج از اتحادیه اروپا تغییراتی را در خصوص قوانین سوخت کم‌سولفور برای شناورهایی که خارج از مناطق کنترل انتشار (EACs) و بنادر این کشور تردد دارند اعمال کند.

بر اساس این گزارش، قوانین استفاده از سوخت کم‌سولفور در اتحادیه اروپا ضمن همسویی با قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، سه شرط اصلی و اضافی را نیز برای شناورهایی که در مناطق کنترل انتشار (ECAs) تردد می‌کنند در نظر گرفته است.

بر همین اساس، ضرورت استفاده از سوخت کم‌سولفور ۰/۱۰ درصد برای شناورهایی که در بنادر عضو اتحادیه اروپا لنگر می‌اندازند، شرط نخست است. شرط دوم اتحادیه شناورهای مسافربری را دربرمی‌گیرد که به طور منظم بین بنادر اتحادیه اروپا و خارج از مناطق کنترل انتشار تردد دارند و ملزم به استفاده از سوخت کم‌سولفور ۱/۵۰ درصد تا سال ۲۰۲۰ میلادی هستند. در نهایت شرط سوم آنکه، اتحادیه اروپا تصمیم دارد قانون سوخت کم‌سولفور ۰،۵۰ درصد را در آب‌های اتحادیه از سال ۲۰۲۰ میلادی و بدون توجه به زمان بندی IMO برای پوشش جهانی این سوخت، اعمال کند.

این گزارش در ادامه می‌افزاید: پیش از خروج انگلیس از اتحادیه اروپا قوانین اتحادیه اروپا اعمال می‌شد، اما در حال حاضر و در صورتی که بریتانیا تصمیم بگیرد قوانین اتحادیه اروپا مبنی بر استفاده از سولفور حداقلی در سوخت شناورها را جایگزین و یا اصلاح کند، می‌تواند درخواست خود مبنی بر مجوز تردد شناورها با سوخت حاوی سوخت با سولفور بیش از ۰/۱۰ درصد در مرزهای دریایی غربی این کشور را به IMO اعلام کند. همچنین بریتانیا می‌تواند تا زمانی که استفاده از سوخت با سولفور ۰/۵ به طور جهانی اعمال شود، به شناورهایی با سوخت حاوی سولفور بیش از ۳/۵ درصد مجوز لنگراندازی در بنداری که نام آنها در ECAs نیامده و آب‌های این کشور را بدهد.

انجمن بین‌المللی صنعت بانکرینگ در پایان و با اشاره به تصمیم انگلستان در خصوص سوخت کم‌سولفور اعلام کرده است: در صورتی که بریتانیا محدودیت‌های سوخت کم‌سولفور را متوقف کند، توان بالقوه کرانه غربی این کشور برای جذب حمل و نقل افزایش خواهد یافت و فعالیت شناورها در بنداری چون لیورپول و بریستول که هاب کانتینری و کالای نیمه فله محسوب می‌شوند، توسعه می‌یابد.

برای وسایل متحرک از جمله وسایل نقلیه هوایی به لحاظ اهمیت اقتصادی ویژه و قیمت بالای آن است تا بتواند تسهیلات لازم را برای تامین اعتبار مالی جهت خرید آنها و شناسایی حقوق مربوطه در تمامی کشورهای متعاقد کنوانسیون فراهم آورد. این کنوانسیون و مقاله‌نامه به عنوان یک سند واحد برای موضوعات وسیله نقلیه هوایی تلقی می‌شود.

کنوانسیون بطور خلاصه پنج گروه حق را در مورد وسیله نقلیه هوایی مورد حمایت قرار داده که عبارتند از: حقوق بین‌المللی، حقوق بین‌المللی آتی، حقوق ملی، حقوق غیرتوافقی و حقوق غیرتوافقی قابل ثبت. این سند مشکل دستیابی به تضمین حقوق قابل اجرا در مورد وسایل متحرک که به لحاظ ماهیت نمی‌تواند در یک محل مستقر شود را حل کرده و درصد است تا معاملات اموال متحرک در زمینه ثبت مالکیت، حقوق تضمینی، اجاره‌ها، قراردادهای فروش مشروط و جبران‌های قانونی متعدد برای نقض موافقتنامه‌های تامین اعتبار مالی به صورت بین‌المللی را استاندارد کند.

ضمن اینکه در آن، ثبت بین‌المللی و ایجاد سامانه ثبت الکترونیکی حقوق بین‌المللی وسایل متحرک و تعیین نهاد نظارتی و مسئولیت آن نیز پیش‌بینی شده است.

مقاله‌نامه مرتبط با وسایل نقلیه هوایی نیز در جهت رفع نیازهای تامین اعتبار مالی هواپیما از طریق قراردادهای فروش هواپیما تدوین شده و در این سند ضمن بیان مشخصات وسیله نقلیه هوایی احکام مندرج در کنوانسیون را در انطباق با وسیله نقلیه هوایی مورد توجه قرار داده و احکام خاص آن را بیان می‌دارد.

ترابران: چه مسائلی باعث شده است تا این سند بین‌المللی ضرورت پیدا کند؟ به عبارت دیگر، عضویت در این کنوانسیون چه مزیت‌هایی برای کشورها ایجاد می‌کند؟

■ با توجه به بالا بودن اعداد و ارقام مربوط به قیمت هواپیما، خریداران مجبور هستند تا خرید هواپیما را به صورت قسطی یا به صورت فاینانس تامین شده از سوی موسسات مالی انجام دهند؛ اما از سوی دیگر، اغلب موسسات مالی تامین‌کننده فاینانس خرید هواپیما، بین‌المللی هستند و در کشورهایی قرار دارند که مالک هواپیما (خریدار) حضور ندارد، بنابراین این



در پیوستن ایران به کنوانسیون کیپ‌تاون چه ضرورت‌هایی وجود دارد؟

الزامات خرید نسیه

ماه گذشته CNN دلایل اصلی که مانع عملی شدن این توافقات و قراردادهای ایران با کشورهای فرانسه و آمریکا است را مورد بررسی قرار داد که در میان آنها فقدان منابع مالی برای خرید هواپیما نیز به چشم می‌خورد. به گزارش این شبکه خبری، آمریکایی‌ها به خوبی می‌دانند فضای برجام هیچ تغییری را در شرایط اقتصادی ایران نسبت به قبل ایجاد نکرده است و به همین دلیل مجبور است برای تامین هزینه‌های خرید هواپیما از موسسات مالی و فاینانسرها وام بگیرد. از طرف دیگر برخی موسسات مالی نیز به دنبال تضامین محکم و معتبر برای ارائه وام به شرکت‌های هواپیمایی خریدار هواپیما هستند.

در این زمینه بعضی از کارشناسان بر اهمیت کنوانسیون تحت‌عنوان «کنوانسیون کیپ‌تاون» و لزوم پیوستن ایران به این کنوانسیون به جهت ایجاد شفافیت در قراردادهای اطمینان از پایبندی به تعهدات مالی در نظام باز پرداخت و ام‌ها تاکید دارند. درباره کنوانسیون کیپ‌تاون، مفاد آن و امتیازهای پیوستن با این کنوانسیون، با علیرضا منظری معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری و عضو هیات‌مدیره انجمن علمی صنعت حمل و نقل هوایی گفت‌وگو کرده‌ایم.

نقلیه هوایی در سال ۲۰۰۱ در کنفرانس دیپلماتیک منعقد در کشور آفریقای جنوبی مورد بررسی قرار گرفت که به امضای نمایندگان بیست کشور رسید و هم‌اکنون در سطح بین‌المللی لازم‌الاجرا شده و بیش از شصت کشور آن را پذیرفته‌اند. هدف اصلی کنوانسیون تاسیس حقوق بین‌المللی

ترابران: کنوانسیون کیپ‌تاون به طور خلاصه شامل چه مفادی است و اساسا این کنوانسیون براساس چه هدف‌هایی برنامه‌ریزی شده است؟

■ کنوانسیون حقوق بین‌المللی در مورد وسیله متحرک مشهور به کنوانسیون کیپ‌تاون به همراه مقاله‌نامه برای موضوعات ویژه وسیله



■ هدف اصلی کنوانسیون
کیپ‌تاون، ایجاد حقوق
بین‌المللی برای وسایل متحرک
از جمله وسایل نقلیه هوایی
به لحاظ اهمیت اقتصادی
و قیمت بالای آن است
تا بتواند تسهیلات لازم
را برای تامین اعتبار مالی
خرید آنها و شناسایی
حقوق مربوطه در تمامی
کشورهای متعاقد
کنوانسیون فراهم آورد

خرید و فروش هواپیما بوده و به موجب مفاد این کنوانسیون اعمال می‌شود و حق ملی به معنی حق متعلق به بستانکار در یک هواپیما است که از طریق معامله داخلی تحت پوشش بیابیه صادره به موجب مفاد این کنوانسیون ایجاد می‌شود.

حق بین‌المللی آتی به معنی حقی است که می‌تواند در اثر وقوع یک رویداد از طرف بدهکار در مورد هواپیما در آینده ایجاد شود، اگر چه وقوع آن قطعی نباشد. حق غیرتوافقی به معنی حق اعطایی به موجب قانون کشور متعاقد برای تضمین اجرای تعهد شامل تعهد برای یک دولت، نهاد دولتی یا سازمان خصوصی یا بین‌المللی دولتی است که آن کشور متعاقد براساس مفاد این کنوانسیون پذیرفته و اعلام می‌کند. حق غیرتوافقی قابل ثبت نیز به معنی حقی است که مطابق با بیابیه سپرده شده توسط کشور متعاقد به موجب مفاد کنوانسیون ایجاد می‌شود.

بنابراین با تعریف این حقوق و پذیرش احکام آن در صورت عضویت کشورها، این امکان فراهم می‌شود که حقوق جدید جایگزین مقررات ملی کشورها در رابطه با فروشندگان و خریداران هواپیما در سطح بین‌المللی شود و

موسسات مایل هستند تضمین‌های محکمی برای اطمینان از بازپرداخت اقساط وام خود در قراردادشان با خریدار ذکر کنند تا در صورتی که خریدار نتوانست اقساط خود را به موقع پرداخت کند موسسه مالی یا فروشنده بتواند هواپیما را توقیف کرده و پس بگیرد.

تدوین چنین کنوانسیونی موجب شده تا نه تنها کار برای خریداران هواپیما راحت‌تر شود بلکه فروشندگان و موسسات مالی نیز بتوانند تضمینی بین‌المللی برای اطمینان از بازپرداخت پول‌های خود را در اختیار داشته باشند تا در صورتی که خریدار نتوانست اقساط خود را به موقع پرداخت کند، بتوانند طبق قوانین کنوانسیون با آن برخورد کنند.

این سند بین‌المللی به منظور پیشگیری از اشکالات مرتبط با عدم آگاهی خریداران از وضعیت مالی و یا مالکیت و یا تهرین و یا توقیف و غیره هواپیما در هنگام خرید برنامه‌ریزی شده و همچنین امکان دریافت تضمین‌های لازم برای فروشنده هواپیما به صورت اجاره به شرط تملیک و یا سایر موارد فروش اقساطی را فراهم می‌آورد.

در این سند، حق بین‌المللی به معنی حق یا منفعتی است که متعلق به بستانکار قرارداد

■ شاید از آنجا که در سال‌های تحریم خرید و فروش هواپیما در کشور ما به صورت رسمی انجام نمی‌شد، مدیران و دست‌اندرکاران حوزه هوایی کشور ما هیچگاه به عضویت در کنوانسیون کیپ‌تاون و نیاز به استفاده از مفاد این کنوانسیون به خصوص بین‌ایرلاین‌های کشور توجه نداشته‌اند

■ اگر مسائل مربوط به خرید هواپیما از بویینگ و ایرباس حل شود و افک مجوزهای لازم را صادر کند؛ حتی اگر عضو کنوانسیون کیپ‌تاون هم نباشیم، می‌توانیم معاملات خود را انجام دهیم، چون بعضی از موسسات مالی علی‌رغم این مساله، حاضر به همکاری هستند، اما تعداد این موسسات کم است و ممکن است در سال‌های آینده شرایط اعطای وام آنها نیز تغییر کند

آنها بدون نگرانی درباره عدم پرداخت اقساط هواپیما، معامله را انجام دهند، زیرا مشخصات و تمامی حقوق ناشی از خرید و فروش در یک سامانه نظارتی بین‌المللی ثبت شده و همواره می‌توانند از آن اطلاعات بهره‌مند گردند و در صورتی که خریدار نتواند اقساط خود را پرداخت نماید، فروشنده به راحتی و با هزینه کمتری، امکان توقیف و برگرداندن هواپیما را داشته و می‌تواند آن را به دیگری واگذار کرده و در نهایت به پول خود برسد.

به این ترتیب، بهتر است کشوری عضو این کنوانسیون باشد که در مقام خریدار هواپیما قرار دارد نه در مقام فروشنده؛ در واقع حقوقی که در این کنوانسیون مطرح می‌شود قرار است از فروشنده حمایت کند و در نتیجه خریدار باید در کشوری باشد که عضو این کنوانسیون است تا مفاد این کنوانسیون بر آنها حاکم شود.

ترابران: نهاد ناظر بر اجرایی شدن این مفاد چه سازمانی است؟

■ براساس قطعنامه صادر شده از سوی اعضای کنوانسیون کیپ‌تاون، ایکائو (ICAO) به عنوان نهاد ناظر بین‌المللی انتخاب شده است و اطلاعات هرگونه معامله خرید و فروش در بین کشورهای عضو این کنوانسیون در دبیرخانه این نهاد ثبت می‌شود.

ترابران: چرا ایران تاکنون به این کنوانسیون نپیوسته است و در فضای فعلی کشور، پیوستن به این کنوانسیون را تا چه حد بااهمیت ارزیابی می‌کنید؟

■ البته بهتر است به این سوال مسوولان مربوطه پاسخ دهند؛ اما به هر حال، به نظر من، درخصوص اینکه ایران هنوز به عضویت کنوانسیون کیپ‌تاون درنیامده، سهل‌انگاری مدیران در توجه به اهمیت این کنوانسیون دخیل بوده است.

شاید هم از آنجا که در سال‌های تحریم خرید و فروش هواپیما در کشور ما به صورت رسمی انجام نمی‌شد، مدیران و دست‌اندرکاران حوزه هوایی کشور ما هیچگاه به عضویت در کنوانسیون کیپ‌تاون و نیاز به استفاده از مفاد این کنوانسیون به خصوص بین‌ایرلاین‌های کشور توجه نداشته‌اند.

به طور طبیعی باید سازمان هواپیمایی کشوری درخواست تصویب آن را از طریق وزارت راه

و شهرسازی ارائه کند و به نظر نمی‌رسد که مانع جدی در این زمینه وجود داشته باشد. من معتقدم با توجه به شرایط جدید و انجام فعالیت‌های رسمی برای خرید هواپیما به ویژه به شکل اجاره به شرط تملیک و یا با تامین اعتبار مالی از موسسات خارجی، پیوستن ما به این کنوانسیون ضرورت می‌یابد و می‌تواند روند انجام فعالیت فوق را تسهیل کند.

در عین حال، به منظور عضویت ایران در این کنوانسیون ضرورت دارد تا متن این کنوانسیون و مقاله‌نامه آن مورد پذیرش دولت قرار گیرد و به دبیرخانه آن اعلام گردد.

در این راستا باید متن آن مورد تایید سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان دستگاه تخصصی قرار گرفته و بعد از آن به صورت یک لایحه قانونی از طریق وزارت راه و شهرسازی برای هیات وزیران ارسال گردد. پس از اظهار نظر وزارت امور خارجه و تصویب هیات وزیران، لایحه به مجلس شورای اسلامی ارسال می‌شود و طبق مفاد قانون اساسی موضوع این کنوانسیون بعد از تصویب مجلس شورای اسلامی و تایید شورای نگهبان و ابلاغ آن به دولت لازم‌الاجرا خواهد بود.

پس می‌بینید که روش قانون‌گذاری در ایران، فرآیندی زمان‌بر است و حتی ممکن است تصویب یک لایحه و تبدیل آن به قانون یک سال طول بکشد. حتی اگر دولت امروز نیز تصمیم بگیرد عضو کنوانسیون کیپ‌تاون شود نباید توقع داشت تا این فرآیند به سرعت انجام شده و به نتیجه برسد.

البته این‌طور هم نیست که اگر مسائل مربوط به خرید هواپیما از بویینگ و ایرباس حل شود و افک مجوزهای لازم را صادر کند؛ در صورتی که عضو کنوانسیون کیپ‌تاون نباشیم، نتوانیم معاملات خود را انجام دهیم.

بعضی از موسسات مالی حتی اگر کشور ما عضو کنوانسیون کیپ‌تاون هم نباشد حاضر به اعطای وام هستند و تضمین‌های موردنیاز خود را در قرارداد دوجانبه‌ای که با ایران می‌بندند منظور می‌کنند، اما از آنجا که تعداد این موسسات کم است و ممکن است تا در سال‌های آینده شرایط اعطای وام آنها نیز تغییر کند، بهتر است که ایران برای تامین منافع مالی خود هر چه زودتر عضو کنوانسیون کیپ‌تاون شود.

صدور مجوز پرواز هوایماهای ساخت آمریکا به ایران

اواخر آگوست (نهم مرداد) واشنگتن اعلام کرد مجوز پرواز هوایماهای ساخت آمریکا که در ایرلاین‌های خارجی فعالیت می‌کنند را صادر کرده و این اقدام در جهت فراهم کردن ضمانت جدی‌تر برای شرکت‌های هوایمایی در جهت ازسرگیری روابط تجاری و مالی ایران پس از برداشته شدن تحریم‌ها بوده است.



اگرچه براساس بخشنامه وزارت خزانه‌داری آمریکا، از این پس، برخی شرکت‌های هوایمایی که پروازهای متعددی را به ایران انجام می‌دهند می‌توانند از هوایماهای آمریکایی برای جابه‌جایی مسافران خود به ایران استفاده کنند، اما بررسی متن این بخشنامه نشان می‌دهد علاوه بر شرط توقف ۷۲ ساعته شرایط دیگری نیز برای این مجوز تعیین شده است.

در این بخشنامه تاکید شده که ذخیره‌سازی هرگونه تجهیزات هوایما، قطعات یدکی، اجزا یا فناوری هوایما در ایران به جز در داخل هوایماهای مجاز به اقامت موقت در این کشور مجاز نیست.

یکی دیگر از شروط آمریکا برای استفاده از هوایماهای تولید این کشور توسط ایرلاین‌های خارجی جهت پرواز به ایران این است که مکان ثبت هوایمایی مجاز به اقامت موقت در ایران نباید به ایران تغییر داده شود. ممنوعیت انتقال تکنولوژی به یک شهروند ایرانی مقیم در این کشور از جمله دیگر شروط وزارت خزانه‌داری آمریکاست.

از سوی دیگر بر اساس بخشنامه مذکور ایرلاین‌هایی که مجوز اقامت موقت در ایران را دریافت کرده‌اند نباید رنگ هوایما، نوع پوشش خدمه، یا لوگوی خود را به شکل ایرلاین‌های ایرانی درآوردند. همچنین هوایمایی که به موجب این بخشنامه مجوز اقامت موقت در ایران دریافت کرده، نباید از شماره پروازی که برای یک ایرلاین ایرانی صادر شده استفاده کند.

علاوه بر این عملیات نگهداری‌های اساسی هوایماها باید در خارج از ایران و توسط افرادی انجام گیرد که شهروند ایرانی مقیم ایران نباشند.

البته وزارت خزانه‌داری آمریکا اجازه انتقال قطعات یدکی هوایماها به ایران را برای تعمیر همان هوایمایی مجوز دار را داده است، اما تاکید کرده این مجوز به معنای اجازه فروش یا اجاره هوایما به شرکت‌های هوایمایی ایرانی نیست.

حال این سوال وجود دارد که آیا این دستور می‌تواند برای صنعت هوانوردی ایران نیز مفید باشد یا خیر. محمد بشارتی، کارشناس صنعت هوانوردی، می‌گوید: «در طول سال‌های گذشته در کنار محدودیت‌های عمده‌ای که علیه صنعت هوانوردی ایران به کار گرفته شده بود، یکی از بحث‌ها ورود هوایماهای جدید به ایران و نشست و برخاست آنها در فرودگاه‌های داخلی بود.»

به گفته وی «در این فضا حتی پروازهای با چند مسیر نیز اینگونه انجام می‌شد که برای مثال پرواز از آمریکا تا فرانکفورت با هوایماهای نوساز و آخرین مدل انجام می‌گرفت، ولی پروازی که از فرانکفورت به مقصد تهران انجام می‌شد با هوایماهای قدیمی‌تر که اکثراً ساخت آمریکا نبودند انجام می‌گرفت، هرچند که این محدودیت‌ها را شرکت‌های هوایمایی حاشیه خلیج فارس دور زدند، اما ایرلاین‌های اروپایی در طول این سال‌ها با همان محدودیت‌ها به کار خود ادامه دادند.»

بشارتی با بیان این که لزوماً این مصوبه به معنی چراغ سبز برای ایران نیست، اظهار کرد: «وقتی ما با ناوگان زمین‌گیری روبه‌رو هستیم که عمری چند دهه‌ای دارند، یعنی حتی در صورت وجود شرایط همکاری نیز قطعه‌ای برای آنها وجود ندارد تا جایگزین قبلی‌ها شود، از این رو وقتی مسیر برای ایران باز خواهد شد که امکان تبادلات جدی هوایما وجود داشته باشد.»

به اعتقاد وی در این فضا لیزینگ هوایما با توجه به شرایطی که ایران دارد بهترین گزینه خواهد بود در غیر این صورت برداشتن محدودیت‌های این چنینی تنها برای ایرلاین‌های خارجی که به ایران پرواز می‌کنند مفید خواهد بود.

این کارشناس صنعت هوانوردی با اشاره به تعداد بالای پروازهای شرکت‌های خارجی در ایران، تصریح کرد: «وقتی ما جایگاه خود را در این حوزه از دست داده‌ایم، یعنی فضا را برای مانور ایرلاین‌های خارجی فراهم کرده‌ایم. انجام نزدیک به ۳۰ پرواز هفتگی از سوی امارات ایر به شهرها مختلف ایران و یا فعالیت ایرلاین‌های کوچک برای انجام پروازهای طولانی مدت ایرانی‌ها تنها بخشی از فضایی است که ما در طول این سال‌ها به آنها داده‌ایم.»

وی خاطرنشان کرد: «اگر ایران بتواند با پیگیری فضای سیاسی امکان تبادلات اقتصادی را فراهم آورد شانس ما برای به دست آوردن دوباره جایگاه ملی فراهم خواهد شد، اما در غیر این صورت شاید دستورالعمل‌های این چنینی نفع چندانی برای صنعت هوانوردی ایران نداشته باشد.»



مذاکره با ژاپن برای خرید ۲۰ فروند هواپیمای کوچک

پرنندگان آسیایی در آسمان ایران؟!!

اصغر فخریه کاشان می‌گوید: «برای اقتصادی کردن بیش از ۶۰ فرودگاه کوچک به بیش از ۲۰ فروند هواپیما نیازمندیم و بر همین اساس مذاکرات با ATR فرانسه هم برای خرید تعداد بیشتری از هواپیماهای کوچک به صورت همزمان ادامه دارد.»

او درباره علت انتخاب این هواپیماها برای هواپیمایی آسمان، گفت: «هواپیماهای MRG هواپیمای کوچک حداکثر ۱۰۰ نفره هستند و با توجه به اینکه هواپیمایی آسمان معمولاً پروازهای داخلی و استانی را انجام می‌دهد، گزینه مناسبی برای این شرکت است.»

او با بیان اینکه نحوه خرید ۲۰ فروند هواپیما در قالب اجاره به شرط تملیک است، توضیح می‌دهد: «ژاپنی‌ها قول داده‌اند در همین قالب درخواست ما را بررسی کنند تا در ماه دسامبر و با تشکیل دومین کارگروه مشترک دو کشور در تهران، مذاکرات ادامه پیدا کند.»

فخریه کاشان هم چنین درباره خرید همزمان هواپیماهای ATR، که جزو هواپیمای کوچک محسوب می‌شوند، معتقد است: «نیاز کشور به هواپیماهای کوچک چیزی بیش از ۲۰ فروندی است که در مذاکراتمان با میتسوبیسی به دنبال

در شرایطی که خرید هواپیما از بوئینگ با دست‌انداز مواجه شده و همچنان ابهاماتی در رابطه با آمدن ایرباس به ایران وجود دارد، به نظر می‌رسد صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور تغییر مسیر داده و دست به دامان آسیایی‌ها شده است.»

ماه گذشته قائم مقام وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه علاقه‌مند هستیم بخشی از ناوگان هوایی کوچک و با برد کوتاه را از ژاپن تامین کنیم، اعلام کرد طبق مذاکرات اولیه قرار است ۲۰ فروند هواپیمای کوتاه برد به ارزش ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار از شرکت میتسوبیسی ژاپن خریداری شود که اکثر این هواپیماها متعلق به ایرلاین آسمان است. او در عین حال تصریح کرد در مراحل اولیه مذاکرات هستیم و دو طرف هنوز هیچ تعهدی به یکدیگر نداده‌اند.



■ یک کارشناس صنعت هوانوردی: شرکت‌های بسیاری سفارش تولید این هواپیما را به میتسوبیشی ارائه داده‌اند و این شرکت با یک سال تاخیر، از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ متعهد به تحویل ۲۴۳ فروند هواپیما شده است. بنابراین شانس بازار ایران برای تحویل سفارش‌های خود، بعد از سال ۲۰۲۱ خواهد بود

که با مشارکت «صنایع سنگین میتسوبیشی» و «تویتاموتورز» شکل گرفته، یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار در پروژه ساخت هواپیما مسافربری سرمایه‌گذاری کرده است. این هواپیما پس از هواپیمای NAMC YS-11 که در دهه ۱۹۶۰ در ژاپن تولید شد، نخستین هواپیمایی است که در این کشور طراحی و تولید می‌شود. اولین پرواز این هواپیما در نوامبر ۲۰۱۵ انجام شد و قرار است در سال ۲۰۱۸ به بازار عرضه شود. قیمت هواپیمای «میتسوبیشی رجینال جت» ۷۰ نفره ۳۴ میلیون دلار و قیمت مدل ۹۰ نفره آن ۴۲ میلیون دلار است.

پیش از پرواز آزمایشی هواپیمای مذکور، مسوولان پروژه از دریافت ۴۰۷ سفارش برای این نوع هواپیما خبر داده بودند تا خطوط هوایی از این هواپیما نیز همچون هواپیمای رونمایی شده چینی، استقبال کرده باشند. براساس تحقیقات شرکت میتسوبیشی، میزان تقاضا برای هواپیماهای از نوع هواپیمای MRJ در ۲۰ سال آینده به هزاران فروند می‌رسد که این شرکت امیدوار است بسیاری از تقاضای منطقه‌ای را پاسخگو باشد. با معرفی این هواپیما، ژاپن پس از یک دهه

آن هستیم. فرودگاه‌های سازمان‌های دیگر مثل شرکت نفت، هلال احمر یا حتی پیام نیز به این نوع هواپیماها نیازمند هستند و فقط با ۲۰ فروند نیاز ما برطرف نمی‌شود. بر همین اساس مذاکرات با ATR فرانسه هم برای خرید تعداد بیشتری از هواپیماهای کوچک به طور همزمان ادامه دارد.»

بخش هواپیمایی شرکت میتسوبیشی در آوریل ۲۰۰۸ تأسیس شد و صنایع سنگین میتسوبیشی که بال‌های بوئینگ ۷۸۷ را تولید می‌کند، ۶۴ درصد از سهام آن را در اختیار دارد. هواپیمای ژاپنی دو موتور و با ۳۵ متر طول است که گنجایش جابه‌جایی ۷۰ تا ۹۰ مسافر را دارد. تروآکی کاوایی، مدیرعامل بخش هواپیمایی شرکت میتسوبیشی می‌گوید: این شرکت، هواپیمایی بزرگ‌تر از «میتسوبیشی رجینال جت» تولید نمی‌کند و در شرایطی که شرکت صنایع سنگین میتسوبیشی یکی از تامین‌کنندگان اصلی قطعات برای بوئینگ است، اما این گروه هواپیماسازی ظرفیت رقابت با شرکت‌های ایرباس و بوئینگ را ندارد.

هواپیمای MRJ با حمایت دولت ژاپن تولید شده است و شرکت میتسوبیشی رجینال جت

■ ... تنوع در ناوگان هوایی
 امر پسندیده‌ای نیست،
 به این علت که هزینه‌های
 تعمیر و نگهداری، پرسنل و
 تمام هزینه‌های ناوگان
 هوایی کشور را بالا می‌برد.
 بنابراین باید تا حد ممکن
 تنوع را در انتخاب
 هواپیما کم کرد

■ ... شاید منطقی نباشد که
 با سرمایه ملی، یک هواپیمای
 جدید را مورد آزمون و خطا
 قرار دهیم، آن هم در
 شرایطی که قیمت تمام‌شده
 این محصول با تولید مشابه
 شرکت‌های بُمباردیر کانادا
 و امبرائر برزیل به طور
 تقریبی برابر است

تلاش موفق شد خود را وارد باشگاه سازندگان هواپیماهای مسافربری کوچک جهان کند. دو شرکت بومباردیر (Bombardier) کانادا و امبرائر (Embraer) برزیل رقبای جدی شرکت ژاپنی به شمار می‌روند که پیش از این حضورشان را در این عرصه اعلام کرده بودند. میتسویشی امیدوار است در آینده موفق به تولید هواپیمای مسافربری با ظرفیت بیش از ۱۰۰ مسافر شود تا بتواند همچون C919 چینی، رقیبی برای بوئینگ ۷۳۷ و ایرباس A320 باشد.

آیا باید از میتسویشی هواپیما خرید؟

در خصوص تصمیم ایران برای خرید این هواپیما نظر چند کارشناس هوایی را جویا شدیم. آرمان بیات در گفت‌وگو با خبرنگار

ترابران، با اشاره به اینکه MRJ یک هواپیمای کوتاه‌برد منطقه‌ای است، می‌گوید: «هواپیمای میتسویشی با نام تجاری MRJ70 و 100، از اساس با نوع تولیدات شرکت‌های صنایع ایرباس و بوئینگ متفاوت است، بنابراین قیاس این هواپیما با بوئینگ و ایرباس و صحبت از جایگزینی آن با تولیدات دو شرکت یاد شده در فضای رسانه‌ای اشتباه است. MRJ هواپیمایی با ظرفیت حداکثر ۹۰ صندلی است و بنابراین رقیب این هواپیما را باید شرکت بمباردیر کانادا و امبرائر برزیل دانست.»

این کارشناس هوایی، بهترین گزینه برای ایجاد شبکه نقطه به نقطه یا نقطه به هاب را هواپیماهای کوتاه‌برد منطقه‌ای می‌داند و دلیل آن را پراکندگی جغرافیایی ایران و تراکم فرودگاهی می‌داند، اما در عین حال تصریح می‌کند: «هواپیمای میتسویشی گزینه مناسبی نیست؛ زیرا به تازگی به طرح نهایی و پیش تولید اولیه رسیده است و پیش‌نمونه آن به تازگی، در سال ۲۰۱۵ میلادی پرواز آزمایشی خود را انجام داده و هنوز از نظر آزمون‌های فنی و عملیاتی، مورد ارزیابی جدی در نظام بهره‌برداری یک شرکت هواپیمایی تجاری قرار نگرفته است.»

به گفته بیات: «شرکت‌های بسیاری سفارش تولید این هواپیما را به شرکت میتسویشی ارائه داده‌اند که این شرکت با یک سال تاخیر، از سال ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ میلادی متعهد به تحویل آن است و تعداد آن به حدود ۲۴۳ هواپیما می‌رسد و شانس بازار ایران برای تحویل سفارش‌های خود، بعد از سال ۲۰۲۱ خواهد بود؛ مگر اینکه در این مدت برخی سفارش‌های شرکت‌های دیگر لغو شود.»

او با بیان این که تولید این هواپیمای جدید با دانش یک شرکت صنعتی و نه هواپیماساز است، تصریح می‌کند: «شاید کارشناسان و منطقی نباشد که با سرمایه ملی، یک هواپیمای جدید را مورد آزمون و خطا قرار دهیم، آن هم در شرایطی که قیمت تمام‌شده این محصول با تولید مشابه شرکت‌های بُمباردیر کانادا و امبرائر برزیل به طور تقریبی برابر است.»

بیات می‌افزاید: «البته مزیت این دو شرکت این است که آنها سال‌ها در حوزه طراحی و تولید هواپیما فعال بوده‌اند و تولیداتشان در حال

حاضر در بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی دنیا مشغول فعالیت است و از نظر قابلیت پروازی، هزینه نگهداری، تعمیراتی، عملیاتی و مجموع تعداد صندلی قابل عرضه به نسبت هزینه تمام شده یک ساعت پرواز، سربلند بوده و آزمایش خود را پس داده‌اند.»

او معتقد است: «ایجاد موج رسانه‌ای درباره خرید هواپیمای میتسویشی، بیشتر یک طرح برای جذب مخاطب طرف ایرانی است که می‌تواند با جذب بازار ایران، کمکی به پروژه تولید هواپیمای منطقه‌ای خود کند.»

او توصیه می‌کند شرکت‌های متقاضی احتمالی، دقت لازم را در این زمینه به کار گیرند.

تنوع در ناوگان هوایی منطقی نیست

محمدامین آهنگری دیگر کارشناس هوایی بود که در این خصوص با وی گفت‌وگو کردیم.

او نیز مخالف خرید هواپیمای میتسویشی است. او معتقد است: «اکنون در بحث خرید هواپیما شرکت‌های مختلفی مطرح شده‌اند و MRJ اولین شرکت نیست؛ بلکه ابتدا صحبت از ایرباس و بوئینگ بود، سپس بحث هواپیمای امبرائر برزیلی پیش آمد، بعد بُمباردیر کانادا و حالا MRJ ژاپن، اما تنوع در ناوگان هوایی امر پسندیده‌ای نیست، به این علت که هزینه‌های تعمیر و نگهداری، پرسنل و تمام هزینه‌های ناوگان هوایی کشور را بالا می‌برد. بنابراین باید تا حد ممکن تنوع را در انتخاب هواپیما کم کرد.»

این کارشناس ارشد هوافضا ادامه می‌دهد: «ما چند کلاس هواپیما داریم؛ از جمله هواپیماهای بسیار دوربرد، دوربرد، میان‌برد و هواپیماهای کوتاه‌برد. در این کلاس‌ها حداکثر تنوع باید بین یک یا دو هواپیما باشد و اگر بخواهیم تعداد زیادی هواپیما را انتخاب کنیم، معقول نیست.»

آهنگری نیز اذعان می‌کند در فرودگاه‌هایی که اکنون اقتصادی نیستند و چندان پروازی ندارند، این هواپیماهای میان‌برد و کوتاه‌برد هستند که مورد استفاده واقع می‌شوند. «... اما در این مرحله ما به هواپیماهایی نیاز داریم که امتحان خود را پس داده باشند؛ در صورتی که هواپیماهای ژاپنی جزو این دسته نیستند. ژاپن به تازگی و با هواپیمای MRJ خود، به صنعت هواپیماسازی پیوسته است و قبل از آن تنها برای شرکت‌های بزرگ هواپیماسازی،

از سرگیری خدمات هوایی بریتیش ایرویز و KLM در تهران

نخستین هواپیمای شرکت هواپیمایی بریتیش ایرویز نیز پس از چهار سال وقفه در پرواز به تهران، دوازدهم خرداد ماه در فرودگاه بین‌المللی امام خمینی به زمین نشست.

شرکت هواپیمایی بریتیش ایرویز برای نخستین بار در سال ۱۹۴۶ میلادی پروازهای خود را به ایران آغاز کرد، اما به علت تحریم‌ها، پروازهای خود را از سال ۲۰۱۲ به ایران قطع کرد.

پس از توافق هسته‌ای و اجرای برجام، این شرکت هوایی انگلیس چهار ماه پیش اعلام کرد بار دیگر



انجام پروازهای خود را به تهران در دستور کار قرار داده و سرانجام دوازدهم خردادماه، نخستین پرواز آن با هواپیمای بوئینگ ۷۷۷ در فرودگاه امام خمینی (ره) به زمین نشست و قرار است در هر هفته شش پرواز از لندن به تهران انجام دهد.

با از سرگیری پروازهای بریتیش ایرویز به ایران، اکنون پرواز مستقیم بین تهران و لندن

در هر هفته به ۹ پرواز افزایش یافته که شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران سه پرواز تهران - لندن و بالعکس و بریتیش ایرویز لندن - تهران و بالعکس انجام می‌دهند.

در آوریل سال جاری نیز شرکت هواپیمایی ایرفرانس پس از یک وقفه هشت ساله پروازهای خود را به تهران آغاز کرد. آغاز پروازهای ایرفرانس به تهران با جنجال بر سر اعتراض به الزام کارکنان و خدمه زن هواپیما در مورد استفاده از روسری همراه شد و سرانجام این شرکت به خدمه خود اجازه داد تا در صورتی که مایل باشند از خدمت در پروازهای به مقصد ایران انصراف دهند.

شرکت هواپیمایی KLM نیز از ۳۰ اکتبر ۲۰۱۶ پروازهای خود به تهران را از سر خواهد گرفت. تهران چهاردهمین مقصدی است که به شبکه KLM اضافه می‌شود. چهار پرواز هفتگی بین فرودگاه Schiphol هلند و امام خمینی تهران انجام خواهد شد. این پروازها مکمل خدمات خط هوایی ایر فرانس از پاریس به تهران خواهند بود.

پیتر البرز، مدیر عامل KLM می‌گوید: «این شرکت، شبکه خود را با از سر گرفتن مقصد تهران، به عنوان چهاردهمین مقصد اضافه شده در سال جاری تقویت کرده است. این تاییدی است بر این که استراتژی ما در حال به ثمر نشستن است. از یک طرف ما در حال بهبود کارایی و بهره‌وری هستیم و از سوی دیگر در حال سرمایه‌گذاری در رشد و توسعه.»

از ۳۰ اکتبر سال ۲۰۱۶، پرواز KL0433 در روزهای یکشنبه، سه شنبه، پنجشنبه و جمعه ساعت ۱۷:۴۰ از آمستردام پرواز کرده و در ساعت ۰۱:۲۰ (به وقت محلی) به تهران وارد می‌شود. پرواز بازگشت، KL0433، از تهران در ساعت ۰۳:۲۰ (به وقت محلی) پرواز کرده و در ساعت ۰۶:۴۵ در فرودگاه آمستردام به زمین می‌نشیند.

پروازها با بوئینگ ۷۷۷-۲۰۰ انجام می‌شوند. شرکت هواپیمایی KLM نیازهای مسافران را با ارائه سه کلاس مختلف برآورده خواهد کرد، ۳۴ صندلی در کلاس بیزینس، ۴۰ صندلی در کلاس اکونومی کامفورت و ۲۴ صندلی در کلاس اکونومی.

اولین پرواز KLM به ایران در ماه آوریل ۱۹۴۸ بوده است. علاوه بر پرواز تهران، KLM در حال حاضر ارائه‌دهنده ۳۷ پرواز به ۹ مقصد در خاورمیانه نیز هست.

قطعه‌سازی می‌کرد. بنابراین، هنوز جواب خود را پس نداده است.»

او اضافه کرد: «شاید در نهایت هواپیمای خوبی شود ولی هنوز تجربه‌ای پشت خود ندارد و ما نباید محل تست تولیدات کشوری شویم.»

او با تاکید بر این موضوع که اکنون کشور در مرحله تشکیل ستون فقرات صنعت هوایی کشور است، می‌افزاید: «ما می‌خواهیم مبلغ هنگفتی از بودجه کشور را صرف این موضوع کنیم، بنابراین نباید هواپیمایی را برای ساخت ستون فقرات صنعت حمل و نقل هوایی کشورمان انتخاب کنیم که هنوز جواب خود را پس نداده است.»

این کارشناس هوایی معتقد است: «در این فضا اگر بخواهیم به سراغ یک سازنده نوپا برویم، یک مقدار عجیب به نظر می‌رسد؛ مگر این که این سازنده هواپیما شرایط بسیار ویژه‌ای را در حوزه فناوری به ما پیشنهاد دهد که آن هم بعید به نظر می‌رسد.»

آهنگری با بیان این که اساسا انتخاب هواپیما روند کاملا مشخصی دارد و مناقصه و بررسی‌های دقیق اقتصادی روی آن صورت می‌گیرد و یک بحث فنی است، می‌گوید: «این که هر کدام از مسوولین در مورد یکی از هواپیماسازان نظر می‌دهند و با آنها مذاکره می‌کنند، اساسا کار عجیبی است. ما خریدار هستیم و ما می‌خواهیم پول بدهیم، بنابراین، آنها هستند که باید ما را قانع کنند که خریدی از آنها صورت بگیرد. نه این که ما برویم با امبرائر یا سایرین صحبت کنیم، ولی من فکر می‌کنم در این جریان جای خریدار و فروشنده عوض شده است.»

او ادامه داد: «در واقع اساسا نیازی به مذاکره نیست، بلکه ما باید شرایطی که از لحاظ فنی احتیاج داریم را اعلام کنیم و بعد این شرکت‌های هواپیماسازی هستند که باید با ما صحبت کنند و ما را قانع کنند که هواپیمای آنها این شرایط را دارد و شرایط فروش خوبی هم برای ما در نظر خواهند گرفت؛ چون قطعاً ایران خریدهای بسیار بزرگی خواهد داشت.»

او در پایان اظهار داشت: «به نظر می‌رسد که در صنعت حمل و نقل هوایی، هنوز با ادبیات بعد از برجام آشنا نشده‌ایم و مسیری را طی می‌کنیم که نمی‌توان منطقی برایش در نظر گرفت.»



بهترین فرودگاه‌های جهان در سال ۲۰۱۶

اسکای ترکس موسسه‌ای است مستقر در انگلستان که همه ساله اقدام به رتبه‌بندی خطوط هوایی و فرودگاه‌های دنیا می‌کند. این موسسه در سال ۱۹۸۹ تاسیس شده است و با استفاده از متخصصان به تحقیق پیرامون صنعت حمل و نقل هوایی می‌پردازد. عمده‌ترین فعالیت این موسسه بررسی سالانه کیفیت خطوط هوایی و فرودگاه‌های سرتاسر جهان و رتبه‌بندی آنها با استفاده از نظرسنجی از مشتریان است.

۱۰ فرودگاه برتر دنیا در سال ۲۰۱۶

پس از بررسی ۱۳ میلیون و ۲۵۰ هزار پرسشنامه توسط موسسه اسکای ترکس، ۱۰ فرودگاه برتر جهان از دید مشتریان در سال ۲۰۱۶ به شرح زیر اعلام شده است:

۱- فرودگاه چانگی سنگاپور

فرودگاه بین‌المللی چانگی سنگاپور توانست در نظرسنجی سال ۲۰۱۶ رتبه اول را به لحاظ ارائه خدمات از مشتریان دریافت کند. این رتبه برای چهارمین سال پیاپی نصیب این فرودگاه بین‌المللی چانگی شد. از این فرودگاه پروازهایی به بیش از ۲۰۰ مقصد جهان انجام می‌شود و در مدت یک هفته در حدود ۵۰۰۰ هزار ورود و خروج توسط ۸۰ خط هوایی بین‌المللی صورت می‌گیرد.

این فرودگاه برای سرگرم کردن مسافران دارای یک «باغ پروانه‌ای» و چندین باغ و گلخانه دیگر و یک استخر روباز است. همچنین یک سالن

ادب و حالت رفتاری و برخورد کارکنان بخش امنیت، امکانات بخش چک از جمله صف‌بندی و صندلی‌ها، علائم راهنمای مسافران در ترمینال، وضوح اعلام برای سوار شدن در فرودگاه، وضوح و کیفیت اطلاعات صفحه نمایش اطلاعات پرواز، رفتار دوستانه کارکنان فرودگاه، مهارت در زبان خارجی کارکنان فرودگاه، سهولت جابه‌جایی در تمام فرودگاه، مکان‌های استراحت در فرودگاه، امکانات دوش گرفتن، پاکیزگی وسایل حمام، تلویزیون، امکانات هتل و محل‌های استراحت، امکاناتی برای سرگرمی و بازی کودکان، انتخاب برای خرید و معافیت مالیاتی، قیمت‌های مغازه‌ها، قیمت کافه‌ها و رستوران‌ها، خدمات وای‌فای، مکان‌هایی برای تلفن و فکس، امکانات ATM، نقاطی برای کشیدن سیگار، امکانات برای افراد معلول، زمان تحویل چمدان، خدمات کالاها و چمدان‌های گم شده، استانداردهای ایمنی و امنیت.

در سال ۲۰۱۶ این موسسه اقدام به توزیع و جمع‌آوری ۱۳ میلیون و ۲۵۰ هزار پرسشنامه‌ای کرد که توسط مشتریان با ۱۰۶ ملیت مختلف پر شده بود. این پرسشنامه‌ها در فاصله زمانی ژوئن ۲۰۱۵ تا ماه فوریه ۲۰۱۶ پر شده بودند. در این نظرسنجی ۵۵۰ فرودگاه در سرتاسر جهان توسط مسافران به لحاظ خدمات فرودگاهی مورد ارزیابی قرار گرفتند.

موضوعاتی که در این پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفت شامل موارد زیر بود: دسترسی آسان به فرودگاه، کارایی و قیمت خدمات عمومی فرودگاه، در دسترس بودن تاکسی و قیمت آن، در دسترس بودن چرخ دستی برای حمل چمدان، طراحی، تزئینات و آسایش در ترمینال، نظافت کف، صندلی و مکان‌های عمومی ترمینال، امکانات برای نشستن در سرتاسر ترمینال، نحوه برخورد کارمندان بخش مهاجرت، زمان انتظار در بخش کنترل امنیتی،



۳- فرودگاه مونیخ آلمان

فرودگاه مونیخ بعد از فرودگاه فرانکفورت به عنوان دومین فرودگاه شلوغ آلمان و هفتمین فرودگاه پررفت و آمد اروپا مطرح است و دومین مقصد پرواز خطوط هوایی لوفت هانزای آلمان است. از این فرودگاه پروازهایی به سرتاسر جهان انجام می‌شود. تا مارس ۲۰۱۵ میلادی، از طریق این فرودگاه به ۲۲۸ مقصد در ۶۶ کشور جهان پرواز انجام می‌شده است. فرودگاه مونیخ دارای دو باند و دو ترمینال مسافری است. همچنین بیش از ۱۵۰ فروشگاه خرده‌فروشی و ۵۰ مکان برای تهیه خوراکی و آشامیدنی در این فرودگاه وجود دارد که باعث شده تا این فرودگاه به مانند مرکز یک شهر باشد.

همچنین در این فرودگاه برای استراحت مسافران، هتلی با ۴۰۰ اتاق شیک در نظر گرفته شده است. این هتل دارای دو کافی شاپ و یک سالن ورزشی است. فرودگاه مونیخ هم

کرده تا این فرودگاه را به عنوان بهترین فرودگاه دنیا مورد اقبال خود قرار دهند.

۲- فرودگاه اینچئون کره جنوبی

دومین فرودگاه برتر، فرودگاه اینچئون کره جنوبی است. این فرودگاه بزرگترین فرودگاه در کره جنوبی است و از شلوغ‌ترین فرودگاه‌ها در جهان محسوب می‌شود. فرودگاه اینچئون تحت مالکیت دولت کره جنوبی قرار دارد و از امکاناتی همچون زمین گلف، استخر آب گرم، اتاق خواب خصوصی، زمین اسکیت، یک باغ داخلی و نیز موزه فرهنگ کشور کره برخوردار است. بلند شدن هواپیما در این فرودگاه تنها ۱۶ دقیقه و نشستن آن ۱۲ دقیقه زمان می‌برد. این در حالی است که مطابق با استانداردهای بین‌المللی زمان بلند شدن ۶۰ دقیقه و زمان نشستن هواپیما ۴۵ دقیقه طول می‌کشد. این فرودگاه نسبت به سال قبل تغییر رتبه‌ای نداشته است.

سینمایی ۲۴ ساعته و چندین هتل که اتاق‌های ساعتی در اختیار مسافران قرار می‌دهد در این فرودگاه تعبیه شده است. حتی اگر مسافران به هر دلیلی نتوانند در داخل شهر غذای مورد علاقه خود را میل کنند، در سرتاسر این فرودگاه ۱۶۰ رستوران وجود دارد که می‌تواند انواع غذاهای مورد علاقه خود را سفارش دهند.

اینترنت پرسرعت و نامحدود وای‌فای، به صورت رایگان در سرتاسر فرودگاه در اختیار مسافران قرار دارد. ایستگاه‌های فراوانی جهت شارژ تلفن همراه، تبلت، لپ‌تاب و ... در فرودگاه جانمایی شده است. ۳۵۰ فروشگاه و مغازه در سرتاسر این فرودگاه وجود دارد. سقف‌های بلند این فرودگاه، شکل و شمایل یک پاساژ را به آن داده است و بیش از آنکه این محل به فرودگاه شبیه باشد بیشتر شبیه یک مرکز خرید است.

اینها تنها بخشی از امکانات فرودگاه چانگی سنگاپور است که مسافران این فرودگاه را مجاب



■ **فرودگاه بین‌المللی چانگی سنگاپور در نظرسنجی سال ۲۰۱۶ رتبه اول را به لحاظ ارائه خدمات از مشتریان دریافت کرده است.**

این فرودگاه دارای چندین باغ و گلخانه است. یک سالن سینمایی ۲۴ ساعته و چندین هتل که اتاق‌های ساعتی در اختیار مسافران قرار می‌دهند، ۱۶۰ رستوران، اینترنت پرسرعت و نامحدود، ایستگاه‌های فراوانی جهت شارژ تلفن همراه، تبلت، لپ‌تاپ و ... تنها بخشی از امکانات این فرودگاه است

به مانند دو فرودگاه قبلی نسبت به سال گذشته تغییر جایگاهی نداشته است.

۴- فرودگاه هانه‌دای توکیو

این فرودگاه یکی از دو فرودگاه اصلی شهر توکیو است و تاکنون توانسته نقش مهمی را در پیشبرد توسعه در ژاپن ایفا کند. این فرودگاه ورودی اصلی گردشگران و تجار است. از دیدگاه مسافران این فرودگاه بسیار امن است و بسیاری از غذاخوری‌های این فرودگاه ۲۴ ساعته هستند. در سرتاسر فرودگاه هانه‌دا نیمکت‌های راحت به چشم می‌خورد و بسیاری از نقاط این فرودگاه فرش شده است.

مامورین امنیتی این فرودگاه طبق روال همیشگی پاسپورت و ویزای مسافران را شبانه مورد بررسی قرار می‌دهند. برای خوابیدن مسافران در فرودگاه کابین‌های خوابی در نظر گرفته شده است.

همچنین در این فرودگاه ۱۲ کابین برای دوش گرفتن تعبیه شده است که مسافران می‌توانند با پرداخت هزینه اندک دوش بگیرند. وای‌فای رایگان و ایستگاه‌های رایانه در سرتاسر فرودگاه در دسترس است. دستگاه‌های خودپرداز به صورت ۲۴ ساعته قابل استفاده هستند.

چندین اتاق پرستاری از کودکان نوزاد وجود دارد تا مادران بتوانند در آنها به فرزندان خود رسیدگی کنند. همچنین در این فرودگاه امکاناتی جهت سرگرم کردن کودکان وجود دارد. از دیگر امکانات این فرودگاه می‌توان به وجود نمازخانه برای عبادت مسلمانان اشاره کرد.

۵- فرودگاه هنگ‌کنگ

فرودگاه بین‌المللی هنگ‌کنگ که در سال ۱۹۹۸ و بر روی دریای چین ساخته شد، هم اکنون به بیش از ۱۰۰ خط هوایی خدمات ارائه می‌دهد و هواپیماها از این فرودگاه به سمت ۱۸۰ نقطه جهان پرواز دارند که البته ۴۴ مورد آن به مقصد چین است. طبق نظرسنجی موسسه اسکای ترکس این فرودگاه در سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۵ و ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۸ و در سال ۲۰۱۱ به دلیل ارائه خدمات فوق‌العاده به مسافران توانسته است عنوان بهترین فرودگاه جهان را به خود اختصاص دهد.

این فرودگاه جهت رفاه حال مسافران و اراده خدمات بهتر دارای ۲۸۸ باجه دریافت کارت پرواز و تحویل بار، ۱۲۸ باجه کنترل گذرنامه

برای مسافران ورودی، ۹۶ باجه برای مسافران خروجی، ۷۶ محل بازرسی گمرک برای مسافر ورودی و ۱۶ دستگاه مجهز به سیستم حفاظتی برای بازرسی مسافر خروجی است.

برای انتقال مسافران نیز از ترن سریع‌السیر که در داخل ترمینال تعبیه شده است استفاده می‌شود. همچنین جهت آسایش مسافران، ۱۰۴۰۰ چرخ دستی رایگان برای حمل چمدان‌ها و ۲۰۰۰ برد اطلاعات پرواز در این فرودگاه قرار دارد. ۳۱ هزار مترمربع از فرودگاه بین‌المللی هنگ‌کنگ به فضای تجاری اختصاص داده شده است که شامل ۱۵۴ فروشگاه بین‌المللی و ۲۷ رستوران است. چندین هتل که مجموعاً دارای ۱۱۰۰ اتاق می‌باشند ۲۴ ساعته آماده پذیرایی از مسافران هستند.

۶- فرودگاه پوبو ستر ایر ژاپن

فرودگاه بین‌المللی پوبو ستر ایر در یک جزیره مصنوعی تحت عنوان آیس بی و در نزدیکی شهر ناگویای ژاپن قرار دارد و در سال ۲۰۱۴، حدود ۹/۸ میلیون نفر مسافر از طریق این فرودگاه جابه‌جا شده‌اند. این فرودگاه دارای درصد ترافیک داخلی بالایی است و همچنین مسافرانی را نیز به شهرهای آسیایی از جمله بانکوک و سنگاپور انتقال می‌دهد.

از دیگر مقصدهای پروازی هواپیماهای این فرودگاه می‌توان به هلسنکی، فرانکفورت، هونولولو و دیترویت اشاره کرد. از جمله نکات جالب توجه در این فرودگاه، وجود حمام‌های سنتی ژاپنی در آن است.

همچنین این فرودگاه دارای یک عرشه هوایی به طول ۳۰۵ متر است که مسافران با قرار گرفتن بر روی آن می‌توانند عبور و مرور کشتی‌ها در بندر ناگویا را تماشا کنند.

در نظرسنجی سال گذشته موسسه اسکای ترکس این فرودگاه از دید مسافران در جایگاه چهارم برترین فرودگاه دنیا به لحاظ ارائه خدمات قرار داشته است.

۷- فرودگاه بین‌المللی زوریخ

این فرودگاه به عنوان بزرگترین فرودگاه بین‌المللی سوئیس مطرح است و مرکز اصلی برای خطوط هوایی سوئیس اینترناشینال محسوب می‌شود. از جمله مواردی که این فرودگاه را با سایر فرودگاه‌ها متمایز می‌کند مراکز اجاره دوچرخه و اسکیت است. همچنین

شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر
کیان

فوراوردر - کریز



دارای دفاتر نمایندگی

در تمام مرزهای ایران

دفتر نمایندگی

در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هندوستان

حمل کالای صادراتی، وارداتی

ترانزیت از مبادی ورودی ایران

به آسیای میانه، افغانستان و عراق

مشاوره و انجام کلیه عملیات

و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

حمل به شیوه های مختلف

(ترانشیب و مرکب)

حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره
مجتبی بهاروند

با دو دهه سابقه مدیریت

حمل و نقل بین المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (خط ۵)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷-۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰

info@btkrango.com

وسيله نقلیه‌هایی که در ورودی فرودگاه در حال چرخش هستند، از داخل کانال‌های ویژه‌ای به طرف هواپیمایی که منتظر مسافران است، هدایت شده و یک سیستم امنیتی موقعیت آنها را برای مسافران مشخص می‌کند.

درون ساختمان فرودگاه به رغم وجود حداقل ۱۰ هزار مسافر که به طور مداوم در حال ورود و خروج از ساختمان هستند، همواره هوای تمیز در جریان است و دلیل آن هم وجود سامانه تهویه استثنایی ساختمان است.

فرودگاه کانسای ژاپن تنها فرودگاه جهان است که نابینایان در آن کاملاً راحت هستند زیرا طراحان این بنای عظیم به فکر مسافران نابینا هم بوده و برجستگی‌هایی روی ستون‌های ورودی و خروجی تمام راهروهای فرودگاه قرار داده‌اند که براساس خط بریل است و نابینایان می‌توانند با لمس کردن آنها دقیقاً متوجه شوند در چه بخشی از فرودگاه قرار دارند و به وسیله این اطلاعات مسیر مورد نیاز خود را هم به درستی پیدا کنند. علاوه بر این روی تمام موانع عبور و مرور هم اطلاعاتی وجود دارد که به طور کامل به نابینایان کمک می‌کند. این تنها نمونه کوچکی از امکانات رفاهی بی‌نظیر این فرودگاه پیشرفته است.

۱۰- فرودگاه بین‌المللی حمد دوحه

فرودگاه بین‌المللی حمد در شهر دوحه پایتخت کشور قطر واقع شده است. ترمینال‌های موجود در این فرودگاه می‌تواند سالانه نزدیک به ۳۰ میلیون مسافر را جابه‌جا کنند. فرودگاه بین‌المللی حمد از تاریخ ۲۷ مه سال ۲۰۱۴ به عنوان مرکز اصلی پروازهای خطوط هوایی قطر ایرویز مطرح شده است.

این فرودگاه دارای مرکز خریدی به مساحت ۲۵۰۰۰ مترمربع است. تمامی امکانات تفریحی و رفاهی نیز برای مسافران ترانزیتی این فرودگاه فراهم شده است. فرودگاه حمد دارای مسجدی ۲۱۰۰ متری است و یکی از مدرن‌ترین هتل‌ها و مراکز اقامتی قطر در این فرودگاه ساخته شده است. در هتل این فرودگاه، خدمات ارزنده‌ای از قبیل اتاق‌های لوکس به میهمانان عرضه می‌شود. مسافران می‌توانند اتاق‌های هتل را از ۱ تا ۲۴ ساعت رزرو و استفاده نمایند.

این فرودگاه برای سرگرم کردن مسافران دارای موزه حمل و نقل سوئیس است. ایستگاه راه‌آهن زوریخ درست در زیر مرکز فرودگاه واقع شده است و قادر است مسافران را به بسیاری شهرهای سوئیس از جمله بازل، برن، ژنو و لوزان منتقل کند.

در حال حاضر مجموعه‌ای در این فرودگاه در حال ساخت است که دارای امکاناتی چون مرکز پزشکی، سالن کنفرانس، فروشگاه، رستوران و هتل است و در سال ۲۰۱۸ تکمیل و به بهره‌برداری خواهد رسید.

۸- فرودگاه هیتروی لندن

این فرودگاه که در مرکز شهر لندن واقع شده پرفت و آمدترین فرودگاه در انگلستان، در اروپا و سومین فرودگاه پرفت و آمد جهان به لحاظ مسافر است. متوسط پروازهای روزانه این فرودگاه حدود ۱۲۶۰ پرواز است. ۸۸ آژانس هواپیمایی در آن فعالیت دارند.

از فرودگاه هیترو برای ۱۸۵ مقصد مختلف پرواز وجود دارد که بیشترین این پروازها به مقصد نیویورک، دبی، آمستردام و هنگ‌کنگ انجام می‌شود و ۷۷ هزار نفر هم در این فرودگاه مشغول به فعالیت هستند.

فرودگاه هیتروی لندن از نظر تردد مسافر در رده سوم جهان پس از فرودگاه‌های مشهور آتلانتا و شیکاگو قرار دارد. هیترو از نظر حمل کالا و تردد هواپیما نیز پس از فرودگاه‌های شارل دو گل پاریس و بین‌المللی فرانکفورت، سومین رتبه را به خود اختصاص داده است.

۹- فرودگاه بین‌المللی کانسای

فرودگاه بین‌المللی کانسای ژاپن که در سال ۱۹۹۴ افتتاح شد در جزیره‌ای مصنوعی در وسط خلیج اوزاکا در کشور ژاپن قرار دارد. این فرودگاه به عنوان مرکز بین‌المللی خطوط هوایی نیپون، خطوط هوایی ژاپن و شرکت‌های باربری نیپون است.

فرودگاه کانسای مجهز به چنان امکانات پیشرفته‌ای است که نمونه آن را در هیچ فرودگاه دیگری در جهان نمی‌توان یافت. در این فرودگاه هیچ مسافری نگران کنترل بلیت، بار یا گذرنامه خود نیست، چرا که تمامی این تشریفات هنگام عزیمت مسافر به فرودگاه بدون اطلاع خود مسافر انجام شده است و بار مسافران به



یاتا از آمار سال ۲۰۱۵ گزارش داد

اقتصاد ۲۷۰۰ میلیارد دلاری حمل و نقل هوایی جهان

آخرین جمع‌بندی صورت گرفته از طریق انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)، نشان می‌دهد، سال گذشته میلادی شرکت‌های هواپیمایی به میزان حدود ۴۸ درصد ساکنان کره خاکی یعنی ۳/۶ میلیارد نفر مسافر را طی پروازهای برنامه‌ای جابه‌جا کرده‌اند که از رشد ۷/۲ درصدی یعنی افزایش ۲۴۰ میلیون سفر نسبت به سال ۲۰۱۴ برخوردار بوده‌اند.

جابه‌جایی ۵۲/۲ میلیون تن بار به ارزش ۶ هزار میلیارد دلار نیز عملکرد حمل و نقل هوایی در بخش بار است. این عملکرد موجب پشتیبانی از ۲۷۰۰ میلیارد دلار فعالیت اقتصادی و ۶۳ میلیون شغل شده است.

در این میان، شرکت‌های هواپیمایی آسیا و اقیانوسیه با ۱۰ درصد افزایش نسبت به سال قبل ۱/۲ میلیارد نفر را جابه‌جا کردند و بدین ترتیب ۳۴ درصد سهم بازار جهانی را به خود اختصاص دادند. شرکت‌های اروپایی با حمل ۹۳۵/۵ میلیون نفر و افزایش ۶۷ درصدی و

انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) اعلام کرد در سال ۲۰۱۵ میلادی ۳/۶ میلیارد نفر با هواپیما جابه‌جا شدند که ۷/۲ درصد بیشتر از سال ۲۰۱۴ میلادی بود. همچنین عملکرد حمل و نقل هوایی جابه‌جایی ۵۲/۲ میلیون تن بار به ارزش ۶ هزار میلیارد دلار است. شرکت‌های هواپیمایی آسیا و اقیانوسیه با ۱۰ درصد افزایش نسبت به سال قبل ۱/۲ میلیارد نفر را جابه‌جا کردند و بدین ترتیب ۳۴ درصد سهم بازار جهانی را به خود اختصاص دادند.

۲۶۲ درصد سهم از بازار جهانی حمل و نقل هوایی در رتبه دوم قرار گرفتند.

شرکت‌های هواپیمایی آمریکای شمالی نیز با افزایش ۵/۲ درصدی، ۸۸۳/۲ میلیون نفر را جابه‌جا کرده و سهم خود را از بازار به ۲۴/۸ درصد رساندند. سهم بازار شرکت‌های هواپیمایی آمریکای جنوبی با ۲۶۷/۶ میلیون نفر مسافر و افزایش ۴/۷ درصدی به ۷/۵ درصد رسید و شرکت‌های هواپیمایی خاورمیانه با رشد ۸/۱ درصدی ۱۸۸/۲ میلیون نفر مسافر را جابه‌جا کردند و به سهم بازار ۵/۳ درصد دست یافتند. شرکت‌های آفریقایی نیز با رشد ۱/۸ درصدی و جابه‌جایی ۷۹/۵ میلیون نفر مسافر و سهم بازار ۲/۲ درصد، در انتهای رتبه‌بندی سهم بازار شرکت‌های هواپیمایی در سال ۲۰۱۵ قرار گرفتند.

پنج شرکت هواپیمایی که در سال ۲۰۱۵ میلادی بیشترین جابه‌جایی مسافر (داخلی و بین‌المللی) در پروازهای برنامه‌ای داشتند، عبارتند از:

۱- هواپیمایی آمریکن با ۱۴۶/۵ میلیون نفر مسافر
۲- شرکت هواپیمایی ساوث‌وست با ۱۴۴/۶ میلیون مسافر

۳- هواپیمایی دلتا با ۱۳۸/۸ میلیون مسافر
۴- شرکت هواپیمایی چایناستارن با ۱۰۹/۳ میلیون نفر مسافر

۵- هواپیمایی رایان‌ایر با ۱۰۱/۴ میلیون مسافر
بر اساس گزارش تحلیلی روند حمل و نقل هوایی که مستمرا توسط دانشکده هوانوردی «اینک» فرانسه ارائه می‌شود، این رتبه‌بندی بر اساس شاخص مسافر کیلومتر درآمدی (RPK) انجام شده که طی آن شرکت هواپیمایی امارات به دلیل فعالیت بیشتر در مسیرهای طولانی بین نقاط مختلف دنیا، با رشد حدود ۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۴ پس از شرکت‌های هواپیمایی امریکن، دلتا و یونایتد در رتبه چهارم قرار گرفته است، در حالی که اگر این رتبه‌بندی صرفا مبتنی بر عملکرد در مسیرهای بین‌المللی انجام می‌شد، این شرکت در صدر رتبه‌بندی قرار می‌گرفت.

لازم به ذکر است هواپیمایی امارات در سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۵۱/۳ میلیون نفر مسافر و ۵/۲ میلیون تن بار را در مسیرهای بین‌المللی جابه‌جا کرده است.

در این رتبه‌بندی شرکت‌های هواپیمایی ترکیه،

قطر و اتحاد امارات از شرکت‌های هواپیمایی مهم منطقه نیز به ترتیب در جایگاه دوازدهم، شانزدهم و هیجدهم قرار گرفته‌اند.

فرودگاه بین‌المللی دوی نیز با بیش از ۷۸ میلیون اعزام و پذیرش مسافر در رتبه سوم و فرودگاه آتاتورک استانبول نیز با ۶۱/۹ میلیون نفر اعزام و پذیرش مسافر در رتبه یازدهم پرتراфик‌ترین فرودگاه‌های دنیا قرار گرفته‌اند. ضمن آنکه فرودگاه‌های دوحه قطر و ابوظبی امارات به لطف فعالیت شرکت‌های هواپیمایی قطر و الاتحاد ابه ترتیب ۳۱/۱ و ۲۳/۳ میلیون مسافر را اعزام و پذیرش کرده‌اند.

این در حالی است که فرودگاه‌های مهرآباد تهران (۱۳/۵)، مشهد (۸/۵) و امام خمینی (ره) (۷/۳) میلیون نفر مسافر اعزام و پذیرش داشته‌اند.

از سوی دیگر پنج مسیر فرودگاهی برتر مسافر بین‌المللی/منطقه‌ای در منطقه آسیا و اقیانوسیه قرار گرفته‌اند؛ به این شرح اعلام شده‌اند:

مسیر بین فرودگاه‌های هنگ‌کنگ- تایپه با ۲/۱ درصد رشد نسبت به سال قبل و ۵/۱ میلیون مسافر جابه‌جا شده در رتبه اول و مسیر بین فرودگاه‌های جاکارتا - سنگاپور با ۲/۶ درصد کاهش نسبت به سال قبل و ۳/۴ میلیون مسافر در رتبه دوم قرار گرفته است.

مسیر بین فرودگاه‌های بانکوک و هنگ‌کنگ با جابه‌جایی ۳ میلیون نفر و افزایش ۲۹/۲ درصدی، مسیر بین فرودگاه‌های کوالالامپور و سنگاپور با رشد ۱۳ درصد و جابه‌جایی ۲/۷ میلیون مسافر و مسیر بین فرودگاه‌های هنگ‌کنگ و سنگاپور با ۲/۷ میلیون مسافر و البته کاهش ۳/۲ درصدی نسبت به سال قبل در رتبه سوم تا پنجم پرتراфик‌ترین مسیرهای فرودگاهی در پروازهای بین‌المللی و منطقه‌ای قرار گرفته‌اند.

پنج مسیر برتر فرودگاهی در پروازهای داخلی باز هم در منطقه آسیا و اقیانوسیه واقع شده‌اند:

۱- مسیر فرودگاه‌های جیجو و گیمنو سئول در کره جنوبی با ۱۱/۱ میلیون مسافر

۲- مسیر فرودگاه‌های ساپورو و هاندا توکیو در ژاپن با ۷/۸ میلیون مسافر

۳- مسیر بین فرودگاه‌های فوکووکا و هاندا توکیو در ژاپن با ۷/۶ میلیون مسافر

۴- مسیر فرودگاه‌های تولامارین ملبورن و سیدنی با ۷/۲ میلیون مسافر

۵- مسیر فرودگاه‌های پکن و شانگهای با ۶/۱ میلیون مسافر.

در این میان، بازار سفرهای هوایی داخلی، هند با ۸۰ میلیون مسافر با رشد ۱۸/۸ درصدی از سریعترین رشد برخوردار بوده که رشد‌های ۱۱/۹ درصدی بازار ۴۷ میلیون نفری مسافر داخلی روسیه، ۹/۷ درصدی بازار ۳۹۴ میلیونی مسافر داخلی چین و ۵/۴ درصدی بازار ۷۰۸ میلیون نفر مسافر داخلی ایالات متحده را پشت سر گذاشته است.

در سال ۲۰۱۵ بازار جهانی بار هوایی نیز شاهد رشد ۲/۳ درصدی در شاخص بار تن کیلومتر (FTKS) بوده است و پنج شرکت هواپیمایی ذیل بیشترین میزان بار جابه‌جا کرده‌اند:

۱- شرکت هواپیمایی فدکس اکسپرس با ۷/۱ میلیون تن بار

۲- شرکت هواپیمایی یونایتد پارسل سرویس با ۴/۵ میلیون تن بار

۳- شرکت هواپیمایی امارات با ۲/۵ میلیون تن بار

۴- شرکت هواپیمایی کتی پاسفیک با ۱/۶ میلیون تن بار

۵- شرکت هواپیمایی کره با ۱/۵ میلیون تن بار

در همین سال فرودگاه‌های زیر بیشترین خدمات ارسال و پذیرش بار ارائه کرده‌اند:

۱- فرودگاه هنگ‌کنگ با ۴/۴ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

۲- فرودگاه ممفیس با ۴/۳ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

۳- فرودگاه شانگهای با ۳/۳ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

۴- فرودگاه آنکورج ایالت آلاسکا با ۲/۶ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

۵- فرودگاه اینچان سئول با ۲/۶ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

۶- فرودگاه دوی با ۲/۵ میلیون تن ارسال و پذیرش بار

در سال ۲۰۱۵ از بین اتحاد‌های هوایی بین شرکت‌های هواپیمایی نیز اتحاد استار با ۲۳ درصد سهم از کل تراфик برنامه‌ای در شاخص مسافر کیلومتر درآمدی (RPK) کماکان در رتبه اول قرار گرفته و اتحاد اسکای تیم و وان ورلد به ترتیب با ۲۰/۴ و ۱۷/۸ درصد سهم در رده‌های بعدی جای گرفته‌اند.



ترابران: دلایل موفق نبودن طرح زوج و فرد چه بود که باعث شد به فکر اجرایی شدن طرح جدید بیفتید؟

■ نمی‌شود گفت طرح زوج و فرد یا طرح ترافیک موفق نبوده و یا طرح جایگزین موفق‌تر خواهد بود. همانطور که می‌دانید هدف اصلی اجرای چنین طرح‌هایی در ابتدا کاهش آلودگی هوا است. طی دو سال گذشته، مطالعات بسیار جامعی در تهران صورت گرفت و براساس این مطالعات، میزان منابع آلاینده در شهرها شناسایی و مشخص شد مسبب اصلی ۸۰ درصد آلودگی هوای تهران، خودروها و منابع متحرک آلاینده مثل موتورسیکلت‌ها، خودروها و ماشین‌های سنگین هستند.

پس از آن که همکاران ما این موضوع را ریزبینانه‌تر بررسی کردند، متوجه شدند در بین همین خودروها که در مجموع ۸۰ درصد از آلودگی شهر تهران را تولید می‌کنند، ۴۰ درصد آلودگی توسط ۱۰ درصد از خودروها تولید می‌شود. بنابراین اگر یک ضرب ساده انجام

طرح جدید محدودیت تردد از مهرماه اجرایی می‌شود

خط‌کش‌های جدید

بهاره بوذری

طرح محدوده کم‌انتشار آلاینده‌گی (Low Emission Zone) یا «طرح کاهش» از ابتدای مهرماه همزمان با اجرای طرح زوج و فرد در تهران اجرایی خواهد شد. ظاهراً مدیریت شهری تهران به علت تاثیر کم طرح زوج و فرد در کاهش آلودگی هوا در چند سال اخیر، به این نتیجه رسیده که تردد خودروها در مناطق پرتردد باید براساس میزان انتشار آلاینده‌گی آنها دسته‌بندی و محدود شود. این در حالی است که در طرح زوج و فرد که در چند سال اخیر اجرا شده، خودرو با هر شرایط سنی و میزان آلاینده‌گی و تنها با ملاک قرار دادن شماره پلاک، امکان تردد در مناطق زوج و فرد را داشته است. در طرح LEZ محدودیت تردد براساس سه شاخص تکنولوژی ساخت، سن خودرو و معاینه فنی برنامه‌ریزی خواهد شد. با مهندس سیدنواب حسینی‌منش، مدیرعامل ستاد معاینه فنی شهر تهران گفت‌وگو کردیم تا جزئیات اجرایی شدن این طرح را در اختیار ما قرار دهد.



■ بررسی‌ها نشان می‌دهد خودروهای آلاینده مسبب ۳۲ تا ۴۰ درصد آلودگی هوا هستند، پس چرا ما خط‌کشی تفکیک خودروها برای ورود به محدوده را وسط بگذاریم و بگوییم ۵۰ درصد امروز بیایند و ۵۰ درصد بقیه فردا؟ باید این خط‌کش را گوشه این تعداد قرار دهیم و بگوییم که ۱۰ درصد از این خودروها حق ندارند در محدوده تردد کنند

■ معاینه فنی یک سن مشخص دارد، اما مسوولان ما سن معاینه فنی را از دو سال به ۵ سال افزایش داده‌اند، در صورتی که حتی خودرویی مانند بنز و تویوتا هم که کیفیت آنها زیانزد همه است، بعد از گذشت ۲ سال از تولید باید معاینه فنی بگیرند، حالا چطور یک پژو و یا پراید ما ۵ سال معاف از گرفتن یک معاینه فنی ساده است!

خواهیم کرد. به این ترتیب، هر خودرو جدا از این‌که باید پلاک زوج و یا فرد داشته باشد، حتما باید دارای معاینه فنی نیز باشد. اگر خودرویی زوج باشد و در روز زوج وارد محدوده زوج و فرد شود و مشمول معاینه فنی شود و معاینه فنی نداشته باشد جریمه می‌شود و برای خودروهای فرد نیز به همین صورت.

براساس این برنامه حدود ۵۰۰ دوربین در محدود زوج و فرد و طرح ترافیک، خودروهای عبوری را رصد کرده و اطلاعات آنها را ارسال می‌کند. این اطلاعات به صورت آنلاین و برخط توسط سرور مرکزی که در وزارت کشور به عنوان سیم‌فا طراحی شده است، چک می‌شود و هر کدام که معاینه فنی نداشته باشد، جریمه می‌کند.

مرحله دوم برنامه این است که توسط کلیه دوربین‌های سطح شهر تهران، معاینه فنی رصد شود؛ در واقع در مرحله اول شعاع عملکرد ما منطقه زوج و فرد خواهد بود، اما در مرحله دوم کل شهر تهران شامل این طرح می‌شود. بنابراین هر خودرویی که در سطح شهر تهران تردد می‌کند، ملزم به معاینه فنی است و اگر معاینه فنی نداشته باشد ۵۰ هزار تومان جریمه برای خودروهای فاقد معاینه فنی در سطح شهر خواهیم داشت.

براساس مطالعاتی که در دانشگاه صنعتی شریف و علم و صنعت انجام شده، اجرای موفق همین بخش از برنامه حدود ۱۰ درصد در کاهش آلودگی هوای شهر تاثیر خواهد داشت. به هر حال امسال بحث معاینه فنی چک می‌شود و انشالله در سال‌های آینده بحث تفکیک کردن یا طبقه‌بندی کردن بین خودروها در دستور کار قرار خواهد گرفت تا در یک بازه زمانی چند ساله بتوانیم شاهد کاهش آلودگی هوا باشیم. من قبول دارم که طرح LEZ یک طرح دارای معضلات اجتماعی است، ولی هر جراحی، عوارض جانبی به همراه خواهد داشت.

ترابران: تفکیک خودروها در سال آینده چگونه خواهد بود؟

■ خودروها به سه دسته تقسیم می‌شوند: نخست خودروهای سبز، خودروهای زرد و خودروهای قرمز که اصلا معاینه فنی ندارند. خودروهای سبز خودروهای انرژی‌کثوری هستند که برگه معاینه فنی دریافت کرده باشند و خودروهای زرد خودروهای کاربراتوری که برگه معاینه فنی دارند.

دهیم، حدودا می‌شود گفت از بین ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو در شهر تهران، حدود ۳۵۰ هزار تا ۴۰۰ هزار خودرو، ۳۲ درصد از آلودگی هوای تهران را تولید می‌کنند.

پس اگر قرار باشد این خودروها مسبب ۳۲ تا ۴۰ درصد آلودگی هوا باشند، چرا ما خط‌کش تفکیک خودروها برای ورود به محدوده را وسط بگذاریم و بگوییم ۵۰ درصد امروز بیایند و ۵۰ درصد دیگر فردا؟ باید این خط‌کش را گوشه این تعداد قرار دهیم و بگوییم که ۱۰ درصد از این خودروها حق ندارند در محدوده تردد کنند و ۹۰ درصد دیگر مجاز به تردد هستند.

این مدلی بود که همکاران ما با توجه به رویکردی که اغلب شهرداری‌ها در شهرهای پیشرفته دنیا در پیش گرفته‌اند انتخاب کردند. ما این پیشنهاد یعنی طرح LEZ را به عنوان طرح جایگزین برای طرح زوج و فرد در شورای عالی ترافیک مطرح کردیم و سپس موارد دیگری توسط همکاران دیگر مثل وزارت کشور، پلیس راهور و وزارت صنایع و غیره مطرح و در طرح اولیه شهرداری تهران لحاظ شد. ماحصل آن مصوبه‌ای است که توسط وزیر کشور در ۱۹ مرداد ابلاغ شده است.

ترابران: از سال گذشته که این طرح به صورت جدی مطرح شد، با یکسری انتقادات و ایرادات جدی همراه بود. آخرین طرح ابلاغ شده دقیقا چه جزئیاتی دارد؟

■ به طور مثال طرح ما این بود که طرح LEZ جایگزین طرح زوج و فرد شود، ولی دغدغه دوستان صرفا آلودگی در شهر تهران نبود و عزیزان در شورای عالی ترافیک بحث ترافیک را نیز در موفقیت چنین طرحی دخیل می‌دانستند. در نتیجه ما به این سمت و سو رفتیم که هم طرح زوج و فرد کمافی سابق اجرا شود و هم طرح LEZ و یا معاینه فنی را داشته باشیم.

نتیجه تمام این موضوعاتی که در شورای عالی ترافیک مطرح شد یا دغدغه‌هایی که پلیس در خصوص اجرای این پروژه داشت، این است که امسال تاکید بر بحث معاینه فنی پیش خواهد رفت و تمام تلاش ما این است که در مرحله اول همه خودروها را اجبارا به این سمت و سو ببریم که معاینه فنی داشته باشند.

مراحل طراحی شده به این صورت است: در مرحله اول، در محدوده زوج و فرد، معاینه فنی را توسط دوربین‌ها و به صورت مکانیزه بررسی

■ قرار بود طرح LEZ

جایگزین طرح زوج و فرد شود، ولی دغدغه شورای عالی ترافیک صرفا آلودگی در شهر تهران نبود و مبحث ترافیک را نیز در موفقیت چنین طرحی دخیل می‌دانستند. در نتیجه ما به این سمت و سو رفتیم که هم طرح زوج و فرد کمافی سابق اجرا شود و هم طرح LEZ و یا معاینه فنی را داشته باشیم

■ ما در مرحله اول

به صورت ارشادی وارد پروژه خواهیم شد و به خودروهایی که فاقد معاینه فنی هستند پیامک داده شده و از آنها درخواست می‌شود که به دنبال معاینه فنی بروند؛ چراکه اعمال قانون از یک ماه دیگر صورت خواهد گرفت

ترابران: و خودروهای آبی؟

■ خودرو آبی یا همان خودروهای هیبریدی را فعلا در دسته‌بندی قرار ندادیم، چون تعداد آنها زیاد نیست. فکر می‌کنم امسال در تهران حدود ۱۵۰۰ دستگاه خودروی هیبریدی شماره‌گذاری شده است. به هر حال، هر کسی که خودروی هیبریدی و برقی داشته باشد مجاز به تردد در همه محدوده‌های شهری است؛ فقط کافی است که در برگ سبز خودرو که در آن لحاظ شده باشد. ترابران: انتقاداتی نیز در خصوص عواقب اجتماعی دسته‌بندی خودروها مطرح است و اینکه در این طرح، سطح توان مالی مردم در نظر گرفته نشده است. گفته شده با این

طرح کسانی که توان خرید خودرو مناسب را ندارند و اغلب از طریق این خودروها امرارمعاش می‌کنند، عملا نادیده گرفته شده و حذف می‌شوند...

■ من موافق این نظر نیستم، چون شاید رقم کل خودروهای مسافرکش ما که فرسوده هستند به ۱۰ یا ۱۲ هزار دستگاه هم نمی‌رسد که اکثرا هم پیکان هستند و باید از رده خارج شوند. ما اصلا نباید هیچ اغماضی در خصوص آنها انجام دهیم. مطمئن باشید پیش‌بینی‌های لازم در قالب نوسازی ناوگان تاکسیرانی صورت گرفته است. همین ماه گذشته ۲۰۰ دستگاه خودروی هیوندا اکسنت وارد سامانه تاکسیرانی شد. اعلام شده که حدود ۲۰۰ دستگاه پیکان از رده خارج شده که این خیلی ارزشمند است و باید با سرعت بیشتری اتفاق بیفتد.

اما مثالی خدمت شما عرض کنم: تفاوت قیمتی پراید ۸۱ با پراید ۸۲ چقدر است؟ بیشتر از یک میلیون تا یک میلیون و پانصد هزار تومان نیست، ولی پراید ۸۱ کاربرات است و پراید ۸۲ انژکتوری، بنابراین این انتقاد که تفاوت بین غنی و ضعیف به وجود خواهد آمد، اصلا وجهی ندارد. از طرف دیگر، باید این نکته را مد نظر داشته باشیم که همین ۱۰ درصد خودروی فرسوده، مسبب ۴۰ درصد از مرگ و میر سطح شهر تهران هستند. وقتی در سال گذشته هفت هزار فوت ناشی از سکنه‌های قلبی و مغزی در سطح شهر تهران داشته باشیم و همه هم می‌دانیم دلیل آن، آلودگی هوا است که توسط همین خودروهای فرسوده و کاربراتوری تولید می‌شود، طبیعتا به این نتیجه می‌رسیم که باید در بعضی جاها تصمیمات سخت گرفته شود. اگر همین طرح، سال گذشته اجرایی می‌شد نمی‌گویم ۴۰ درصد از مرگ‌ومیر ما کاهش پیدا می‌کرد، اما قطعاً امسال با چنین آماری هم مواجه نمی‌شدیم.

نگاه خیرخواهانه این نیست که چاقو را به دست بچه دهیم و بگوییم دستت را نبر و فقط پوست میوه را بکن. گاهی باید میوه را پوست بگیریم و به دست بچه بدهیم؛ البته اگر واقعا برایمان عزیز است. رسانه‌ها باید افکار عمومی را چنان هدایت کنند که معضل اصلی شناخته شود؛ نه اینکه فکر کنیم که این راننده دارد با این تاکسی کار می‌کند، پس باید ما هم سکوت اختیار کنیم. شهردار تهران بارها این موضوع را در

مصاحبه‌هایشان اعلام کرده‌اند که ما آمادگی داریم مدیریت آلودگی هوا را به عهده بگیریم، اما باید تمام جوانب را به ما بسپارید.

ترابران: چه جوانبی؟

■ مثلا همین تسهیلاتی که دولت بابت نوسازی تخصیص داده است. ۱۰۰ هزار دستگاه تاکسی در سال گذشته برای نوسازی ثبت‌نام کردند ولی هر روز مشکلات بانکی و وثیقه و ضامن و داستان‌های این چنینی به وجود می‌آید و می‌بینیم که تعداد خودروهایی که نوسازی شدند بسیار محدود هستند.

ترابران: مخالفت پلیس با طرح LEZ مربوط به چه مواردی بود و الان با نیروی انتظامی چه تعاملی حاصل شده است؟

■ نمی‌شود گفت مخالفت کردند. در جلسات شورای عالی ترافیک و جلساتی که با همکاران خودمان در سازمان حفاظت محیط‌زیست، پلیس و بقیه دستگاه‌های درگیر این پروژه داشتیم و داریم، همواره درباره جوانب اجرایی شدن این طرح صحبت شده است. مثلا پلیس می‌گوید وقتی شما بحث معاینه فنی را مطرح می‌کنید، ما نمی‌توانیم برای ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار یا ۴ میلیون خودرو که در شهر تهران پلاک شده‌اند و در حال تردد هستند، ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر نیرو بگذاریم که اینها را چک کند.

درست هم می‌گویند انجام شدنی نیست. می‌گویند یک سامانه ملی درست کنید و معاینه فنی همه کشور را در آنجا ثبت و دوربین‌های سطح شهر را به این سیستم مجهز کنید تا بتواند کنترل کند و ما هم اعمال قانون را انجام دهیم. همیشه از این دست انتقادات و پیشنهادات بوده که همه برای رسیدن به آن هدف غایی است، یعنی حذف خودروهای فرسوده و آلاینده از مدار تردد و بالا بردن کیفیت زندگی مردم در پایتخت.

خیلی از این پیشنهادات لحاظ شده و خیلی‌ها هم در حال تصمیم‌گیری است، بنابراین ارتباط ما با پلیس ارتباط تنگاتنگی است. بالاخره مدیریت ترافیک شهر و مدیریت رفت و آمد، به معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران و پلیس راهور شهر تهران برمی‌گردد و ما به دنبال یک بازو هستیم که بتواند زیرساخت‌ها را آماده کند. سعی داریم در همه زمینه‌ها تعامل داشته باشیم.

ترابران: پیش‌بینی شما از شرایط اجرایی شدن طرح چیست؟ فکر می‌کنید در زمان

■ در مرحله اول طرح LEZ در محدوده زوج و فرد، معاینه فنی را توسط دوربین‌ها و به صورت مکانیزه بررسی خواهیم کرد و در مرحله دوم برنامه این است که توسط کلیه دوربین‌های سطح شهر تهران، معاینه فنی رصد شود؛ در واقع در مرحله اول شعاع عملکرد ما منطقه زوج و فرد است، و در مرحله دوم، تمام شهر تهران

■ تفاوت قیمتی پراید ۸۱ با پراید ۸۲ چقدر است؟ بیشتر از یک میلیون تا یک میلیون و پانصد هزار تومان نیست، ولی پراید ۸۱ کاربرات است و پراید ۸۲ انژکتوری، پس این انتقاد که در طرح LEZ تفاوت بین اقتشار غنی و ضعیف به وجود خواهد آمد، اصلا منطقی نیست

خودرویی مانند بنز و تویوتا هم که کیفیت آنها زبانزد همه است، بعد از گذشت ۲ سال از تولید باید معاینه فنی بگیرند، حالا چطور می‌شود که یک پژو و یا پراید ما ۵ سال معاف از گرفتن یک معاینه فنی ساده باشد.

هم سازمان محیط‌زیست، هم وزارت کشور و هم پلیس اعلام کرده‌اند که سن معاینه فنی باید به ۲ سال کاهش پیدا کند، اما هنوز این اتفاق نیفتاده است، بنابراین فکر می‌کنم در این نوع موارد هم باید مجلس پیشقدم شده و نسبت به اصلاح هر چه سریع‌تر اقدام کند. وقتی شرکت، خودروی تولیدی خودش را ۲ سال بیشتر گارانتی نمی‌کند، معافیت پنج ساله واقعا بی‌معنا است.

پتروشیمی‌ها کیفیت را واقعا پایین آورده بود) مشکلات عدیده‌ای خواهیم داشت. چندی قبل، ما جلسهای با نمایندگان شرکت TÜV SÜD (جنوب) آلمان داشتیم. همانطور که می‌دانید توف مجموعه شرکتی است که کار معاینه فنی را در کشور آلمان و بسیاری از کشورهای دیگر اروپایی انجام می‌دهد و استاندارد معاینه فنی را تدوین می‌کند. می‌شود گفت یکی از قدرترین و بهترین شرکت‌های معاینه فنی در دنیا است. براساس توضیحات مدیر بازرگانی این شرکت، یکی از واحدهای R&D خودروسازان آلمان همین شرکت‌های معاینه فنی هستند؛ در حالی که این جزو حلقه‌های گم شده در کشور ماست.

از زمانی که من به معاینه فنی آمدم، همیشه این سوال برای من وجود داشت که چرا خودروسازان این اطلاعات را از ما نمی‌خواهند و نمی‌پرسند که کدام خودروها چه ضعف‌هایی دارند. این یکی از بحث‌هایی است که در کشورهای دیگر به آن توجه می‌شود ولی در کشور ما خیر. ما از سال‌ها پیش، یک مجموعه اطلاعات بسیار گرانبها در مجموعه ستاد معاینه فنی در تهران گردآوری کرده‌ایم. به طور مثال به طور دقیق می‌توانیم بگوییم فلان مدل از فلان خودروی تولید ملی، در کجا ضعف دارد. می‌توانیم به راحتی به خودروساز خود بگوییم که مثلا مدل ۸۹ فلان ماشین شما، از نظر سبیک یا جلوندی‌ها چه ایراداتی دارد. تا این حد ما وارد جزئیات شده‌ایم و اطلاعات داریم، اما آنها هیچ وقت از ما نخواستند که این اطلاعات را در اختیارشان بگذاریم.

بالاخره معاینه فنی چشم حاکمیت است، ما این آمادگی را داریم که هر موقع اراده کردند در قالب یک طرح مطالعاتی مشترک با خودروسازان این اطلاعات را در اختیار آنها قرار دهیم. حداقل این است که آن چیزی را که از دست ما برای ارتقای سطح کیفیت خودروهای داخلی برمی‌آید در اختیار آنها قرار دهیم، حالا اگر نتوانستند اعمال کنند که هیچ، اگر هم نتوانستند که حداقل ما به تکلیف خود عمل کرده‌ایم.

نکته دیگری که می‌خواستم یادآوری کنم این است که معاینه فنی در دنیا یک سن مشخص دارد، اما مسوولان ما سن معاینه فنی را از ۲ سال به ۵ سال افزایش داده‌اند، در صورتی که حتی

اجرا و در مرحله عمل با چه مشکلاتی مواجه شوید؟ مثلا در مورد همین دوربین‌ها از نظر شما هیچ مشکلی وجود ندارد؟ در طرح زوج و فرد خیلی از ماشین‌ها می‌توانند با وجود دوربین و پلیس، با ترندهای مختلفی این طرح را دور بزنند.

■ همین‌طور است. بالاخره در اجرای هر برنامه‌ای یکسری باگ وجود دارد، اما نمی‌توان به بهانه این مشکلات و ایرادات سیستم کل طرح را کنار گذاشت. ما در مرحله اول به صورت ارشادی وارد پروژه خواهیم شد و به خودروهایی که فاقد معاینه فنی هستند پیامک داده شده و از آنها درخواست می‌شود که به دنبال معاینه فنی بروند؛ چراکه اعمال قانون از مهر ماه صورت خواهد گرفت، اما این مبحث با مبحث ترافیک فرق می‌کند. ما در مورد سلامت مردم صحبت می‌کنیم. شاید در سیستم یکسری افراد باشند که به این موضوعات توجه نکنند، اما اکثریت آنها برای سلامتی خودشان ارزش قائلند و به همین خاطر تمام تلاش ما این است که پروژه LEZ به عنوان یک پروژه سلامت‌محور برای مردم تعریف و اهمیت آن درک شود.

ترابران: برای ارتقای سوخت مصرفی خودروها چه برنامه‌ای پیش‌بینی شده است؟

■ خوشبختانه در دولت یازدهم ارتقای کیفیت سوخت مورد توجه جدی قرار گرفت. حداقل در خودروهای دیزلی بسیار تاثیرگذار بوده و کیفیت سوخت دیزلی خیلی بهتر شده است، این را براساس اعلام شرکت کنترل کیفیت هواشهرداری تهران می‌گوییم. آنها سوخت خودروها را پایش و چک می‌کنند و اعلام کرده‌اند کیفیت سوخت هم در خودروهای سبک و هم خودروهای سنگین خیلی ارتقاء پیدا کرده و در همین حد هم باشد ما راضی هستیم.

در حال حاضر سوخت در حد استاندارد یورو ۴ و به میزان مناسبی توزیع می‌شود. امیدوار هستیم که این کیفیت پایین نیاید و این سوخت برای کل کشور و نه صرفا برای کلان‌شهرها ارتقاء پیدا کند. انشالله که این اتفاق بیفتد و همه کشور این استاندارد را داشته باشند و حداقل‌ها را رعایت کنند، چون اگر استاندارد خودرو با استاندارد سوخت یکی باشد در مبحث آلودگی هوا مشکلی نخواهیم داشت، اما اگر کیفیت سوخت کاهش پیدا کند (مانند سنوات گذشته که سوخت

■ **امسال بحث معاینه فنی چک می‌شود و انشاءالله در سال‌های آینده بحث تفکیک کردن یا طبقه‌بندی کردن بین خودروها در دستور کار قرار خواهد گرفت تا در یک بازه زمانی چند ساله بتوانیم شاهد کاهش آلودگی هوا باشیم**

نظر زمانی مجبورند فقط پنج‌شنبه‌ها یا جمعه‌ها مراجعه کنند که در این روزها نیز آنقدر حجم متقاضی در این مراکز زیاد است که معمولا قید انجام این کار را می‌زنند.

■ **کاملا حق با شماست. ما حدود ۳۹ خط در تهران داریم که این ۳۹ خط در ۱۳ مرکز مستقر شده‌اند. چند کار را به صورت همزمان انجام خواهیم داد؛ اول اینکه در مراکز موجود، ایجاد خط جدید را در دستور کار داریم. در حال حاضر دو مراکز خصوصی در حال افزایش خطوط معاینه هستند و در مراکز شهرداری تهران نیز همین برنامه افزایش خط وجود دارد. ما در همین ۳۹ خطی که در مراکز شهر تهران داریم، در یک بازه زمانی ۷/۳۰ صبح تا ۴ بعد از ظهر حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار خودرو را در هر شیفت پوشش می‌دهیم و اگر ما بتوانیم شیفت دوم و سوم را هم فعال کنیم، در ماه قابلیت معاینه فنی ۳۶۰ هزار خودرو را خواهیم داشت. در حال حاضر نزدیک به ۶۰ نفر تکنیسین آموزش دیده‌اند و نزدیک به ۶۰ نفر دیگر هم در نوبت هستند که انشاءالله به سیستم اضافه خواهند شد و تحت آموزش قرار می‌گیرند تا حتی شیفت سوم را برای مراکز فعال شود.**

نکته دوم اینکه احتمالا تا یک ماه آینده کلیه مراکز معاینه فنی تهران به سیستم نوبت‌دهی آن‌لاین مجهز خواهند شد. در حال حاضر، مدل کار مشخص شده و برنامه‌ریزی‌های لازم صورت گرفته است. برای این منظور شرکت مشاوره‌ای را استخدام کرده‌ایم که در حال بررسی موضوع است. امیدوارم به‌زودی نتیجه کار مشخص شود و بتوانیم درب ویژه‌ای را برای خودروهایی که

به صورت آن‌لاین نوبت گرفته‌اند پیش‌بینی کنیم. در سیستم آن‌لاین، وقتی شما اطلاعات خود و خودروی موردنظر را در فرم‌های تعیین شده وارد می‌کنید، سیستم به طور خودکار، اولین نوبت خالی در هرکدام از مراکز معاینه فنی را که به محل سکونت شما نزدیک‌تر است، پیشنهاد می‌دهد و شما می‌توانید همان نوبت را انتخاب کنید. بنابراین دیگر نیازی نیست ساعت‌ها در صف بایستید. امیدوارم اجرای مرحله اول از اواسط شهریور در تهران شروع شود تا نوبت‌ها بین ساعت‌هایی که پیک کاری نیستند، توزیع گردد.

ترابران: پروسه معاینه فنی چقدر زمان می‌برد؟

■ **معاینه فنی آنچنان طولانی نیست. از زمان پذیرش تا زمان بیرون آمدن از مرکز و صدور برچسب، حداکثر ۱۰ و یا ۱۵ دقیقه طول می‌کشد. البته اگر پیک کاری نداشته باشیم. همانطور که گفتیم تلاش می‌کنیم کانتراهای پذیرنده و صدور برچسب را افزایش دهیم تا میزان تولید صف کاهش پیدا کند؛ اما به هر حال، در شهریور ماه با سیل عظیمی از مسافرت‌های تابستانی روبه‌رو هستیم و بعد از آن هم احتمالا دچار وارونگی هوا خواهیم بود که حساسیت اجتماعی به دنبال خواهد داشت.**

من دیگر اسم آن را حساسیت حاکمیت نمی‌گذارم؛ سال گذشته و در دی‌ماه میزان مراجعات مردم به مراکز معاینه فنی ۱۰۰ درصد رشد داشت که به نظر من، این ۱۰۰ درصد رشد نه به‌خاطر حساسیت حاکمیت بلکه به دلیل حساسیتی بود که در خود مردم به وجود آمده بود. امیدوارم مردم دیگر نگذارند به آن حد از حساسیت برسیم.

ترابران: آماری دارید که نشان دهد، چند درصد از خودروهایی که در حال حاضر در شهرها تردد می‌کنند دارای معاینه فنی نیستند؟

■ **۵۶۰ هزار دستگاه خودرو از تهران و ۳۸۰ هزار پلاک تهران خارج از شهر تهران معاینه گرفته‌اند. آمار موجود نشان‌دهنده اینست که از یک میلیون و هشتصد هزار دستگاه خودروی مشمول معاینه فنی، تنها ۵۰ درصد معاینه فنی دارند.**

ترابران: با اجرایی شدن این طرح، شاهد هجوم عظیم خودروها به سمت مراکز معاینه فنی خواهیم بود. آیا این حجم تقاضا با تعداد این مراکز هماهنگی دارد؟ در بسیاری مواقع، افراد تمایل به اخذ گواهی معاینه فنی دارند، ولی از

شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار ایستا توان ترابار

تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱ (۰۲۱)
 فکس: ۸۸۸۶۷۲۱۲ (۰۲۱)
 ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com

نقاط قوت و ضعف زیست‌پذیری تهران
در گزارش اکونومیست

تهران ۱۰ برابر استاندارد جهانی سوخت فسیلی مصرف می‌کند

دبیر انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با اشاره به گزارش اخیر اکونومیست که در آن سالانه به رتبه‌بندی شهرهای جهان بر مبنای زیست‌پذیری می‌پردازد، گفت: «تحلیل تخصصی انجمن علمی اقتصاد شهری ایران بر روی گزارش‌های ۵ سال اخیر این نهاد نشان می‌دهد به رغم رشد سریع تهران، از منظر زیست‌پذیری همچنان وضعیت پایتخت نامناسب است.»

سید محسن طباطبایی مزادآبادی گفت: «زیست‌پذیری به طور کلی در سه بعد اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی مطرح است و مؤلفه‌هایی همچون ثبات، بهداشت و سلامت، فرهنگ و محیط‌زیست، آموزش و زیرساخت‌های شهری را شامل می‌شود.»

وی با بیان اینکه در رتبه‌بندی اکونومیست، مؤلفه ثبات در قالب شاخص‌هایی همچون میزان جرائم بزرگ و کوچک، خشونت، خطر ترور، خطر جنگ نظامی و خطر درگیری و ناآرامی‌های مدنی سنجیده می‌شود، گفت: «برای سنجش مؤلفه سلامت و بهداشت، شاخص‌هایی مانند میزان دسترسی به مراقبت‌های بهداشتی خصوصی و کیفیت آن، کمیت و کیفیت خدمات و مراقبت‌های بهداشتی عمومی و دسترسی به انواع داروها مورد استناد قرار گرفته است.»

طباطبایی با اشاره به اینکه در بعد فرهنگی و زیست محیطی شاخص‌هایی همچون میزان دما و رطوبت، نارضایتی مسافران از شرایط اقلیمی، میزان فساد، محدودیت‌های فرهنگی و مذهبی، میزان سانسور، دسترسی به امکانات ورزشی و چندین عامل دیگر مد نظر قرار گرفته است، خاطر نشان کرد: «در مؤلفه آموزش شاخص‌هایی مثل کمیت و کیفیت دسترسی به خدمات آموزشی عمومی و خصوصی و در سنجش مؤلفه زیرساخت‌ها نیز شاخص‌هایی همچون کیفیت شبکه جاده‌ای، کیفیت حمل و نقل عمومی، میزان و کیفیت ارتباطات بین‌المللی، دسترسی به مسکن مناسب، کیفیت انرژی، کیفیت آب و کیفیت سیستم‌های ارتباطی نوین مانند IT مورد بررسی قرار گرفته است.»

این استاد دانشگاه به وضعیت تهران در این گزارش اشاره کرد و گفت: «در گزارش‌های پنج ساله اخیر این نشریه، شهر تهران به لحاظ زیست‌پذیری به رغم اینکه همواره رشد داشته و سیر صعودی را طی کرده است، اما جایگاه مناسبی را دارا نبوده و از بین ۱۴۰ شهر در رده‌های ۱۲۶ تا ۱۳۲ قرار داشته است.»

طباطبایی با اشاره به اینکه تحلیل گزارش‌های پنج ساله اکونومیست نشان می‌دهد که از بین عوامل و شاخص‌های ذکر شده تهران در زمینه ثبات و بهداشت و درمان وضعیت بهتری داشته، اما در زمینه‌های محیط‌زیست و زیرساخت‌های شهری به مراتب جایگاه نازل‌تری را به خود اختصاص داده است، یادآور شد: «بنابراین در بررسی و تحلیل رتبه پایین این شهر باید سراغ شاخص‌های زیست محیطی و زیرساخت‌های شهری رفت.»

دبیر انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با تأکید بر اینکه یکی از عوامل تأثیرگذار در جایگاه شهرها در این رتبه‌بندی میزان جمعیت شهرهاست، گفت: «واقعیت این است که در بین ۱۰ شهر اول این رتبه‌بندی هیچ شهری وجود ندارد که حتی نصف تهران جمعیت داشته باشد و در بین ۲۰ شهر اول نیز تنها کلانشهر توکیو دارای جمعیتی بالا است، اما در پایین این رتبه‌بندی شهرهای اکثراً پرجمعیت همچون داکا، لاگوس، کراچی، آبیجان و تهران دیده می‌شوند.»

وی با تأکید بر اینکه علاوه بر مسائل جغرافیایی که تا حدودی جبری و اجتناب‌ناپذیر هستند، موضوعات دیگری نیز در این رتبه بندی دخیل هستند، گفت: «در بین ۱۰ شهر اول این رنکینگ تنها دو شهر پایتخت ملی هستند و در بین ۱۰ شهر پایین، هشت شهر پایتخت بوده و تنها دو شهر پایتخت نیستند بنابراین پایتخت‌ها بخاطر بسیاری مسائل و محدودیت‌ها از جمله مسائل سیاسی و الزامات امنیتی، شهرهای چندان زیست‌پذیری نیستند.»

طباطبایی موضوع دیگر در ارتباط با شهر تهران را بحث زیرساخت‌ها و شاخص‌های مربوط به آن دانست و گفت: «در زمینه این مؤلفه نیز تهران جزء سه شهر پایین این رنکینگ است و در کنار دمشق و داکا قرار دارد.»

مدرس دانشگاه خوارزمی در زمینه زیرساخت‌های مربوط به انرژی و IT نیز گفت: «تهران نزدیک به ۱۰ برابر استاندارد جهانی سوخت‌های فسیلی مصرف می‌کند و در زمینه کیفیت حمل و نقل عمومی شهر تهران اگرچه رشد قابل ملاحظه‌ای داشته، اما هنوز با استانداردهای جهانی فاصله دارد؛ جایی که مترو توکیو روزانه بیش از شش میلیون مسافر جابه‌جا می‌کند، کلانشهری مانند تهران هنوز راه درازی را در پیش دارد.»





نمایشگاه بین‌المللی خودروی مشهد در اواسط مرداد برگزار شد و علاقه‌مندان بی‌شمار خودرو، استقبال خوبی از این نمایشگاه کردند؛ چراکه خودروسازان محصولات جدید پرتعدادی را به نمایش عموم گذاشتند، اما در عین حال در برابر پرسش‌های علاقه‌مندان که به دنبال زمان و قیمت عرضه خودروهای جدید بودند، پاسخ‌هایی چندان دلگرم‌کننده نداشتند: اگر از دنا جدید، پژو ۲۰۷ و فیس‌لیفت تندر ۹۰ بگذریم که در خیابان‌ها دیده شده‌اند، نتیجه همکاری‌های پسابرجامی ایران خودرو تاکنون وعده عرضه خودروهای پژو و رنو جدید در فاصله قیمتی ۴۷ تا ۱۸۵ تومان بوده است. سایپا نیز هنوز تنها یک تفاهم‌نامه با سیتروئن دارد و وعده تولید خودروهای جدید با همکاری رنو، کیاموتورز و نیسان را به عقد قراردادهایی موقوف کرده که ممکن است ماه‌ها به طول بینجامد. سایر خودروسازان ایرانی نیز به زحمت خودرو غیرچینی برای عرضه دارند و همان خودروهای چینی را نیز با قیمت‌هایی می‌فروشند که مناسب حال اکثر جامعه نیست!

در این میان اما تنها یک خودرو است که وعده عرضه آن در آینده داده شده و می‌تواند متناسب با وضعیت اقتصادی طبقه متوسط و پایین‌تر از متوسط جامعه باشد: «کوئید» ارزان‌قیمت‌ترین خودرو رنو. گرچه در نمایشگاه مشهد سخنی از کوئید به میان نیامد، اما اظهارنظرهای پیشین مسوولان رنو و شرکت‌های خودروساز داخلی در این اواخر به شکلی بوده که تولید این خودرو در ایران را کم‌وبیش قطعی نشان می‌دهد.

حضور ارزان‌ترین خودرو رنو در ایران طولانی و پرحاشیه شده است

مصرف‌کننده بی‌پول و کوئید شاید ارزان!

علی محسنی

■ مدیرعامل رنوپارس می‌گوید: «ما کوئید را دو سال قبل به سایپا پیشنهاد کردیم که نپذیرفت و به هند رفت.» این ادعا نشان می‌دهد که ایران می‌توانسته اولین میزبان ارزان‌قیمت‌ترین خودروی شرکت رنو در جهان باشد، اما کوئید به هند رفته و تولید آن در کارخانه مشترک رنو - نیسان در «چنای» که قلب خودروسازی هند است، پیگیری می‌شود

و چه ادعای مسوولان سابق سایپا، رنو کوئید به ایران نمی‌آید و فرصت جایگزینی پراید و تحقق آرزوی قشر کم‌درآمد برای مالکیت یک خودرو روز دنیا دست‌کم چند سال به تعویق می‌افتد.

ایرانی‌ها البته ادعا می‌کنند مذاکرات در زمانی که تحریم‌ها رفع نشده بود، نمی‌توانست به نتیجه مطلوب برسد که شاید از این نظر چندان سخن بیراهی نگفته باشند.

به هر روی، تولید کوئید در ایران بار دیگر جدی شده و در صورتی که گفته‌های مدیران رنو و مدیران خودروساز داخلی را در فاصله خرداد تا مرداد گذشته مرور کنیم، به این نتیجه می‌رسیم که تولید این محصول به مرحله قطعی رسیده است. اما کار هنوز تمام نشده چون قرارداد و حتی تفاهنامه نیز امضا نشده است.

رنو که قرار بود تا پایان سال ۹۴ نحوه همکاری خود با خودروسازان ایرانی را نهایی کند، با روند طولانی مذاکرات روبه‌رو است تا پژو - سیتروئن اولین خودروسازی لقب بگیرد که به طور رسمی پس از برجام به ایران می‌آید. خودروساز فرانسوی که حتی زمان تحریم‌ها ایران را ترک نکرد و تنها غیرچینی حاضر در صنعت خودرو بود، از تنها رقیب هموطن خود که زمان تحریم‌ها بلافاصله کشور را ترک کرد، عقب می‌ماند.

اما چرا رنو تاکنون به مرحله امضا قرارداد با طرف‌های ایرانی نرسیده است؟ و سوال مهم‌تر: چرا به نظر می‌رسد مذاکره برای تولید کوئید، طولانی‌تر از سایر مدل‌های رنو شده است؟ در این زمینه می‌توان به سه علت اشاره کرد:

۱- تولید با هر دو خودروساز

یکی از دلایل طولانی شدن مذاکرات با طرف‌های ایرانی، برنامه منحصر به فرد رنو برای فعالیت در ایران است. رنو نه تنها برای واردات خودروهای خود، نمایندگی در ایران تاسیس کرده که اصرار دارد با هر دو خودروساز بزرگ ایرانی وارد همکاری مشترک شود.

ایران خودرو و سایپا در ابتدا چنین مساله‌ای را نپذیرفتند و تاکید داشتند همکاری رنو تنها باید با یکی از آنها صورت گیرد که با اظهار نظر خرداد ماه مدیرعامل رنوپارس مشخص شد بالاخره پس از کش و قوس‌های فراوان، رنو حرف خود را به

ارزان‌قیمتی از دیار هفتاد و دو ملت

پیمان کارگر، مدیرعامل رنوپارس، در حاشیه نمایشگاه «توانمندی‌های قطعه‌سازان ایران» در مرکز طراحی و مهندسی رنو در فرانسه می‌گوید: «ما کوئید را دو سال قبل به سایپا پیشنهاد کردیم که نپذیرفت و به هند رفت.» این ادعا نشان می‌دهد که ایران می‌توانسته اولین میزبان ارزان‌قیمت‌ترین خودروی شرکت رنو در جهان باشد. کوئید اما به هند رفته و تولید آن در کارخانه مشترک رنو - نیسان در «چنای» که قلب خودروسازی هندوستان است، پیگیری شده است.

رنو این محصول را به داخلی‌سازی ۹۸ درصدی رسانده و از حوالی مرداد ۱۳۹۴ فروش آن را شروع کرده است. قیمت فروش از حدود ۲۵۷ هزار روپیه (برابر با ۳۸۸۵ دلار) تا ۳۵۳ هزار روپیه (معادل ۵۳۴۰ دلار) بوده و استقبال گسترده‌ای از اولین مرحله فروش صورت می‌گیرد. برای این خودرو که ظاهری میان‌هاچ‌بک و SUV (یا به تعبیر ایرانی‌ها: شاسی بلند!) دارد، برنامه‌ریزی تولید یک میلیون دستگاه در سال برای بازار بزرگ هند صورت می‌گیرد.

به این ترتیب خودرو ارزان‌قیمت رنو در شرایطی که بسیاری از نام‌های مشهور جهانی، خودروهایی در این کلاس قیمتی برای عرضه ندارند، به هند می‌رسد و ایرانی‌ها میزبان نخستین آن نمی‌شوند.

در واکنش به ادعای مدیرعامل رنوپارس اما روزنامه «گسترش صنعت، معدن و تجارت» (صمت) به سراغ مدیرعامل وقت سایپا می‌رود و او این ادعا را کاملاً رد می‌کند: «کوئید در ردیف کلاس‌های تولید خودرو در سایپا (A) و (B) قرار دارد. سایپا خواهان کوئید بود و ما هیچگاه با تولید این خودرو در مجموعه سایپا مخالف نبودیم و حتی حدود دو سال پیش از خط تولید خودرو در هندوستان بازدید کردیم ... در مذاکره‌ای که با مدیرعامل رنوپارس داشتیم، تمام محصولات موردتایید قرار گرفت و حتی یک مورد برای رد کردن خودرویی وجود نداشت، بنابراین اگر مدرکی در این زمینه وجود دارد باید ارائه شود. من حتی تولید داستر را هم رد نکردم. در دوره‌ای رنو تصمیم به تولید آن در ایران خودرو داشت که در نهایت داستر به سایپا رسید ...»

به این ترتیب، چه ادعای رنوپارس را بپذیریم

کرسی نشانده و با هر دو شرکت وارد همکاری خواهد شد.

پیمان کارگر که از سوی طرف خارجی به عنوان یک ایرانی در راس شرکت رنوپارس قرار گرفته، اواسط خرداد ماه امسال از برنامه رنو در ایران رونمایی کرد. به گفته او، دو جوینت‌ونچر (سرمایه‌گذاری مشترک) با سایپا و ایران خودرو تشکیل خواهد شد.

همکاری با سایپا به صورت سهم ۶۰ درصدی رنو و سهم ۴۰ درصدی طرف ایرانی خواهد بود و رنو سهام مدیریتی در مجموعه خواهد داشت. پلت فرم X52 موضوع همکاری خواهد بود که پلت فرم توسعه‌یافته تندر ۹۰ یا همان X90 است. بر این پلت فرم، مدل‌های جدید دو خودرو «رنو سیمبل» و «رنو داستر» طراحی و تولید خواهد شد.

مدیرعامل رنوپارس موضوع همکاری با ایران

■ رنو که قرار بود تا پایان سال ۹۴ نحوه همکاری با خودروسازان ایرانی را نهایی کند و تنها خودروساز غیرچینی بود که حتی زمان تحریم‌ها نیز ایران را ترک نکرد، با روند طولانی مذاکرات روبه‌رو شده تا پژو - سیتروئن که در زمان تحریم‌ها بلافاصله کشور را ترک کرد، اولین خودروسازی باشد که به طور رسمی پس از برجام به ایران می‌آید

■ شروط رنو برای همکاری نشان می‌دهد آنها از نحوه تولید تا خدمات پس از فروش در ایران ناراضی هستند و می‌خواهند این زنجیره را خود در دست گیرند. در یک دهه گذشته، تولید تندر ۹۰ هیچ‌گاه به میزان پیش‌بینی نشده، نرسیده و ناراضی مشتری از قیمت تا خدمات پس از فروش مشهود است

خودرو را پلت‌فرم کوئید عنوان می‌کند. قرار است بر این پلت‌فرم انواع خودروها از سدان تا هاچ‌بک به تولید برسد و نسل توسعه‌یافته کوئید نیز که از کارخانه برزیل می‌آید، در ایران به تولید خواهد رسید.

مدیرعامل ایران خودرو پس از اظهارات پیمان کارگر، تولید کوئید را «نه تایید و نه تکذیب» می‌کند، اما حدود یک ماه بعد و در هنگامه برگزاری مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت در اواخر تیر ماه، همکاری با رنو را به این گونه تایید می‌کند: «رنو با سهم ۸۰ درصدی با خودروساز دیگری در تولید سیمبل و داستر همکاری می‌کند، اما ۷۵ درصد همکاری خود را با ایران‌خودرو انجام خواهد داد؛ به گونه‌ای که فقط در یکی از محصولات، تولید ۳۰۰ هزار دستگاه در سال پیش‌بینی شده است.»

هاشم یکه‌زارع، بدون آن که نامی از کوئید ببرد، تولید کوئید با رنو را تایید می‌کند، چون تنها تولید این خودرو است که چنین ظرفیت سالانه‌ای دارد! در میان سخنان مدیرعامل ایران‌خودرو از سهم ۸۰ درصدی رنو در همکاری با سایپا سخن گفته می‌شود، در حالی که گفته پیمان کارگر، سهم ۶۰ درصدی بوده است. این گفته شاید تایید شایعاتی مبنی بر خرید ۸۰ درصد سهام شرکت «بن‌رو» توسط رنو باشد. این شایعه از ابتدای امسال مطرح شده و مدیرعامل رنو پارس نیز در خرداد ماه «ارزش‌گذاری بن‌رو» توسط رنو را تایید می‌کند. بن‌رو زیرمجموعه سایپا است.

۲- قیمت‌گذاری

اما آنچه در گفته‌های مدیران عامل رنو پارس و ایران‌خودرو دیده نمی‌شود، تعیین مدل همکاری با سایپا است. در مورد سایپا، هم از درصد همکاری سخن گفته می‌شود و هم نوع خودروهایی که قرار است تولید شود، ولی در مورد ایران‌خودرو، از مدل همکاری مشترک و نوع خودروهای تولیدی به دقت سخن گفته نمی‌شود. قرار است قرارداد همکاری با ایران‌خودرو پس از قرارداد همکاری رنو با سایپا به امضا برسد. مصرف‌کننده ایرانی اما بیش از آن که تولید مدل‌های سیمبل و داستر را - که احتمالاً دست‌کم قیمتی بیش از ۵۰ میلیون تومان دارند! - پیگیری کند، می‌خواهد بداند کوئید کی به خطوط تولید می‌رسد.

در لابلای سخنان مدیران رنو از جمله پیمان

کارگر نکته‌ای بسیار مهم وجود دارد. آنان در مذاکرات با طرف‌های ایرانی می‌خواهند مدیریت کاملی بر امور از تولید و فروش گرفته تا خدمات پس از فروش داشته باشند.

رنو تجربه همکاری بیش از یک دهه‌ای با ایران را دارد و به خوبی می‌داند چالش‌های کار کجا است. شروط رنو برای همکاری نشان می‌دهد آنها از نحوه تولید تا خدمات پس از فروش در ایران ناراضی هستند و می‌خواهند این زنجیره را در دست گیرند.

در یک دهه گذشته، تولید تندر ۹۰ هیچ‌گاه به میزان پیش‌بینی شده در قرارداد اولیه نرسید و ناراضی مشتری از قیمت تا خدمات پس از فروش مشهود بود. رنو حال می‌خواهد مشکل را در همکاری‌های جدید برطرف کند. بدیهی است در کشوری که اکثر مردمان آن وضعیت اقتصادی ضعیفی دارند، «قیمت» مهم‌ترین نکته یک کالا است. تندر ۹۰ رضایت مشتریان ایرانی را در کیفیت به همراه داشته، اما قیمت آن که در ابتدا قرار بود به میزان حدودی قیمت پیکان باشد، حال گران‌تر از اکثر قریب به اتفاق خودروهای پرشمارگان داخلی است.

مسوولان رنو به تولید ارزان‌قیمت مدل کوئید می‌اندیشند تا این خودرو هم شمارگان بالایی داشته باشد و هم با قیمتی مناسب و جذاب به فروش برسد که تولید پر حجم را تضمین کند. گرچه تایید مدیرعامل ایران‌خودرو بر تولید این خودرو، مصرف‌کننده ایرانی را امیدوار کرده، اما هنوز مشخص نیست آیا بر سر قیمت نیز توافقی انجام شده یا خیر؟

سابقه ذهنی ایرانیان نسبت به عرضه ارزان‌قیمت خودرو تردید جدی دارد؛ چه این که در آخرین تجربه فروش، مدیرعامل رنو پارس تایید کرد شرکت پارس خودرو محصول تازه عرضه شده رنو «ساندرو» را گران‌تر از قیمت مدنظر رنو به فروش می‌رساند. شنیده‌هایی وجود دارد که قیمت ساندرو حدود ۲۰ درصد کمتر از قیمت فعلی، توسط رنو پیشنهاد شده بود. بنابراین نگرانی‌ها در باب قیمت باقی می‌ماند. پیمان کارگر پیش از این تلویحاً از قصد رنو برای نظارت بر قیمت‌گذاری محصولات سخن گفته بود.

۳- داخلی‌سازی

«کارلوس گون» مدیرعامل رنو - نایسان از مدیران



■ سابقه ذهنی ایرانیان نسبت به عرضه ارزان قیمت خودرو تردید جدی دارد؛ تا آنجا که مدیرعامل رنو پارس تایید کرده شرکت پارس خودرو محصول تازه عرضه شده رنو یعنی «ساندرو» را گران تر از قیمت مدنظر رنو به فروش می‌رساند و شنیده‌هایی وجود دارد مبنی بر اینکه قیمت آن حدود ۲۰ درصد کمتر از قیمت فعلی، پیشنهاد شده بود

نیز که قرار است زمستان امسال به بازار بیاید، از عقب‌نشینی در باب داخلی‌سازی حکایت دارد. پیش از این قرار بود اولین عرضه خودرو با داخلی‌سازی ۴۰ درصدی باشد و به تدریج به سمت عدد ۷۰ درصد حرکت کند، اما گفته‌های مسوولان ایران‌خودرو از عرضه اولیه با داخلی‌سازی ۲۰ درصدی حکایت دارد که ظرف یک سال به ۴۰ درصد می‌رسد!

پس رنو در شرایطی بر داخلی‌سازی بالا اصرار دارد که رقبا بدشان نمی‌آید این وعده‌ها را رعایت نکنند! این در شرایطی است که دستیابی صنعت خودرو ایران در چشم‌انداز ۱۴۰۴ به تولید ۳ میلیون دستگاهی که یک میلیون دستگاه آن باید صادر شود، تنها زمانی ارزش دارد که زنجیره تولید خودرو در بخش قطعه‌سازی هر چه بیشتر تکمیل شود و اشتغال وسیع‌تر این صنعت در کشور را موجب شود.

بنابراین بهتر است امیدوار باشیم مذاکرات رنو و ایران خودرو برای تولید و عرضه کوئید، هم به لحاظ قیمت دل‌مصرف‌کننده را شاد کند، هم به لحاظ گسترش قطعه‌سازی به کام بیکاران باشد، هم به لحاظ توسعه به افزایش سهم ایران در بازارهای جهانی خودرو بینجامد و هم خودروهای قدیمی را از خطوط تولید بیرون براند و جلوه بصری خیابان‌ها را از صحنه‌های تکراری پاک کند!

این شرکت در ایران خواسته داخلی‌سازی محصولات را به ۸۰ درصد برسانند. هم اکنون تندر ۹۰ سال‌ها پس از عرضه در بازار کشور، داخلی‌سازی حدود ۶۰ درصدی دارد.

واقعیت آن است که تولید ارزان کوئید - که وعده عرضه ۲۵ میلیون تومانی آن نیز داده شده - به شدت در گرو داخلی‌سازی بالا است. کوئید در هند با ۹۸ درصد داخلی‌سازی عرضه می‌شود تا هزینه‌های ارزان‌تر تولید در این کشور به کمک عرضه ارزان محصول نهایی بیاید.

رنو می‌داند که عرضه ارزان در ایران نیز در گرو داخلی‌سازی بالا است و شنیده‌ها حکایت از آن دارد که داخلی‌سازی ۸۰ درصدی کوئید را هدف گرفته است. پیش‌بینی رنو این است که بازار ایران تا سال ۲۰۲۰ کشتش فروش ۲ میلیون دستگاه خودرو در سال را پیدا می‌کند و چنین عدد بلندپروازانه‌ای (حدود ۷۰ درصد بیش از میزان فروش فعلی است) تنها در گرو عرضه خودروهای ارزان خواهد بود. کوئید می‌تواند سهم بزرگی از این بازار کسب کند، اما هنوز معلوم نیست طرف ایرانی برای قیمت این خودرو چه در سر دارد و چقدر در داخلی‌سازی بالای محصول مصمم است؟

تردید در میزان داخلی‌سازی وقتی جدی‌تر می‌شود که اخبار تولید و عرضه دیگر خودروسازان را مرور می‌کنیم. وزارت صنعت، معدن و تجارت در دوره جدید شروط «داخلی‌سازی حداقل ۴۰ درصدی» و «صادرات ۳۰ درصدی» را در برابر خودروسازان خارجی قرار داده است؛ اما «ژانگ» مدیرعامل چینی شرکت مدیران خودرو در حاشیه نمایشگاه مشهد در باب داخلی‌سازی این طور می‌گوید: «الزام به رعایت داخلی‌سازی ۴۰ درصدی به این معنا نیست که شما نمی‌توانی خودرویی با این شرایط عرضه کنید، بلکه باید حقوق گمرکی بیشتری نسبت به خودروهای ۴۰ درصد داخلی‌سازی شده، پردازید!»

به این ترتیب وقتی او در باب برنامه‌های داخلی‌سازی خودروهای چینی مورد سوال قرار می‌گیرد و از راه‌گریز سخن می‌گوید. مشخص است که تنها عرضه خودروهای ارزان قیمت برندهای معتبر جهانی است که می‌تواند مدیر چینی را به صرافت تولید داخلی بالای قطعات خودرو بیاورد!

آخرین وعده برای عرضه خودروی پژو ۲۰۰۸

بازار ۸۰ میلیون نفری ایران از مهم‌ترین بازارهای خودرو در منطقه و جهان است، بازاری که پیش از این تجربه تولید بیش از ۱/۶ میلیون دستگاه خودرو را نیز داشته است. چنین بازاری بدون شک برای هر شرکت خودروسازی جذاب است و طبیعی است بسیاری از شرکت‌ها به دنبال راهی برای نفوذ به آن هستند. در این میان اما آنچه اهمیت دارد هنر طرف‌های ایرانی است که بتوانند به بهترین شکل از این علاقه و اشتیاق به سود خود بهره بگیرند و با کسب امتیازات لازم از طرف مقابل، شرایط را به نفع خود برگردانند، امری که حداقل در ظاهر، در قراردادهای جدید صنعت خودرو رعایت شده است.

فیات و سرنوشت نامشخص

شرکت فیات ایتالیا سابقه‌ای طولانی در بازار ایران دارد و خودروهای این شرکت از نخستین خودروهایی بودند که وارد کشور شدند و روند ورود آنها تا دهه ۷۰ میلادی نیز ادامه داشت و حتی در دورانی، خودروهای فیات در کشورمان مونتاژ می‌شد. پس از انقلاب و با آغاز محدودیت‌ها در زمینه واردات خودرو، به‌مرور پای خودروهای این برند از کشورمان کوتاه شد و حتی با موج واردات در دهه ۹۰

مروری بر قراردادهای صنعت خودروسازی کشور با شرکای بین‌المللی

اکنون زمان امتیازگیری است!

بابک وفایی

پس از امضا توافق نهایی میان ایران و ۱+۵ و آغاز فرآیند رفع تحریم‌های ایران و البته در میان شادی عمومی پس از آن، بسیاری از نگاه‌ها به سوی صنعت خودروسازی دوخته شده بود، صنعتی که در دوران تحریم روزگار سختی را گذراند و به همان نسبت روزهای دشواری را به خریدارانش تحمیل کرد. متناسب با همین موضوع، شرکت‌های خودروسازی ایران و به‌طور مشخص ایران‌خودرو و سایپا، از همان آغاز شروع به مطرح کردن نام‌های بزرگ کردند تا نشان دهند در جایگاهی هستند که بزرگ‌ترین خودروسازان جهان تقاضای همراهی و همکاری با آنها را دارد.

در این میان می‌شد حدس زد بعضی از نام‌ها چندان جدی نیست، اما بعضی دیگر این روزها تبدیل به قراردادهایی شده است که در صورت اجرای درست می‌تواند منشا اثرات قابل توجهی برای صنعت خودرو ایران باشد. در این بخش قصد داریم به‌مروری تعدادی از این قراردادها بپردازیم. در این میان بعضی از قراردادهای مطرح شده در زمان تنظیم این مطلب هنوز به نتیجه مشخصی نرسیده بودند (کیا و مرسدس بنز) و یا در بعد اجرایی خروجی مشخصی نداشتند (سوزوکی) و به همین دلیل در این بحث جایی ندارند.



■ **فیات حضور گسترده‌ای در بازار ترکیه دارد و توسط شرکت توفاز، خودروهایی خود را در این کشور تولید می‌کند و حتی بخشی از نیاز بازارهای اروپایی فیات نیز از محل تولیدات همین شرکت تامین می‌شود. براساس شنیده‌ها، ایران خودرویی‌ها پس از نامیدی از حضور فیات ایتالیا در بازار ایران و احتمالاً با راهنمایی ایتالیایی‌ها، به سراغ ترک‌ها رفته‌اند و مذاکره با توفاز را آغاز کرده‌اند**

■ **نخستین مساله‌ای که باید درباره حضور فیات در ایران مورد توجه قرار گیرد، خرید کرایسلر آمریکا توسط فیات و تشکیل شرکت FCA از سوی این دو مجموعه است. علاوه بر این، براساس اطلاعات به دست آمده از یک منبع نزدیک به شرکت فیات مدیران این شرکت به‌طور رسمی هرگونه مذاکره را به مشخص شدن نتیجه انتخابات ریاست جمهوری در آمریکا موکول کرده‌اند**

کشور در فروردین سال جاری منتشر و باعث شد بسیاری گمانه‌زنی در زمینه امضای قرارداد میان ایران خودرو و فیات در حضور سران دو کشور را مطرح کنند، امری که البته روی نداد.

حدود یک ماه پس از این سفر، این بار رییس اتاق بازرگانی ایران و ایتالیا خبرساز شد و در اواخر شهریور، خبر از امضای قرارداد نهایی میان ایران خودرو و فیات ایتالیا را داد و بار دیگر قرارداد میان دو شرکت، به تیتراژ یک اخبار خودرویی تبدیل شد؛ اما مجدداً بدون حصول نتیجه‌ای مشخص، طوفان خبری فیات در ایران فروکش کرد تا عملاً پرونده فیات در هیاهوی معرفی مدل‌های جدید خودروسازان دیگر به فراموشی سپرده شود.

جرقه بعدی را ایران خودرو زد، جایی که مرداد ماه و در مجمع سهامداران، یک دستگاه فیات بدون آنکه توضیحی در زمینه آن ارائه کند، به نمایش گذاشت و بسیاری از تحلیلگران صنعت خودرو را به آینده فیات در ایران امیدوار کرد هرچند همچنان در زمان تنظیم این مطلب در واپسین روزهای مرداد، خبری از عقد قرارداد میان دو شرکت نیست و بدتر آنکه بر اساس شنیده‌ها طرف ایتالیایی‌ها تمایلی به حضور مستقیم در بازار ایران (حداقل در مقطع فعلی) ندارند.

اگر این گردوغبارهای خبری را کنار بزنیم، می‌توان حقایقی از حضور فیات در ایران را آشکار کرد؛ نخستین مساله‌ای که باید به‌شدت مورد توجه قرار گیرد، خرید کرایسلر آمریکا توسط فیات و تشکیل شرکت FCA از سوی این دو مجموعه است، شرکتی که در بورس آمریکا حضور دارد و فیات از طریق آن توانسته بعد از چند دهه بار دیگر وارد بازار آمریکا شود و محصولات خود و به‌طور مشخص فیات ۵۰۰ را روانه بازار این کشور کند.

فیات در شرایطی کرایسلر را خرید که خود در وضعیت مناسبی از نظر اقتصادی قرار نداشت و با خرید کرایسلر (که البته به دلیل بدهی بالای این شرکت عملاً برای خرید آن مبلغ زیادی پرداخت نکرد) دست به قمار بزرگی زد، قماری که البته با هدایت مارچونو، مدیر اجرایی FCA نتیجه مناسبی داشت و کرایسلر خیلی زودتر از آنچه پیش‌بینی می‌شد توانست بدهی‌های خود را تسویه کند؛ ضمن آنکه فیات توانست بار دیگر از طریق نمایندگی‌های

میلادی نیز شاهد حضور پررنگ خودروهایی این شرکت در کشورمان بودیم. اما در دهه ۸۰ شمسی و با ورود شرکت بن‌رو به عرضه خودروسازی کشور، شاهد بازگشت فیات با مدل سسینا به ایران بودیم.

روند حضور فیات در این فاز نیز چندان طولانی نبود و در نهایت بن‌رو با انبوهی از مشکلات مالی ورشکسته و به سایپا فروخته شد تا پرونده تولید فیات در ایران بار دیگر بسته شود و حضور این شرکت به اندک مدل‌های وارداتی در کلاس LCV توسط شرکت لوتوس محدود بماند. این روند تا دوران پسابرجام ادامه داشت، اما در این زمان، ایران خودرویی‌ها از مذاکره با این شرکت برای تولید محصولات آن در ایران خبر دادند.

فیات البته سال‌هاست از روزهای اوج خود فاصله گرفته و با حضور رقبایی قدر در قاره سبز، شاهد افول این برند در سرزمین مادری هستیم، هرچند به لطف حضور در بازارهایی مانند آمریکای جنوبی، اروپای شرقی، ترکیه و آفریقا، فیات همچنان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان به‌شمار می‌رود و هم‌اکنون مالکیت کرایسلر آمریکا را نیز در اختیار دارد. فیات را از سال‌های دور به سبب تولید خودروهایی ارزان‌قیمت می‌شناسیم و همین مساله باعث شده این شرکت یکی از گزینه‌های همکاری با خودروسازان کشورمان باشد.

در این بین در چند نوبت خبر مذاکرات میان ایران خودرویی‌ها و مدیران فیات به گوش رسید و این مساله باعث شد بسیاری فیات را یکی از گزینه‌های اصلی برای ورود به بازار ایران بدانند هرچند در مقابل مدیران فیات برخلاف رقبای فرانسوی خود سیاست سکوت را در پیش گرفته بودند و هرچه ایران خودرو خبرهای مربوط به مذاکرات خود با فیات را با صدای بلند اعلام می‌کرد، در سوی دیگر این خبرها تایید یا تکذیبی به دنبال نداشت.

چراغ اول را یکه‌زارع در بهمن ماه سال گذشته روشن کرد؛ جایی که به‌طور رسمی از فیات به عنوان شریک چهارم ایران خودرو نام برد و از عقد قرارداد با این شرکت در آینده نزدیک خبر داد. خبرها وقتی جدی‌تر شد که پس از امضای قرارداد بین پژو و ایران خودرو در حضور سران دو کشور، خبر سفر نخست‌وزیر ایتالیا به همراه هیاتی ۱۲۰ نفره از مدیران بلندپایه اقتصادی و صنعتی این

■ مدل‌های ۳۰۱ به‌عنوان
سدان ارزان‌قیمت پژو،
کراس اوور ۲۰۰۸ و پژو ۲۰۰۸
در میان مدل‌هایی است که
تولید آنها در ایران برنامه‌ریزی
شده؛ ضمن آنکه پژو متعهد
شده قطعات موردنیاز برای
خودروهای ۴۰۵ و ۲۰۶ را
نیز تامین کند. واریز مبلغ
اولیه از سوی دو طرف
(۴۵ میلیارد تومان از سوی هر
یک از طرفین) نشان داد
این قرارداد می‌رود تا شکل
عملی به خود بگیرد

حساب ماجرای فیاتی که ایران خودرویی‌ها در مجموع سهامداران به نمایش گذاشتند چیست؟ برای پاسخ به این سوال نیازی نیست چندان از مرزهای کشور دور شویم؛ چراکه پاسخ در ترکیه قرار دارد. فیات حضور گسترده‌ای در بازار ترکیه دارد و توسط شرکت توفاز، خودروهای خود را در این کشور تولید می‌کند و حتی بخشی از نیاز بازارهای اروپایی فیات نیز از محل تولیدات همین شرکت تامین می‌شود.

براساس شنیده‌ها، ایران خودرویی‌ها پس از ناامیدی از حضور فیات ایتالیا در بازار ایران و احتمالاً با راهنمایی ایتالیایی‌ها، به سراغ ترک‌ها رفته‌اند و مذاکره با توفاز را آغاز کرده‌اند و به این ترتیب می‌توان حدس زد فیات حداقل در ابتدای ورود احتمالی خود به بازار ایران با محصولات خطوط تولید ترکیه وارد کشور شود، امری که البته همچنان تحقق آن در هاله‌ای از ابهام است و به نظر می‌رسد مسایل سیاسی بیش از مسایل فنی بر آن سایه افکنده است.

البته در مقابل، خبرهایی از داخل ایران خودرو شنیده می‌شود که یکی از مشکلات اصلی در همکاری با ترکیه قیمت بالای محصولات این شرکت برای ورود به بازار ایران است. در کنار این، یکی دیگر از مشکلات همکاری با فیات، محدود بودن فروش آن به بازار ایران و دشواری صادرات آن خواهد بود؛ چراکه محصولات این شرکت در بسیاری از کشورهای اطراف بازار محدودی دارند و از سوی دیگر، ترکیه یکی از پایگاه‌های بزرگ تولید محصولات فیات است و به این ترتیب، تولیدات احتمالی ایران خودرو تنها باید بازار ایران را تغذیه کند، امری که با توجه به تیراژ محدود آن باعث افزایش قیمت خودروهای فیات می‌شود.

مجموع این عوامل سبب شده فیات تا حدی از گزینه‌های احتمالی دور شود. به نظر می‌رسد ایران خودرویی‌ها بیش از هر چیز فیات را به‌عنوان برگ برنده‌ای در مذاکرات خود با شرکای فرانسوی رو کرده‌اند و شاید خود نیز آن‌چنان برای همکاری با این شریک ایتالیایی جدی نباشند.

آغوش همیشه باز برای پژو

اگر به دنبال مصداقی برای اصطلاح «رفیق نیمه‌راه» حداقل در صنعت خودروسازی کشورمان باشیم، بدون شک می‌توان پژو را به‌عنوان بهترین نمونه

مثال زد. شراکت پژو با ایران خودرو به‌ویژه در دور قبل همکاری شراکتی سرتاسر بر مبنای سود بود و پژویی‌ها هیچ‌گاه به خود زحمت سرمایه‌گذاری و گاهی حتی انتقال دانش فنی را ندادند و تنها به فروش قطعات به ایران خودرو و دریافت حق امتیاز تولید محصولات اکتفا کردند. چنین شراکتی برای پژو آن‌هم در شرایطی که این شرکت وضعیت چندان مناسبی در بازارهای بین‌المللی ندارد و در بازار اروپا هم از سوی رقبای تحت فشار است، قطعاً می‌توانست ایده‌آل‌ترین شکل همکاری باشد، اما آنها با تلنگری از سوی آمریکا حتی قید همین شراکت را هم زدند.

البته روابط دو شرکت با وجود انتقادات تندی که از سوی مقامات ایران خودرو مطرح می‌شد هیچ‌گاه عملاً قطع نشد؛ چراکه ایران خودرو برای تهیه قطعات به سراغ دانگ فنگ، شریک چینی پژو رفت و بخش عمده‌ای از قطعات را از این شرکت تهیه کرد، امری که قطعاً با اطلاع و اجازه پژو بوده است. ایران خودرویی‌ها به هر شکل ممکن، با ترکیبی از خرید قطعات از چهارگوشه دنیا و البته داخلی سازی آنها توانستند روزهای سخت تحریم را پشت سر بگذارند، اما سختی‌های آن روزها را فراموش نکردند.

مدیران ایران خودرو بارها با زبان تهدید به عهدشکنی پژو اشاره کردند و مدعی بودند این شرکت برای بازگشت به ایران باید خسارت وارد شده به طرف ایرانی را پرداخت کند. مجلس هم در آن روزها به این مساله ورود کرد و قصد داشت مانع از بازگشت پژو به بازار ایران شود.

همه این‌ها را البته می‌توان نمایشی برای ارباب پژو دانست. رابطه پژو و ایران خودرو هرچند یک رابطه کاری ایده‌آل نبوده، اما برای دو طرف سودآور بوده است. پژویی‌ها به کمک شراکت با ایران خودرو امکان دسترسی به بازار بزرگ ایران را یافتند و محصولاتی را در آن عرضه کردند که مدت‌ها پیش از خط تولید خارج شده بود و عملاً فروش آنها سودی بی‌دردرسر محسوب می‌شد. در مقابل ایران خودرو نیز هرچند به دفعات، بی‌نیازی خود از پژو را اعلام کرده، اما بخش زیادی از خطوط تولیدی‌اش با محصولات پژو هماهنگ شده است و عرضه محصولات جدید نیاز به سرمایه‌گذاری زیادی دارد.

■ ایران خودرو موفق شده
گرامت ترک بازار از سوی
پژو را از این شرکت دریافت
کنند، هرچند این گرامت
در قالب پرداخت نقدی از
سوی پژو نیست و بخشی از
آن معادل ۱۱ میلیون یورو
به صورت سرمایه گذاری
برای تولید پژو ۲۰۷ پرداخت
می شود و ۶۹ میلیون یورو
از بدهی ایران خودرویی ها
نیز به پژو پرداخت
نخواهد شد

نشده است، اما نمایش آنها در نمایشگاه های
خودرویی کشور نشانه های مثبتی از همکاری
دو طرف را نشان می دهد.
البته آنگونه که یک هزار و یک ماه سال گذشته و
پس از امضای قرارداد بیان کرد، ایران خودرویی ها
موفق شده اند گرامت ترک بازار از سوی پژو را نیز
از این شرکت دریافت کنند، هرچند این گرامت
در قالب پرداخت نقدی از سوی پژو نیست و طبق
گفته های یک هزار و یک، بخشی از آن، معادل ۱۱ میلیون
یورو به صورت سرمایه گذاری برای تولید پژو
۲۰۷ پرداخت می شود و ۶۹ میلیون یورو از بدهی
ایران خودرو بابت روالیتهی نیز به پژو پرداخت
نخواهد شد تا حداقل اندکی از دردهای ترک
بی هنگام بازار ایران را بچسبند.

سیتروئن در ایران مالک شد!

گروه پژو - سیتروئن را شاید بتوان برنده اصلی در
روزهای پساتحریم صنعت خودرو ایران دانست
و در این میان سیتروئن حتی پا را از مشارکت با
خودروسازان ایرانی فراتر گذاشته و توانسته در

ایران صاحب کارخانه شود.

حضور سیتروئن در ایران به
سال های دور باز می گردد و
شرکتی که امروز به نام سایپا
می شناسیم نیز در ابتدا توسط
آنتوان آیسه برای تولید محصولات
سیتروئن - که در ایران با عنوان
مدل ژیان شناخته می شد -
تاسیس شد. روند همکاری البته در
سال های پس از انقلاب قطع شد
تا در دهه ۸۰ با تولید زانتیا شاهد
بازگشت سیتروئن به خطوط تولید
سایپا بودیم، محصولی که با وجود
پیچیدگی های فنی، در روزهای
بی رونقی محصولات در ایران
توانست خودروی موفق باشد و
بیش از یک دهه روی خط تولید
سایپا باقی ماند. در این مدت سایپا
با عرضه دو نسل از C5 تجربه
حضور در بازار CBU را هم
کسب کرد، تجربه ای که البته نشان
داد این شرکت توانای حضور در
بازار خودروهای وارداتی را ندارد
و هر دو مدل به دلیل قیمت بالا
در بازار شکست خوردند.

TRANSPORT IS ART

Persepolis, Takht-e Jamshid, Iran

RIT since 1975

Rahbanan
International Transport

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

با در نظر گرفتن این شرایط می شد از ابتدا حدس
زد همه آنچه می گذرد بیشتر یک نمایش است و
دو طرف پشت پرده در حال مذاکرات هستند،
مذاکراتی که در نهایت و با وجود مخالفت هایی،
منجر به تنظیم قرارداد جدید همکاری طرفین شد
که در سفر روحانی به پاریس به امضا رسید.
بر اساس این قرارداد و آنگونه که در آن مقطع و پس
از آن منتشر شد، پژویی ها متعهد شده اند همکاری
خود با ایران خودرو را در تمامی ابعاد از سر بگیرند
و دو طرف در قالب شرکتی مشترک، پروژه های
آینده را به پیش ببرند، شرکتی که در نهایت نام
ایکاپ را به خود گرفت و سهم دو طرف در آن
۴۰۰ میلیون یورو بود.

مدتی بعد وزیر صنعت جزئیات بیشتری از این
قرارداد را آشکار کرد و مشخص شد مدل های
۳۰۱ به عنوان سدان ارزان قیمت پژو، کراس اوور
۲۰۰۸ و پژو ۲۰۸ در میان مدل هایی است که
تولید آنها در ایران برنامه ریزی شده است؛ ضمن
آنکه پژو متعهد شده در همکاری با ایران خودرو

قطعات مورد نیاز برای خودروهای
۴۰۵ و ۲۰۶ را نیز تامین کند.
واریز مبلغ اولیه از سوی دو طرف
در مردادماه (۴۵ میلیارد تومان از
سوی هر یک از طرفین) نشان داد
این قرارداد می رود تا شکل عملی به
خود بگیرد.

بر اساس اعلام اولیه قرار است مدل
۲۰۰۸ تا پیش از پایان سال روانه
بازار شود هرچند بر اساس شنیده ها،
تولید این خودرو احتمال با سال
آینده موکول خواهد شد؛ چراکه
ظاهرا قطعه سازان نتوانسته اند کیفیت
لازم را برای قطعات تولیدی خود
تامین کنند.

پژویی ها در عوض آغاز تولید
۳۰۱ را پیشنهاد کرده اند، سدانی
که از سوی پژو برای بازارهای
نوظهور طراحی شده است و در آن
ساده سازی و ارزان سازی خودرو
هدف اصلی بوده و می رود تا
به نوعی رقیب لوگان در بازار ایران
باشد. هرچند هنوز هیچ یک از
محصولات این قرارداد روانه بازار

■ در قرارداد بین سایپا و سیتروئن، نیمی از سایت تولیدی سایپا کاشان به عنوان سهم سایپا از شراکت ۳۰+ میلیون یورویی با سیتروئن در نظر گرفته شده و در مقابل سیتروئن نیز علاوه بر تامین مالی این شراکت خودروهایش را برای تولید در اختیار سایپا قرار می‌دهد

این شرکت نیز متزلزل شود. پس از برجام، کمتر کسی فکر می‌کرد سیتروئن جزو گزینه‌های حضور در بازار ایران باشد. در آن مقطع، ایران خودرو به شدت مشغول مذاکرات نهایی با پژو بود و از سوی دیگر خبرهایی مبنی بر همکاری این شرکت با فیات، مرسدس بنز و سوزوکی نیز به گوش می‌رسید.

در مقابل، در جبهه نارنجی‌های جاده مخصوص اوضاع اصلا روبه‌راه نبود و سایپایی‌ها که امید زیادی به رنو بسته بودند، با کش‌دار شدن مذاکراتشان با این شرکت، عملاً محدود به چند شریک چینی شده بودند. این‌گونه بود که مذاکرات با شرکای قدیمی بار دیگر از سر گرفته شد. مذاکرات با کیا برای تولید محصولات جدید به‌کندی پیش می‌رفت و کره‌ای‌ها به دلیل منافعی که در آمریکا ترجیح می‌دادند در روزهای پس از برجام چندان پر سروصدا نباشند، اما در سوی دیگر، سیتروئن که منفعی در آمریکا ندارد با سایپایی‌ها همکاری کرد.

دو طرف تمایل زیادی به همکاری داشتند و طبیعی است پژو نیز نقشی مهم در این میان بازی کرد و به این ترتیب امور به سرعت پیش رفت. سایپایی‌ها البته پولی برای آغاز این مشارکت نداشتند، با این حال توانستند شریک جدید را به سرمایه‌گذاری ترغیب کنند. آورده سایپا در این میان خطوط تولیدی این شرکت بود و به این ترتیب سایپا کاشان (سایت تولیدی سایپا که پیش از این به‌طور عمده برای تولید تیبیا به کار گرفته می‌شد) به عنوان سهم سایپا از شراکت ۳۰+ میلیون یورویی با سیتروئن در نظر گرفته شد.

طبق این قرارداد سایپا پذیرفت نیمی از سایت کاشان خود را در اختیار سیتروئن قرار دهد و در مقابل سیتروئن نیز علاوه بر تامین مالی این شراکت، خودروهایش را برای تولید در اختیار سایپا قرار می‌دهد. براساس آنچه اعلام شده، ۴۰ درصد از محصولات این همکاری مشترک برای بازارهای صادراتی در نظر گرفته شده است، عددی که البته بالاتر از نسبتی است که پیش از این از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت به صورت الزام برای ورود شرکت‌های خودروسازی به بازار

ایران در نظر گرفته شده بود و با در نظر گرفتن تجربه‌های پیشین می‌توان حدس زد عدد نهایی بسیار کمتر از این‌ها باشد. هر چه هست در حال حاضر تولید سدان C4 به عنوان نخستین محصول نهایی شده و محصولات دیگر نیز از جمله C4 AirCross و C3 XR در برنامه تولید قرار دارند.

هنوز قیمت خودروهای سیتروئن در بازار ایران مشخص نشده، اما با توجه به محدودیت تیراژ تولید آنها در آغاز، نمی‌توان انتظار داشت داخلی‌سازی عمده‌ای برای آنها انجام گیرد و با این دیدگاه شاید قیمت عرضه آنها به بازار بالا باشد. البته در مقابل، مشترک بودن پلت‌فرم آنها با محصولات پژو می‌تواند یک مزیت بزرگ باشد و این مساله تا حدی قیمت خودروهای نهایی را کاهش خواهد داد. به عنوان مثال در بخش موتور و قوای محرکه که بیش از ۳۰ درصد از داخلی‌سازی خودروها را تشکیل می‌دهد، C4 از موتور مشترکی با محصولات پژو در ایران بهره می‌برد و به این ترتیب تنها با تولید این موتور در ایران می‌توان به داخلی‌سازی بالایی دست یافت.

فولکس واگن؛ پنهان‌کار یا سرگردان؟

مدتهاست قرارداد و نوع همکاری فولکس واگن با ایران به یک کلاف سردرگم تبدیل شده است. فولکس واگن آن قدر بزرگ است که می‌تواند با حضورش در ایران به‌طور کلی صنعت خودروسازی کشورمان را تغییر دهد، اما به همان نسبت نیز درباره تعیین نوع رابطه‌اش با این صنعت و البته شرکای کاری خود محتاط است؛ تا آنجا که هنوز به‌طور قطع مشخص نیست این شرکت شریکش را در ایران یافته و از اعلام آن خودداری می‌کند یا هنوز هم میان شرکت‌های مختلف بخش خصوصی در حال بررسی است. البته بعضی شواهد (از جمله استخدام نیروهای زبده از سوی یکی از شرکت‌هایی که پیش از این به عنوان گزینه اصلی برای شراکت با فولکس شناخته می‌شد) نشان می‌دهد فولکسی‌ها تقریباً به جمع‌بندی نهایی رسیده‌اند، اما بر اساس شنیده‌ها جزییات قرارداد هنوز نهایی نشده است.

پس از خداحافظی زانتیا با خطوط تولید سایپا، عملاً سیتروئن نیز با ایران وداع کرد و پس از آن صحبت چندانی مبنی بر بازگشت آن شنیده نمی‌شد. سیتروئن که از سال‌ها قبل به عنوان زیرمجموعه پژو و تحت قالب PSA Peugeot Citroen فعالیت می‌کرد، تا چند سال پیش حال و روز چندان خوشی نداشت، اما در سال‌های اخیر و به‌ویژه با حضور تاوارز، مرد شماره دو رنو که در یک چرخش عجیب به این مجموعه پیوسته است، توانست با عرضه مدل‌های جدید، تا حد زیادی به وضعیت خود سروسامان بدهد. هرچند همچون پژو و البته در مقیاسی وسیع‌تر، با مشکل بزرگ وابستگی فروش به اروپا روبه‌روست و همین مساله باعث شده با وخامت اوضاع در اروپا، وضعیت

یک شرکت را برای ادامه کار برگزیند. همه این‌ها باعث شده که تا زمان تهیه این گزارش، قرارداد مشخصی میان طرفین امضا نشود؛ هرچند تولید محصولات پیشین همچنان در حال انجام است.

طبق برنامه‌ریزی‌های رنو، قرار است این شرکت در همکاری با سایپا، به تولید خودرو به‌صورت مشترک در سایت بن‌رو بپردازد و با سرمایه‌گذاری در این سایت، تولید محصولات جدید را آغاز کند، ضمن آنکه برنامه‌هایی برای تولید در پارس‌خودرو و بر روی خطی ویژه رنو نیز وجود دارد.

در ایران‌خودرو هم از حدود دو سال بعد، مدل ارزان‌قیمت کوئید، به‌عنوان رقیب پراید بر روی خط تولید قرار خواهد گرفت.

همه این‌ها البته فعلا در حد حرف باقی مانده و طرفین قراردادی را به‌صورت رسمی امضا نکرده‌اند؛ هرچند به نظر می‌رسد دود سفید از اردوگاه سه شرکت بلند شده و سایپایی‌ها در آخرین اظهارات خود، خبر از توافق با رنو داده‌اند و ظاهرا وزارتخانه نیز موافق پیشبرد اهداف رنو در ایران است. اگر برنامه‌های رنو آنگونه که مدیران آن انتظار دارند پیش برود، رنو به‌زودی به یکی از بازیگران اصلی صنعت خودرو ایران تبدیل می‌شود.

اختلافات اساسی بین دو طرف وجود دارد. رنو آغاز شراکت با دو غول خودروسازی ایران را در دستور کار خود قرار داده و این مساله هم‌اکنون به پاشنه آشیل روابطش با خودروسازان ایرانی تبدیل شده است؛ چراکه هر یک از آنها می‌خواهند رنو را تنها برای خود داشته باشند و این را به‌عنوان یکی از شروط اساسی برای کار با رنو عنوان کرده‌اند.

روابط سه شرکت پس از پایان تحریم‌ها دوستانه نبوده و این را می‌شد در کنفرانس‌های مطبوعاتی و مصاحبه‌های مدیران ارشد هر سه مجموعه به‌وضوح دید. از یک‌سو، پیمان کارگر بالحنی که پیش‌تر از او ندیده بودیم، آشکارا دو شرکت دیگر را به ضعف در ارائه خدمات پس از فروش متهم کرد و گفت در صورت ادامه این روند در روابطش با آنها تجدیدنظر می‌کند. ضمن اینکه آشکارا سایپا را به گران‌فروشی ساندرو متهم کرد و گفت این کار را برای حفظ فروش خودروهای چینی انجام می‌دهند.

در مقابل، شرکای ایرانی هم در چند نوبت از ناهماهنگی رنو با برنامه‌های کلان خود گفتند و به‌طور مشخص چندین بار تهدید کردند ممکن است قید همکاری با رنو را بزنند و از این شرکت خواستند روش همکاری خود را با شرکای ایرانی را مشخص کند و تنها

تا اینجای کار و بر اساس اطلاعاتی که به دست آمده فولکسی‌ها قصد دارند در آغاز کار دست به عصا حرکت کنند و برنامه تولید آنها در تیراژ محدود تنظیم شده است تا بتوانند از این طریق علاوه بر بررسی شرایط کاری در ایران، صنعت قطعه‌سازی را نیز با استانداردهای ویژه خود آشنا کنند. البته هنوز هم هیچ یک از طرفین این قرارداد احتمالی، در مورد آن اطلاع‌رسانی نکرده‌اند تا حضور فولکس‌واگن در ایران همچنان در هاله‌ای از ابهام باقی بماند، هرچند با توجه به حضور گسترده فولکس‌واگن در آمریکا می‌توان حدس زد مدیران این شرکت در انتظار روشن شدن تکلیف انتخابات ریست جمهوری این کشور هستند تا در زمینه همکاری با ایران دچار مشکل نشوند.

رنو بر سر دوراهی

رنو زمانی نماد همراهی و همکاری با صنعت خودرو ایران در روزهای سخت تحریم بود، اما برخلاف انتظارها، با آزاد شدن فضا کسب‌وکار کشور، در دسرهای رنو آغاز شد تا جایی که هنوز قراردادهای همکاری میان این شرکت و دو شریک ایرانی به امضا نرسیده و هرچند براساس آخرین اطلاعات، مواضع طرفین به یکدیگر نزدیک شده است، اما هنوز



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

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

تلفن: +۹۷۱۴۳۶۹۹۹۴
نمابر: +۹۷۱۴۳۶۹۹۹۷

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

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



کمیته صنایع پارلمان اروپا در حمایت از عرضه‌کنندگان صنعت ریلی تصویب کرد

قطعه‌نامه اروپایی برای رقابت با صنعت ریلی آسیا

اتحادیه اروپا قطعه‌نامه‌ای را با هدف ارتقای سطح رقابت‌پذیری صنعت ریلی خود به تصویب رساند. این قطعه‌نامه که در واکنش به رقابت روزافزون صنعت ریلی آسیا تدوین شده نه تنها اهدافی در درون اتحادیه اروپا را دنبال می‌کند، بلکه به دنبال افزایش رقابت‌پذیری صنعت ریلی کشورهای عضو این اتحادیه در سطح جهانی است. در این قطعه‌نامه که توسط مارتینا ورنر، عضو پارلمان اتحادیه اروپا تدوین شده، تلاش شده تا توانایی همه افرادی که در صنعت ریلی اتحادیه اروپا فعالیت می‌کنند برای رقابت در داخل این اتحادیه و مهم‌تر از آن در سطح جهان افزایش یابد.

حمایت گسترده اعضای پارلمان اتحادیه اروپا از آن، دلایل چنین استقبال گسترده‌ای از این قطعه‌نامه را نه فقط ارتقای سطح رقابت‌پذیری اروپا که افزایش رقابت با تامین‌کنندگان صنعت ریلی آسیا دانسته‌اند.

بر اساس اعلام پارلمان اتحادیه اروپا «۸۴ درصد بازار اتحادیه اروپا توسط صنعت تامین ریلی اروپا پاسخ داده می‌شود و اگر رقابت‌پذیری جهانی برای اروپایی‌ها حاصل نشود، این رقم کاهش خواهد یافت و افزایشی در هیچ بخش دیگر نیز مشاهده نخواهد شد.»

قطعه‌نامه ریلی اتحادیه اروپا ضمن تاکید بر ماهیت خاص این صنعت، تولید قطعاتی با عمر مفید ۵۰ سال، سرمایه‌بر بودن آن، اتکای شدید آن به تامین بخش دولتی و التزام آن به استانداردهای ایمنی بسیار بالا را از ویژگی‌های

شدید خود برای حمایت از عرضه‌کنندگان ریلی اروپا اشاره و بر لزوم تداوم برتری این صنعت اروپایی در سطح جهان تاکید کردند.

از دیگر نکات تصریح شده در قطعه‌نامه می‌توان به حمایت از بنگاه‌های کوچک و متوسطی اشاره کرد که در چارچوب صنعت عرضه ریلی اروپا فعالیت می‌کنند. افزایش سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ریلی از طریق طیف وسیعی از مکانیزم‌های تامین مالی اتحادیه اروپا، افزایش رقابت‌پذیری صنعت ریلی اروپا از طریق مذاکرات تجاری و ارتقای سطح دانش سیاسی و حمایت صنعت ریلی اروپا از دیگر گام‌هایی است که در راستای افزایش رقابت‌پذیری صنعت ریلی اروپا در این قطعه‌نامه مورد توجه قرار گرفته‌اند.

تحلیل‌گران و صاحب‌نظرانی که روند تصویب این قطعه‌نامه اروپایی را پیگیری می‌کردند با اشاره به

براساس تحقیقی که از سوی اتحادیه شرکت‌های عرضه‌کننده صنعت ریلی اروپا انجام و با عنوان «مطالعه بازار ریلی جهان ۲۰۱۴» منتشر شد، اتحادیه اروپا بزرگ‌ترین بازار جهان در دو عرصه محصولات و خدمات ریلی است.

در بازار اتحادیه اروپا ۸۴ درصد از نیاز قطعات و خدمات توسط صنعت تامین ریلی اروپا تامین می‌شود و این صنعت اروپایی حدود ۴۶ درصد کل بازار تامین ریلی جهان را تحت پوشش قرار می‌دهد. صنعت تامین ریلی اتحادیه اروپا در حدود ۴۰۰ هزار نفر را مشغول به کار کرده و بخش ریلی اروپا کل یک میلیون شغل به‌طور مستقیم و ۱/۲ میلیون شغل از طریق کشورهای عضو اتحادیه اروپا ایجاد کرده است. حال چندی است که اعضای کمیته صنایع پارلمان اروپا با اکثریت آرا قطعه‌نامه‌ای را تصویب کرده‌اند و در آن به علاقه



جهان منصفانه شود و میدانی یکسان برای رقابت‌های جهانی در اختیار گذارده شود تا از حذف مشاغل جلوگیری و دانش فنی و مهارت اروپایی در حوزه ریلی در امنیت قرار گیرد. البته در این قطعنامه تاکید زیادی بر نوآوری، ابداعات و استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته برای افزایش رقابت‌پذیری شده است. در نهایت اما در این قطعنامه هشدار داده شده است که در بازار ریلی اروپا، شرکت‌های زیرمجموعه این اتحادیه به‌ویژه بنگاه‌های کوچک و متوسط فعالیت‌های برون‌مرزی را هم به لحاظ اجرا و هم به لحاظ فنی دشوار می‌بینند و در چنین شرایطی دستیابی به رویای یک حوزه واحد خطوط ریلی در اروپا برای سلطه در بازار عرضه خدمات و قطعات ریلی ضروری است.

نرخ سالانه رشد صنعت تامین ریلی اروپا با ۲/۸ درصد هدف‌گذاری شده و آمده است که گرچه درهای اتحادیه اروپا به روی رقبای کشورهای جهان سوم گشوده است، اما این کشورها موانع متعددی به اجرا گذارده‌اند تا علیه صنعت ریلی اروپا تبعیض قائل شوند. در این متن ضمن هشدار نسبت به گسترش صنعت ریلی کشور چین آمده است: رقاباتی از این کشورها از جمله چین به سرعت و به‌طور گسترده فعالیت‌های خود را در اروپا و سایر مناطق جهان گسترش می‌دهند و اغلب این کار را به مدد حمایت‌های سیاسی و مالی دولتشان انجام می‌دهند. چنین تلاش‌هایی منجر به رقابت‌های ناسالم می‌شود و مشاغل اروپایی را مورد تهدید قرار می‌دهد. بنابراین نیاز است تا رقابت در سطح

منحصربه‌فرد این صنعت دانست. مشارکت صنعت ریلی در مقابله با تغییرات جوی و سایر روندهای عمده همچون شهری‌شدن و تغییر بافت جمعیتی، از جمله دستورات قید شده در این قطعنامه برای حمایت از اهداف صنعت ریلی مسافری و باری است. علاوه بر این، مسوولیت دستیابی به ۲۰ درصد از اهداف صنعتی اتحادیه اروپا بر عهده صنعت ریلی گذاشته شده و صنعت عرضه ریلی اروپا می‌تواند بر چند نقطه قوت متکی باشد: عملکرد خوب زیست‌محیطی این نوع از حمل و نقل، بازار هدف مناسب و امکان تسهیل حمل‌ونقل جمعی. در این قطعنامه در عین حال تاکید شده که صنعت ریلی اروپا با سه طیف از رقابت‌ها مواجه است: رقابت با دیگر انواع حمل‌ونقل، رقابت بین‌المللی و گاهی حتی رقابت بین شرکت‌ها. در این قطعنامه



واگن باری مورد انتظار اروپا در چشم انداز ۲۰۳۰

علی ادیسی

قائم مقام سابق مدیر عامل واگن پارس

دانشگاه فنی درسدن (Technical University of Dresden) و برلین (Technical University of Berlin) با همکاری سازمان‌ها، موسسات و شرکت‌های مرتبط، مطالعاتی در خصوص انتظارات کشورهای اروپایی از واگن‌های باری در سال ۲۰۳۰ انجام داده و این مطلب را ارائه کرده‌اند.

اگر چه مزایای ترابری ریلی بار مانند بهره‌وری بالا در قیاس با زمین مورد نیاز، انرژی مصرفی و تولید پایین آلاینده‌های زیست‌محیطی مانند گازهای گلخانه‌ای در جامعه شناخته شده است، اما هنوز سهم ترابری ریلی بار در بازار حمل و نقل بار محدود بوده و توجه به بهره‌وری اقتصادی آن در حد انتظار نیست. در این مطلب موضوعات مهم و راه‌حل‌های عملی در خصوص نوآوری واگن‌های باری تا سال ۲۰۳۰ به عنوان عامل رشد و توسعه ترابری باری در اروپا به صورت خلاصه ارائه شده است.

عملیات مربوط به بهره‌برداری از واگن‌ها فائق آمد. در واگن باری نوآوری شده مورد انتظار اروپا در سال ۲۰۳۰ لازم است موضوعاتی به شرح زیر که تحت عنوان L5 مطرح است و به عنوان عوامل رشد از آنها یاد می‌شود، مد نظر قرار گیرد تا بتواند در رقابت با سایر شیوه‌ها موفق بوده و رشد پایدار را در ترابری ریلی بار امکان‌پذیر سازد.

۱- Low Noise (آلودگی صوتی پایین)

۲- Light Weight (وزن سبک)

۳- Long Running (عمر عملیاتی طولانی)

۴- Logistic Capable (ظرفیت‌های لجستیکی)

۵- LCC - Oriented (Life Cycle Cost Oriented) یا همان هزینه چرخه عمر محور.

اگر نرخ رشد برای سهم ترابری ریلی بار در اروپا تا سال ۲۰۳۰ به میزان ۲۵ تا ۲۷ درصد در نظر گرفته شده باشد، بدان معنا است که سهم بخش ریلی، ۲۸۶ میلیارد تن/کیلومتر بیشتر از آنچه قبلاً پیش‌بینی شده بود، خواهد بود. بنابراین کشورهای اروپایی همچنان که انتظار می‌رود تلاش قابل توجهی را در راستای منفک کردن رشد اقتصاد خود از تولید آلودگی‌های زیست‌محیطی (مانند CO2) به‌عمل خواهند آورد. از طرف دیگر پیش‌شرط چنین رشدی به دست آوردن بهبود در کارایی اقتصادی ترابری ریلی بار در تمامی کشورها خواهد بود و این همان دلیلی است که ضرورت «واگن باری نوآوری شده» را مطرح می‌کند.

ترکیب دو استراتژی ذیل، کاربرد عملی معرفی واگن باری نوآوری شده تا سال ۲۰۳۰ را تضمین خواهد کرد: استراتژی اول معرفی یک واگن جدید و استراتژی دوم تعمیر و بازسازی واگن‌های موجود. فعالیت هماهنگ شده و سریع طی سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۳۰ جهت انجام این عمل ضروری است. اگر برنامه بازسازی واگن‌های موجود در ناوگان ریلی بیش از این به درازا بیانجامد، نه تنها شانس توسعه استفاده از واگن‌های باری نوآوری شده کاهش خواهد یافت، بلکه اجماع صورت گرفته در این خصوص نیز با موانع جدی مواجه خواهد شد.

در دسترس بودن به‌موقع منابع مالی، معرفی به‌موقع واگن نوآوری شده توسط سازندگان واگن را تضمین خواهد کرد. چنانچه آلمان

ایده اصلی نوآوری در واگن باری شامل استفاده از مفاهیم فنی در طراحی و مفاهیم عملیاتی در بهره‌برداری از آن است که برای جامه عمل پوشاندن به آن، لازم است اهداف جدیدی مطرح شود تا یک فرآیند کارا، هماهنگ شده و مستدام از نوآوری در سطح ملی و بین‌المللی تعریف شوند.

چند سالی است که مجموعه‌ای از شرکت‌ها و بخش‌هایی که متقابلاً در تعامل با یکدیگر هستند شامل بخش تحقیق و توسعه راه‌آهن‌ها، مشتریان، موسسات حمل و نقل، مالکین واگن‌ها و همچنین سازندگان واگن‌ها و تامین‌کنندگان قطعات آنها با کمک مراکز علمی به صورت سیستماتیک روی این شیوه بحث و بررسی می‌کنند.

حرکت قدم به قدم برای رسیدن به «واگن باری نوآوری شده» در سال ۲۰۳۰ از طریق معرفی فناوری‌های هدفمند و قطعاتی که در سطح گسترده‌ای وجود داشته و یا در مراحل پیشرفته آزمایش هستند ادامه دارد. انتخاب و ترکیب فناوری‌ها و قطعات به گونه‌ای خواهد بود که رقابت را افزایش داده و رشد کارایی اقتصادی، افزایش منافع ملموس مشتریان و بیش از همیشه حفظ محیط زیست را مد نظر داشته باشد.

«واگن باری نوآوری شده» امکان استفاده از فناوری‌هایی را که تاکنون از آنها استفاده نشده و یا اگر استفاده شده در موارد خاص بوده است، فراهم کرده و با داشتن منافع عملیاتی و لجستیکی، استقبال عمومی از ترابری ریلی را افزایش خواهد داد. این شیوه، منافی مانند کاهش زمان حمل اقلام، به‌کارگیری کارآتر واگن، افزایش سایز، افزایش ظرفیت واگن، در دسترس بودن اطلاعات به‌روز خصوصاً اطلاعات کیفی محموله و وضعیت حمل، کاهش قابل توجه آلودگی صدا و کاهش هزینه عمر محصول را به همراه خواهد داشت.

بهره‌گیری کامل از فرصت‌های فنی و عملیاتی اشاره شده باعث افزایش نرخ بهره‌برداری از زیرساخت‌های فعلی شده و علاقمندی به استفاده از واگن‌های باری را نزد مشتریان، بهره‌برداران و همچنین سیاستگذاران و عموم جامعه افزایش خواهد داد؛ در غیر این صورت، چنانچه صرفاً نسبت به اصلاح برخی جنبه‌های محدود واگن‌های باری موجود اقدام شود، نمی‌توان انتظار جهش قابل توجه در رشد را داشت. در عین حال، لازم است بیش از هر چیز به محدودیت‌های موجود در طراحی و ترکیب قطعات فعلی با جدید و

اهداف L5

اهداف انتخاب شده ترکیبی است از افزایش در کارایی و بهره‌وری همراه با کاهش سریع و قابل توجه اثرات منفی در ترابری ریلی بار. «واگن باری نوآوری شده» جایگزین خوبی برای کامیون بوده و همزمان کاندید خوبی برای حمل‌های ترکیبی در مفهوم لجستیک خواهد بود.

۱- آلودگی صوتی پایین:

یکی از پیش‌نیازهای دستیابی به رشد ترابری ریلی بار کاهش آلودگی صوتی در این بخش است. این موضوع از این منظر بیشتر اهمیت پیدا می‌کند که ترابری ریلی گاهی اوقات در ساعات حساس شبانه‌روز یعنی در شب خدمات‌رسانی می‌کند. اصلاح موردنظر جهت کاهش آلودگی صوتی در بخش‌های چرخ و محور، ترمز و گیربکس خواهد بود. میزان آلودگی صوتی ناشی از «واگن باری نوآوری شده» بایستی بیشتر از آلودگی صوتی ساطع شده از واگن مسافری نباشد. (شکل ۲-۳)

۲- وزن سبک‌تر:

با لحاظ وزن سبک‌تر برای واگن باری می‌توان به میزان قابل توجهی به سمت دستیابی به اهداف زیست‌محیطی و استفاده صحیح از منابع و تولید کمتر گاز Co2 در ترابری ریلی بار قدم برداشت. واگن‌های سنتی فعلی در عمل حدود ۱/۳ انرژی مصرفی کامیون‌های سنتی را در مقیاس تن/کیلومتر مصرف می‌کنند. بهبود در رابطه بین ظرفیت و وزن، دو امکان زیر را مهیا می‌سازد:

- در حالتی که ظرفیت یکسان است، واگن باری نوآوری شده وزن کل کمتری نسبت به واگن سنتی دارد.
- با در نظر گرفتن وزن مجاز کل، واگن باری نوآوری شده ظرفیت بیشتری را حمل می‌کند.

از آنجا که هر دو امکان اشاره شده باعث رسیدن به اهداف زیست‌محیطی به‌وسیله افزایش بار محوری به ۲۵ تن و در نتیجه کاهش مصرف انرژی می‌شوند، لذا جذابیت ترابری ریلی بار برای مشتریان و دارندگان واگن افزایش می‌یابد.

۳- عمر طولانی:

مسافت طی شده توسط واگن‌های باری دارای طیف وسیعی بوده و بین ۱۰ تا ۱۵۰ هزار کیلومتر در سال متغیر است. اگر چه افزایش سرعت واگن‌های باری، تاثیر خاص خود را در بهره‌وری این واگن‌ها خواهد داشت، اما باید توجه داشته باشیم هنگام بهره‌برداری از این واگن‌ها نیز جای بسی کار در زمان‌های مرده وجود دارد (شکل ۳-۶). بنابراین ضروری است مسافت حمل شده واگن باری افزایش یافته و بهره‌وری استفاده از واگن افزایش یابد. در دهه‌های اخیر سرعت عملیات مربوط به بارگیری و تخلیه بار افزایش یافته است، اما هنوز عملیات مربوط به وصل کردن واگن‌های یک قطار بعد از عملیات مانوری نیازمند اصلاح است. در این خصوص لازم است عملیات مربوط به بازرسی و تست سیستم ترمز همانند بخش مسافری - هم از لحاظ زمانی و هم از لحاظ هزینه - کاهش یابد.

اگر اهدافی را که کمیسیون اروپا برای استفاده از فناوری‌های هوشمند در ترابری آتی معین کرده در نظر بگیریم، این وضعیت در ترابری ریلی

چند سالی است که مجموعه‌ای از شرکت‌ها و بخش‌هایی که متقابلاً در تعامل با یکدیگر هستند شامل بخش تحقیق و توسعه راه‌آهن‌ها، مشتریان، موسسات حمل و نقل، مالکین واگن‌ها و همچنین سازندگان واگن‌ها و تامین‌کنندگان قطعات آنها با کمک مراکز علمی به صورت سیستماتیک روی ایده نوآوری در واگن باری بحث و بررسی می‌کنند

Fig. 3-2: Reduction of continuous and maximum noise levels

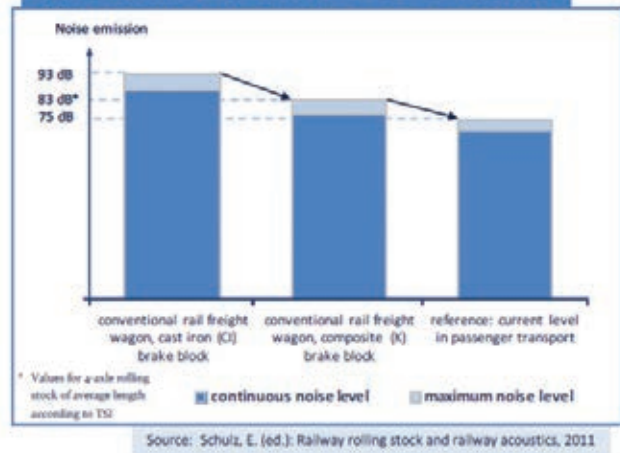
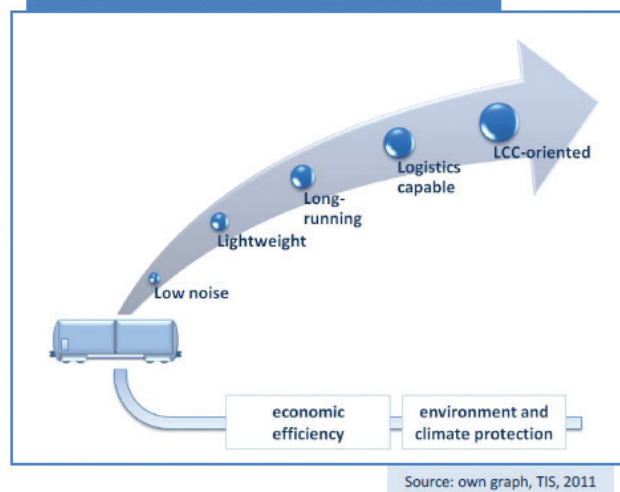


Fig. 3-1: Growth factors for rail freight transport



اروپا و سایر ارائه‌دهندگان خدمات ترابری بار خواهان معرفی واگن نوآوری شده و به‌موقع هستند، انتظار این است که یک برنامه چند مرحله‌ای هماهنگ شده و همگون با بازار را از سال ۲۰۱۴ شروع کرده و به اجرا دریاورند.



گسترش فعالیت‌های زیمنس در ایران

با توجه به بهبود شرایط کار در ایران و از بین رفتن محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، شرکت زیمنس فعالیت‌های خود را در ایران گسترش می‌دهد.

محسن نایب‌زاده، مدیرعامل شرکت زیمنس در ایران، در گفت‌وگو با خبرنگاران با اعلام این مطلب گفت: «پیش از برجام محدودیت‌ها و موانع زیادی پیش‌روی فعالیت‌های شرکت زیمنس وجود داشت، اما اکنون ارتباطات ما با شرکای داخلی تسهیل شده و برای نقل و انتقالات مالی و صادرات تکنولوژی و قطعات در چارچوب قوانین رایج آمادگی همکاری داریم.»

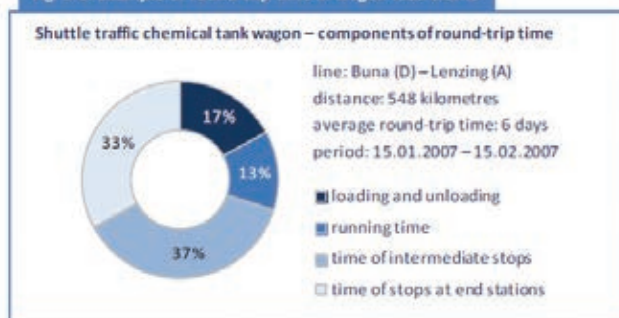
وی در ادامه افزود: «مذاکرات متعددی در زمینه پروژه‌های نیرو، حمل‌ونقل، صنایع با شرکای داخلی و دستگاه‌های اقتصادی در ایران انجام شده است که برخی از آنها به قرارداد و بسیاری به مرحله تفاهم‌نامه رسیده‌اند و برخی هم در مرحله رایزنی قرار دارند.» نایب‌زاده به برنامه سال جدید این شرکت اشاره کرد و گفت: «در سال جدید قصد داریم تولیدکنندگان معتبر مجموعه زیمنس را در کنار تولیدکنندگان داخلی قرار دهیم تا شرکت‌های خارجی بتوانند با ارائه محصولات و روش‌های جدید، شرکت‌های داخلی را پشتیبانی کنند و شرکت‌های داخلی بتوانند به بازار منطقه‌ای دسترسی بهتری داشته باشند.»

مدیرعامل شرکت زیمنس در ایران در ادامه گفت: «شرکت زیمنس در زمینه ساخت راه‌آهن سریع‌السیر، توزیع انرژی و صنعت نفت و گاز فعالیت‌های گسترده‌ای را آغاز کرده و در این زمینه قراردادهای و تفاهم‌نامه‌هایی را نیز به امضا رسانده است. زیمنس به‌ویژه در پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی ایران مانند برقی کردن خط آهن تهران - مشهد و همچنین قطار سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان با راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به تفاهم‌نامه‌هایی دست یافته است.»

نایب‌زاده گفت: «همچنین پروژه‌های ساخت نیروگاه و به‌روز کردن تجهیزات صنعت برق نیز در زمره پروژه‌هایی است که این شرکت با شرکت مپنا و وزارت نیرو در دست اجرا دارد.»

او با اشاره به اینکه ناوگان حمل‌ونقل ریلی ایران یکی از قوی‌ترین ناوگان‌های حمل‌ونقل ریلی خاورمیانه است، افزود: «احداث خطوط مترو در سال‌های اخیر که توسط شرکت‌های داخلی انجام شده نشان از تکنولوژی و دانش فنی بی‌نظیر شرکت‌های ایرانی در سطح خاورمیانه دارد.»

Fig. 3-6: Example of round-trip time in wagon load traffic



Source: Measurement by Rail Vehicles Department, TU Berlin, 2007

بار در مراحل ابتدایی خود قرار دارد. نیاز به سرمایه‌گذاری کم برای واگن‌های باری، تجهیزات ثابت، سطح بالایی از اطمینان و سهل بودن بهره‌برداری، معیارهای مهم این صنعت هستند. سیستم شماره‌گذاری تک به تک واگن‌ها و بانک اطلاعاتی اروپا زمینه توسعه بیشتر این بخش را فراهم آورده است.

۴- داشتن قابلیت‌های لجستیکی :

دو موضوعی که می‌تواند جذابیت و رقابت‌پذیری ترابری ریلی بار را باعث شود عبارتند از:

– امکان الحاق به زنجیره لجستیک مشتریان

– به‌کارگیری مفاهیم و فناوری‌های مطروحه در «لجستیک سبز»

در حال حاضر، برخورداری از «قابلیت‌های لجستیکی» به صورت روز افزونی اهمیت پیدا کرده است. در بسیاری از موارد فرآیندهای زنجیره عرضه فعلی به محدودیت‌های بهینه‌سازی خود رسیده است. یک محرک قوی که می‌تواند جذابیت ترابری ریلی را افزایش دهد تفکر برای استفاده از شیوه‌های حمل ترکیبی است. مشتریان ترابری ریلی علاقه‌مند شیوه‌های لجستیکی هستند که ترکیبی از ترابری ریلی و جاده‌ای باشد.

مزیت ترابری ریلی که حامی مسائل زیست‌محیطی است در ترکیب با وسایل نقلیه جاده‌ای که از سوخت‌های پاک و برقی استفاده می‌کنند، افزایش خواهد یافت. بنابراین واگن باری معرفی شده برای سال ۲۰۳۰ قابلیت دسترسی، کیفیت و کارایی بالاتر جهت ارائه خدمات لجستیکی خواهد داشت.

۵- هزینه چرخه عمر محور :

هر چند ایده‌های جدیدی در طراحی و بهره‌برداری از واگن باری نوآوری شده در نظر گرفته شده است، اما بایستی همیشه به خاطر داشته باشیم واگن باری، محصولی با عمر طولانی است و بنابراین لازم است عملکرد اقتصادی آن در کل طول عمرش در نظر گرفته شده و به هزینه‌های هر مرحله از عمر واگن و درآمدهای ناشی از آن و همچنین پایداری شرایط توجه شود. باید بین هزینه خرید و هزینه‌های پس از خرید تفاوت اساسی قائل شد.

هزینه خرید در هنگام اتخاذ تصمیم برای خرید روشن به نظر می‌رسد در حالی که هزینه‌های پس از خرید آنچنان روشن نبوده و قابل پیش‌بینی نیز نیست. بنابراین ضروری است فرمولی برای محاسبه هزینه‌های کل طول عمر واگن ارائه شود.

در ابتدا مطابق قانون تعاریفی را عنوان می‌کنم و سپس به تفکیک شرح آنها می‌پردازم. با خواندن این مطالب امید است توانسته باشم نکاتی کلیدی، در این خصوص در اختیارات همکاران خود قرار دهم.

مالیات و عوارض

مالیات به تعریف ساده، وجوهی است که دولت از منابع درآمدی و ثروت مردم اخذ می‌کند تا آن را طبق بودجه‌ای که برای کشور تنظیم شده به مصرف عام جامعه برساند، زیرا ابزار و امکانات دستیابی به درآمد و سودها را دولت فراهم ساخته است. عوارض نوعی مالیات غیرمستقیم است که محل خرج آن مشخص است و برای مصارف خاصی اخذ می‌گردد. اشخاص ذیل مشمول پرداخت مالیات می‌شوند (باب اول - ماده ۱ کتاب قانون مالیات‌های مستقیم):

- کلیه مالکین اعم از اشخاص حقوقی و حقیقی

توضیحات رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران درباره انواع مالیات شرکت‌ها

نقل مالیات‌های حمل

کامبیز شجاعی نیک

همکاران عزیز، در این بخش سعی خواهم کرد، انواع مالیات‌هایی را که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با آن در هر دوره مالی درگیر هستند به طور خلاصه بیان کنم. این نیاز را زمانی حس می‌کنم که بعضاً تعدادی از همکاران علی‌رغم حساسیت موضوع، هنوز اشرف کافی بر مسائل مالیاتی ندارند.



■ میزان ضریب علی‌الراس
شرکت‌های حمل و نقل
مالک وسیله حمل، ۱۸ درصد
از کل فروش، شرکت‌های
حمل و نقل بدون وسیله
حمل زمینی، ۱۵ درصد از
کل فروش و میزان ضریب
علی‌الراس بارهای
ترانزیتی ۱۵ درصد از کل
فروش است

الف) مالیات مستقیم:

الف -۱- مالیات بر عملکرد شرکت‌ها (ماده ۱۰۵ ق.م.م)

الف -۲- حقوق کارکنان (ماده ۸۲ و ۸۶ ق.م.م)

الف -۳- مالیات تکلیفی (ماده ۱۰۴)

حال بعد از دسته‌بندی مالیات‌ها به شرح هر کدام به صورت جداگانه می‌پردازیم:

الف -۱- مالیات بر عملکرد شرکت‌ها (ماده ۱۰۵ ق.م.م):

اشخاص حقوقی (شرکت‌ها) مکلفند اظهارنامه (ماده ۹۷ ق.م.م) و ترازنامه و حساب و سود و زیان متکی به دفاتر و اسناد و مدارک خود را حداکثر تا چهار ماه پس از سال مالیاتی همراه با فهرست هویت شرکا و سهامداران و حسب مورد میزان سهم‌الشرکه یا تعداد سهام و نشانی هر یک از آنها را به اداره امور مالیاتی که محل فعالیت اصلی شخص حقوقی در آن واقع است تسلیم و مالیات متعلق را پرداخت نمایند.

میزان مالیات متعلق بر عملکرد دوره مالی ۲۵ درصد سود خالص شرکت است که بعد از محاسبه و در هنگام ارائه اظهارنامه مالیاتی قابل پرداخت خواهد بود.

مثال: اگر کل فروش خدمات حمل شرکت حمل و نقل بین‌المللی آلفاترا بر ۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال بوده و میزان بهای تمام شده ۹,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال باشد، میزان سود خالص ۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال است که به شرح ذیل محاسبه می‌گردد:

مالیات متعلقه

$$۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ \times ۲۵\% = ۱۲۵,۰۰۰,۰۰۰$$

سود بعد از کسر مالیات

$$۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ - ۱۲۵,۰۰۰,۰۰۰ = ۳۷۵,۰۰۰,۰۰۰$$

البته باید به این نکته توجه داشت که میزان فروش و بهای تمام شده اعلام شده در اظهارنامه مالیاتی، حتماً باید با گزارش فصلی و ارزش‌افزوده، یکسان و هماهنگ باشد و برای ممیز مالیاتی قابل رویت باشد. رسیدگی مالیاتی نیز مرحله‌ای دارد که در شماره‌های پیشین ترابران به طور کامل به آن اشاره شد.

نکات کلیدی در زمینه مالیات عملکرد:

- رد دفاتر قانونی و تشخیص علی‌الراس (ماده ۹۷ ق.م.م): هنگام رسیدگی مالیاتی، اگر موارد ذیل رعایت نشده باشد دفاتر شرکت از طریق رسیدگی رد می‌گردد و ممیز نحوه

نسبت به اموال و املاک خود در ایران - کلیه اشخاص حقیقی ایرانی مقیم ایران که در ایران یا خارج از ایران درآمد کسب می‌کنند. - کلیه اشخاص حقوقی ایرانی که در ایران یا خارج از ایران درآمد کسب می‌کنند. - هر شخص حقیقی ایرانی مقیم خارج از ایران نسبت به درآمدهایی که در ایران کسب می‌کند. - هر شخص غیر ایرانی (اعم از حقیقی و حقوقی) نسبت به درآمدهایی که در ایران کسب می‌کند.

انواع مالیات از دیدگاه کلی که شرکت‌های حمل و نقل در طول دوره مالی با آن سروکار دارند: انواع مالیات‌ها را می‌توان در یک نگاه به دو دسته به شرح ذیل تقسیم کرد:

الف) مالیات مستقیم: مالیاتی است که مستقیماً از دارایی یا درآمد افراد گرفته شده و شامل مالیات بر دارایی و مالیات بر درآمد می‌شود. همان‌طور که از نام این مالیات‌ها مشخص است بدون هیچ واسطه‌ای بر درآمد افراد و یا سازمان‌ها و موسسات اقتصادی اعمال و توسط مأموران مالیاتی به‌طور مستقیم وصول می‌شوند. از جمله این مالیات‌ها می‌توان به مالیات اشخاص حقیقی و حقوقی و حقوق کارمندان و کارگران اشاره کرد.

(در ادامه، انواع مالیات‌های مستقیم و مهمی را که شرکت‌های حمل و نقل با آن مواجه هستند، به تفسیر بیان می‌کنیم).

ب) مالیات غیرمستقیم: مالیاتی است که با واسطه و به‌طور غیرمستقیم از آحاد جامعه وصول می‌گردد که آن را مالیات بر مصرف نیز می‌نامند. این نوع مالیات به صورت غیرمستقیم و در شکل‌های گوناگونی قابل دریافت است و پرداخت آن نیز با وجود اینکه بر دوش همگان است، ولی به‌طور محسوس نیست و به‌طور معمول عموم مردم وجود آن را احساس نمی‌کنند. این مالیات، غالباً بر قیمت کالاها و خدمات اضافه شده و به مصرف‌کننده منتقل می‌گردد. مالیات بر ارزش افزوده و حقوق ورودی کالا و مالیات بر فروش را می‌توان از جمله مالیات‌های غیرمستقیم نام برد که خصوصاً شرکت‌ها درگیر آن هستند.

انشالله در شمارگان آتی مسائل مهم و کلیدی در خصوص مالیات بر ارزش‌افزوده توضیح داده خواهد شد.

تشخیص میزان مالیات را تغییر می‌دهد:

۱- در صورتی که تا موعد مقرر ترازنامه و صورت‌حساب سود و زیان و یا حساب درآمد و هزینه‌ها بر حسب مورد، تسلیم نشده باشد (ماده ۱۹۲ ق.م.م).

۲- در صورتی که مؤدی به درخواست کتبی اداره امور مالیاتی مربوطه، از ارائه دفاتر و یا مدارک حسابداری در محل کار خود خودداری کند (ماده ۲۲۹ ق.م.م).

۳- در صورتی که دفاتر و اسناد و مدارک ابزاری برای محاسبه درآمد مشمول مالیات، به نظر اداره امور مالیاتی غیرقابل رسیدگی تشخیص شود و یا به علت عدم رعایت موازین قانونی و آیین‌نامه مربوطه مورد قبول واقع نشود.

حال اگر ممیز رسیدگی‌کننده هر یک از شرایط

■ ماده ۱۶۹ و ۱۶۹ مکرر
قانون مالیات‌های مستقیم
از این جهت اهمیت دارد که
در آن استانداردهای مربوط
به صدور فاکتور و نمونه
فاکتور و دستورالعمل‌های
مربوطه و میزان جرایم
متعلقه قید شده است و
هر شرکتی می‌بایست با این
ماده آشنا شده و حتما
به عنوان یک دستورالعمل
در دستور کار اجرایی
خود قرار دهد

- میزان ضریب علی‌الراس بارهای هوایی و دریایی شرکت‌های حمل و نقل، ۱۲ درصد از کل فروش است.

- میزان ضریب علی‌الراس محموله‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل و نقل کالا، ۱۵ درصد از کل فروش است.

- ضریب علی‌الراس شرکت‌های کارمزدگیر، ۲۵ درصد از کارمزد است.

همچنین برای شرکت‌های خارجی حمل و نقل که در ایران فقط دفتر نمایندگی هستند، میزان ضریب ۳۰ درصد در نظر گرفته شده است. لازم به ذکر است این مورد شامل شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که مجوز خود را از ارگان‌های ایرانی اخذ کرده‌اند، نمی‌شود.

- ماده ۱۶۹ و ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم: ماده ۱۶۹ و ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم از آنجا مهم است که در آن استانداردهای مربوط به صدور فاکتور و نمونه فاکتور و دستورالعمل‌های مربوطه و میزان جرایم متعلقه قید شده است و هر شرکتی می‌بایست با این ماده آشنا شده و حتما به عنوان یک دستورالعمل در دستور کار اجرایی خود قرار دهد.

- **بخشنامه ۵۳۷/۹۳/۲۰۰ مورخ ۹۳/۱۰/۲۱:** در این بخشنامه چگونگی نحوه برخورد و اقدام در ارتباط با اطلاعیه‌های واصله از سامانه دریافت اطلاعات موضوع ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم تصریح شده است. به یاد داشته باشید در خصوص آن بخش از فعالیت‌هایی که مطابق اطلاعیه‌ها در دفاتر شرکت ثبت نگردیده و یا در خصوص آن بخش از فعالیت‌های مربوط به مغایرت‌های رفع نشده و یا معاملات با شرکت‌های کاغذی و مجهول‌المکان و امثالهم، فقط محاسبه مالیات آن قسمت، از طریق علی‌الراس تعیین می‌گردد و مالیات مابقی اسناد از طریق رسیدگی به دفاتر صورت می‌پذیرد.

الف-۲) مالیات بر حقوق کارکنان (ماده ۸۲ ق.م.م):

یکی از مالیات‌هایی که شرکت مکلف به کسر آن است، مالیات حقوق کارکنان است و پس از پرداخت حقوق متعلقه و بعد از کسر معافیت مالیاتی که سالانه توسط سازمان امور مالیاتی

ابلاغ می‌گردد، میزان مالیات متعلقه را شناسایی و از حقوق کارکنان کسر نموده و ظرف مدت یک ماه طی یک اظهارنامه که در حال حاضر به صورت الکترونیک است، به حوزه مالیاتی شرکت در سازمان امور مالیاتی اعلام شده و مبلغ آن نیز پرداخت گردد.

دومین مالیاتی که کسر آن شامل وظایف شرکت‌ها است، میزان حق‌الزحمه و یا مشاوره و هزینه‌هایی است که مطابق ماده ۸۶ ق.م.م تعیین گردیده که در هر ماه بعد از شناسایی و کسر مالیات از طرف قرارداد، باید ظرف مدت تعیین شده به سازمان امور مالیاتی پرداخت گردد. حال اگر شرکتی به این وظایف اقدام شایسته نکند، علاوه بر پرداخت میزان مالیات می‌بایست جرائمی را که قانون تعیین کرده نیز پرداخت نماید.

الف-۳) مالیات تکلیفی (ماده ۱۰۴ ق.م.م):

تا پیش از این، شرکت‌ها و کلیه اشخاص حقوقی مکلف بودند در هر مورد که بابت دآوری، مشاوره، کارشناسی، حسابرسی، خدمات مالی و اداری و دلالی و حق‌العمل‌کاری، هرگونه حق‌الزحمه یا کارمزد ارائه خدمات، اجاره ماشین‌آلات اداری و محاسباتی، کلیه خدمات و ارتباطات رایانه‌ای، اجاره هر نوع وسایل نقلیه موتوری زمینی، هوایی و دریایی، انبارداری و قرارداد حمل و نقل، ۳ درصد آن را به عنوان علی‌الحساب مالیات طرف قرارداد یا پیمانکار (دریافت‌کنندگان وجوه) کسر و ظرف سی روز به حساب تعیین شده از طرف سازمان امور مالیاتی کشور واریز و رسید آن را به طرف قرارداد خود تسلیم کنند و همچنین ظرف همین مدت، مشخصات دریافت‌کنندگان را با ذکر نام و نشانی آنها به اداره امور مالیاتی ذیربط ارسال دارند.

حال اگر شرکتی در خصوص این قانون کوتاهی نماید، می‌بایست مبلغ مالیات را به همراه جرائم متعلقه از حساب خود پرداخت کند.

جرائم بدین شکل محاسبه می‌گردد: اگر مالیات در موعد مقرر پرداخت نشود، ۲۰ درصد مالیات تکلیفی (ماده ۱۹۹ ق.م.م) و همچنین ۱ درصد مبلغ قابل کسر بابت عدم ارائه لیست جریمه (ماده ۱۹۷ ق.م.م) مالیات محاسبه می‌گردد.

البته این قانون در سال ۱۳۹۵ حذف گردید، ولی لازم به ذکر است تا پایان سال ۱۳۹۴ اعمال خواهد شد.

ذکر شده را مشاهده کند، در این حالت خود به جمع‌آوری منابع درآمدی شرکت پرداخته و از جمع کلیه درآمدهایی که خود تشخیص می‌دهد، ضریبی را مطابق کتاب جدول ضرایب مالیاتی تعیین نموده و میزان ۲۵ درصد را به عنوان مالیات لحاظ می‌کند.

- **ضرایب مالیاتی مطابق کتاب جدول ضرایب سال ۱۳۹۳:** میزان ضرایب مالیاتی به صورت سالانه مطابق توضیحات شماره قبل ترابران مشخص می‌گردد، اما جدول میزان ضرایب مالیاتی به شرح ذیل است:

- میزان ضریب علی‌الراس شرکت‌های حمل و نقل مالک وسیله حمل، ۱۸ درصد از کل فروش است.

- میزان ضریب علی‌الراس شرکت‌های حمل و نقل بدون وسیله حمل زمینی، ۱۵ درصد از کل فروش است.



۲۵ سال آرزوی هزاران کودک را برآورده کردید

۲۵ سال، دلگرم به حضور شما هر روز صادقانه تلاش کردیم تا کودکان محک دوباره سلامت شوند، دختران گیسوانشان را دوباره ببافند، پسران بازیگوشی کنند و هزاران مادر و پدر با امید و سربلند زندگی کنند. ۲۵ سال هر روز از صمیم قلب آرزو کردیم همه کودکان محک صد ساله شوند. همراه ما باشید تا تحقق آرزوهای بیشتری را جشن بگیریم. ربع قرن حمایت نیکوکارانه شما را قدر دانیم.

☎ ۰۲۱-۲۳۵۴۰ 📞 ۰۷۲۰۰۲۳۵۴۰#

شماره حساب بانک پارسیان: ۸۱۰۴۴۴۴۹-۱۲۰۳
شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

از اینکه به ما کمک می کنید، سپاسگزاریم.



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم

(دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی)

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریافتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- ثبت راننده، کشنده، خطوط، مشتریان و ...
- مدیریت قراردادهای
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت دیوکانتیتری
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلاین سبا



تلفن فروش: ۰۲۱ - ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴

فروش آنلاین: 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	راشا ترابری	۱۲۰	ساریان گستر سیلان	۱۲۶	حمل و نقل بین المللی	۱۴۰	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۴۰	راه گستر فارس	۱۲۶	سرافراز ترابری	۱۲۶	آبار	۱۴۰	خلیج پزم
۱۱۶	راه یار ترابری ایرانیان	۱۴۸	کالجای	۱۴۸	آبادانا ترابری	۱۱۶	دریای آبی خلیج فارس
۱۲۱	راه سیر ایرانیان	۱۴۸	نیرو ترابری	۱۴۸	آتشیا	۱۲۱	سینا (بنیاد بارانداز)
۱۱۷	راه وند	۱۱۸	توسعه حمل کالا	۱۱۸	آبیه	۱۱۷	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۲۹	روان راه	۱۲۱	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	۱۲۱	آذر تیر ارس	۱۲۹	آرمان پدید
۱۱۶	روانسر ترابری	۱۲۴	آرنگ نگین	۱۲۴	آرش تیر زرین	۱۱۶	اوستا ترخیص
۱۲۷	روشن تیر	۱۱۹	بهامین ترابری	۱۱۹	آرنامهر	۱۲۷	الماس پوشش غرب
۱۲۲	ره انجام	۱۴۰	شهاب سحر آذر	۱۴۰	اسفند ترابری	۱۲۲	آذر نگار ساوالان
۱۱۹	رهیاد ابریشم	۱۱۷	دور رو	۱۱۷	آسیا	۱۱۹	بازرگانی تحویل داری
۱۱۶	زمرد راه سعادت	۱۵۵	سپوران ترابری	۱۵۵	اسوع ترابری	۱۱۶	بازرگانی ایشی
۱۲۲	هزارد راه سعادت	۱۱۹	هادی بازرگان	۱۱۹	آفتاب دریا	۱۲۲	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۲۹	ساریان سفا	۱۲۶	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	۱۲۶	آریا ترابری راد	۱۲۹	بازرگانی، کوچه باغی
۱۴۰	سینا ترابری	۱۱۶	بادیا اردبیل	۱۱۶	آریا ترابری آسیا	۱۴۰	بازرگانی نور الدین بدری
۱۲۴	سپهران ترابری	۱۲۵	بار اندیش	۱۲۵	آلفاتیر	۱۲۴	بازرگانی جهانی
۱۱۸	سپهر گیتی ساعی	۱۲۱	نگار ترابری زرین	۱۲۱	آرتا پارسیان تیر	۱۱۸	بازرگانی خامه زر
۱۱۷	سندباد بحری	۱۲۴	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	۱۲۴	الیت آریا جم	۱۱۷	بازرگانی سابی
۱۱۸	سورچی ترابری	۱۱۷	آبی ران	۱۱۷	امید اندیش	۱۱۸	بازرگانی فاروقی
۱۲۶	سی بن ترابری	۱۲۶	آبازراه طوس	۱۲۶	امیر ترابری آسیا	۱۲۶	بازرگانی قاسمی
۱۱۷	سیروان ترابری ماد	۱۲۴	آسا ترابری شرق	۱۲۴	امین ترابری	۱۱۷	بازرگانی قاضی زاده
۱۱۹	سینا صدر	۱۲۳	آموت بار ترابری	۱۲۳	ایران سریع	۱۱۹	بازرگانی کرناقی
۱۴۵	شامخ فرابر	۱۲۵	اتوک بار خراسان	۱۲۵	ایران زمین	۱۴۵	بازرگانی محتشم خواه
۱۴۷	شاهو ترابری پارس	۱۲۵	ادب ترابری	۱۲۵	ایران دهر	۱۴۷	پارس تجارت دوان
۱۱۷	شاهین ترابری	۱۲۸	امین تارا	۱۲۸	باربران ایران	۱۱۷	پردیس هگمتانه نوید
۱۲۰	شهاب ترابری آریا	۱۱۶	بارمان ترابری	۱۱۶	باربد	۱۲۰	پویا پاشا تهران
۱۲۶	شهاب ثاقب	۱۱۷	بنای راه توس	۱۱۷	بارفراوری ستارگان	۱۲۶	خدمات گمرکی نوری
۱۲۰	صحرا ترابری	۱۱۸	بزرگ خراسان	۱۱۸	بارکالا	۱۲۰	کامی
۱۲۰	فرااران تهران	۱۴۷	بهمن ترابری طوس	۱۴۷	بوتان ران	۱۲۰	کیان ترخیص
۱۱۶	فرااسو بار	۱۱۷	پارت ترابری خراسان	۱۱۷	بی تا ترابری	۱۱۶	کوشا ترخیص
۱۲۲	فرال	۱۲۱	پیششاز ترابری	۱۲۱	پهروش سریع	۱۲۲	گروه بازرگانی حقی
۱۲۵	کاسپین	۱۱۶	توکا ترابری	۱۱۶	پارسا ترابری پرشیا	۱۲۵	مسیر سبز ترخیص
۱۲۵	کارگو اطلس	۱۲۲	چوهر نگار توس	۱۲۲	پارسا ترابری کاسپین	۱۲۵	مهدی حدادی
۱۲۲	کارینا ترابری کیان	۱۴۰	چابک ران توس	۱۴۰	پارس سیر	۱۲۲	بازرگانی وارسته فر
۱۲۱	کالابر	۱۲۳	ره تاش توس	۱۲۳	پارس سما کالا	۱۲۱	بازرگانی یعقوبی
۱۲۱	کالای سریع	۱۲۹	زهره شب	۱۲۹	پارس گیتنا	۱۲۱	غفوری
۱۲۹	کاوای کالا	۱۲۴	سورتمه ترابری	۱۲۴	پارس سوورین	۱۲۹	پازرسی کالا
۱۴۰	کژال ترابری	۱۲۴	شایان کار خراسان	۱۲۴	پرستو ترابری	۱۴۰	فهامه
۱۲۰	کوله بار	۱۲۴	شنگیر بار طوس	۱۲۴	پریشیا راد	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۰	کیان مهر ترابری	۱۲۸	میچکا ترابری شرق	۱۲۸	پریشیا سید ترابری	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۳	گروه شرکت های حامل	۱۲۳	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	۱۲۳	پژوهش	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۰	گیتی رسا کالا	۱۲۴	افتخار ترابری	۱۲۴	یل	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	گیتی جاده و دریا ترابری	۱۲۴	حنان ترابری شرق	۱۲۴	یل وان ترابری	۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۰	لایتر ترانسپورت کیش	۱۳۳	رهنان	۱۳۳	یلم عمقا	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۳۵	ماد ترابری	۱۱۹	صبا ماهان مشهد	۱۱۹	پیروز رانان جهان	۱۳۵	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۰	ماکو سیر	۱۴۴	ماکا ترابری بلوچستان	۱۴۴	پیش بر	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۵	ماهان تجارت لیمارک	۱۲۱	حمل و نقل بین المللی استان فارس	۱۲۱	پیشرو حمل کالا	۱۲۵	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۳	مژده ترابری	۱۱۷	ارم ترابری	۱۱۷	پیشرو ناوگان سیراف	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۶	مشکین	۱۲۷	ایران ویج	۱۲۷	پیششازان	۱۲۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۲	ملک ترابری	۱۱۸	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	۱۱۸	تات فرابر	۱۲۲	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۶	محک رانان	۱۲۸	پرشین ایرانیان	۱۲۸	ترابری بین المللی T.B.T	۱۲۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۳۰	میهن ترابری	۱۲۱	دشت نوردان	۱۲۱	توشه بر	۱۳۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	نامداران ترابری	۱۲۱	جیحون ترابری	۱۲۱	توزال تکره آسیا	۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	ناوگان بار	۱۱۷	گودرز گرگان	۱۱۷	تیرداد سپهر	۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۳۸	ناوگان پارس جم	۱۳۰	حمل و نقل داخلی ایران	۱۳۰	تیرکاران	۱۳۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۴۰	ناویان	۱۴۰	آرمین بازرگان	۱۴۰	تهران تیر	۱۴۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۱	نوارا ترابری آسا	۱۲۵	اراک بار پویا	۱۲۵	تهران راهوار	۱۲۱	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۳	نیک تک	۱۱۷	ساحل ترابری پارس	۱۱۷	تهران مارین	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۸	نوید راسا آذر	۱۲۱	حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۱	تندیس ترابری	۱۱۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۴۱	وقاره	۱۲۳	راهرانان	۱۲۳	جاده ابریشم	۱۴۱	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	ودود ترابری	۱۲۰	سعادت ترابری	۱۲۰	جاده طلایی	۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۶	ویسمان	۱۲۷	فردوس بار تبریز	۱۲۷	جهان جاده	۱۱۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۲	هاگ بار	۱۲۲	فجر جهاد	۱۲۲	جهان سیر ترابری	۱۲۲	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۳۹	هوراند	۱۴۰	فیروز رخش	۱۴۰	جهان یخچال بار	۱۳۹	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۶	هویار ترابری	۱۱۹	قرزل یول کیامکی	۱۱۹	حمل واردات ایران	۱۱۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۴	یاسمن	۱۲۴	مسلم بار	۱۲۴	خز ترابری	۱۲۴	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۶	نیکان ترابری	۱۱۸	ممتاز	۱۱۸	خط سفید خزر	۱۱۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۰	یکه تاز سریع	۱۲۲	مهدی ران	۱۲۲	خیام ترابری	۱۲۰	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۸	یگان ترابری	۱۲۶	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	۱۲۶	دالاهو ترابری شایان	۱۱۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۳	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	۱۲۳	احسان هرمزگان	۱۲۳	دانیال ترابری	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۷	ایده آل راه	۱۴۶	توحید هرمزگان	۱۴۶	دریا زمین اروند	۱۱۷	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۳	ایران پر	۱۴۸	دوستان هرمزگان	۱۴۸	دلنا بار	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۴۷	باریچان	۱۴۶	رشید بار بندر	۱۴۶	دنیا گرد	۱۴۷	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۱	پارسایان	۱۴۵	سلمان جنوب	۱۴۵	دومان ترابری	۱۲۱	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	ترنم تبریز	۱۵۰	نجات بندر	۱۵۰	دی ترابری	۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۳۶	زمین دریا	۱۴۶	نیک ترابری بندر	۱۴۶	راتوک	۱۳۶	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
					راشاک		

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت خزر ترابار
شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazartarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
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

(با مسئولیت محدود)
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:



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
نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون
نمایندگی خط توروس
نمایندگی خط کشتیرانی سی مارین
نمایندگی خط کشتیرانی رویال سون
نمایندگی کشتیرانی لود استار
نمایندگی خط کشتیرانی مس

Having Agencies in all ports
and customs of country

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@sintarabar.com



آرش 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 - هلند - 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 - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
y_manafi@yahoo.com

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company
Italy/Parsim Pex
International
shipping company

Exclusive Lines Agency:
GULF OREINT SHIPPING
SERVICES L.L.C
LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.
TAURUS LINES PVT.LTD
SEA MARINE LOGISTICS
PVT.LTD
ROYAL 7 LINE SHIPPING LLC

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴
تلفن: ۵-۸۸۷۱۵۷۹۴
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶ - ۸۸۱۰۲۹۱ - ۱۵
فاکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵
info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING
SERVICES & International
Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

• متخصص در حمل ترکیبی از ه فرقه به ایران
• ترانزیت به کشورهای CIS
• حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نیش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۸۱ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۱ (خط ۷-۷) ۳۱ ۱۱۶۱ +۹۸
۸۸۹۱ ۱۵۲۲-۲
فکس: ۸۸۹۱ ۲۷۱۹ +۹۸
Fand@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بندر 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 بندر 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، بیش از
چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
• حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت
از کشورهای اروپایی و خاور دور و ... بالعکس
• ارائه خدمات گمرکی
تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان،
ساختمان صدف، شماره ۱۳۲، طبقه پنجم،
واحد ۶۰۳
تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹
فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲
تلفکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳
info@farasoobar.com



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،
نیش کوچه ۱۶، پلاک ۵۶، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۵۱۶۸۷۵-۸
فکس: ۸۸۵۱۶۸۷۹
info@elitemaria.com
www.elitemaria.com



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: ۴۲۵۳۶۰۰۰
۸۸۵۳۱۷۷۱
نمابر: ۸۸۷۴۱۴۳۸
info@nbccargo.com
www.nbccargo.com



مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری باران، طبقه ۴، واحد ۴۰۵
تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت 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، نیش سلیمان
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵
ecmelan2003@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتح، نیش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸
Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا
تهران، خیابان سمیه، نیش 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

• 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، فکس: 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)۳۲۱۵۴۵۴۲ (فکس: ۰۱۷)۳۲۱۵۴۵۲
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صدکیش-طبقه سوم، پلاک ۲۷
تلفن: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰ (همراه: ۰۷۶)۳۳۵۶۰۷۵۴ (فکس: ۰۷۶)۳۳۵۵۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹
محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲ حکیم طبری نیا ۰۹۱۲۸۰۸۰۴۱۲
persian_iraniano@yahoo.com
worldcargo1@yahoo.com worldcargo2@yahoo.com



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی

بی تا پرواز

■ نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط

هوایی داخلی و خارجی

■ ارائه خدمات تورهایی

داخلی و خارجی

■ رزرو هتل در سراسر کشور و دنیا

■ اخذ ویزا و بیمه مسافرتی

و خدمات فرودگاهی

■ ارائه خدمات ویژه جهت

مهمانان خارجی شما

تهران: سعادت آباد، خیابان ۳۸، پلاک ۵۵

تلفن: ۴۲۸۸۴۰۰۰ (خط ۳۰)

www.bitaparvarz.com



آرتا پارسیان تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالاهای خشک، فرآورده‌های نفتی و گاز مایع LPG
- حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی

اروپا - آسیای میانه - عراق

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، خیابان دوم، پلاک ۱۷، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۷۵۳۴ / ۸۸۱۷۷۵۴۵

۰۲۱-۸۸۱۷۷۵۱۰

نمابر: ۸۸۱۷۷۵۶۱

کدپستی: ۱۵۸۶۸۳۵۹۱۳

www.aprtiran.com

info@aprtiran.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله‌های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

• دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱

فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



D.T.I.T

شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

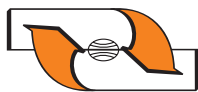
تلفکس: ۶۶۹۲۳۷۹۶ / ۶۶۹۲۳۳۵۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۳۶۲

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 / ۶۶۹۷۲۲۵۸

نمابر: ۶۶۹۷۲۲۸۴

Silk Road

Freight Forwarders and
Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada

Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir

34758 Istanbul, Turkey

Tell: +90 2164565272

Fax: +90 2164565274

info@silk-roadco.com



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: ۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶

nikantarabar@nikantarabar.com

www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &
Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر با مسئولیت محدود

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، تریلر، 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 به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان

◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)




HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فرورادر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده 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 . ۸۸۳۰۲۰۶۶
فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار
و مراکز شهرستان ها
E-mail: douraghi_g@dpimail.net




شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

جم راه
کریر و فرورادر

- 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: ۰۲۲۲۲۷۶۹۹-۲۲۴۴۶۰۸ (۰۷۶۱)
فاکس: ۰۲۲۴۳۴۵۷ (۰۷۶۱)
info@jamrah.net




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 نونین، 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 - فرورادر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶
فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷
info@iransarie.com

نمایندگی آلمان
Arian
info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فرورادر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱
دفتر بندرعباس: میدان یادبود (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، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی


تهران: خیابان سپهروردی جنوبی، خیابان شهید مسعود ملایری پور، پلاک ۵۰
طبقه سوم، واحد ۷، کدپستی: ۱۵۷۹۶۴۴۹۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۴۵۶۷۹ (۱۰ خط ویژه)
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی کریو - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق - افغانستان) برای کلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی ترانزیت سوخت

نشانی: تهران، خیابان شهید مظفر (صبا شمالی)، نرسیده به خیابان دمشق، ساختمان ۱۸۶، طبقه سوم، واحد ۳۱
تلفن: ۸۸۸۰۰۹۲۹-۸۸۹۴۳۲۱۷-۸۸۹۴۳۲۱۳
۸۸۸۹۸۹۱۴-۸۸۸۹۸۸۵۳
فاکس: ۸۸۹۰۵۵۰۴ همراه: ۰۹۱۲۸۰۰۱۲۸۰
WWW.YEGANTARABAR.LTD.IR
Y_MANAFI@YAHOO.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی (خدمات دریایی و زمینی)

◀ با سابقه ۲۳ ساله در امر حمل و نقل زمینی، دریایی، هوایی ▶ مشاوره رایگان ▶ آماده ارائه خدمات با شرایط مشتری

تهران: خیابان طالقانی، بین مفتوح و ملک الشعراي بهار، پلاک ۱۴۹، ساختمان صدف، طبقه اول
تلفن: ۸۸۳۲۵۷۷۲-۷
فاکس: ۸۸۳۲۵۷۷۱
javadi@barkalaint.ir



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی کریو - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹
info@pol-co.com
www.pol-co.com



ودود ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو، فورواردر زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹
تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹
نمبر: ۸۸۸۹۵۸۲۷
vadudetarabar@gmail.com



پیروزرانان جهان
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس


تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابر
کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiasepidtarabar.com
www.persiasepidtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راشاترابر
حمل و نقل بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی)

◀ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور ▶ دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: 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: ۷۷۶۸۴۳۶۰ / ۷۷۶۸۵۰۱۵
۷۷۶۸۰۸۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹
E-mail: Motlagh@navian.org



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: ۸۸۴۱۱۱۲۸ / ۸۸۴۱۱۱۳۵
نمبر: ۸۸۴۰۲۹۳۶
dalahootarabar@gmail.com



پرشیاراد
International Transport Co.Ltd.
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر زمینی، هوایی، دریایی

- دارای کامیون های یخچال دار، چادری و تانکر مجهز به دستگاه های GPS
- دارای نمایندگی در کلیه کشورهای آلمان، فرانسه، هلند، اتریش و سوئد

تهران: میدان فاطمی، خیابان شهید گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸
نمبر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹
همراه: ۰۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵
pershiarad@yahoo.com
www.persiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222
info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵
info@barbodea.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
فکس: 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
فکس: 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
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴
daytarabar@daytarabar.com



هکرکت میهن ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.
کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲
فکس: ۸۸۷۵۵۲۲۰
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
تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از
میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱
تلفن: ۳۲-۲/۸۸۲۲۵۵۸۵-۶
نمبر: 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
فکس: 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
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹
info@sepehrgiti.com
www.sepehrgiti.com



پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



Tehran Marine
International Transport Co. Ltd.
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران مارین
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر.
پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲
تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲-۳ / ۸۸۹۴۰۹۲۲
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



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: ۶-۸۸۴۵۶۰۸۵
فکس: ۰۹۱۲۲۱۰۵۹۸۱ همراه ۸۸۴۳۷۷۵۸
fararanan_tehran_co@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی و کشتیرانی
آتشپا
ATASHPA International
Transport & Shipping Co.
حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتری
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
۸۸۸۸۱۱۱۸ فکس: ۸۸۷۹۶۳۲۸
Email: atashpa@atashpa.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
فسربال
با بیش از ۱۸ سال فعالیت
در زمینه حمل صادراتی
و ترانزیت فرآورده های نفتی
تهران، میدان ونک، خیابان
شهید خدای، کوچه لیلی، پلاک ۳
طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۸۸۲۰۳۵۷۴ - ۸۸۷۹۱۶۰۸
فکس: 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.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: 66271267 mobile: 9122077929

فکس: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ همراه: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

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

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



هاگ بار

حمل و نقل بین المللی
(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی
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@hbtc.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: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۲۱

۸۸۷۳۹۰۹۷

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳

info@behaveshsarie.com



کارگو اطللس

کریر - فورواردر

◀ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی

◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،

ترانزیتی به ترکمنستان،

افغانستان، ترکیه، عراق،

آذربایجان، ارمنستان و بالعکس

◀ حمل محموله کرویژ از اقصی نقاط

اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان

صدف، پلاک ۲۱ (مجتمع اداری جامعه)،

طبقه دوم، واحد ۲۱

تلفن: ۳-۲۲۳۶۰۹۷۱-۲۱

نمابر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com

www.cargoatlas.ir



Since 1955
ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)

تاسیس: ۱۳۳۰

شرکت حمل و نقل بین المللی تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و
کلیه گمرکات مرزی کشور

آدرس: تهران، خیابان شهید قری، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی

تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵

فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

◀ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس

◀ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا

◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (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

www.esfand-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 خور دور 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

نمابر: ۸۸۸۱۲۲۶۱

yts.com58@yahoo.com



پارس سیر

کریر - فورواردر

(با مسئولیت محدود)

■ حمل کانتینر و فر آورده های نفتی

از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،

طبقه ۵، واحد ۵۰۷

تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵

فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸

نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،

ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک

ساختمانی مقدم، طبقه اول

تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱

فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا

parssairco@gmail.com



شرکت ترابری بین المللی

TARABARI AFTAB DARYA (TAD)

International Transport

کریر - فورواردر

• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی

• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر

کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،

ترکیه و امارات.

• حمل به وسیله انواع کشنده ها در خصوص

محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی

و حمل مرکب

• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی

و ترکیبی.

• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان

بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...

تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،

ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵

فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷

www.tad-co.com

info@tad-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۳۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تندیس ترابر

صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و
کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و
کامیون های ایرانی و خارجی
دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه، گرجستان
و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: بلوار کشاورز، بین وصال شیرازی و نادری،
پلاک ۱۹۶ طبقه چهارم، واحد شمالی
کد پستی ۱۴۱۶۶۳۳۱۶۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۰۶-۸۸۹۹۴۷۰۴
فکس: ۰۲۱-۸۸۳۹۰۸۴۶

www.tandistarabar.com
tandistarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

sinasadr@neda.net.ir



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
PISHTAZAN
INT'L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۴۱۳۹۲۵۶۲۴

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: ۱۵۱۴۳۴۴۱۷
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: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
فکس: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰

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
سایه های 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: ۰۲۱-۸۸۷۲۷۵۸۸ (خط ۶)
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۱۰۸۶۲

www.Donyagard.ir
Azad@Donyagard.ir



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه ای
از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
- دارای نمایندگی مشهورترین

خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی

- حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
- ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر،
کوچه چهاردهم غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۰۲۴ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۸۳

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: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۹۸ - ۰۳۵-۶۶۴۶۲۴۹۸
فکس: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۹۸

ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲
www.pazhooesh.org
info@pazhooesh.org



شرکت کالا بر

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

kALABAR

International Transport & Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت

- ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- سرویس کامیون ایرانی و خارجی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
- دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، رومانی،
بلغارستان، ترکیه، یونان، چین و تایوان
- دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاشد شدنی به مقصد کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۷۷۵۳۲۶۲۰ - ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸ نمابر: ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه: ۰۲۱-۳۲۷۵۵۱۷ و ۱۹
نمایندگی مشهد: ۰۲۱-۳۲۷۷۳۳۵ / ۳۲۷۲۶۲۳۰ - ۵۱
www.kalabar.net info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی
وفاراه

- کریر - فورواردر
- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS
اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
- صدور بارنامه فیات و CMR در اروپا و
کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد
نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتک،
طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶

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 علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغانون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۶۶۳۸۱۴۲۰-۶۶۳۸۱۴۲۰-۶۶۳۸۱۴۲۰



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
 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
 تلفکس: ۸۸۷۱۷۱۲۸ / ۸۸۷۲۱۷۹۰
 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: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱۰-۱
 شماره: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲
 سلیمانیه: ۰۹۶۴۷۷۰۲۱۷۱۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴۰
 بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲/۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸
 باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱
 jafarsouri@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: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ / ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱
 شماره: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
 همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
 www.alphatirco.com
 f.golpagoun@alphatirco.com
 f.sarmadi@alphatirco.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

توشه‌بر

Tushebar shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان
 آدرس: خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۲۵، ساختمان توشه بر
 تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
 شماره: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



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



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 بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
 تحویل درب کارخانه

با خدمات ما، چالشهای حمل و نقل را به برتری واقعی
 زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران: میدان آرژانتین، نیش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱
 تلفن: ۵-۸۸۷۰۰۳۶۴ / ۸۸۵۵۲۱۳۶
 شماره: ۸۸۵۵۲۱۳۶
 www.sinbadlogistics.com info@sindbadlogistics.com



سیروان ترابر ماد

Sirwan Tarabar Maad International Transport co. Ltd

فورواردر-کربر

◀ 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: ۰۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
 www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



♦ ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
♦ دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی
تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۸۸۲۰۸۷۷۹
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میرداماد، خیابان دامن افشار، پلاک ۵۴، واحد ۱
تلفن: ۱۱-۸۸۸۸۱۸۰۸ | فکس: ۸۸۶۴۶۷۷۵
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰
info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوترابر پارس (با مسئولیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ♦ ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- ♦ دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، باکو، افغانستان، آسیای میانه، اروپا و روسیه
- ♦ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا
- ♦ ارائه خدمات 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 گروپاژ و حساس از سراسر دنیا به ایران بالعکس
- ♦ عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط
- ♦ عضو انجمن صنفی سراسری ایران
- ♦ عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط
- ♦ دفتر اختصاصی در کردستان عراق 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: ۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۵۶۳۵۹۰ - ۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ / ۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
نمابر: ۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳

www.shahootarabar.com | info@shahootarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پار سا ترا بر پرشیا

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور
تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۴۲۳۰۴

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com

نوآرا 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 | www.nevara-asia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پار سا ترا بر کاسپین

ناوگان تخصصی
حمل، واردات و صادرات
گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱
تلفن: ۴۲۳۰۴-۲۱
نمابر: ۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفربری 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 مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ نمابر: ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
info@starsforwarding.com
info@starsforwarding.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارس (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 / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
www.rgfcenet info@rgfcenet



شرکت حمل و نقل بین المللی

تات فرابر ایرانیان

(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه
اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تلفن: ۶۶۴۶۹۶۱۵ / ۱۲-۶۶۴۶۹۶۱۱ - ۰۲۱
فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶
tatarabar@yahoo.com ghasemi@tatarabar.com
Alipour@tatarabar.com S: trans_shams



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: ۶۶۴۹۸۱۷۳ - ۷ / ۶۶۹۵۲۴۰۳
info@toozaltakro.com www.toozaltakro.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 عربلی (نوبخت)،
نیش کوچه هفتم، پلاک ۲۴، طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۵۰۰۱۶۱ / ۸۸۵۰۱۶۷ / ۸۸۵۰۱۸۵ / ۸۸۵۱۹۸۵۵ / ۰۲۱-۸۸۵۱۹۴۲۱
amirtarabarasi@yahoo.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: ۸۸۳۲۵۱۹۲۰۹۳ - ۹۳ / ۸۸۴۶۷۶۴۲ فاکس:
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

www.seabonetarabar.com



مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به

ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه،
گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک
اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ (۰۲۱) (+۹۸۲۱)
نمبر: ۹۸۸۴۰۹۸۳۲ (+۹۸۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴



شرکت کشتیرانی بینا تجارت دریا

■ نمایندگی کشتیرانی

■ سرویس فیدرینگ جهت حمل کالا و خودرو از کشورهای حوزه خلیج فارس به تمامی بنادر جنوبی کشور

■ فورواردری ■ چارترینگ ■ ترانشیپ و ترانزیت ■ خدمات فراساحل

بوشهر: خیابان ولیعصر، ساختمان کیامتورز

تلفن: ۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+۹۸) موبایل: ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲ (+۹۸)

www.Binaseatrade.com

Bina_Sea_Trade@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی



آرنامهر

تیران - ایتالیا

- ◀ بهترین قیمت حمل از ایتالیا و چین
- ◀ حمل زمینی، دریایی، هوایی، نمایشگاهی و ترانزیت از کلیه نقاط
- ◀ عضو رسمی انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و فیاتا
- ◀ دارای نمایندگی های معتبر در آمریکای جنوبی، اروپا و خاور دور

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه دهم، پلاک ۱۱، واحد ۱۹

تلفن: ۸۸۷۴۴۷۱۴ - ۸۸۵۳۶۵۴۴

فکس: ۸۸۷۴۵۲۹۲



آران اکسپرس

خدمات حمل و نقل و پست سریع بین الملل

- ◆ حمل و نقل بار هوایی صادرات / واردات (داخلی و بین المللی)
- ◆ ارائه خدمات پست سریع و تحویل در درب شرکت و منزل (داخلی و بین المللی)
- ◆ حمل بار غیر مسافر
- ◆ پیگیری آنلاین کالا از طریق وب سایت شرکت
- ◆ ترانزیت کالا و کلیه امور گمرکی
- ◆ حمل و نقل دریایی
- ◆ صندوق امانات
- ◆ بسته بندی

تهران: خیابان توانیر، خیابان نظامی گنجوی، کوچه پناه، پلاک ۱۶، طبقه همکف

تلفن: ۸۸۱۹۲۴۳۸ / ۸۸۱۹۲۵۴۴

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: 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

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: تهران، فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرک شماره ۳۱

تلفن: ۸۸۵۰۵۳۹۰ - ۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس:

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org

فروش کانتینر ۲۰ فوت و ۴۰ فوت با قیمت مناسب

در تهران - بندرعباس - خرمشهر - بوشهر

۰۹۱۲۵۹۴۵۹۴۷ - ۰۹۱۲۴۰۸۸۷۴۱

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



MUSKAN CONTAINER LINE

ABC Best IN'T
ALPIN FORWARDING
AUTO IMPEKS RUSSIAN



راتوک

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاوردور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹
تلفن: ۸۴-۳۵-۸۸۹۳۵۹۳۳-۰۲۱ / شماره: ۸۸۹۳۵۸۸۹-۰۲۱

www.Ratooc.com info@Ratooc.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶-۰۲۱ شماره: ۸۸۸۶۵۹۳۰-۰۲۱

trans043@neda.net

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: ۲۲۰۰۴۵۵۷-۰۲۲ ۲۲۶۰۹۸۳۸ فاکس: ۲۲۰۰۵۹۳۷
www.mahkranan.com

E-mail: mhkcoop@parsonline.net
info@mahakranan.com



Jahan Jaded

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: ۸۸۸۹۱۴۵۸۰-۰۲ ۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱ شماره: ۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱

info@jahan-jaded.com

www.jahan-jaded.com



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: ۸۸۸۰۸۰۹۰-۰۲۱ 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: ۸۸۷۰۵۷۳۳-۸۸۷۰۱۳۰۱۳-۸۸۵۵۸۰۱۳ فاکس: ۸۸۷۰۱۹۲۸
همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابزر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آریا ترابزر 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 مفتاح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم

تلفن : ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰-۳ شماره : ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

www.irit-co.ir
Info@irit-co.ir



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 پروژه‌های و سنگین

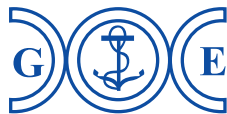
دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوچی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۷۱۵-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۳۲-۸۸۱۷۵۷۳۲-۲۱
فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰
تلفن: ۰۲۲۵۴۴۸۰-۳۲۲۵۴۴۸۱-۰۷۶ فاکس: 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 مفتاح، نیش ملک الشعراى بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم فاکس: ۸۸۴۳۷۴۰۰۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۳۶۶۶۴-۸۸۳۴۷۵۸-۸۸۲۳۷۱۰-۸۸۲۵۱۳۳

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 اراس



Azar Tir Aras

International Transport Co. Ltd.

تهران: خیابان سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی

پلاک ۴۲، طبقه ۲، واحد ۱۴

تلفن: ۸۸۵۲۵۱۷۲-۸۸۵۲۲۶۹۶-۸۸۵۲۲۶۹۷-۸۸۵۲۵۱۷۲-۸۸۵۲۵۱۷۲-۸۸۵۲۵۱۷۲

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 بازرگانان خارجی

(واردات و صادرات)

هی تأییدیه گمرک

نوبین 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: ۰۹۱۲۳۳۳۰۶۴ پیامک: ۳۰۰۰۰۰۸۸

info@novinideh.com

www.novinideh.com

- دودهده سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فورواردری)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تأمین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیائی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فورواردری در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- تأمین و توزیع گازهای صنعتی (اکسیژن، نیتروژن و ...)



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰
۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴
۰۲۱-۸۸۷۶۲۲۴۸

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



شرکت حمل و نقل بین المللی ناوگان پارس جم

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: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۵۸-۸۸۴۶۱۹۴۷-۰۲۱-۸۸۴۶۱۱۴۱ 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 ۳۱۳۰ ۸۸۶۹ فکس: ۰۲۴ ۸۸۶۹۵۰

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریو - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۰۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۰۴۲-۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

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: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷-۰۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲

تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸-۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷ نمابر: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷

info@amadrah.com

www.amadrah.com



نرم افزار حسابداری جامع تخصصی حمل و نقل

دریایی - زمینی - هوایی - ترکیبی
به ۲ زبان فارسی و انگلیسی

- ♦ تهیه سود و زیان هر پرونده به طور مجزا
- ♦ گزارش گیریهای مختلف از قسمتهای مختلف حمل
- ♦ میزان سود و زیان ماهیانه
- ♦ ثبت دریافت و پرداخت نقدی - چکی
- ♦ ثبت خودکار فاکتورهای خرید، فروش، دریافت و پرداخت پروژه ها
- ♦ ثبت خودکار اسناد حسابداری مرتبط با پروژه ها، خرید و فروش، دریافت و پرداخت نقد و چک
- ♦ استفاده چند شرکتی
- ♦ 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



یکتا مارین

نماینده کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات کانتینری به بنادر چین، اروپا، آفریقا، کانادا، آمریکای شمالی و بالعکس
 - ♦ حمل کلیه محمولات وارداتی از اروپا با سریع ترین زمان حمل
 - ♦ 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 شیراز شمالی، کوچه نرگس، برج پاپلی، طبقه سوم، واحد سوم
تلفن: ۸۸۰۶۸۱۷۴ - ۸۸۰۶۸۲۰۴ - ۸۸۰۶۸۱۲۸
opr@yektamarine.com
www.yektamarine.com



ماروسی ترابر

کشتیرانی و ترابری بین المللی

- ♦ مالکیت و مدیریت کشتی
 - ♦ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
 - ♦ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
 - ♦ خدمات لجستیک و ترابری بین المللی
- تهران: بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، طبقه اول
کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳
www.maroos.net maroos@maroos.net



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی SIMATECH در ایران

- دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم کد پستی: ۱۵۱۶۴۴۷۱۱
- تلفن: ۸۸۶۲۳۴۰۰ (خط ۱۵) فاکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳
- بندرعباس: تلفن: ۰۷۶۱ - ۵۵۵۸۰۶۵ (خط ۵) فاکس: ۰۷۶۱ - ۵۵۵۸۰۶۱
- بندر امام خمینی: تلفن: ۰۶۵۱ - ۲۲۲۵۰۰۶ فاکس: ۰۶۵۱ - ۲۲۴۴۱۳۶
- خرمشهر: تلفن: ۰۶۲۲ - ۴۲۲۷۷۰۲ فاکس: ۰۶۲۲ - ۴۲۲۷۷۰۲
- Email: ils-teh@iranlandservice.com
www.iranlandservice.com



مرعی ساحل بندر

شرکت خدمات بندری و دریایی

- ♦ عضویت در انجمن پایانه داران بندر ایران
- ♦ عضویت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ♦ عضویت در انجمن بوزی داران
- ♦ عضویت در اتحادیه مالکان شناور



- حمل و نقل نگله های سنگین و فوق سنگین در اقصی نقاط کشور با داشتن ۱۱۸ محور بوزی گلدفر
- ❖ تخلیه و بارگیری کالاهای متفرقه
 - ❖ حمل کالا توسط شناورهای ملکی
 - ❖ جابجایی بندری برای کالاهای متفرقه، فله خشک و کانتینر
 - ❖ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کالای فله و مواد معدنی
- دفتر مرکزی: ۳۳۵۱۴۲۵۵ / ۳۳۵۱۴۲۵۵ / ۳۳۵۱۴۱۵۴ (۰۷۶)
- دفتر دب: ۲-۹۷۱۴۲۳۸۹۳۴۱+
دفتر تهران و کشتیرانی یونس سکان دریا: ۲۲۶۵۱۴۱۷ / ۲۲۶۵۴۱۰۶-۰۲۱



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق

ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندرامام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
 - ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
 - ♦ بارگیری محمولات فله صادراتی نظیر گوگرد و کلینکر
 - ♦ حمل زمینی کالا با بهره گیری از گروه مجرب و حرفه ای
 - ♦ تنظیم عقد قرارداد های حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی
- تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۶/۸۸۸۸۶۳۶۰ - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳
saleh@pashamarine.com



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

Tropical Marine Line
(TML) Shipping Co. Ltd.

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

- تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.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: ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹ تلفن ترمینال کانتینری: ۸۸۸۰۵۹۱۵ نمابر: ۸۸۴۹۸۶۰-۵
تلفن: ۸۸۴۹۸۶۰-۵ نمابر: ۸۸۸۰۵۹۱۵ تلفن ترمینال کانتینری: ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir - info@adakmarine.ir



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 تلسکوپي 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 - ۰۷۶ - ۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶
www.aryadiesel-co.com | 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: ۸۸۶۴۳۵۵۰ - ۴۴ - ۸۸۶۴۳۵۵۰ | فکس: ۸۸۶۴۳۵۵۵
 شعبه بندر عباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ | تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۰۰۰۶
 سایر شعب: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر بوشهر و بندر چابهار
www.simamarine.ir | info@simamarine.ir



خدمات بندر جنوب (باسولت محدود)

South Port Services Co. Ltd

Shipping & Project Forwarding

طراح و مبری عمل پروژه ها

تهران - خیابان ولیک - شماره ۱۱۰ - برج آیینه - طبقه ششم - واحد ۷۰۶
 تلفن: ۸۸۷۸۵۱۵۴ - ۸۸۷۸۵۱۵۸

info@spsir.com | www.spsir.com



شرکت خدمات دریایی

نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لندينکرافت:

- مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر
 - میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو
- محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند
 بندر عباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم
 تلفن: ۲۲۲۲۱۶۴۵ / ۲۲۲۲۳۹۵ - ۰۷۶ - ۳۲۲۴۱۱۰۹ - ۰۷۶
jt.bandar@gmail.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 فوروردی • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
 تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۸۲۱) | ۸۸۷۷۴۳۶۱ - ۶۲ - ۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۸۲۱)

operations@seawaves-shipping.net
www.seawaves-shipping.net



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: سه‌رودی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۵ و ۶
 تلفن: (خط ۵) ۸۸۵۳۱۹۷۰ | ۸۸۵۰۷۰۸۲ | نمابر: ۸۸۵۰۷۰۸۲
 شعبه بندر عباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۱

Info@diamondmarine.org | www.diamondmarine.org



شرکت ستاره بندر سفید

WHITE STAR PORT CO. LTD

(با مسئولیت محدود)

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
نمایندگی کشتیرانی

- ♦ چارترینگ و فورواردرینگ
- ♦ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ ترخیص کالا و خدمات انبارداری و مشاوره امور گمرکی
- ♦ ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۲۰ سال سابقه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷

تلفکس بندر امام:

۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۵۲۲۲۶۲۱۷

همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱

rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

ندای ساحل جنوب

Nedaye Sahel Jonoub shipping co.

■ حمل کالای صادراتی و وارداتی
به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا

■ سرویس حمل ترانزیت به CIS و بالعکس

■ حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی

Novel • Allied • Searoute

در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،

طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۶۲۸

info@searoshak.com

گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی،
ترانزیت کالا، بسته بندی و 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: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۰۸



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: ۰۲۱-۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۰۴۱-۳۳۳۴۴۵۲۲ / نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۴۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفر بار شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

♦ نمایندگی هوایمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هوایمایی داخلی و خارجی

♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)

♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف

کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.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@wrscio.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: ۰۷۶-۳۲۲۱۹۰۹۰

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(بامسئولیت 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: ۰۷۶-۳۲۲۲۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com

www.kayhanshpg.com



**شرکت کشتیرانی
پارس دریا سریع**

مدیریت آقای کریم خمیسی

نمایندگی کلپ های P&I
و خطوط کانتینری بوکینگ
کانتینر 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@pss-ship.com
Web: www.pss-ship.com



شرکت خدمات کارگزاری بار
دامون بار صبا
زمینی - دریایی - هوایی
آدرس: خیابان مفتاح جنوبی، کوچه عطارد
، خیابان ملک الشعرا بهار، پلاک ۱۴، طبقه ۴
واحد ۳
تلفکس: ۰۸۸۸۱۲۴۶۰ - ۰۸۸۸۱۲۴۶۰
F. Aghighi
Damoon Bar Saba co. Ltd.
no.3, 4th fl. no. 14 Malek Alshoara
alley, Atarod st., South Mofateh
Ave. Tehran-Iran
Tel: +982188812640 (5 lines)
Fax: +982188812642
info@damoontransport.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

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م
MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

◀ 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 مفتاح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
تلفن: ۰۸۸۳۲۲۳۸-۴۰ فکس: ۰۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹
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
۰۸۸۲۸۱۷۳۳ - ۰۸۸۲۴۷۲۱۴
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 شناور های صیادی و تدارکاتی با طول حداکثر ۷۰ متری باشد.

مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۵ و ۶
شعبه: بوشهر - چهار راه شیلات - بلوار والفجر - بندر صیادی بوشهر تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹



کوله بار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی شماره ثبت : ۵۷۵۸۸
صاحب امتیاز و مدیر عامل: خانم مهندس نیک پور

- ❖ حمل محموله از کلیه نقاط جهان با کامیون های ایرانی، ترک و عراقی
- ❖ توانایی اجرای عملیات حمل مواد سوختی، مواد غذایی، سنگ های معدنی و ...
- ❖ حمل دریایی با کانتینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی
- ❖ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص
- ❖ دارای نمایندگی های رسمی، کار آزموده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۷۸۲۹۸ info@koolehbar.com
فکس: ۰۲۱ - ۸۸۴۷۷۶۰۵ nicolenikpour@yahoo.co.uk
www.koolehbar.com
nikpour.infolondon@yahoo.com



کشتیرانی پرشیا اهرام Persia Ahram Shipping

فورواردر رسمی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی والفجر
واردات و صادرات کالا - فورواردرینگ
چارترینگ - حمل گروپاژ - ترانزیت داخلی و خارجی
حمل هوایی - ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور

مبادلات تجاری با کشور عراق

دارای نمایندگی در بنادر ایران
آدرس: تهران، خیابان قائم مقام، کوچه ماگنولیا، پلاک ۱۵، طبقه ۴، واحد ۱۹
تلفن: ۸۸۳۲۹۱۱۶ تلفکس: ۸۸۳۲۹۱۱۷
مدیریت: احمد قاسمی ۰۹۱۲۱۹۹۴۹۳۰
persiaahram_co@yahoo.com



شرکت سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات
مطلوب در زمینه های:
❖ کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی
❖ 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 - ۲ بندر عباس
نمبر: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۳۰۵۴
تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۱۴ تهران
نمبر: ۰۶ - ۶۶۵۷۲۹۰۳
chartering@petroasia.net info@petroasia.net



شرکت پیش بر کشتیرانی و ترابری بین المللی PISHBAR SHIPPING AND INT'L TRANSPORT CO.

آدرس: تهران: خیابان طالقانی،
شماره ۱۸۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)
فکس: ۸۸۳۰۹۱۳۳
2ND Flr. No. 180, Taleghani
St., Tehran- Iran
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)
Fax: +98-21- 88309133
E-mail: info@pishbar.com
Site: www.pishbar.com



حمل واردات ایران

(سهامی خاص)
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 گمرسار شرقی، پلاک ۹
تلفن: ۸۸۰۴۸۰۳۰
فکس: ۸۸۰۴۸۸۰۱
تلفکس: ۲۲۲۲۶۷ HAVIR
info@hamlvaredatiran.com

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: آذربایجان، خیابان رضائی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳ - ۴۴۴۴۰۶۹۲
نمبر: 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، شریفیات
بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۲۲۴
همراه: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



شرکت کشتیرانی پریان دریای جنوب

■ تامین نیرو و تجهیزات،
بارگیری، اجاره شناور و
ارائه خدمات به سکوها و
بنادر نفتی
بوشهر: خیابان ولی عصر، ساختمان
حاجیانی، طبقه ۳، واحد ۱۵
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۷۰
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۳۳
www.pdjco.ir

شرکت مدیریت بار و دریا
Sun Logistics نمایندگی:
SP Container Line
St. John Lines, APL Line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمان غربی، پ ۳ و ۳، ۶۶
 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

شرکت حمل و نقل بین المللی بادپا اردبیل

حمل مواد سوختنی 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: ۰۹۱۴۶۳۳۲۷۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۲۰۷-۸
 شماره: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳
 badpa_ardabil@yahoo.com

شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه

♦ خدمات نمایندگی کشتیرانی
 ♦ نمایندگی کشتیرانی SPICA 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: ۳-۲۶۱۱۱۲۹۲-۲۱
 شماره: ۲۶۱۱۱۳۴۱-۲۱
 info@ospico.com www.ospico.com

راشاک
 شرکت حمل و نقل بین المللی

Rashak
 International Freight Forwarders

متخصص در اجرای پروژه های حمل و نقل به خصوص در صنعت نفت و گاز به صورت Door To Door

دریا سپید
 تاسیس ۱۳۶۴

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
 فکس: ۸۸۸۹۴۸۴۵ - ۸۸۹۰۹۷۹۵
 www.seaspeedgroup.com

همهانگ دریای پارس
 نمایندگی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰
 تلفن: ۲۶۷۰۵۷۹۱-۲۶۷۰۵۳۸۱-۲۶۷۰۵۴۶۶
 ss@parsseaharmony.com
 info@parsseaharmony.com

- خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی
- خدمات حمل و نقل دریایی، وارداتی و صادراتی، کانتینر دربست و گروپاز
- خدمات حمل و نقل زمینی (کامیون دربست و گروپاز)
- خدمات حمل و نقل هوایی
- خدمات ترانزیت به گمرکات داخلی، افغانستان، عراق و کشورهای مشترک المنافع (CLS)
- خدمات حمل و نقل مرکب و پروژه ها
- خدمات انبارداری و تحویل بار
- خدمات بیمه و بازرسی بار

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:
 دلووار، دیلم، بوالخیر، گناوه

دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰ / ۳۳۵۳۸۹۵۸-۰۷۷
 بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷ / ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲ دیر:
 خاگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲

تهران: خیابان ولیعصر جنوب به شمال، قبل از توانیر، کوچه بخشدگان، نبش کوچه، ساختمان مودیکو، ط ۴، واحد ۴۰۶
 تلفن: ۸۸۶۷۳۲۶۱
 شماره: ۸۸۶۷۱۵۵۷
 www.rashak.net
 info@rashak.net



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: ۸۹۷۷۵۲۳۸

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: عبدالحسین 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: ۹۱۲۳۱۱۷۷۱۵-۰



DOLPHIN
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و
خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان
سنجایی (بهرز)، بن بست اول،
پلاک ۱۶، طبقه ۴

تلفن: ۲۲۹۱۴۱۸۴-۸
فکس: ۲۲۲۶۵۵۲۳

دفاتر نمایندگی:

بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



Logistics
Admiral

ادمیرال لاجستیک

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه های و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل 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: ۸۸۵۰۲۰۵ - ۸۸۷۳۷۲۶۹
فاکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰
secretary@cargoshipco.com



شرکت کشتیرانی
امواج آبی ایرانیان
Iranian Blue Waves Shipping Co.

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی


آدرس: خیابان سعدی، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه ششم، شماره ۸
تلفن: ۷۷۶۱۰۸۸۳ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۶۸۰۹
فاکس: ۷۷۶۱۸۶۱۸
darabian@iranianbluewaves.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
نمابر: ۸۸۳۲۷۵۱۹
info@skyseaport.com



خدمات دریایی و بندری شرکت
ساحل نمایان بندر

• تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری
• ترخیص کالا و استریپ کانتینر
• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷
• باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات
بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با
حذف نیروی انسانی در خن کشتی
و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات
تخلیه و بارگیری
بندر عباس: بلوار پاسداران،
روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،
پلاک ۱۱۴، واحد ۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷
sahelnamyan.bnd@gmail.com



ادمیرال فیدرز

• ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه
• ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا
• دارای ناوگان مدرن و به روز
• حمل کانتینرهای معمولی و خاص

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴
فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۷۷۱۲۱



دنیابار
International Transport & Shipping agency CO. LTD

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
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱
www.donyabar.com
info@donyabar.com



تیرکاران
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.


شرکت حمل و نقل بین المللی
حمل بار گروپاژ به ارمنستان
تلفن: ۶۶۷۲۵۹۹۲ - ۶۶۷۰۶۷۵۱
فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی **تهران تیر**
کریر - فورواردر

• دریایی - زمینی - هوایی
• صادرات - واردات - ترانزیت
• حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
• ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
• دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهدقزنی، ساختمان ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴
تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴
فاکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



ستاره
(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:
محمد مهدی عسگری بهبهانی
زمینه فعالیت:
• نمایندگی خطوط کشتیرانی
و چارترینگ
• نماینده انحصاری خط
عربستان سعودی Bahri
Mitsui O.S.K.Line (MOL).
شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس
بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،
خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و
میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه،
طبقه سوم، واحد ۱۲
کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۶۴۸
تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸
نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
www.starmarine.net
info@starmarine.net



خلیج پژم
خدمات بازرگانی
و بندری

تهران: میرداماد، میدان احمدی روشن،
بن بست کاملیا، پلاک ۷
فاکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵
تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳-۱۵
دفتر مرکزی: بندر عباس،
منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵
نمابر: 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 بنادر چین، کره و تایوان
✓ نماینده انحصاری ASL، پاکستان و امارات
✓ نماینده انحصاری YHL چین
✓ نماینده انحصاری NTH چین
✓ حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای حوزه CIS و افغانستان
✓ حمل منظم کامیونی و دریایی از آلمان، ایتالیا، انگلیس و فرانسه
✓ حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۸۰۵۳۰-۷ / ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴ / ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۵
www.abcgroup.ir
www.ara-bakhtar.com
info@arabakhtar.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۳ ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com



PTEC

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

(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 بندر

• دارنده تجهیزات ویژه حمل گاز، مایعات و محمولات خطرناک

صنعت نفت، گاز و پتروشیمی

• دارای نمایندگی در تهران، اراک، بندرامام، بندر عسلویه،

بجنورد، بندر عباس، شیراز، اصفهان، ایلام

آدرس: تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، پلاک ۳۲، تلفن: ۵۸-۸۸۵۷۶۴۵۶

www.ptec-ir.com - info@ptec-ir.com



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بارگانی بین المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۷-۵۲۱۲۶۲۱۴-۱۱

نمابر: ۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعت جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



نماینده رسمی فروش و خدمات پس از فروش لیفتراک های دیزلی، دو گانه سوز برقی هیوندای کره جنوبی

پاسارگاد ماشین پرسیا جنوب (سهامی خاص)

تهران، اسلامشهر، خیابان بسیج، روبروی شهرک سعیدیه

کدستی: ۳۳۱۶۹-۶۹۴۱۵ تلفن: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۹۲ فکس: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۷۸

www.persiajonoub.net



مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸

تلفن: ۸۴۳۰۸/۸۴۳۰۹ (۳۰ خط) نمابر: ۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

بندرعباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران

تلفن: ۶-۲۳۵۲۴۶۱۴ نمابر: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی

تلفن: ۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲

بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران ۱۱-۵۲۳۳۳۹۳۳

بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

www.spmco.co info@spmco.co



Zima Sepehr Darya

(امور کشتیرانی، کریر - فورواردر، خدمات گمرکی و ترخیص کالا)

شرکت کشتیرانی زیما سپهر دریا

Zima Sepehr Darya Shipping Agency Co.

- دارای سرویس های منظم فله و کانتینری از / به بندر 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 ای
- دارای دفاتر نمایندگی در بندرعباس، خرمشهر و بوشهر
- دارای مجوز رسمی از سازمان بندر و کشتیرانی

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه نگار، برج نگار، طبقه ۱۳، واحد ۱۰

تلفن: (داخلی ۱۰۵) ۸۸۶۶۴۷۵ - ۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia

۵۰ سال خدمات حمل و نقل بین‌المللی هوراند



Tel: +۹۸-۲۱ ۳۳۹۱ ۶۷۸۹
www.HOORAND.com



آریا ترابر آسیا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(با مسئولیت محدود)

ARYA TARABAR ASIA

International Transport Co. Ltd.

کریر زمینی (چادر دار، یخچال دار)
فورواردر (هوایی، دریایی، ریلی)

• حمل محمولات خرده بار و فاسد شدنی
به تمام نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا - ترانزیت کالاهای داخلی
و خارجی از تمام بنادر ایران

نمایندگی های ایران:

تمام گمرکات و شهرها

نمایندگی های خارجی:

ایتالیا، آلمان، ترکیه، بلغارستان،
سوریه، امارات، چین، پرغال،
ترکمنستان، افغانستان، عراق

نشانی: تهران، تقاطع خیابان سمیه و فرصت،
ساختمان سعید، طبقه ۴، واحد ۵۴

تلفن: ۸۸۸۴۹۷۷۴-۵

فکس: ۸۸۸۴۷۲۰۹

info@aryatarabarasia.com

www.aryatarabarasia.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

(بامسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص

تهران: ایران شهر شمالی خیابان مهاجر بلاک ۲۴
طبقه دوم

کدپستی: ۱۵۸۴۶۶۵۴۱۲

تلفن: ۸۸۴۹۱۱۳۲-۸۸۴۹۱۱۲۸

فکس: ۸۸۳۲۲۶۶۸

web site: www.abar.ir

E-mail: info@abar.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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

فکس: ۸۸۰۳۲۴۰۶

info@istcosa.net

شرکت حمل و نقل بین‌المللی پرستو ترابر

- مجری خدمات حمل و نقل بین‌المللی 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 دشمیر ۰۹۱۲۶۳۶۹۲۴

تهران: بزرگراه نواب صفوی، نبش آذربایجان شرقی، برج گردون، ورودی جنوبی، طبقه ۴، واحد ۴۰۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۲۳۶-۳۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰

ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷

تلفن: ۰۲۱-۳۲۲۵۴۲۹۱۰ / ۰۲۱-۳۲۲۵۴۲۹۱۰ / ۰۲۱-۳۲۲۵۴۲۹۱۰ / ۰۲۱-۳۲۲۵۴۲۹۱۰

همراه: ۰۹۱۴۳۴۴۱۴۵۷۰ / ۰۹۱۴۳۴۴۱۴۵۷۰ / ۰۹۱۴۳۴۴۱۴۵۷۰ / ۰۹۱۴۳۴۴۱۴۵۷۰

parastotarabar@yahoo.com



ره انجام حمل و نقل بین‌المللی

(کریر - فورواردر)

♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های
چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط
اروپا و آسیای میانه با بیش از ۱۰۰ دستگاه
کامیون

♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب

♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بناد

و مرزهای خروجی و ورودی ایران

♦ دارای نمایندگی های خارجی در ترکیه،

رومانی، اتریش، آلمان، اوکراین، لهستان

و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای

ایتالیا، اسلونی و بلغارستان

♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی میادی

ورودی کشور

♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و

همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی

برای صادرات کالا

♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمام کشورهای

اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی

به طور مستقیم با کامیون ایرانی وجود ندارد

آدرس: تهران، خیابان ولی عصر، نرسیده به

سهرافاطمی، کوچه صدر، شماره ۴۷، واحد ۱

تلفن: ۸۸۸۰۷۰۸۳-۴

۸۸۸۰۲۲۲۳

۸۸۸۰۲۲۲۳

فکس: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahanjam.ir

info@rahanjam.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی کارینا ترابر کیان

(با مسئولیت محدود)

♦ حمل تخصصی خودرود از امارات به ایران توسط کشتی های لن‌دینگ کرافت

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از امارات به عراق، روسیه،

قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان



نمایندگی کشتیرانی

دریای آرام جنوب

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳ و ۷ - تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳

info@karinatarabar.com

www.karinatarabar.com

www.southpacificsea.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



BANY RAH TOOS
INTERNATIONAL TRANSPORT CO

شرکت حمل و نقل بین المللی بائی راه تونس

کریر، فرورادر سوخت و کالا
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کیسول‌های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده‌های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله‌های کشتیرانی با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله‌های ترافیکی سنگین و نیمه‌سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تلی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۱۱ / ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱
خط تلفن: ۰۹۲۹۸۱۲۷۲۶۲۷ / سامانه پیامکی: ۰۹۱۸۱۳۴۲۰۰۰۶۹

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



بهمن ترابرتوس

شرکت حمل و نقل بین المللی

Bahman Tarabar Toos
International Transport Co.

حمل کلیه کالاهای صادراتی و ترانزیت به افغانستان و عراق و CIC

نشانی: مشهد، خیابان پاسداران، خیابان سالاری، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد ۱۰۶

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۱، ۳۲۲۲۱۰۱۳، ۳۲۲۳۰۲۲۳

فکس: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

E-mail: bahmantarabartoos@yahoo.com



شرکت جاده طلایی

حمل و نقل بین المللی

کریر- فرورادر
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
- ارائه 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 / ۵۵۰۸۹۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalae.com
info@jadehtalae.com



شرکت حمل و نقل بین المللی توکا ترابار

کریر - فرورادر
(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 آیکوه، پلاک ۳۳۱، طبقه سوم
- تلفن: ۰۵۱-۳۲۹۷۵۸۰ (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
۰۹۱۵۱۱۵۶۴۴۲ (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
۲ ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶
www.shabgirbartoos.com
E-mail: shabgirbartoos@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

کریر- فرورادر

- 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 / ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲
- www.atrakbarkhorasan.com
msh-office@atrakbarkhorasan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی چابک ران توس

کریر - فرورادر

- 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: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶
- همراه: ۰۹۱۵۱۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۳۲
- بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷



شرکت حمل و نقل بین المللی ادیب ترابار سپهر

(کریر - فرورادر)

- وابسته به صنایع شیمیایی ادیب
- حمل فرآورده‌های نفتی به صورت تخصصی (صادرات - ترانزیت)
- حمل کالا به کشورهای افغانستان - عراق - ارمنستان - پاکستان - آذربایجان - ترکمنستان
- دارای نمایندگی فعال در سراسر کشور
- نشانی: مشهد، بلوار فرامرزی عباسی، بین فرامرزی عباسی ۱ و ۳، مجتمع تجاری آناهیتا، طبقه دوم، واحد ۴
- تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۱۴۱۶۲ - ۳۶۰۱۴۱۶۱ - ۳۶۰۲۲۱۹۸ - ۳۶۰۲۲۱۹۷
- نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱
- www.adibtarabar-sepehr.com - info@adibtarabar-sepehr.com
adibtarabar@yahoo.com




شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابار 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 آیکوه، نبش آیکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
- نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / علیرضا فراج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴
- info@michka-mts.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان




پارت ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی
و یا ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان ۴۴، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



امین تارا

شرکت حمل و نقل بین المللی (TIR)
کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا و بالعکس

نشانی: مشهد، انتهای خیابان سنا باد غربی بین سنا باد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶، ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷
فکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰
amintara50@yahoo.com
www.amintara.ir
www.amintara.com



ایران ویچو

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
iranvico@yahoo.com



سورتمه ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به کشورهای آسیای میانه افغانستان، عراق، پاکستان
مشهد: خیابان ملک الشعراى بهار، بهار ۱۷، پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۲۰۹۱۹
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۲۷۷۰۱
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هم، ساختمان پارس الومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



آموت بار ترابر

(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی، هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

مشهد، بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۲۲، طبقه ۲
تلفکس: (۱۰ خط) +۹۸۵۱-۳۷۶۵۷۹۲۰ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۴۸۴۱
موبایل: ۰۹۸ ۹۱۵ ۱۱۵ ۴۶۷۶
www.amutbartarabar.com carrier.amutbar@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



شایان کار خراسان

TRANSPORTATION ■ FORWARDING ■ LOGISTICS

(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
www.shayankar.com Zip Code: 91458-65553



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: بلوار قرنی، بین قرن ۲۳ و ۲۵، مجموعه صنعت ساختمان شرق، ط ۴، واحد ۴۰۲
تلفن: ۰۵۱۳-۷۱۳۴۳۰۴-۶
فکس: ۰۵۱۳-۷۱۳۴۳۰۷
موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
Email: info@abanrahtos.com www.abanrahtos.com



رهنان

international Transport Co.

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



اتیران

حمل و نقل بین المللی

رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
تاسیسات محدود
شماره ثبت: ۱۹۰۲۵
۰۹۸۰ - ۰۹۱۵ ۵۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵، فکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹۰
بخش کریر در کمستان (غنی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴۲۰۰ - ۰۹۱۵۵۰۲ ۱۱۴۲
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰ ۸۵۰ - ۰۹۱۵ ۱۵۲ - ۱۲
حمل و نقل طلعی کلا: ۰۹۱۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گازمایع ، بنزین ، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گازمایع تحت نظارت گمرک ایران



گودرز گرگان

Goodarz gorgan

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری ساختمان سینا
 خدیو: ۹۰۹۰ ۳۴۵۲ ۰۱۷ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

دفتر تهران : خیابان وزرا، خیابان سوم ، پلاک ۲۶ ، واحد ۷
 تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ فاکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱

www.Goodarzgorgan.com
 info@Goodarzgorgan.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
 E-mail: bosaco@bosacoir.com & bosaco@bosaco.ir



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: (+۹۸۵۱)۳۷۶۱۴۰۵۲
 نمایر: (+۹۸۵۱)۳۷۶۶۹۱۶

Website: www.barmantarabar.com Email: Info@barmantarabar.com



شرکت اهورا بار بندر امام

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

عملیات تخلیه و بارگیری

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
 تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
 تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۴۴ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.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 مدیربازرگانی: تبریزی
 تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،
 خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۲۸۳، زنگ شماره ۳
 تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۳۱ فکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵۱۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵
 www.jahankalacargo.com
 info@jahankala.com



tarabar shargh Int'l Transport Co.
آساترابر شرق



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 دریائی ، 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

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱
 تلفن: ۴-۳۷۶۶۴۱۳۱-۰۵۱ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی و داخلی



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: ۰۳۳۲۲۳۷۰۳-۳۳۲۱۹۵۶۴ (۰۵۴)

فکس: ۰۳۳۲۲۴۶۰۵ (۰۵۴)

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



Sea Shell

Persian Gulf Shipping Co

شرکت کشتیرانی

صدف دریایی خلیج فارس

نماینده خطوط کانتینری SATLINE | CARAVEL
SEALINK | BHAVANI

کریر و فورواردر در حمل و نقل 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: ۰۲۱۵۷۴۲۱۸۸۰ (خط ویژه) فاکس: ۰۱۵۹۸۸۲۱۰

E-mail: info@pgsss.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

شرکت حمل و نقل بین المللی

زمره راه سعادت

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران،

تهران: تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زاثر،

طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۲۵۴۲ / ۶۶۹۰۴۹۵۵

arez1975@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی

سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس

به کلیه نقاط کشور و خدمات

استریپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:

آقای شیرزاد غمگین

بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،

طبقه ۶، واحد ۶۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰

تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰

۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶

همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت 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، ترسیده به سه راه جهانپار، جنب ساختمان

ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو

مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۹۶۵ / ۳۳۵۶۵۲۲۴۰۶

دفتر عملیات: ترمینال غرفه ۱۰ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۳۰۲

میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

دفتر عملیات شهرک حمل و نقل صدور بارنامه: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۳۰

ehsan.hormozgan@yahoo.co www.ehsan.hormozgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارسایان

آماده ارائه خدمات از کشور چین
و هندوستان و دوبی به کشورهای
آسیای میانه

تبریز: ۴ کیلومتر جاده تبریز مرند ترسیده

به پمپ بنزین شهریار

تلفن: ۰۴۱-۳۲۴۲۴۹۴۰

نمابر: ۰۴۱-۳۲۴۲۴۸۱۹

تلفن دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۰

نمابر دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱

parsayan.group@gmail.com

شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲

Armin Bazargan

Transportation co

بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،

روبروی بانک ملی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶

۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱

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، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا،

خاور دور و بنادر جنوبی ایران

♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای

اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس

♦ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی

♦ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / 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: ۰۲۱-۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)

info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی

شرکت بازرگانی
آذرتکار ساوالان



شرکت حمل و نقل بین المللی
باراندیش



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
نگار ترابزرین



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی نگار ترابزرین با برخورداری از ناوگان جاده ای، کفی، بونکر، کانتینربر، تانکری و همچنین کادری مجرب و فعال در مرزهای آبی و خاکی آماده عقد قرارداد برای ارائه خدمات کشتیرانی، کربری و فورواردی سریع، ارزان و مطمئن در کریدور نوستراک می باشد.

واردات و فروش انواع کامیون های مستعمل

دفتر مرکزی: اردبیل، بزرگراه بسیج، بین میدان شهید رجایی و پمپ بنزین زارع
دفتر تهران: امیرآباد شمالی، روبروی بیمارستان قلب (شریعی)، کوچه دانش ثانی، پلاک ۶۹، طبقه ۳
دفتر کشتیرانی: بندر انزلی، گازبان، میدان مالا، بلوار معلم، انتهای خیابان دوم، پلاک ۹

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۳۶ / فاکس: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۵۰۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶ / فاکس: ۰۲۱-۸۸۳۳۵۲۳۳۴ / عییزاده: ۰۹۱۴۳۵۲۳۳۴
تلفن: ۰۴۴۴۲۵۷۵۷ / ۴۴۴۲۲۷۱۳-۰۱۳

ntzalizadeh@gmail.com



شرکت کشتیرانی
کهکشان کالا و دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ایران زمین



- حمل زمینی کالاهای معمولی، یخچالی و کانتینری به اروپا و کشورهای CIS، عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و بالعکس
 - حمل دریائی توسط انواع کانتینر معمولی و یخچالی از کشورهای خاور دور، حوزه خلیج فارس، اروپا و امریکا به بنادر جنوبی کشور
 - ترانزیت کالا از مبادی ورودی کشور به داخل ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و سایر کشورهای همسایه
 - حمل دریائی کانتینری و فله از روسیه و بلاروس، کشورهای حوزه بالکان به بنادر شمالی ایران
 - اخذ مجوزات لازم جهت صادرات، واردات و ترانزیت کالا از سازمان ها و ادارات مربوطه
 - حمل انواع محمولات هوایی و ارائه خدمات فرودگاهی شامل ترخیص، ترانزیت و حمل مجدد (ترانزیت کالا) در فرودگاه امام خمینی به مقصد کلیه گمرکات و مناطق آزاد کشور
 - حمل خرده بار بصورت روزانه از اروپا و ترکیه به ایران و بالعکس
- حمل محمولات ریلی توسط واگن های کفی، لبه دار، مسقف و تانکر
- آدرس: خیابان دکتر مفتاح چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵
فاکس: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳ ۱۰۶۲ / ۸۸۸۳ ۲۴۷۰
فاکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com www.khakeshank-kd.com / E-mail: info@iranzamincorp.com www.iranzamincorp.com



شرکت سفیر ریل آسیا

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند. ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر
www.safirrail.ir



جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳

تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۹

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی ۵، پلاک ۲۱

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: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴
- دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶-۸ دفتر بندرعباس: ۰۲۲۳۸۳۹۸ / ۳۲۳۸۱۱۴۹۱-۲۳۵-۰۷۶

sabooran_transportco@yahoo.com

زمین دریا
international transport co.ltd
شرکت حمل و نقل بین المللی

فورواردر - کریر
(امیل - دریل - هوایی)
محل معمولات از بندر عباس به کلیه کشورهای همجوار

تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر
واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۸
بندر عباس - خیابان سیدجمالالدین اسدآبادی
جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا
کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ شماره ۷۹۱۳۷۷۴۶۵۱

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
فورواردر - کریر (با مسئولیت محدود)

بازرگان: بلوار امام
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۸۸
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۳۲ / ۳۴۳۷۲۷۳۲
نمبر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸
www.behamin tarabar.com
behamin_tarabar@yahoo.com

دوررو
Shipping & Int'l Forwarding Co. (LTD)
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

کریر - فورواردر
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
۰۴۴-۳۴۳۷۲۴۴۸-۳۴۳۷۵۰۶۸-۹
همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰
www.dourro.com
info@dourro.com

ارم ترابر
شرکت 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 راهنمایی
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۲۴۵۸۲
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۲۴۲۳۰۱۱
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

نماینده گی هواپیمایی ماهکس MahEx
آته، 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 - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
- حمل قیر یا تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱
- فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
idealrah@gmail.com

ساربان گستر سبلان
شرکت حمل و نقل بین المللی
با مسئولیت محدود
کریر - فورواردر

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 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 شمسیایی، طبقه سوم، واحد ۳۱ کد پستی: ۴۹۷۱۶۳۴۸۷۸
تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳ / ۳۳۲۲۸۷۷۷ / ۳۳۲۲۴۵۴۴
نمابر: ۰۱۷-۳۳۲۹۲۸۹۴
jeyhoontarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
رشید بار بندر
هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان
قبول حمل کالا از 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: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۳
۰۹۱۷۱۶۳۵۷۶۵ / ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
www.doostanhormozgan.ir
info@doostanhormozgan.ir



حمل و نقل بین المللی
افتخار ترابر
EFTEKHAR TARABAR
کریر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان: خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۳۳۶۴۳۱
فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
هادی بازرگان
HADI BAZARGAN
International Transport co.
مدیر عامل: محمد بانژاد
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 44347 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
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
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸
dumantarabar@apadana.com
info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماکا ترابر بلوچستان
Maka Trans Co.
کریر- فورواردر
• خدمات گمرکی، ترخیص کالا
• حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا
• مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا
سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳
makatrans@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
حنا ترابر شرق
HANNAN TARABAR SHARGH
Int.Transport.co
(سهامی خاص)
(کریر- فورواردر- ترخیص کالا)
دفتر مرکزی: زاهدان، خیابان آزادی، ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۳۹۳
فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار طوس
کریر - فورواردر
◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۷۸
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ره تاش توس
کریر - فورواردر
◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۷۸
rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ایران دهر
کریر - فورواردر با نیم قرن تجربه
ارائه گر بهترین خدمات در حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کالا
نمایندگان معتبر ما در سراسر جهان این امکان را به ما می دهند تا کالای شما را در هر نقطه تحویل گرفته و در هر مکانی که بخواهید تحویل نماییم.
تهران: خیابان استاد نجات الهی، خیابان برادران شاداب، شماره ۵۸، طبقه ۳ و ۵
تلفن: ۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط) / ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲
Info@irandahr.com

شرکت های بین المللی و داخلی

شرکت حمل و نقل بین المللی



راه یار ترابار ایرانیان



راه سیر ایرانیان

(با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

• ارائه خدمات ریلی - جاده ای - دریایی و هوایی
• نماینده راه آهن های کشورهای مشترک المنافع در ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر
(امیر اتابک)، ساختمان ۱۳۰، طبقه ۲، واحد ۲۰۳
تلفن: ۴-۸۸۲۱۶۸۲-۳/۸۸۸۶۱۷۸۲-۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۷۲

info@rahyartarabar.ir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

تلفن: ۷-۳۴۴۳۷۲۵۶-۰۴۱

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۸-۳۴۴۶۵۷۱۷-۰۴۱

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۱۰۸

شرکت حمل و نقل بین المللی



سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمبر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

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



Qizil Yol Kiamaki

قزل یول کیامکی حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



Shhab Azer Aras

شهاب آذر ارس

مجتمع انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

تلفن: ۱۸-۵۱۱۷-۴۲۰۲/۰۴۱-۴۲۰۲-۵۱۴۵-۷/۰۴۱-۴۲۰۲-۵۱۴۸-۴۲۰۲

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: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶

thk.alizadeh@hotmail.com

شرکت پارسیان سرعت بندر

آمادگی خود را
جهت عقد قرارداد
ایاب و ذهاب پرسنل
شرکت های مستقر در
منطقه ویژه اقتصادی
بندر امام اعلام می دارد

خسرو پارسیایی جهرمی

۰۹۱۶۱۵۲۰۴۰۷

قاسم عثمانی ۰۹۱۶۱۵۱۵۱۵۵

دفت: ۰۶۱-۵۲۳۵۵۸۳۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه

◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور

◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد DV

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir

جلفا بار

شرکت حمل و نقل داخلی

از شهرستان جلفا و منطقه آزاد تجاری
و صنعتی ارس به تمام نقاط ایران و
ترخیص کالا به مدیریت صمدی علمداری



ایران پر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل محمولات زمینی به کشورهای ترکیه، آلمان، ایتالیا،
گرجستان و آسیای میانه با کامیون های ایرانی و خارجی
نمایندگی در کلیه مرزهای ورودی کشور

دفتر مرکزی: منطقه آزاد ارس، خیابان تیمسار فلاحی، روبه روی ترمینال نظامی، جنب گمرک، پلاک ۴۶

تلفن: ۰۴۲-۲۲۴۷۷-۴۲۰۲۲۳۲۰۸-۴۲-۲۲۴۷۷-۰۴۱-۴۲-۲۲۱۴۲-۰۴۱-۴۲-۲۲۱۴۲-۰۴۱-۴۲-۲۲۱۴۲-۰۴۱-۴۲-۲۲۱۴۲



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 مبدا 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 شماره: ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶ شماره: ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

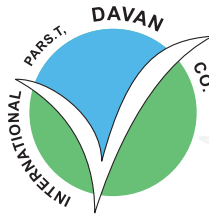
www.KianTarkhis.ir kiantarkhis93@gmail.com

از شرکت ها و بازرگانان درباره ترخیص و سرویس ما سوال کنید.

International

Pars Davan Co.

حرف اول در ترخیص کالا



شرکت بین المللی

پارس تجارت دوان

بازرگانی دوانی سابق

صادرات - واردات و مشاور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع جمهوری، کوچه سیمیرغ (رئوف فلاح زادگان)، پلاک ۶۶، طبقه دوم

تلفن: (۱۵ خط) ۰۲۱ - ۶۶۹۵۴۹۰۰ فکس: ۰۲۱ - ۶۶۴۱۱۵۸۲

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 (مبدا - مقصد) COI - PSI
- ◆ نظارت بر بارگیری، حمل و تخلیه کالا // بازرسی پیش از تحویل (PDI)
- ◆ صدور گواهی کمی کالا (IC) جهت ارائه به شبکه بانکی کشور
- ◆ بازرسی و نظارت بر آزمون، کلیه کالاهای تولید داخل
- ◆ نمونه برداری و نظارت بر خدمات آزمایشگاهی
- ◆ صدور تاییدیه پروفرما، 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

**موسسه خدمات
گمرکی نوری**

حق العمل کار رسمی گمرک ایران
با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services
Institute
The Official Contractor
Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرنطینه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

♦ ارائه پروفرم انواع ورق از

قزاقستان به صورت نقدی

یوزانس

♦ تخلیه و بارگیری واگنهای

ترکیه در مرز ترکمنستان

♦ تهیه کد مسیر و مجوزهای

کشورهای CIS و برگشت

کانتینر خالی

♦ ترخیص واگن های گندم

و کنجاله به صورت حمل یکسره

♦ تخلیه و بارگیری کامیون های

ترکمن در سرخس

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمنستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gamil.com
csnoori_a@yahoo.com



شرکت بازرگانی
پردیس 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: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com pardis_hn@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: ۶۶۴۹۴۸۸۸ - ۶۶۴۸۳۳۴۳ - ۶۶۴۹۵۲۰۷ - ۶۶۴۹۵۲۰۷ - ۰۹۱۲۲۵۰۰۳۰ - ۰۹۱۲۱۹۰۳۵۰۰

m.Kochehbaghi@gmail.com



**دفتر حق العملکاری
کوشا ترخیص**

- ♦ کارگزار رسمی گمرک
- ♦ ترخیص از بندر عباس، خرمشهر و تهران
- ♦ ترخیص تخصصی خودرو
- ♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت
- ♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵
نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴
همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarthis.com
info@kooshatarthis.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
- ابزارآلات 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 - موبایل: ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴

Web: pytehran.ir Email: info@pytehran.com



**بازرگانی
منوچهر یعقوبی**

• انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق
در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی،
صادرات، واردات)

• تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و
کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی
از گمرکات غرب کشور (کرمانشاه، خسروی،
پرویز خان، سنندج، پاشماق، مهران)

• قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین
المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۶۱۶۴۵۳۹

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۰۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۸۲۲۷۹

bazargani.yaghobi@gmail.com



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



دفتر خدمات گمرکی غفوری

مجری و مشاور:

صادرات، واردات، ترانزیت

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

با بیش از سی و دو سال سابقه

کار گمرکی در گمرکات کشور

مشهد، بلوار راه آهن، مقابل درب خروج

تلفن: (۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۳۳۴۱)

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱ - ۳۲۲۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹ - ۳۴۵۲۵۶۵۷



گروه بازرگانی حقی

- صادرات، واردات، کالاهای مجاز با کارت بازرگانی معتبر
 - ترخیص کالا و مشاوره امور گمرکی
 - مشاوره و قبول حمل و نقل انواع کالا
 - خرید و ارسال انواع کالا از تمامی کشورها به ایران از طریق ترکیه
 - انجام ترانزیت خارجی و داخلی از تمامی مرزها
- تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی،
ساختمان اداری پزشکی گلستان، واحد B9
تلفن: ۸۸۰۳۲۹۶۲ / ۸۸۰۳۴۲۳۲ / ۸۸۶۰۷۶۹۵
نمبر: ۸۸۶۰۷۶۹۵
reza_haggi@yahoo.com haggi_trading@yahoo.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: ۰۹۱۱۱۸۱۵۳۰۲



ترخیص کالای برادران جعفرپور

- ترخیص و حمل تمام کالاهای تجاری، البسه، پارچه و سایر
اقلام از ترکیه و اروپا به کشور
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۷۶ ناصر
همراه: ۰۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ جعفرپور
- آدرس: منطقه آزاد ماکو، بازرگان

Albase.tarkhis@yahoo.com

بازرگانی رحیم ابشی

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
 - ♦ کارگزار (حق العمل کار) رسمی گمرک ایران
 - ♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- بندر انزلی - تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵
rahimabshi@yahoo.com

مهدی حدادی

مشاوره امور گمرکی و ترخیص کالا

از کلیه گمرکات کشور

آدرس: بزرگراه رسالت، ۱۶ متری دوم شمالی نیش گلستان ۴، پلاک ۳۹،
واحد ۱۲، طبقه ۳
فکس: ۰۹۱۲۱۷۸۲۸۴۲ / ۲۶۳۰۱۱۹۸ - ۲۶۳۰۱۱۹۷
۰۹۱۲۱۷۸۲۸۴۲
ایمیل: hadadiTrading@gmail.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: ۳۵۵۵۴۵۵۲ / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۴۱-۳۵۵۵۴۵۱ / ۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۵۴۸۴۵۱
نمبر: ۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۵۴۸۴۵۱
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۳۷۳۹
ghazizadeh13@yahoo.com



با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶
تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱
www.ghasemitradeco.com Email: info@ghasemitradeco.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: ۴۴۰۱۸۸۳۹-۴۱ / فکس: 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 حق العملکاری جلال فاروقی

مشاور امور گمرکی، ترخیص کالا، نمایندگی حمل و نقل بین المللی

شعب و نمایندگی: تهران، بندر عباس

دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه دکتر خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵

تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۳۲۲۱۶۸۷ / نماینده: ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ / همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfaruoghi@yahoo.com

بازرگانی محتشم خواه

● با بیش از دو دهه تجربه صادرات، واردات، مشاوره امور گمرکی
● ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
● حواله ارزی، ثبت سفارش و اخذ مجوزهای مربوط ● خدمات کانتینری
● واردات خودرو و ترخیص تخصصی خودروهای وارداتی

آستارا: پاساژ عمیدی، طبقه اول، پلاک ۲۴
دفتر مرکزی: تلفن: ۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / نماینده: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،
طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱-۱۲ / نماینده: ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳

info@mohtashamkhah.com www.mohtashamkhah.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 کمیسیون های گمرکی
■ دارای پروانه فعالیت از گمرک ایران

تهران، خیابان ولیعصر، برج سپهر ساعی طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

همراه: ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ / تلفا کس: ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ / ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com

بازرگانی کرنافی

با ۲۸ سال سابقه فعالیت
در امور ترانزیت / صادرات / واردات

بندر عباس: میدان یادبود، کوچه پیروزی ۰۲،
ساختمان ایران، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۷۶-۲۲۲۱۲۷۹۶ / نماینده: ۰۷۶-۲۲۲۴۰۳۷۹
بخشی زاد: ۰۹۱۷-۷۶۷۲۹۰۱
کرنافی: ۰۹۱۷-۱۶۱۶۸۴۷

hkarnafi_trading@yahoo.com

بازرگانی جهانی

ترخیص کالا از تمامی گمرکات
(بندرعباس - نوشهر - انزلی - تهران)

دفتر بندر عباس:

تلفا کس: ۰۷۶-۲۳۶۶۲۶۴۶

علیرضا جهانی همراه: ۰۹۱۷-۱۶۳۰۰۵۳

jahaneetradingcog@gmail.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

(دوغارون، میلک، بیرچند، میل ۷۸ و سرخس)

◆ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرچند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرچند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸

همراه مدیریتی: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشتاز ترابار 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
و اجد 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،

(عدالتیان)

حاشیه میدان عسکریه، پلاک ۳، طبقه دوم

تلفن: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۳۳۸۲۴۴۵۳ / نماینده: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰

pishtaztarabar@gmail.com / pishtaztarabar@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل داخلی (سراسر کشور)

شرکت مشاوره حمل و نقل **هادی**

■ مشاوره در سامان دهی
و مدیریت ناوگان ترابری
■ مشاوره و حل اختلاف مالکین
وسایل نقلیه سنگین با رانندگان
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،
پایانه حمل و نقل کلای مبارکه
تلفن: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۱۰۸
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: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۴۰۳-۳۴۴۵۳۴۰۳
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 هرگونه بار به اقصى
نقاط کشور در اسرع وقت و با بهترین
خدمات با بارنامه رسمی و بیمه نامه
معتبر می باشد را دارد.

استان البرز: کرج، کیلومتر ۲۷ جاده مخصوص
تهران- کرج، جنب پل روگذر مترو
تلفن: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵
فکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱
rahranan11391@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
فرآورده های نفتی

اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴

مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی
حمل کلیه فرآورده های نفتی از
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند
(استان مرکزی)

اراک: میدان بسیج (سردشت - سنجان)
شهرک نبشی، روبروی سالن نارنجستان
تلفن: ۰۸۶-۳۲۲۵۴۳۹
نمابر: ۰۸۶-۳۲۲۵۴۳۸
همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱
۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷
Arakbarpooya.co@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

نیجات بندر

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان
با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

♦ نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان
♦ واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره
♦ داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوژی)
♦ حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...
♦ جاده سازی در محل های صعب العبور

بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، میدان شهدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها،
طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱-۶ نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷-۸
آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶
nejat_bandar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل 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 ورزنده، پلاک ۳۴، واحد ۲.

تلفن: ۸۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۰۰۲۳۷
فکس: ۸۸۸۲۷۹۲۱

ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،
جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)
تلفن: ۶۶۱۸۰۶۰۶
فکس: ۶۶۱۸۰۶۰۷
تلفن: ۴۴۵۴۲۸۰۳-۴
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 فجر جهاد

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 ۵۵۲۹۵۸۹۳-۶ نمابر: ۵۵۲۹۵۸۹۵
شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۶
شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶ شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۲۲۳۸۱۲۰
شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸
شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴
شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷

www.fajr-jahad.com

email:info@fajr-jahad.com



شرکت حمل و نقل

فیروز رخن

فروش و اجاره کانتینر / انبار
اختصاصی کالا
ترمینال کانتینری و دپو کشتیرانی
(قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)
به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی
بندرعباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانگه،

روبروی تالار تندیس
تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳
همراه: ۰۹۱۳۳۲۵۶۸۸۵

شرکت های حمل و نقل سنگین و فوق سنگین



شرکت حمل و نقل جاده ای سنگین بار عادل

ADEL SANGINBAR
Road Transport Co

◀ حمل 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: ۱۲-۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / فاکس: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴
همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳
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)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شفاقی، شماره ۲۰
ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ / فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶
تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)
www.sangintarabar.com
E-mail: info@sangintarabar.com



سستی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،
حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷
E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



حمل و نقل وزین ترابار تهرانی

شرکت حمل و نقل جاده ای

VAZIN TARABAR TEHRANI INTERNAL TRANSPORT
Heavy & Ultra Heavy

با ۴۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
آدرس دفتر مرکزی: خیابان آفریقا، بین چهارراه جهان کودک و میرداماد،
شماره ۲۱۱، ساختمان نگین آفریقا، طبقه ۱۰، واحد ۸
تلفن: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹ - ۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵ - ۸۸۷۸۰۰۵۵
آدرس ترمینال: جاده ساوه، کیلومتر ۱۰، جنب پست اداره برق، ترمینال تهرانی
تلفن: ۵۵۲۵۶۳۸۵، ۵۵۲۵۶۳۸۴، ۵۵۲۴۴۵۳۳
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 / اباکو، گرجستان / تفلیس
ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس / تلفن: ۵-۳۲۷۲۰۰۷۴-۰۴۴
دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی / تلفن: ۴۶-۳۶۲۶۸۵۴۳-۰۴۴

latifbeiramy@yahoo.com
www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

نائب رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: عباداله فروزش

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالا های وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالا های وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده.
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸
تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۵-۶۶۹۱۵۱۸۳ / فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴
info@tarkibhamlonagh.ir www.tarkibhamlonagh.ir

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیر عامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار
تلفن: ۹-۳۳۴۲۶۶۳۷-۰۶۶ / فاکس: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹
همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵



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
 - کمزشکن ۹ و ۱۱ محور
 - دارای بیمه مسئولیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سنایی، شماره ۱۵۴ / کدپستی: ۱۵۸۶۶۸۶۷۱۸
تلفن: ۹-۸۸۳۰۱۲۰۶ / ۱۳-۸۸۸۴۷۴۱۰ / نامبر: ۸۸۳۰۵۴۲۸
دفتر بندرعباس: سه راه جهانپار، تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۲۶۶ / نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۶۰
ترمینال رباط کریم / تلفن: ۵۶۴۲۲۱۴۲
fakharco@yahoo.com



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

- ♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل ایران
- ♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
- ♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه
(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا بارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹
دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / فکس: ۳۳
زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹ / فکس: ۳۳
saadat_tarabar@yahoo.com www.saadattarabar.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

نیک ترابار 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: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۳۳۵۵۲۵۴۳-۴ / ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۶ / شماره: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۳۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.com



ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای

آسیای میانه

ارائه مجوز محمولات ترافیکی

حمل ترکیبی محمولات

پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد

ردیابی کلیه واگن‌ها در مناطق CIS

و جمهوری‌های بالتیک

برگشت کانتینرهای خالی از مبادی

کشورهای: ترکمنستان، ازبکستان،

تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان

تامین کننده انواع واگن‌های 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

نماینده: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

E-mail: info@wagonbar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

دشت نوردان

گرگان

کرپیر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



ایر سوتر (سهامی خاص)

شرکت مختلط امور حمل و نقل

ایران و روسیه

بیش 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-روز

بندر انزلی به سایر بنادر دریای خزر

شعب خارجی: آستاراخان روسیه،

مسکو، باکو، عشق آباد، نخجوان و

نمایندگی در دبی و استانبول

شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر،

بندر امیرآباد، بندر نکا، بندرعباس،

پاجگیران، بندر امام خمینی، جلفا، آستارا،

بیله سوار، بازرگان، سرخس،

تهران، خیابان مطهری، شماره ۸۹

تلفن: ۸۸۷۴۲۴۶۸-۷۰

www.irsotr.ir



مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

• حمل و نقل ریلی محمولات سوختی،

انواع روغن و مواد پتروشیمی

• تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد

شیمیایی (سود-اسید) در کشور

• حمل و نقل ریلی داخلی مواد

معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله،

کنسانتره، 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



(سهامی خاص)

راه آهن حمل و نقل



مدیرعامل: محمد جواد انتظاری

♦ دارای نمایندگی انحصاری شرکت کاز تمپیر 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 ♦ انجام کلیه خدمات راهبردی قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۰۰۶۶۴۴۴۹۰۰ (خط ۱۲ خط) فاکس: ۰۰۰۶۶۴۲۱۹۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۳۳۷۷-۷۹۱۹۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ / شماره: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰

مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۳۵۱۱۷ / سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ / اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۲۲۱۱۸ / اراک: ۰۸۶-۳۳۱۳۰۰۳۶

تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ / یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ / اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ / سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵

بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹



ایران پیما
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



شرکت مسافری
پیک صبا تهران
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:
۵۵۱۸۵۵۲۶
تلفن رزرو پایانه جنوب: ۲۲-۵۵۱۸۵۴۱۵
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴
ترمینال غرب:
۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳
دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸
پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا
۸۸۵۴۳۲۵۲۷-۶-۸۸۵۴۳۲۵۲۷
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵
www.peykesaba.net



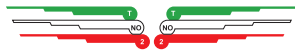
شرکت مسافری
همسفر شمس

زاهدان
مدیر عامل: سید شمس موسوی
سرویس دهی به کلیه
نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری
انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت 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
مدیر عامل: منصور ملاصالحی
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



شرکت مسافری عدل
عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲
تعاونی ۷
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱
همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲
(محمد علی پیر احمدیان)
فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



تعاونی شماره ۵
شماره ثبت: ۳۷۹۰۶
شرکت مسافری
کیان سفر پاسارگاد
KIAN SAFAR PASARGAD

دفتر مرکزی پایانه غرب: ۴۴۶۶۰۱۱۶
تلفن های 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
غرفه جنوب: ۵۵ ۱۸ ۵۵ ۲۱
فکس: ۵۵ ۱۸ ۵۴ ۷۸
غرفه غرب
۴۴۶۶ ۴۴ ۳۸ / ۴۴۶۶ ۲۹ ۹۳
www.isit6.ir



حمل و نقل درون شهری
و برون شهری
T.B.T

(تی.بی.تی)
شرکت مسافری
تعاونی شماره ۱۵
تراز بی تا ایلام
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۷۴ ۳۶ ۳۴۱ ۳۴۱ ۹۱۸
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



شرکت مسافری
گیتی پیما کرج

مدیر مسئول: ناصر زارع
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳
کرج: ترمینال شهید کلاتری
تلفن: ۰۲۶-۳۳۷۱۶۹۱۴
۰۲۶-۳۳۷۰۱۸۱۳



شرکت تعاونی مسافری
میهن نور آریا
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹
مدیریت: عبدالله گمشادزهی
زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،
پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳
تلفن دفتر دانشگاه:
۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸
mihannoorarya2015@gmail.com



شرکت های مسافری
تعاونی ۱۱، سیروسفر و رویال سفر
لنگرود

مدیریت: مهندس حاج منوچهر مهدی پور
مسافرت با اتوبوس های ویژه،
VIP و تک صندلی
به تمام نقاط ایران
لنگرود: خیابان سعدی، میدان شهید نورانی،
اول کمربندی
تلفن: ۰۱۳-۴۲۵۳۱۱۶۴-۵
۰۱۳-۴۲۵۲۵۶۵۰ / ۴۲۵۲۷۲۸۲
همراه: ۰۹۱۱۴۱۹۰۵۷
www.mehdipour-travelagency.com



شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز



نماینده برتر شرکت بیمه البرز در ۵ سال پی در پی

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 و مسئولیت مالک آنها
- دارای گواهینامه مدیریت کیفیت براساس استاندارد ISO 9001:2008 • همکار کارگزاری بیمه رشتچی

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۱۰۳، واحد ۲ تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ فکس: ۸۸۷۴۱۸۳۵ مدیرعامل: احمد شکوهی بهار

www.sayehamnalborz.com

خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵

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

الماس پوشش غرب

سهامی خاص
شماره ثبت ۲۶۰۱



♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

♦ انجام کلیه خدمات بازرگانی از مبدا تا مقصد و اخذ مجوزهای لازم جهت ورود

کالا - گشایش اعتبار - انجام امور بانکی

♦ انجام ثبت سفارش بازرگانی ♦ واردات و صادرات کلیه کالاهای مجاز

آذربایجان غربی: بازرگان، روبروی درب گمرکی بازرگان، مجتمع آلوین، ط همکف

تلفن: ۰۴۱-۳۴۳۷۳۱۲۰ - ۰۴۱-۳۴۳۷۳۱۲۷ - ۰۴۱-۳۴۳۷۳۱۲۷

شرکت بازرگانی کامی

• صادرات، واردات، ترانزیت

• دارای پروانه حق عملکردی گمرکی از گمرک ایران

• ترخیص کالا از تمامی گمرکات کشور • مشاوره امور گمرکی

تبریز: خیابان راه آهن، مجتمع تجاری میلاد، طبقه ۳، شماره ۳۰۳

تلفن: ۰۴۱-۳۵۵۱۵۳۲۱ / ۰۴۱-۳۵۵۱۲۷۹۰

نمبر: ۰۴۱-۳۵۵۱۳۴۲۵

جهت اشتراک درنشریه ترابران می توانید:

نوع اشتراک	سفارشی	پیشتاز یا پیک
شش نوبت (با تخفیف)	تهران - شهرستان	تهران - شهرستان
دوازده نوبت (با تخفیف)	۱/۳۰۰/۰۰۰ ریال	۱/۴۵۰/۰۰۰ ریال
	۲/۴۵۰/۰۰۰ ریال	۲/۸۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه اشتراک را به حساب ۱-۱۰۱۱۸۲۶۰۹۹-۲۴۷ بانک پاسارگاد (عمر آران)

و یا شماره کارت ۷۴۸۳-۳۵۴۰-۲۹۱۰-۵۰۲۲

(به نام آقای عمر آران) واریز و اصل رسید را به شماره ۰۲۱-۸۸۹۰۰۴۸۹

فکس یا با پست سفارشی ارسال فرمایید

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD
Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



A.B.C Group

International Transportation & shipping co.

Head Office: (+9821)88480530-7 Fax: (+9821)88719514

Mashhad Office: (+98513)8539580-3

Fax: (+98513)2219957

B.Abbas Office: (+9876)33563946 Fax: (+9876)33560959

abc_tehran@arabakhtar.com

www.abcgroup.com www.ara-bakhtar.com



BITA TARABAR
INT'L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)
Export - Import - Transit
Specially to IRAQ

Head office: No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

Zip code: 14188 Tehran- Iran

Tel: (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

Fax: (+9821) 6643 97 87

Kermanshah: (+9883) 38390053 Fax: (+9883) 38366872

Khosravi: (+9883) 42420668

bita.tarabar.int@yahoo.com



Logistics
Admiral

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3rd party logistics services
- Industry specialized solutions

Adress: No 47,29th St, Vozara St, Tehran-Iran
Tell: +9821 888 78 501-4 Fax: +9821 8977 7654

www.admiralline.com



Hamel

Int'l Transport Logistics Services

add: No1, 8th Alley, Sarafraz (Daryai-e-Noor) ST,
Motahari Ave, Tehran, Iran

Tell: (+98 21) 88759051-55

Fax: (+98 21) 88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com



South Port Services Co. LTD.

Shipping & Freight Forwarding
Project Specialist

Tel: (+9821) 8878 5152

Fax: (+9821) 88785158

Email: info@spsir.com

www.spsir.com

MAZAND DARYA

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند دریا - مازند

As Agent of line

HANJIN SHIPPING
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

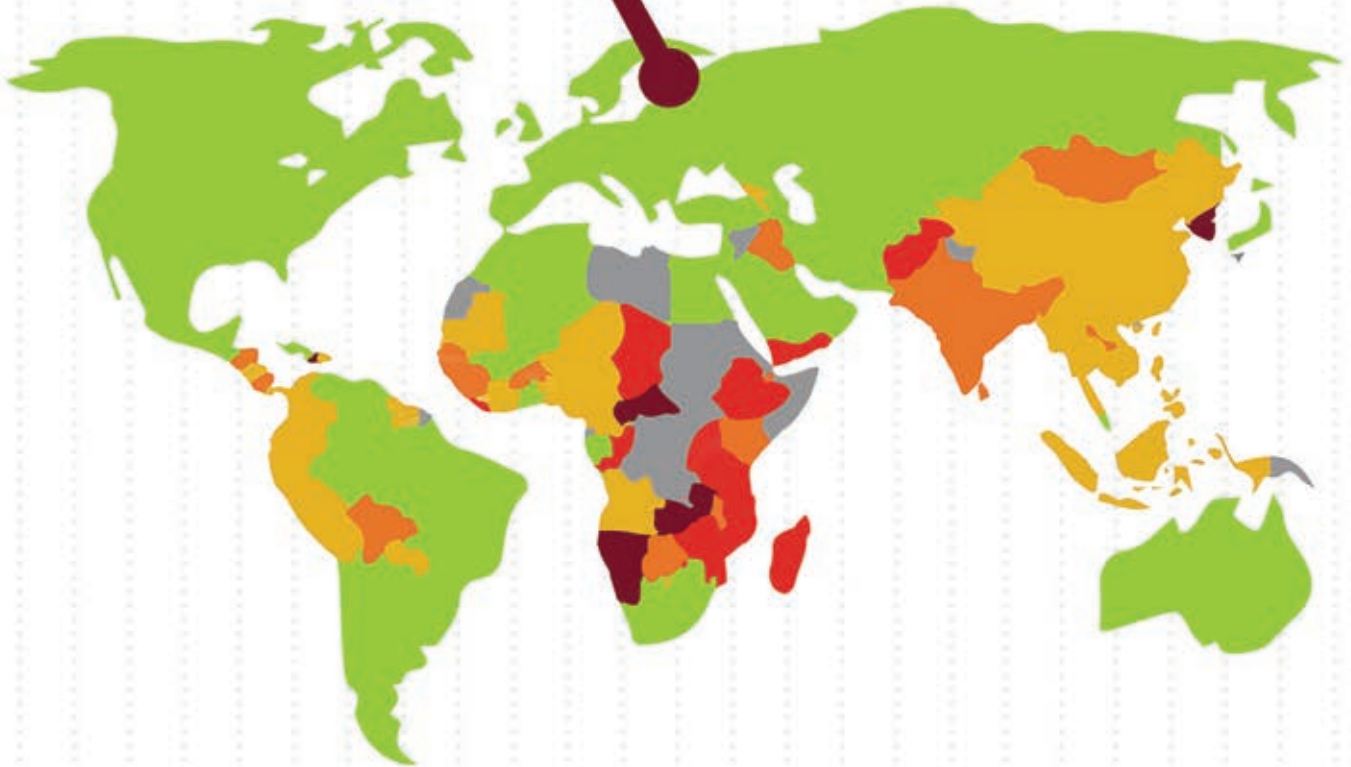
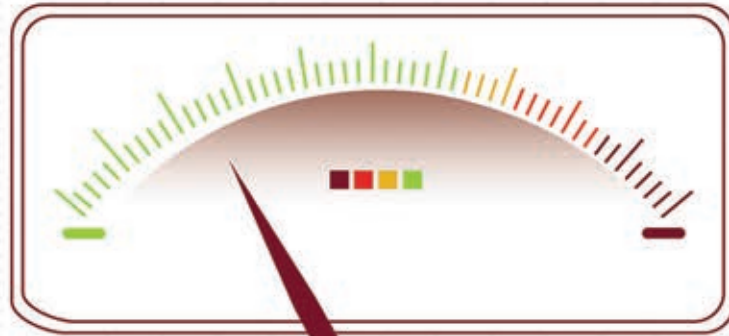
/Far East Destinations

Tel: +9821- 88729890-96 / 88382860-70

Fax: +9821- 88729901

sales@mazandarya.com mazand@mazandarya.com

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 info@irsotr.ir

در راستای نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای و با حمایت و تسهیلات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

طرح جایگزینی خودروهای فرسوده فعال بشرح ذیل می باشد



عنوان	قیمت پایه (ریال)	ودیعه ثبت نام (ریال)	مبلغ تسهیلات (ریال)	مدت تسهیلات	باقیمانده
کشنده اسکانیا G410 اتومات	۳,۷۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۰۱۶,۰۰۰,۰۰۰	۸۴ ماه	قبل از تحویل
کشنده اسکانیا G410 دستی	۳,۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۲,۹۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۴ ماه	قبل از تحویل
تربلر کفی سه محور ۱۲/۶ متر	۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۴ ماه	قبل از تحویل

● نرخ هزینه تسهیلات ۱۸ درصد می باشد که ۵۰ درصد هزینه توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به صورت یارانه پرداخت می گردد.

● قیمت پایه شامل هزینه بیمه شخص ثالث و شماره گذاری می باشد.

● مالیات بر ارزش افزوده در هنگام عقد قرارداد به صورت جداگانه اخذ خواهد شد.

● زمان تحویل فوری به تعداد محدود مابقی بر اساس الویت ثبت نام.

■ اطلاعات تماس :

۰۲۶ - ۴۴۵۲۶۵۰۰ ۰۲۶ - ۴۴۵۲۶۵۰۵

■ نمابر :

۰۲۶ - ۴۴۵۲۳۷۱۳



نام بانک	شعبه	کد بانک	نام صاحب حساب	شماره حساب
صادرات	شعبه ماموت	۴۵۶۰	مجتمع صنعتی ماموت	۰۱۰۲۰۲۹۱۶۷۰۰۰

شرکت دریایی
هدایت کشتی
خلیج فارس



PERSIAN GULF PILOT
MARINE SERVICES CO.



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea



خدمات کلی :

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی
کشتی به گل نشسته، عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ،
جابجایی سازه های غول پیکر دریایی، خدمات یدک کشی،
راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره



آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)،
بالتر از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم
تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷
www.pgpiilotco.ir