

نگارخانه

۱۴۴۴

۱۸۰۰۰ تومان

آبان ۱۵۲/۹۵ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابی



گشایش

- جستجوی صدای واحد
- صنف هزار جزیره
- تشکل: کاسبی نیست
- همسازی در بازار پرمناقشه
- از شرق و غرب می آیند
- روزهای کم رونق یک تنگه استراتژیک
- رنو هم به دامان پرمهر دولت افتاد!
- اهداف کربنی یاتا و ایکانو



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
صنعت نفت ایران
S.I.P.I.E.M



۸۴۱
۱۸۱۳۲-۱

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

تلفن: ۵ - ۹۸ ۲۱ ۸۸ ۵۲ ۵۴ ۲۳

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

Tel: +98 21 88 52 54 23-5

www.ServigasCo.com

info@ServigasCo.com



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

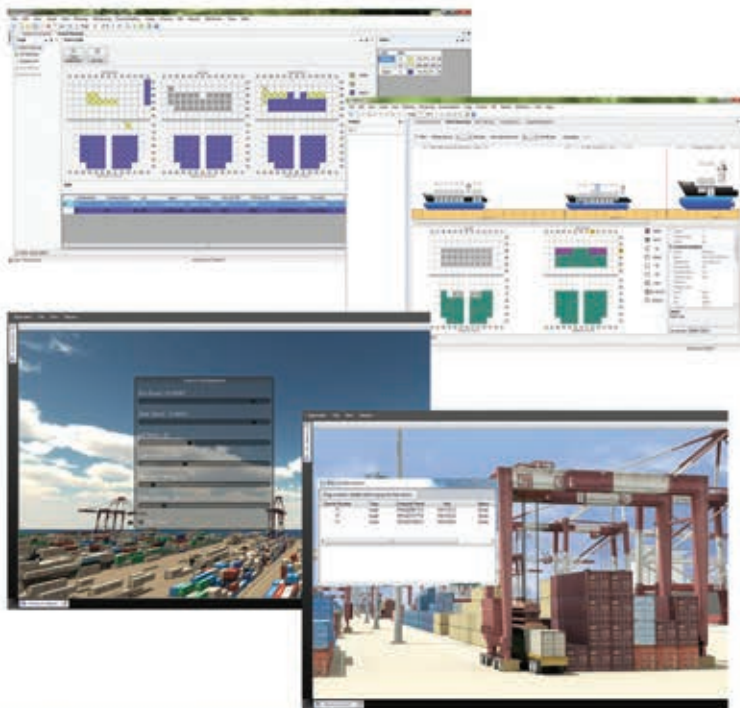
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

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



شهرسازی ریل پایه

دومین
همایش

تهران - ۵ و ۶ بهمن ماه ۱۳۹۵
Tehran-Jan. 24-25 2017

Rail-based Urban Development Conference



www.rbudconf.ir



محورهای همایش:

شهرسازی ریل پایه و ...

- * مبانی نظری شهرسازی نوین
- * حمل و نقل
- * توسعه اجتماعی
- * محیط زیست
- * توسعه اقتصادی
- * ارتقاء کیفیت زندگی
- * ابعاد اجرایی (مالی، حقوقی و فنی)
- * فرهنگ و ارتباطات

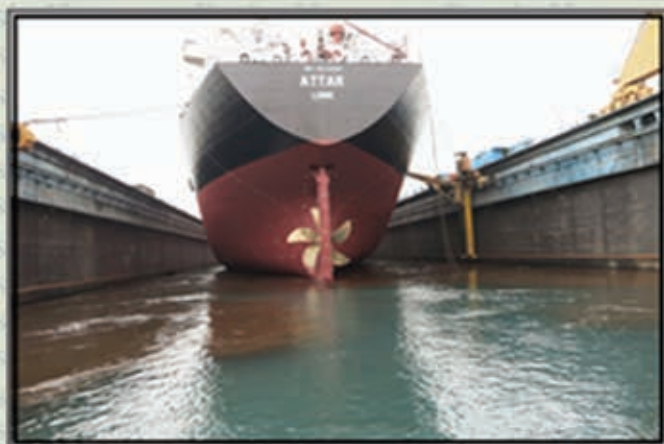


شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

بزرگترین و 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 ۷۴۷۱۵ - ۷۹۳۴۱
شماره های تماس: دفتر مدیریت : ۰۲۲۵۷۱۱۹۴ - ۰۲۲۵۷۱۱۸۷ (۰۷۶)
فکس : ۰۲۲۵۷۱۲۰۴ - ۰۲۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)
پست الکترونیک : info@persiahormoz.com

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 زمانبندی امکان برنامه ریزی بسته به نیاز مسافران را فراهم می کند و اما این همه ی راه نیست زیمنس با در نظر داشتن تمامی نیازهای حمل و نقل ریلی در حال و آینده، هر روز به دست ایرانی برای ایرانی به ابتکار تازه ای دست خواهد زد. و همه ی این ها برای آن است که دیدارهای بیشتری اتفاق 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



◀ دور دست از نزدیک

خودخوانده

... راه‌های بهتری هم برای حذف رقیب وجود دارد و مثلاً به جای راه طولانی تغییر قانون برای حذف یک نهاد مزاحم، می‌توان نهاد مشابهی ایجاد کرد و کارش را ساخت و به جای تلاش برای در دست گرفتن اختیار یک سازمان، شاید بشود یک سازمان موازی در کنار آن خلق کرد: دستگاه اطلاعاتی موازی، دستگاه ضداطلاعاتی موازی، دستگاه دیپلماسی موازی، دستگاه فرهنگی موازی، دستگاه تبلیغاتی موازی و ...

◀ گزارش اصلی

جستجوی صدای واحد



مدتی است در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی، شاهد پدیده‌ای هستیم که عده‌ای آن را موج تشکلی سازی می‌دانند. چه کارکردهای مثبت یا منفی می‌توان بر تعدد انجمن‌های صنفی مترتب دانست؟ تشکلی‌های جدید افزایش ضریب نفوذ صنف را در دستگاه‌های تصمیم‌گیر به دنبال خواهند داشت یا رقابت بر سر کسب نمایندگی صنف، در نهایت به زیان همه تمام می‌شود؟ این سوالات را در نشست‌های حضور بعضی از کارشناسان حمل‌ونقل بین‌المللی به بحث گذاشتیم.

◀ زیرساخت‌ها

حال ابنیه فنی خوب نیست



مدیرکل دفتر نگهداری ابنیه فنی سازمان راهداری می‌گوید به دلیل اینکه در سال‌های گذشته به رفع کامل مشکلات پل‌ها به طور کامل توجه نشده است و اعتبارات مورد نیاز اختصاص پیدا نکرده است، بسیاری از پل‌های کوچک و بزرگ دچار آب شستگی شده‌اند و وقوع سیل می‌تواند آنها را تخریب کند. به گفته مهندس اکبری، بیش از ۱۰۰۰ دستگاه پل بزرگ در راه‌های کشور نیاز مبرم به تعمیرات اساسی سازه‌ای و غیرسازه‌ای دارند. با مدیرکل دفتر ابنیه فنی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در خصوص وضعیت فعلی اینگونه سازه‌ها جاده‌ای در کشور گفت‌وگو کرده‌ایم.

◀ بازرگانی و گمرک

همسازی در بازار پرمناقشه

وجود ۱۸ گذرگاه رسمی و غیر رسمی در طول ۱۴۰۰ کیلومتر مرز مشترک ایران با عراق، این کشور را به دومین مقصد صادرات غیرنفتی ایران تبدیل کرده است؛ با این حال تبعیت عراق از نظام استاندارد برخی از شرکت‌های اروپایی و عدم پذیرش استاندارد ایران در مبادی ورودی عراق تاکنون مانعی بر سر راه توسعه مناسبات اقتصادی و تجاری دو کشور بوده است. اما ماه گذشته به منظور کاهش بخشی از محدودیت‌های گمرکی، دو طرف توافق کردند استاندارد ۱۰ قلم کالا بدون دخالت شرکت‌های بازرسی غربی تأیید شود.

◀ ترابری دریایی

از پورت‌اپراتوری تا قانونگذاری!



«بندر ملبورن استرالیا به بخش خصوصی فروخته شد.» این اتفاق در زمانی روی داده که فعالان صنعت حمل دریایی کشور چشم به لایحه برنامه ششم توسعه دارند تا دریابند محمل قانونی مساعدتری برای خصوصی‌سازی بنادر کشور ایجاد می‌شود یا خیر؟ در حالی که خصوصی‌سازی بندر استرالیا نشان از آن دارد که اختیارات گسترده‌ای به بخش خصوصی واگذار شده، حتی نگاهی گذرا به متن برنامه ششم توسعه نیز چنین درجه‌ای از واگذاری اختیارات به بخش خصوصی را به ذهن متبادر نمی‌کند.

جزئیاتی که سرمایه‌گذار خارجی را سردرگم می‌کند

«... اگر سرمایه‌گذار خارجی می‌تواند راسا به عنوان مستاجر وارد قرارداد شود و منع قانونی هم ندارد، چرا باید مشارکت ایرانی و خارجی را الزام‌آور کنیم.» مشاور حقوقی قراردادهای بین‌المللی و سرمایه‌گذاری خارجی در آخرین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن ارزیابی پیش‌نویس قرارداد اجاره پایانه کانتینری بندر شهید رجایی، به ابهامات موجود در این گونه قراردادهای اشاره کرد.

◀ در جهان نفت

روزهای کم‌رونق یک تنگه استراتژیک



امارات اولین اسکله پهلوگیری نفتکش‌های غول‌پیکر موسوم به VLCC را در بندر فجیره در دریای عمان با سرمایه‌گذاری ۱۷۵ میلیون دلار افتتاح کرد. گزارش‌ها نشان می‌دهد تأسیسات جدید فجیره نقش مهمی در تقویت جایگاه امارات به عنوان یکی از مبادی تجارت جهانی فرآورده‌های نفتی ایفا خواهد کرد. اما آیا اهداف بلندمدت امارات تنها ناظر به اهداف تجاری است؟

◀ ترابری هوایی

اهداف کربنی یاتا و ایکائو

سی و نهمین مجمع ایکائو در پی اتخاذ تصمیم مهمی است. انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در این مجمع از دولت‌ها خواهد خواست تا با یک اقدام بازرگانه جهانی برای مدیریت انتشار کربن موافقت کنند. دولت‌ها برای مبارزه با آلودگی‌ها باید به کمک صنعت هوایی بیایند. مهمترین دستور کار مجمع سی و نهم، بررسی طرح پیشنهادی ایکائو با نام «خنثی‌سازی کربن و طرح کاهش برای حمل و نقل هوایی» (CORSIA) است.

یک ده آباد ...



یونس جاوید رییس هیات مدیره قدیمی ترین انجمن صنفی در بخش حمل و نقل بین المللی که نزدیک به هفت ماه است سکان این مجموعه صنفی را برعهده گرفته، نگران کاهش ضریب نفوذ مجموعه تحت سرپرستی اش به دلیل حرکت های صنفی موازی است. او منکر انتقادات مطرح شده در مورد عملکرد انجمن های صنفی قدیمی نیست، اما راه حل را در تکثیر گرای صنفی نمی داند. جاوید سخنگوی صنف را در قامت انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران می بیند.

صنف هزار جزیره

رییس هیات مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان در خصوص موضوع تعدد تشکل ها معتقد است اگر چه ایجاد و تشکیل تشکل های اقتصادی؛ چه به عنوان انجمن و چه به عنوان تشکل با اتحادیه، بر اساس مقررات و قوانین موجود منعی ندارد اما این قوانین نباید مستمسکی باشد برای ایجاد تشکل های موازی و یا به قول او «مراکز قدرتی» که جز ایجاد سردرگمی در مراجع تصمیم گیر کمکی به بخش نمی کند.

تشکل؛ کاسی نیست



تشکل های کارفرمایی در ایران هیچ گاه نقش عمده ای در سیاست سازی و تعیین روندهای اقتصادی نداشته اند. در ایران نیز ناتوانی این نهادها حاصل عوامل متعدد اجتماعی و سیاسی است. یکی از این عوامل وجود اشکالات ساختاری در روند شکل گیری این نهادها و روابط درونی و بیرونی آنها از جمله رابطه شان با قدرت است. این مقاله درصدد مقابله با این نقص از طریق ارائه راهکارهای جزئی برای حل مشکلات بالقوه و بالفعل این گونه از تشکل هاست.

سرمایه گذاری

یک بندر ۳۰ میلیون دلاری در تهران



اواخر شهریور، مراسم امضای قرارداد سرمایه گذاری ۳۰ میلیون دلاری (۸۷۰ میلیارد ریال) برای راه اندازی «بندر خشک آپرین» با هدف ایجاد بندر ترکیبی در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر تهران بین راه آهن و شرکت پرس (به همراه شریک سوئیس) برگزار شد. با عقد این قرارداد، ساختمان ها و تجهیزات مورد نیاز برای تسهیل عملیات کانتینری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی در محوطه ای به وسعت ۳۵ هکتار طی دو سال ساخته خواهد شد و شرکت سرمایه گذار با تعهد به حمل سالانه ۴۰۰ هزار TEU کانتینر، از این تجهیزات و ساختمان ها به مدت ۲۵ سال بهره برداری خواهد کرد. گزارشی داریم از این رویداد.

برای سفرهای در حال کوچک شدن

ماه گذشته بندر جدید آکتائو قزاقستان که توسط سرمایه گذاران خصوصی این کشور تاسیس شده، با پهلوگیری کشتی ویانا متعلق به کشتیرانی دریای خزر به صورت رسمی افتتاح شد. گفته می شود در حال حاضر با ساخت سیلوهای غلات در بندر آکتائو سه پست اسکله این بندر آماده بهره برداری است و در آینده تعداد پست اسکله های این بندر به بیش از شش پست اسکله توسعه می یابد. درباره ویژگی های این بندر و دلایل استقبال ایران از حضور در آن، با علی اکبر غنچه، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت و گو کرده ایم.

یک فرصت دریایی در مسیر ایران و عمان



از میان کشورهایی که پس از رفع تحریم ها مراودات تجاری خود را با ایران افزایش داده، عمان است که تمایل زیادی برای ایجاد روابط با ایران از خود نشان داده و پروژه های مختلف تجاری و بازرگانی با کشورمان را در دستور کار خود قرار داده است. یکی از این پروژه ها، افتتاح خط دریایی بندرعباس - بندر خصب است که اوایل مهرماه، در بندر شهید باهنر راه اندازی شد. برای آگاهی بیشتر از چند و چون این مسیر دریایی تازه تاسیس با نماینده رسمی خدمات سفرهای دریایی عمان در بندرعباس گفت و گو کرده ایم.

سوخت کشتی ها از مزرعه خواهد آمد؟



حمل و نقل دریایی هر چند بخش عمده ای از بازر تجارت بین المللی را به دوش می کشد، اما حداقل در زمینه کنترل آلایندها تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است. اما به زودی ناوگان کشتیرانی جهانی باید خود را برای تغییراتی بزرگ آماده کند، تغییراتی که به نظر می رسد بیش از هر چیز در سوخت مصرفی این ناوگان بزرگ روی خواهد داد. یکی از سوخت های پیشنهادی، بیوسوخت یا سوخت زیستی است. در این بخش مروری بر وضعیت فعلی بهره گیری از بیوسوخت در حمل و نقل دریایی خواهیم داشت.

صنعت خودرو

از شرق و غرب می آیند



بازار خودروهای تجاری ایران پس از مدتی سقوط در سال جاری شاهد رشد بوده است و هر چند هنوز تا رسیدن به وضعیت ایده آل خود فاصله زیادی دارد اما همین روند رو به رشد و البته نگاه به روزهای خوب گذشته، باعث شده همچنان سرمایه گذرانی حاضر به ریسک ورود به این بازار دشوار باشند و به این ترتیب شاهد ورود برندهای جدید به بازار خودروهای تجاری ایران باشیم. در این مطلب مروری کوتاه بر تازه وارد های بازار خودروهای تجاری خواهیم داشت.

رنو هم به دامان پرمهر دولت افتاد!

جاده همکاری رنو با صنعت خودروسازی کشورمان هیچ گاه مسیری هموار را طی نکرده است. با این حال رنو در سیاستی که شاید از فرانسوی ها بعید بود اعلام کرد همکاری خود را با صنعت خودروسازی کشور ادامه می دهد، اما با سردی از رنو استقبال شد. با این حال آنها توانستند سرانجام پس از نزدیک به یک سال مذاکره، با مشارکت ایدرو حضور مستقیم خود در صنعت خودروسازی ایران را آغاز کنند.

آیا برج های مراقبت فرودگاه فراموش می شوند؟



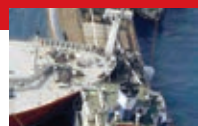
این روزها همه جا صحبت از لزوم مقرون به صرفه کردن عملیات فرودگاهی است و برج های کنترل از راه دور گروه ساب دقیقاً همان چیزی است که فرودگاه ها به آن نیاز دارند. هم اکنون این برج ها که به نظر می رسد در آینده ای نه چندان دور جانشین برج های مراقبت فعلی شوند، در چند نقطه دنیا به بهره برداری رسیده اند و اگر کارایی مناسب خود را نیز به ثبوت برسانند، ارائه دهندگان خدمات هوایی، مالکان و گردانندگان فرودگاه ها و سهامداران وابسته به آنها مجاب خواهند شد تا جهت برجیدن برج های مراقبت کنونی اقدام کنند.

هیدروریل و بازنشستگی قطارهای دیزلی

شرکت آستوم از ساخت اولین قطار مسافری جهان با سوخت هیدروژنی خبر داده که قرار است تا قبل از پایان سال ۲۰۱۷ فعالیت خود را در کشور آلمان آغاز کند. اولین بار نمونه اولیه این قطارها در نمایشگاه تجاری سالانه اینوترنس آلمان در ماه گذشته به نمایش درآمدند. قطار یاد شده در ماه های پایانی سال ۲۰۱۷ به کار گرفته خواهد شد. تست های ضروری به این منظور توسط مقامات آلمانی انجام شده و طی ماه های آینده هم ادامه می یابد.

مباحث حقوقی

حقوق تصادم



ماه پیش، یک فروند نفتکش ایرانی متعلق به شرکت ملی نفتکش با یک کشتی کانتریبر متعلق به مجموعه MSC سوئیس برخورد کردند و خسارت هایی به هر دو شناور وارد شد. به بهانه این سانحه و همچنین تصویب «مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا» در شهریور ماه، از کاپیتان فریدون شفیع کرجی خواستیم درباره بحث «تصادم در دریا» و مسائل حقوقی مرتبط از جمله نحوه تعیین و پرداخت خسارت ها برامان توضیح دهد.

ایرسوتر (سهامی خاص)



I R S O T R

شرکت مختلط امور حمل و نقل ایران و روسیه

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 سهروردی، شماره ۸۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۹۷

مدیریت ایرانی: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۹۲ مدیریت روسی: ۰۲۱-۸۸۷۴۲۰۲۴ بازرگانی (تلفکس): ۰۲۱-۸۸۷۴۴۱۳۹-۸۸۷۴۲۴۱۷

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

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو

www.irsotr.ir info@irsotr.ir

خودخوانده

زمانی در خطه‌ای دوردست، ناتوانی در تقسیم قدرت بین رییس دولت و رییس حکومت به یک تغییر قانونی انجامید: قانون اساسی را تغییر دادند تا اختلاف دو فرد را با حذف پست یکی از آنها در قانون اساسی حل کنند. اگر امروزی‌ها در آن دوران حضور داشتند، طبق رسمی که اخیراً برای نامگذاری انواع تغییرات پدید آورده‌اند، احتمالاً آن را کودتای رفراندومی نامگذاری می‌کردند؛ چرا که تغییر قانون اساسی محتاج برگزاری یک رفراندوم بود. بعداً بزرگان آن سامان دریافتند راه‌های بهتری هم برای حذف رقیب وجود دارد و مثلاً به جای راه طولانی تغییر قانون برای حذف یک نهاد مزاحم، می‌توان نهاد مشابهی در کنار آن ایجاد کرد و کارش را ساخت و به جای تلاش برای در دست گرفتن اختیار یک سازمان، شاید بشود یک سازمان موازی در کنار آن خلق کرد: دستگاه اطلاعاتی موازی، دستگاه ضداطلاعاتی موازی، دستگاه دیپلماسی موازی، دستگاه فرهنگی موازی، دستگاه سازش موازی، دستگاه تبلیغاتی موازی، دستگاه خبری موازی، ... پیشرفت قابل توجهی بود. حداقل حسنش این بود که به جای حذف مشاغل در کشوری که نرخ بیکاری دورقمی است، شغل ایجاد می‌کرد.

حُسن اصلی، البته به حوزه مسوولیت مربوط می‌شود. وقتی این موازی‌کاری‌ها شروع می‌شود، هیچ نارسایی و ناکامی را نمی‌توان یافت که برای آن مسوول مشخصی وجود داشته باشد. البته اگر کاشته‌ای به بار نشست، می‌توان بر سر محصول آن هجوم برد، ولی اگر چیزی عاید نشد، مسوول آن کس دیگری خواهد بود. درست مثل رد کردن یک کامیون بار قاچاق از گمرک یا مرز یا ایست بازرسی است. اگر رد شد، ناز شست من، ولی اگر گیر افتاد، باید پای چند نفر دیگر هم در میان باشد و هریک به پاره‌ای گرفتار. به این کار می‌گویند خوابیدن در وسط لحاف که قبلاً در این صفحه درباره آن خیلی حرف زده‌ایم و قرار نیست مکررات بگوییم. بگذریم. گویا موضوع ما این بار تکرر تشکل‌های صنفی است.

* * *

فاصله زمانی بین دورانی که «نادرقلی» جنگجوی آزمنده یکی از ایلات خراسان، در دوران حکومت «باباعلی بیگ» حاکم ابیورد، گروه کوچکی را به دور خود جمع کرد تا وقتی که کدخدایان روستاهای دشت مغان را گرد آورد و پس از خفه کردن تنها مخالف خود، جمع کدخدایان را به اعلام پادشاهی خود تسلیم کرد، چندان زیاد نبود و او نیز اولین پادشاه خودخوانده خطه دوردست به حساب نمی‌آید. اکثر حکومت‌های آنجا براساس جُربزه یک «خود شاه‌خوانده» پدید آمده‌اند. خودخواندگی مکانیسم نخست تعیین رابطه بین آدم‌ها در «آنجا» است. عوامشان مشاوران خودخوانده امور پزشکی و خانوادگی و مالی و غیره‌اند، و خواص آنها از خود دبیرخواندگی یک جلسه شروع می‌کنند و به خود نادرشاه خواندگی ختم. این قانون بازی در سرزمین است.

«آنجا» البته در مسیر عبور از پادشاه‌های خودخوانده، به عصر «نمایندگی» قدم گذاشته است - از صد و ده سال پیش - و حتی آن را هم به تکامل رسانده - از مشروطه به جمهوری - و ظاهراً خیلی تغییر کرده است. با این حال ضمن اینکه به شما یادآور می‌شویم عنصر خودخواندگی از نهاد رعایا پاک نشده، این خبر را هم بدهیم که عقلای آنجا برای عبور از بحرانی که فکر می‌کنند در آن گیر افتاده‌اند، در حال رسیدن به این نتیجه هستند که مجدداً عصر مشروطه را به پیشگاه جمهوری عرضه و جمهوری را به مشروطه تبدیل کنند... قبای قدیمی شاید از مدافعه باشد، اما عده‌ای می‌اندیشند بر اندام امروز همه آنها برانزده‌تر است. اعتقاد این است که «آنجا» یک پادشاه و یک صدراعظم به صد کارگزار عصر نمایندگی می‌ارزد.

کشمکش نمایندگی

در کشوری که به قول صاحبانش، سالی یک رای گیری در سطح ملی برای انتخاب انواع مقامها و شوراها در آن صورت می گیرد، می توان انتظار داشت اصناف که تشکل هایی با دوره نمایندگی سه یا چهار ساله دارند، سالی چند انتخابات برگزار کنند؟ به علت شدت اعتقاد به قدرت حاصل از جمع، به طریقی عجیب رکورد ملی خودشان را می شکنند. علت کشمکش بر سر دیهیم نمایندگی چیست؟

در نهایت به یک اجماع در بخش خصوصی منتهی شود. اگر از این بُعد به آن نگاه کنیم، من معتقدم تعدد تشکل نه تنها مانعی برای گسترش بخش خصوصی و صنفی نیست، بلکه تمرینی است برای ایجاد یک اتحاد، همدلی، همسویی و یک صدایی و نیز برای مطالبه حقوق بخش خصوصی.

ولی اگر از منظر دیگری به آن نگریده شود؛ یعنی این که بخش خصوصی تاب و تحمل انتقاد، تمرین شکست در انتخابات و قدرت تجزیه و تحلیل مسائل و امورات خود را ندارد و هرگاه در درون خود به شکست و بن بست می رسد (به جای درس گرفتن از آن در جهت گسترش تعاملات صنفی) پا پس می کشد، واپس می زند و یک تشکل موازی دیگر را به وجود می آورد؛ در اینجا تشتت آراء موجب اضمحلال بخش خصوصی خواهد شد و نه تنها این اقدام مویب فعالیت های بخش خصوصی نیست، بلکه قدمی است برای نابودی بخش خصوصی؛ بنابراین اقدام ناپسندی است که بخش خصوصی نباید به آن تن دهد.

منتها این مساله یک ریشه سنتی دارد و بخش خصوصی نیز جزئی از همین اجتماع است. اگر ما به عقبه اجتماعی خود نگاه کنیم، می بینیم که متاسفانه ما به جای این که مشکلات و اختلافات خود را در تعامل با یکدیگر حل کنیم، به طور سلبی با آن برخورد کرده و اکثریت به گونه ای حرکت می کند که اقلیت حذف شود، صحبت های او شنیده نشود و انتظاراتش برآورده نگردد. اقلیت هم وقتی در چنین جایگاهی قرار می گیرد، به عنوان یک اقدام دفاعی و برای آن که صدای خود را به گوش دیگران برساند، به دنبال ایجاد تشکل دیگری خواهد رفت.

چنین اقدامی در این بخش، به اعتقاد من، به بیراهه رفتن است و طبیعتا منجر به زیان عمومی بخش خصوصی می شود. بعضا هم شاهدیم، بعضی از شقوق حاکمیتی نیز از این فضا، کمال استفاده را می برند! در نتیجه نه منافع صنف قبلی حفظ می شود و نه مطالبات صنف جدید تحقق پیدا می کند، بلکه به گونه ای به گسترش اختلافات، تشدد آرا و از هم گسیختگی دو صنف دامن می زند.

البته یک اعتقاد مسموم و رویکرد دیگری را نیز باید به این عوامل اضافه کرد که همان برنتابیدن عدم حضور خود و احساس مالکیت بر کرسی صنفی در ید اختیار یک طیف یا تفکری خاص است که بر لزوم استمرار بلافصل تصدی گری صنفی توسط افرادی محدود اصرار دارند و چنانچه دیگر امکان

جستجوی صدای واحد

مدتی است در بخش حمل و نقل بین المللی جاده ای، شاهد پدیده ای هستیم که عده ای آن را موج تشکل سازی می دانند. آیا باید نگران این تعدد بود و یا از آن استقبال کرد؟ آیا این انجمن ها عملکردی موازی دارند؟ از دل نیازهای بخش سر برآورده اند؟ چه کارکردهای مثبت یا منفی می توان بر تعدد انجمن های صنفی مترتب دانست؟ تشکل های جدید افزایش ضریب نفوذ صنف را در دستگاه های تصمیم گیر به دنبال خواهند داشت یا رقابت بر سر کسب نمایندگی صنف، در نهایت به زیان همه تمام می شود؟ این سوالات را در نشست با حضور بعضی از کارشناسان و مدیران انجمن های حمل و نقل بین المللی به بحث و بررسی گذاشتیم.

از آقایان همایون اسدی، کارشناس ارشد لجستیک و حمل و نقل بین المللی، غلامحسین امیری، دبیرکل کانون سراسری انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی، مجتبی بهاروند، نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی ایران و رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی مشهد، مسعود پل مه، رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک و همچنین رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی، و دکتر فرشید گله، رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان تهران که در این نشست حضور داشتند بسیار سپاسگزاریم.

لازم به توضیح است که بسیار کوشیدیم تا با مدیرکل امور تشکل های صنفی در اتاق بازرگانی ایران و همچنین مدیرکل سازمان های کارگری و کارفرمایی در وزارت کار نیز در خصوص مقررات مربوط به تشکیل انجمن های صنفی و تداخل احتمالی در وظایف این دو نهاد تصمیم گیر، گفت و گویی داشته باشیم که متاسفانه حداقل در این شماره امکان آن فراهم نشد.

نمی کنید که این جریان یک ارتباط معناداری با نتایج انتخابات صنفی در بخش دارد؟ آیا واقعا به این تعداد تشکل نیاز داریم؟

■ مسعود پل مه: تعدد تشکل ها را می توان از دو منظر بررسی کرد؛ اول ایجاد بستری برای گسترش مشارکت های مردمی در هر حوزه حرفه ای منتهی به شکل گیری یک صنف که در نتیجه تمامی فعالیت ها تحت قالب صنوف مختلف، هدایت و مدیریت و

ترابران: بحث این جلسه در مورد تعدد تشکل ها و جریان تشکل سازی است که مدتی است شاهد آن هستیم. می خواهیم در مورد مزیت ها و معایب آن صحبت کنیم. دیدگاهی که در بخش وجود دارد، این است که این موج تشکل سازی، چندان از دل نیاز بخش بر نمی آید. می خواهیم بدانیم نظر دوستان در این مورد چیست. آیا فکر



■ **مسعود پل‌مه: من علیرغم اینکه موافق کثرت متکی بر تعقل و نیاز هستیم، معتقدم الزاما کثرت منتهی به مشروعیت و جامعیت نخواهد شد. آنچه کثرتی که حاصل هیجان رفتاری است، یک وقت کثرت موجب تجمع نیروهای متفرق است و یک زمان حاصل تجزیه یک قدرت و یک اتحاد**

■ **وقتی کثرت به سمتی می‌رود که خود ما همدیگر را نفی می‌کنیم، چه اتفاقی می‌افتد؟ تحلیل منابع انسانی داریم، تحلیل منابع مالی داریم، تشتت آراء داریم، اجماع به وجود نمی‌آید؛ در نتیجه تشکلهای ضعیف شکل می‌گیرند. وقتی تشکلهای ضعیف و موازی بوده یا همسو نباشند، شروع به دفع یکدیگر می‌کنند**

حضور در یک تشکل را نداشته باشند، درصد تاسیس تشکلی دیگر برمی‌آیند. این به نظر من، خطرناکترین نوع تکثر صنفی است، زیرا فارق از هر نوع قاعده منطقی و قائم به شخص است.

■ **مجتبی بهاروند:** این که ما تشکلهای فراوانی داریم، ریشه در عملکرد دولت دارد. همانطور که می‌دانید در اوایل انقلاب، خود دولت و سیستم، به سمت انحلال سندیکاها و اتحادیه‌ها حرکت کرد؛ به عبارت دیگر عملا خود دولت باعث شد که به سمت تشکلهای کوچک برویم و یک تشکل واحد و بزرگ نداشته باشیم.

فراغوش نکنید که ما در بحث حمل و نقل جاده‌ای یک تشکل سراسری نداریم. انجمن ایران هم با این که در نام آن کلمه «سراسری» ذکر شده، نمی‌تواند انجمن کل ایران باشد و در واقع انجمن استان تهران محسوب می‌شود؛ یعنی ما هیجگاه یک انجمن سراسری نداشتیم که همه از ابتدا تحت پوشش آن باشند. چون سیاست این بوده که تبدیل به انجمن‌های کوچک شویم.

شما پرسیدید که آیا ما نیاز به تشکلهای مختلف داریم یا این که انتخاباتی برگزار شده، گروهی رای نیاورده‌اند و به این دلیل به سمت یک تشکل جدید رفته‌اند؟ من با این دیدگاه که صرفا رای نیاوردن، انگیزه اصلی تشکیل انجمن‌هاست، موافق نیستم. صنف حمل و نقل بین‌المللی در بعضی از استان‌ها، در مقطعی به یک باره رشد کرد و افرادی از اقشار مختلف جامعه وارد این صنف شدند. مسلما نیاز و فکر یک نیروی سنتی که سوابقی هم در حمل و نقل نداشته، با جوان تحصیلکرده‌ای که در این زمینه تحصیل کرده است، متفاوت است.

این نیازها باعث شده که در بسیاری از تشکلهای یک سری افراد با تفکر به‌روز و علمی، به دنبال پیاده کردن افکار جدید باشند و یک سری نیز مایل باشند همچنان به روش‌های سنتی و قدیمی ادامه دهند.

حتی من شاهد بودم بعضی‌ها در همین انتخابات‌های اخیر به صراحت اعلام کردند همان روش قدیمی بیست سال پیش را دارند و اگر اعضا می‌خواهند به آنها رای دهند، بدانند که همان روش را در پیش خواهند گرفت! طبیعی است که در چنین شرایطی امکان همکاری بین این دو دسته یعنی تفکر مدرن و سنتی میسر نخواهد بود.

من خودم را مثال می‌زنم؛ زمانی در انتخابات انجمن استان خراسان رای اول را آوردم، ولی باز هم از نظر فکری در جمع هیات مدیره در اقلیت قرار گرفتم؛ بنابراین هر آنچه که قرار بود به عنوان برنامه‌های

جدید ارائه و اجرا شود، انجام نشد و طیفی غلبه یافت که به نظر من تا حدودی سنتی بود. من و یا امثال من، یک سری ایده‌ها و نیازهایی دارد، اما وقتی می‌بیند در این تشکل نمی‌تواند برنامه‌های خود و همفکرانش را اجرا کند، خواه ناخواه به سمت ایجاد تشکلی می‌رود که امکان جامه عمل پوشاندن به ایده‌های نور را فراهم کند.

از سوی دیگر، تشکلهای ما باید از منافع مشروع اعضای خود دفاع کنند، اما وقتی کاری نمی‌کنند، به نظر من، موضوعیت خود را از دست می‌دهند و بقیه حق دارند تشکل جدیدی ایجاد کنند که بتوان در آن از منافع اعضا دفاع کرد. مثالی می‌زنم؛ چند سال پیش، شرکت من برای جابه‌جایی آسانتر کالا به ترکمنستان برنامه جدیدی را در پیش گرفت. اوایل همه فکر می‌کردند ما در این طرح موفق نخواهیم شد. اما وقتی دولتی‌ها دیدند که موفق شدیم، نامه‌ای به انجمن ایران نوشتند تا جلوی کار ما را بگیرند، آنها هم بدون بررسی موضوع، عینا این نامه را به شرکتهای دیگر ارسال کردند و از آن علیه ما استفاده شد.

من هم برای آنها نامه نوشتم که همتای شما در ترکیه، وزیر حمل و نقل عوض می‌کند، شما به جای این که بپرسید آیا این کار ما، منافع حمل و نقل و منافع شرکت‌ها را تامین می‌کند یا خیر، تابع آن مقام دولتی شده‌اید. انجمن خراسان هم همین طور عمل کرد؛ در صورتی که انجمن‌ها تاسیس شده‌اند که از منافع اعضای خود دفاع کنند. ما نمی‌گوییم با دولت درگیر شوند، اما در چارچوب قانون می‌توانند از اعضای خود حمایت کنند. وقتی یک شرکت صنفی کاری را برای شرکتهای خراسان انجام می‌دهد و دولت هم همان کار را انجام می‌دهد، اینها با هم رقابت نمی‌کنند، بلکه از آن رانت دولتی بر علیه آن شرکت استفاده می‌شود.

ترابران: لطفا کمی بیشتر توضیح دهید.

■ **بهاروند:** یک شرکت وابسته به دولت، در خراسان دفتر داشت و از جمله خدماتی که ارائه می‌داد، ویزای رانندگان بود. می‌دانید که ۶۰ درصد ترانزیت ترکمنستان و آسیای میانه را شرکت‌های خراسانی انجام می‌دهند. بنابراین شرکت ما نیز در آنجا دفتر تاسیس کرد و شروع به فعالیت کردیم. در ابتدا همه و از جمله سفیر ایران گفتند که اگر شما بتوانید موفق شوید، ما مشکلی با این کار نداریم. اما وقتی موفق شدیم، نامه زدند که شما نباید این کار را انجام دهید و انجمن نیز این دستور را به

■ ... من به عنوان یک عضو از یک قابلیت برخوردار هستم و باید از این قابلیت به نفع قاطبه صنف استفاده کنم، ولی اگر اکثریت، آرای من را برنتابید، نباید شکل اپوزوسیون به خود بگیرم. باید تحمل در اقلیت قرار گرفتن و ظرفیت پذیرش نظر مخالف در اقلیت و نیز تشتت آراء و اختلاف نظرات را همزمان در کنار هم داشته باشیم

صنفي شان به مراتب بيشتري از انجمن هاي ماست...
 ■ اميري: من كاري به تركيه و امثال آن ندارم و يك مسئله كلي را عرض مي كنم. اگر كشوري مي خواهد موفق شود، بايستي تشكليات آن روز به روز افزايش پيدا كنند. اكنون حقوقدان ها و سياستمداران دنيا معتقدند كه براي اين كه تشخيص دهيم يك حكومت، حكومت خوبي است، چهار پايه و اساس وجود دارد. يك پايه آن بخش دولت است، پايه ديگر بخش خصوصي است، پايه سوم سازمان هاي محلي و پايه چهارم آن جامعه مدني و سازمان هاي غيردولتي؛ يعني دولت يك طرف است و سه طرف ديگر مردم قرار دارند. اگر مي خواهيم يك دولت خوب و كارآمد داشته باشيم، بايد دولت روز به روز كوچك تر و كارها به بخش خصوصي سپرده شود. زماني كه اين اتفاق افتاد، آن وقت است كه مي توانيم بگوئيم ما يك حكومت خوب داريم و اين حكومت مي تواند منافع افراد را تضمين كند. شايد بتوان شرايط فعلي انجمن ها را با وضعيت تاسيس دانشگاه ها مقايسه كرد. زماني همه انتقاد مي كردند كه در هر شهر و شهرستان دورافتاده اي دانشگاه تاسيس شده،

حمل و نقل ذي نفع هستند مي پرسند كه چگونه اين كار را انجام دهيم؛ يعني از اساتيد دانشگاه و حتي از مصرف كنندگان حمل و نقل - يعني صاحبان صنايع و تجار - نيز سوال مي كنند. وضعيت طوري است كه نه تنها ما در ايران عملكرد بخش خصوصي را تجزيه کرده ایم كه قطعاً زیان آور است، بلکه مجموعه صنعت و تجارت را كه مصرف كنندگان خدمات لجستيك هستند، در برابر لجستيك قرار داده ایم. در انگلستان شما مي بينيد رييس كنفدراسيون صنعت به شدت به دولت انتقاد مي كند كه چرا دولت اين راه آهن را از اينجا مي كشد و من حامی منافع حمل و نقل و لجستيك هستم؛ يعني در انگلستان، بخش صنعت خودش را حامی منافع لجستيك مي داند. اما همانطور كه گفتيم در اينجا همه در مقابل يكديگر قرار گرفته اند. انجمن ها كه ديگر جای خود دارد. پس بايد همه همگرايي و همفكري كنيم.

ما قطعاً در بين تفكرات و اندیشه هاي اقتصادي، صنفی و سياسي خود، نقاط اشتراك بسيار زيادي داريم كه مي توانيم آنها را روي هم بگذاريم و يك سينرژي براي پيشبرد اهداف كلان بخش پيدا كنيم. بنا بر اين حتى اگر اين انشعابات در اثر خودخواهي عده اي (فرقي نمي كند از کدام طرف) به وجود آمده، در حال حاضر نمي توان وجود آنها را تكذيب يا انكار كرد؛ بلكه بايد ياد بگيريم با هم كار كنيم. زماني يك كشوري مثل امپراتوري عثماني به چندين كشور تجزيه و ضعيف مي شود و در جايي ديگر هم شاهد ايجاد اروپاي متحد و بازار مشترك هستيم تا جايي كه الان كشورهايي كه غني تر هستند، خرج كشورهاي ضعيف تر را مي دهند؛ چون يك هدف مشترك اقتصادي و سياسي دارند. ما نيز بايد اينگونه فكر كنيم. تكثير پيش مي آيد و چاره اي نيست. روند اجتماعي ما اين است، ولي الان ما بايد با هم فكر كنيم كه در عين اين كه اين تكثير وجود دارد، چگونه بايد ديده گاه ها را با يكديگر جمع كرد.

■ غلامحسين اميري: من برخلاف نظر خانم عروج نيا، اساساً به تعدد انجمن ها، اعتقادي ندارم و اتفاقاً فكر مي كنم كه انجمن هاي بسيار كمی داريم و بيشتري از اين بايستي ايجاد شود.

ترابران: همه مقايسه هاي ما در حمل و نقل معمولاً به تركيه ختم مي شود، تعداد شركت ها در آنجا بسيار بيشتري است، ولي اين تعداد انجمن در آنجا فعاليت نمي كند؛ آن هم در شرايطي كه قدرت

شركت هاي ديگر اعلام كرد. چطور من محق نيستم براي ناوگان تحت پوشش خودم ويزا بگيرم، ولي فلان شركت دولتي بايد اين كار را انجام دهد؟ انجمن ها تاسيس شده اند كه در اين مواقع از منافع صنف خود دفاع كنند. وقتي انجمني نمي تواند از منافع من دفاع كند، من ناچار هستم انجمن ديگري تاسيس كنم.

■ همايون اسدي: من با سخنان آقاي پل مه و بهاروند موافقم. دو مطلب اينجا بيان شد؛ يكي اين كه بعضي ها از نتيجه انتخابات ناراضي هستند و اين باعث مي شود كه انشعاب كنند و در جاهايي نيز اختلاف بين سنت و مدرنيته و تقابل بين اين دو ديده گاه وجود دارد. همان طور كه آقاي پل مه هم اشاره كردند، ما يك سابقه تاريخي و اجتماعي نيز از اين نظر داريم كه بلد نيستيم در اجتماعات صنفی چگونه بايد با يكديگر كار كرد.

انجمن ها به مثابه خانه اي هستند كه ما بايد در اين خانه از منافع صنفی خود حمايت كنيم. نه تنها بايد از منافع صنفی حمايت كنيم، بلكه مهم تر از آن، دولت نيز بايد داراي ساختاري باشد كه بتواند با انجمن ها تعامل كند؛ اما در اينجا مكانيزم ها و سازمان دهی اجتماعي از سمت دولت به نحوی است كه همه انجمن ها را حتي انجمن هاي صنعتي و حمل و نقلي را مقابل هم قرار مي دهد.

در عين حال اگر من رييس انجمنی باشم و آنقدر خودخواه باشم كه نخواهم تفكرات ديگران را برتابم و آنها ناچار به انشعاب شوند، نمي توانم انتقاد كنم كه چرا آنها انجمن ديگري درست کرده اند. حال هم كه به هر دليل اين اتفاق افتاده، نمي توانيم وجود آنها را انكار كنيم. بايد يك همگرايي صورت گيرد و نيروهاي خود را با نيروهاي دولتي جمع كنيم تا بتوانيم كاري انجام دهيم.

ما به جاي اينكه در مورد بود و نبود انجمن هاي جديد و اختلافات بين آنها صحبت كنيم، الان بايد مسائل مهم تري مي داشتيم. مسائلي مانند لزوم برخورداری از يك نقشه لجستيك ملي كه در ايران تقريباً وجود ندارد و حتي در برنامه هاي پنج ساله ما هم ديده نمي شود.

من برنامه ريزي لجستيك را در ۱۰ كشور آسياي خوانده ام و مي بينم كه واقعا اين وضعيتي كه ما در ايران داريم، در هيچ جاي ديگر وجود ندارد؛ حتي كشورهايي كه از نظر درجه توسعه پايين تر از ما هستند. در تمام اين كشورها وقتي مي خواهند نقشه اي براي راه و ترابري و لجستيك طراحي كنند، از انجمن ها و كساني كه در مساله لجستيك و



■ **مجتبی بهاروند: تشکل‌ها باید از منافع مشروع اعضای خود دفاع کنند، اما وقتی کاری نمی‌کنند، به نظر من موضوعیت خود را از دست می‌دهند و بقیه حق دارند تشکل جدیدی ایجاد کنند که بتوان در آن از منافع اعضا دفاع کرد**

■ **... یکی از مشکلات تشکل‌های ما این است که از اعضای خود حمایت نمی‌کنند. وقتی می‌گوئیم در چارچوب قانون باید جلوی دولت ایستادگی کنند، یعنی همین. وگرنه به دنبال تقابل با دولت نیستیم و نمی‌گوئیم اگر کسی خلاف کرد، انجمن از او حمایت کند. مطمئن باشید اگر انجمن‌های فعلی و قدیمی کشور می‌توانستند این کار را انجام دهند، انجمن دیگری درست نمی‌شد**

اما اکنون نمی‌توان منکر نقش همین دانشگاه‌های کوچک در ارتقای دانش و فرهنگ جامعه شد. من مروری بر قوانین و مقررات داشتم و دیدم که قانون تجارت در ماده ۵۸۴، موسسات و تشکل‌های تجاری را تأیید می‌کند و می‌گوید باید وجود داشته باشند. همچنین برنامه سوم توسعه اقتصادی در ماده ۱۸۲ وزارت کشور را مکلف کرده است که با رعایت قوانین، نسبت به طرح‌ها و برنامه‌هایی جهت تقویت تشکل‌های مردمی اقدام کند. در ماده ۹۸ برنامه چهارم توسعه کشور نیز تصریح شده دولت مکلف است به منظور ارتقای سرمایه اجتماعی، ارتقای رضایت‌مندی عمومی و گسترش نهادهای مدنی، اقداماتی از جمله تدوین طرح‌های مشارکت و نظارت مردمی سازمان‌های غیردولتی و شوراهای اسلامی در توسعه پایدار کشور را انجام دهد و امکان گسترش کمی و کیفی نهادهای مدنی را با اعمال سیاست‌های تشویقی فراهم کند. بنابراین، حتی می‌گوید دولت باید تشویق کند که این نهادها به وجود آیند.

در ماده ۷۳ قانون برنامه پنجم نیز آمده، دولت موظف است اقداماتی از قبیل تقویت تشکل‌های کارگری و کارفرمایی و همچنین تضمین حق قانونی اعتراض صنفی را برای این تشکل‌ها به عمل آورد. دقت کنید که در اینجا از کلمات جمع استفاده کرده است. اساساً هر جا قانون‌گذار در این باره صحبت کرده است، به جمع اشاره کرده و فرد را نگفته است.

در ماده ۱۳۱ قانون کار نیز به صراحت بحث تشکل‌ها مطرح و اعلام شده کارگران و کارفرمایان یک حرفه و صنعت می‌توانند به تشکیل انجمن‌های صنفی و کانون انجمن‌های صنفی در استان و کانون عالی انجمن‌های صنفی در کل کشور اقدام کنند. در اینجا دقت فرمایید که باز در مورد انجمن‌ها صحبت کرده است، نه فقط یک انجمن.

سرآمد همه این‌ها نیز اصل ۲۶ قانون اساسی است، این اصل می‌گوید تشکیل احزاب، جمعیت‌ها، انجمن‌های سیاسی و صنفی و انجمن‌های اسلامی یا اقلیت‌های دینی شناخته‌شده، آزاد است، مشروط بر این که اصول استقلال، آزادی و وحدت ملی، موازین اسلامی و اساسی کشور را نقض نکرده باشند و هیچکس را نمی‌توان از شرکت در آنها منع کرد یا به شرکت در یکی از آنها مجبور ساخت. قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار را هم داریم. در مواد ۵ و ۸ این قانون باز تأکید بر احزاب، انجمن‌ها و تشکل‌ها دارد.

ناگفته نماند در بند ۱ ماده ۲۰ اعلامیه جهانی حقوق بشر نیز که ایران هم به آن پیوسته، آمده است هر کس حق دارد آزادانه مجامع مسالمت‌آمیز تشکیل دهد؛ اما مشکل اینجاست که از همان قدیم به ما گفته‌اند که یک نفر باید بالای سر شما باشد و شما باید حرف دیگران را گوش کنید.

هیچ وقت به ما یاد ندادند که با هم مشورت کنیم. اگر این انجمن‌ها تشکیل شوند، حضورشان در جهت کمک به جمع است. ما اصلاً نباید از این که انجمنی به وجود بیاید بترسیم. اگر انجمنی به وجود بیاید چه ضرری به حال ما خواهد داشت؟ هیچ ضرری ندارد، جز این که قبلاً یک انجمن بوده و چهار نفر در آن تصمیم می‌گرفتند و نظریاتشان به گوش مسوولان می‌رسید، اما الان چندین انجمن وجود دارد و افراد بیشتری می‌توانند نظرات خود را بیان کنند.

قبل از این هیچ گاه این امکان وجود نداشت که غیر از آن ۴ یا ۵ نفری که در یک هیأت‌مدیره بودند، حرف دیگری به گوش مسوولین برسد. چه زمانی حرف انجمن سیستان و بلوچستان به گوش مسوولین رسید؟ چه زمانی حرف انجمن مشهد به گوش مسوولان رسید؟ هیچ وقت. همیشه حداکثر از سه الی چهار نفر نظرخواهی می‌شد و بعد هم دولت اعلام می‌کرد که ما با تشکل‌های صنفی مشورت کردیم. بارها ما از سیستم دولتی خواهش کردیم که بگذارید هر جایی که بحث حمل و نقل هست، همه بتوانند حرف بزنند.

زمانی که ما کارگروه ترانزیت را در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای داشتیم، در ابتدا تمایل وجود داشت که ۵ یا ۶ نفر آدم مشخص در جلسات شرکت کنند، ولی ما این رویه را تغییر دادیم و از هر کسی که از شهرها و استان‌های مختلف علاقمند بود شرکت داشته باشد، از مشهد، سیستان و بلوچستان و ... دعوت می‌کردیم که بیایند و مسائل خود را بازگو کنند. تا زمانی که ما حرف مردم را نشنویم، نمی‌توانیم مشکلات را حل کنیم. باید این امکان وجود داشته باشد که همه بتوانند مسائل خود را بازگو کنند.

اکنون ما شورای عالی هماهنگی ترابری کشور را داریم، این شورا در مورد حمل و نقل بین‌المللی کشور تصمیم‌گیری می‌کند، اما شما می‌بینید که در این جلسات اکثر قریب به اتفاق دولتی‌ها نشسته‌اند، در صورتی که طبیعتاً آنها هیچ‌وجه با مسائل حمل و نقل به اندازه مدیران شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی آشنا نیستند؛ با این حال آنها هستند که



■ همایون اسدی: ما قطعاً در تفکرات و اندیشه‌های اقتصادی، صنفی نقاط اشتراک بسیار زیادی داریم که می‌توانیم برای پیشبرد اهداف کلان بخش آنها را روی هم گذاشته و یک هم‌افزایی ایجاد کنیم. بنابراین حتی اگر این انشعابات در اثر خودخواهی عده‌ای (فرقی نمی‌کند از کدام طرف) به وجود آمده، در حال حاضر نمی‌توان وجودشان را تکذیب یا انکار کرد، باید همه همگرایی و همفکری کنند

■ فقط نتیجه انتخابات نیست که منجر به تعدد انجمن‌ها می‌شود، بلکه نحوه برگزاری انتخابات و همچنین سازماندهی داخلی و قواعد حکمرانی انجمن‌ها و تشکل‌ها هم اهمیت دارد؛ اینکه چگونه با اعضای خود در تعامل و تماس باشد و بداند که آنها چه می‌خواهند تا طبق خواسته صنف پیش رود از عوامل تاثیرگذار هستند

ایجاد شود، یعنی هم شرکت‌های حمل‌ونقل از این موضوع منتفع شده‌اند و هم سیستم‌های بیمه با این رقابت در ارائه خدمات پیشرفت کرده‌اند و به سمتی می‌رود که اکنون مدیر شرکت حمل‌ونقل در دفتر خود نشسته است و می‌داند که وضعیت ترانزیتش چگونه است، می‌داند چند بیمه‌نامه صادر شده، آیا اعلام وصول شده ... و در این بین خیال گمرک و سازمان‌های نظارتی نیز آسوده است.

ستاد مبارزه با قاچاق در جلسات به ما می‌گفت چرا خود شما انجمن‌ها دخالت نمی‌کنید تا ما مجبور به دخالت نشویم. آنها می‌گویند اگر شما خودتان به عنوان تشکل قدم پیش بگذارید و بر کارهایتان نظارت داشته باشید، ما دیگر دخالت نمی‌کنیم. چند روز پیش هم با آنها جلسه داشتیم و مجدداً همین را گفتند. ما هم در این راستا در تلاش هستیم تا بتوانیم خودمان بر کارهایمان نظارت داشته باشیم. در این صورت، نگرانی دولت هم کمتر می‌شود. الان شرکت‌هایی وجود دارند که هنوز چک و سفته‌هایی را که به شرکت‌های بیمه در ۱۰ سال پیش داده‌اند، نتوانستند وصول کنند؛ به این دلیل که کسی نبوده که از آنها حمایت کند.

یکی از وظایف انجمن‌ها این است که از اعضای خود حمایت کنند. ما باید از تشکل‌هایی که به وجود آمده‌اند حمایت کنیم و آنها نیز باید از اعضای خود حمایت کنند، اما تاکنون کمتر شاهد چنین اتفاقی بوده‌ایم. حتی در کمیسیون ماده ۱۰ که اعضای آن پنج نفر هستند و راجع به تخلفات شرکت‌های حمل‌ونقل تصمیم‌گیری می‌کنند، یکی از حاضرین این کمیسیون معمولاً نماینده انجمن صنفی مرتبط است و حضور او به جهت دفاع از اعضای خود پیش‌بینی شده، ولی می‌بینید که آنها اغلب نظر دولتی‌ها را تایید می‌کنند؛ اما همین که الان شنیده شده اشخاص دیگری هم امکان دارد به کمیسیون ماده ۱۰ دعوت شوند، رفتار خود را تغییر داده‌اند.

ما نباید از این که تشکلی اضافه می‌شود، نگرانی داشته باشیم؛ زیرا این شروع کار است و شروع بسیار خوبی هم هست. دولت هم دنبال این است که ما به سمتی برویم که بتوانیم خودمان کار خودمان را انجام دهیم. شورای عالی هماهنگی ترابری کشور هم نباید نگران حضور بیشتر تشکل‌ها در جلسات خود باشد. اگر می‌خواهند راجع به حمل‌ونقل بین‌المللی بحث کنند، باید از خرد جمعی متخصصان امر که همان تشکل‌ها هستند بهره بگیرند. نباید از تشکل‌ها بترسند. باید

برای انجمن‌ها تصمیم می‌گیرند. وقتی هم که به آنها می‌گوییم شما می‌خواهید راجع به حمل‌ونقل بین‌المللی تصمیم‌گیری کنید، پس باید همه انجمن‌های بین‌المللی را به این جلسات دعوت کنید، پاسخ می‌دهند که ما نمی‌توانیم!
ترابران: این تعدد انجمن‌ها موضع صنف را در مواجهه با سازمان‌های بیرونی تضعیف نمی‌کند؟ به خصوص وقتی همگرایی وجود ندارد.

■ امیری: برای نتیجه‌گیری نباید به برهه زمانی فعلی استناد کرد. این زمان، یک زمان گذار است و در آینده به این شکل نخواهد بود. همین الان که در این وضعیت هستیم و هنوز چیزی به صورت کامل شکل نگرفته، می‌بینید که رقابت کاری در ارتباط با دریافت تسهیلات برای اعضای انجمن‌های حمل‌ونقل پیش آمده است. اگر زمانی بود که فقط یک انجمن در کار بیمه دخالت می‌کرد، الان چند انجمن این کار را انجام می‌دهند. می‌توانید ببینید که اکنون تسهیلات بهتری داده می‌شود و رقابتی در این بین ایجاد شده است که نتیجه آن به نفع شرکت‌های حمل‌ونقل است.

از این قضیه نه تنها شرکت‌های حمل‌ونقل نفع می‌برند، بلکه دولت هم نفع می‌برد. به عنوان نمونه می‌توانم به موضوع بیمه ترانزیت که مدتی است بحث آن مطرح شده و در حال انجام امور آن هستیم، اشاره کنم. تا پیش از این شرکت‌های حمل‌ونقل همیشه با بیمه مشکل داشتند و با مشکلاتی در این زمینه روبرو بودند، اما اکنون با رقابتی که به وجود آمده سیستم آنلاین و به‌روز شده و مشکلات آنها حل شده است.

ترابران: دلیلش رقابت بین تشکل‌هاست؟

■ امیری: بله. شما خواهید دید که به دلیل همین روند، در آینده نزدیک بیمه CMR بهتری هم ارائه خواهد شد.

ترابران: بعضی این مسئله را به عنوان یک اتهام مطرح می‌کنند که در تشکیل انجمن‌ها یک نفع مادی وجود دارد.

■ امیری: خیر به نفع شرکت‌ها و به نفع کشور است. گمرک الان از سیستم قبلی خود میلیاردها طلبکار است که هنوز نتوانسته آن را دریافت کند.

ترابران: آیا شما این موضوع را به دلیل وجود چند تشکل معدود می‌دانید؟

■ امیری: دلیل آن نبودن رقابت در ارائه تسهیلات است. اگر رقابت در ارائه تسهیلات برای شرکت‌ها وجود داشت، این مسائل پیش نمی‌آمد. این رقابت اکنون باعث شده است که یک سود دو طرفه



■ غلامحسین امیری: من به تعدد انجمن‌ها که می‌گویند وجود دارد، اعتقادی ندارم و اتفاقاً فکر می‌کنم انجمن‌های بسیار کمی داریم و بیشتر از این باید ایجاد شود. اگر کشوری می‌خواهد موفق شود، بایستی تشکل‌های آن روز به روز افزایش پیدا کنند

■ ... ما اصلاً نباید از این که انجمنی به وجود بیاید بترسیم. اگر انجمنی به وجود بیاید چه ضرری به حال ما خواهد داشت؟ هیچ ضرری ندارد، جز این که قبلاً یک انجمن بوده و چهار نفر در آن تصمیم می‌گرفتند و نظریاتشان به گوش مسوولان می‌رسید، اما الان چندین انجمن وجود دارد و افراد بیشتری می‌توانند نظرات خود را بیان کنند

آنها را دعوت کنند که در جلسات حضور داشته باشند. در این جلسات معمولاً می‌بینید که ۱۰ الی ۱۵ نفر نماینده دولتی حضور دارند و تنها دو نفر نماینده از طرف تشکل‌ها حاضر هستند و حق رای هم ندارند. باید تشکل‌های بیشتری به آنجا بروند، زیرا اصلاً آنجا جای تشکل‌ها است.

■ **پل‌مه:** می‌خواهم در مورد مطالبی که دوستان فرمودند، به نکاتی اشاره کنم. دکتر بهاروند اشاره کردند که دولت اساساً تمایلی به ایجاد تشکل‌های قوی ندارد و در همین مورد به ماجراهای اوایل انقلاب اشاره کردند که سندیکاها تعطیل شدند و در نتیجه تشکل‌های خرد به وجود آمد....

من معتقدم وقتی انقلابی شکل می‌گیرد که به مفهوم یک تحول است، این تحول به ناچار باید بسیاری از ارکان و ارگان‌هایی را که در گذشته شکل گرفته، دستخوش تغییر قرار دهد. در ابتدای انقلاب ما نیز به تبعیت از شرایطی که در آن برهه تاریخی وجود داشت و اقتضائاتی که آن شرایط ایجاد می‌کرد، سندیکاهای ما شکل واقعی خودشان را از دست دادند. در آن برهه چاره دیگری وجود نداشت، چون بعضی سندیکاها وابسته به احزاب سیاسی بودند. منظورم این نیست که سندیکای حمل‌ونقل هم چنین شرایطی داشت و اگر می‌ماند منجر به تنش در حاکمیت می‌شد. خیر، اما باید آن تصمیم را در بستر زمانی خودش ارزیابی کرد، نه با دیدگاه‌ها و تجارب فعلی.

پس در نتیجه اگر به موضوع با توجه به عوامل محیطی، زمانی و اجتماعی خودش نگریسته شود، قابل درک خواهد بود. باید دید در شرایطی که دارای یک دولت باثبات نبودیم، اقتصاد زمینگیر شده بود، اغتشاشات داخلی برای تجزیه کشور شکل گرفته بود، مداخلات بیگانگان برای سرنگونی یک نظام نوپای مردمی، ترورهای کور و هدفمند، کودتا، جنگ و ... چه اولویت‌هایی وجود داشت و امروز - با توجه به قوانین پیشرفته، سیاست‌های کلان، اراده دولتمردان در بالاترین سطوح مدیریتی که تماماً در حمایت از تحقق و شکل‌گیری تشکل‌های قوی مصمم هستند - چه اولویت‌هایی وجود دارد. این تغییر رویکرد حاکمیت نشان‌دهنده پاسخگویی دولت در برابر بخش خصوصی و نقش موثر این بخش در تمامی مراجع تصمیم‌ساز است، البته این رویکرد یک شبه اتفاق نیفتاده بلکه نیاز کشور به این تحول در ادوار مختلف از جمله عوامل تغییر این رویکرد بوده است.

با این حال علیرغم تغییر مثبت در رفتار حاکمیت

برای نقش‌پذیری بیشتر و بهتر بخش خصوصی، شاهد مقاومت‌هایی نیز در بدنه دولت هستیم؛ چرا که هر تغییری با مقاومت مواجه است. این یک اصل ثابت شده است.

از طرف دیگر، قیاس مع‌الفارقی بین ایران و ترکیه وجود دارد. از مهم‌ترین نقاط غیرقابل اشتراک بین کشور ما و ترکیه، آنهم در حوزه اقتصاد، اقتصاد صد درصد خصوصی ترکیه، و یا به طور کلی، اتکای دولت‌ها به نفت یا درآمد غیرنفتی است. دولت ما متکی به نفت است. عامل اصلی بسیاری از نواقص، عقب‌ماندگی‌ها و البته فسادها همین مساله است. اگر دولت ما متکی به درآمد غیرنفتی بود، به ویژه درآمد مالیاتی، آن وقت استراتژی به گونه‌ای دیگری بود و دولت خودش را مکلف می‌دانست با بخش خصوصی تعامل کند؛ چون از محل درآمد آنها ارتزاق می‌کرد.

آن وقت الگوی مالی دولت از هزینه فایده به سمت هزینه فرصت تغییر جهت می‌یافت و چشم‌انداز تمامی برنامه‌ها، پویایی بخش خصوصی بود، ولی وقتی نیازی به آنها ندارد و نفت به عنوان یک سرمایه ملی تقریباً مفت وجود دارد که به راحتی می‌توان آن را خام‌فروشی و درآمد کسب کرد، درآمدهای دیگر حاصل از فعالیت‌های اقتصادی اولویت خود را از دست داده و رتبه‌های دوم، سوم و چهارم به بعد را خواهند داشت. باید این روند تغییر پیدا کند تا ما به شرایطی برسیم که بخش خصوصی بتواند اقتصاد کشور را بچرخاند.

در عین حال، تفکراتی در کشور ما وجود دارد که بخش خصوصی را از این وظیفه خطیر باز می‌دارد. وجود و تکثیر تشکل نمی‌تواند مانع باشد، ولی وقتی این تکرر به سمتی می‌رود که خود ما همدیگر را نفی می‌کنیم، چه اتفاقی می‌افتد؟ تحلیل منابع انسانی داریم، تحلیل منابع مالی داریم، تشتت آراء داریم، اجماع به وجود نمی‌آید؛ در نتیجه تشکل‌های ضعیف شکل می‌گیرند. وقتی تشکل‌ها ضعیف باشند، موازی باشند، همسو نباشند، شروع می‌کنند به دفع یکدیگر، چرا؟ برای این که حقوق خودشان را کسب یا حقانیت خودشان را حاکم کنند یا به سمت و سویی بروند که برای جلب آرا و نظرات دولتی رفتارهای وابسته به دولت را از خودشان نشان دهند. چنین تکرری به اجماع ما زیان می‌زند و همصدایی در این چرخه به وجود نمی‌آورد. ما در بحث صنفی به بلوغ رسیده‌ایم، ولی از این بلوغ به عنوان یک ابزار منطقی و حرفه‌ای استفاده نمی‌کنیم. به جای این که گفتمان سازنده

■ ... ما تمام فعالیت انجمن‌ها را در دادن دوزبلاغ و ویزا گرفتن خلاصه کرده‌ایم و از فعالیت‌های دیگر فارغ شده‌ایم. ما باید فکر دوزبلاغ گرفتن را از سرمان بیرون کنیم و در پی آن باشیم که اساسا توزیع دوزبلاغ منتفی شود؛ نه این که وظیفه‌ای برای یک انجمن محسوب شود. تلاش کنیم ویزا را برداریم، نه اینکه پیگیری اخذ ویزا را از خیابان X به خیابان Y منتقل کنیم

است در این حوزه تصمیم می‌گیرد و جالب‌تر اینکه هرگاه در این صنوف معضلی شکل می‌گیرد و یا نیاز به حمایت به وجود می‌آید، کمترین مساعدتی نمی‌بینیم

ما در این بخش علیرغم اینکه محمل قانونی صریحی در تمرکز مراجع تصمیم‌گیر داریم، ولی استراتژی روشن و واحدی را شاهد نیستیم، این نوع رفتارها نیز از عوامل اصلی ایجاد تعارض بین صنوف است. ما نیازمند آسیب‌شناسی جدی صنوف با توجه به تمامی عوامل درونی و بیرونی و با دیدی جامع از منظر تمام‌ذی‌نفعان هستیم.

■ **فرشید گل:** من در این جلسه چندین بار کلمه رقابت بین انجمن‌ها را شنیدم که اصلا موضوعیتی ندارد؛ به این دلیل که انجمن تشکلی است که در قانون پیش‌بینی شده و باید این انجمن‌ها به هم پیوندند و در نهایت کانون استانی و بعد کانون سراسری تشکیل دهند و سپس کانون عالی؛ یعنی این انجمن‌ها باید باشند و هیچ نوع رقابتی هم نباید بین آنها مطرح شود؛ برای این که وجود آنها لازم است تا آن کانون عالی تشکیل شود. اما در این جلسه تاکنون بحث سر این بوده است که رقابت انجمن‌ها می‌تواند سازنده باشد یا مخرب. تعدد انجمن‌ها موضوعی است که در قانون دیده شده و

کنیم در دوره گذار، ما ظرفیت پذیرش و تحمل حرف طرف مقابل را پیدا خواهیم کرد، این به نظر من ساده کردن صورت مساله است و متاسفانه این اتفاق نمی‌افتد.

باز هم تاکید می‌کنم من به عنوان یک عضو از یک قابلیت برخوردار هستم و باید از این قابلیت به نفع قاطبه صنف استفاده کنم، ولی اگر آن اکثریت، آرای من را برنتابند، نباید شکل اپوزوسیون به خود بگیرم. ما باید تحمل در اقلیت قرارگرفتن و ظرفیت پذیرش نظر مخالف در اقلیت و نیز تشدد آراء و اختلاف نظرات را همزمان در کنار هم داشته باشیم.

من اشاره‌ای به سنت‌های گذشته می‌کنم. با نگاهی به گذشته نه چندان دور می‌بینم که ما مساجد متعدد، تکایا، حسینیه‌ها و زورخانه‌ها را داشتیم که محل اجماع و رفع و رجوع مشکلات و معضلات اجتماعی و حتی خصوصی مردم بودند. این‌ها نمونه‌هایی ابتدایی از صنوف و تشکل‌هایی بوده‌اند که در گذشته وجود داشته‌اند و حال نیز به شیوه دیگر ایفای نقش دارند. اما آیا مفهومش این بوده که این محله، محله دیگر را قبول نداشته است؟ خیر؛ حتی اگر در هر کوی و برزن یک حسینیه می‌بود، در دهه محرم همه زیر یک علم سینه می‌زدند. وقتی دسته عزاداری یک هیات به راه می‌افتاد حتما به حسینیه هم‌جوار هم می‌رفت و آنجا عزاداری می‌کردند نه اینکه راهش را کج کند!

اگر رفتارهای تکثیرگرایان صنفی ما حاصل از این خلق و خوی باشد خوب است؛ زیرا بالاخره خاستگاه صنفی، جمعی و ملی تحقق پیدا می‌کند، شعارهای صنفی به مرحله ظهور می‌رسد و همه به دنبال یک مطالبه صنفی برای یک قاطبه هستند، ولو با ادبیات متفاوت. ولی اگر قرار باشد انجمن فلان شهر، فلان استان، فلان منطقه هر کدام به دنبال رای و نظر قائم به خودش باشد که بعضا چنین اتفاقی نیز می‌افتد، این چیزی جز نابودی و اضمحلال صنف را در پی نخواهد داشت. از سوی دیگر ما یک از هم‌گسیختگی قانونی در مراجع تصمیم‌گیر و تصدی‌گر دولتی به عنوان متولیان صدور مجوز تاسیس صنوف داریم.

می‌دانید که در حال حاضر وزارت کشور، اداره کار، اداره تعاون، اتاق تعاون و نیز اتاق بازرگانی ایران، مراجع صدور مجوز فعالیت‌های صنفی هستند و در حالی که تمام فعالیت‌ها اقتصادی است، می‌بینیم که وزارت کشور نیز در این حوزه قانونا ورود دارد، اداره کار که مسئول تنظیم روابط کارگر و کارفرما

داشته باشیم، رویکردهای سلبی داریم. آقای امیری به این نکته اشاره کردند که دولت می‌گوید اگر صنف دخالت کند، من دیگر دخالت نمی‌کنم. من فرمایش آقای امیری را قبول دارم، ولی این فرمایش تصدی‌گرایانه را قبول ندارم. ما قوانین بسیار مترقی و مدونی داریم. قانون داریم که باید تشکل‌ها گسترش پیدا کنند، همین قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار اشاره صریح به این نکته دارد که باید تشکل‌های بزرگ، قوی و مقتدر به وجود آید، ولی در مقام عمل می‌بینید که بخشی از بدنه دولت بر نمی‌تابد. بخشی از بدنه دولت به سمت و سویی می‌رود که این افتراق بین بخش خصوصی در حوزه صنفی وجود داشته باشد.

اگر واقعا دوستان ما به چنین مساله‌ای اعتقاد دارند، چرا ابزار آن را در اختیار قرار نمی‌دهند؟ بخش خصوصی که ابزار ندارد، چطور می‌تواند دست به چنین کاری بزند. من در مواجهه با تصمیماتی که خلق‌الساعه توسط بدنه دولت در تمام شقوق گرفته می‌شود، چه ابزاری دارم که بتوانم از اعضای خود حمایت کنم؟ کما این که اعتقاد دارم تمام صنوف ما در حد توان و مقدورات خود از اعضا حمایت کرده‌اند، ولی مفهوم حمایت این نیست که هر جا هر اتفاقی افتاد، ما اصطلاحا پشت آن عضو درآییم و بگوییم که کار این عضو درست است یا مقابل دولت بایستیم.

یک مریض دیابتی گاه به مرحله‌ای می‌رسد که لازم است برای زنده ماندن او عضوی از بدنش قطع شود. این یک رفتار علمی و منطقی است. وقتی در جایی آن صنف به کمیسیون ماده ۱۰ می‌رود و در مقابل عضو خود می‌ایستد و او را محکوم می‌کند، دلیل بر این نیست که از او حمایت نکرده، بلکه دلیلش این است که ما به شیوه منطقی و معقول از یک جریان سازنده، از یک فرآیند قانونی که اصول حرفه‌ای را رعایت کرده، از بقا و حیات عضوی که صحیح کار کرده حمایت کردیم.

ترابران: آقای مهندس امیری قبول دارند که در حال حاضر مشکلاتی از نظر تعدد تشکل‌ها وجود دارد، اما معتقدند این یک دوره گذار است که وقتی طی شود، نتایج مثبت خود را نمایان خواهد کرد. نظر شما در این زمینه چیست؟

■ **پل مه:** من هم قبول دارم که ما باید دوران گذار را سپری کنیم، ولی مشکل فعلی ما ربطی به دوران گذار ندارد. دوران گذار فرصتی است برای استفاده از ظرفیت‌های هنوز مغفول‌مانده و بالقوه، برای پوست‌اندازی، برای مهندسی دوباره. اما اینکه فکر



■ **فرشید گله: تعدد انجمن‌ها چیزی است که در قانون دیده شده و حتما باید اتفاق بیفتد. پس اگر الان تعدادی انجمن تشکیل شده، ما نباید دنبال علت آن بگردیم. آن انجمن‌ها باید باشند و بعد هم باید زیرمجموعه یک قانونی باشند که آن قانون تصمیمات کلی و ستادی را بگیرد و این انجمن‌ها مجری آن قوانینی باشند که محققا به نفع صنف تنظیم می‌شود**

■ **... به مجرد اینکه انجمن‌ها می‌خواهند متحد با هم عمل کنند؛ دوستان احساس می‌کنند که با قدرت گرفتن این انجمن‌ها و بالا رفتن سرعت کار، زودتر قدرت خود را از دست می‌دهند، بنابراین مانع شدند، انجمن‌ها احساس تنهایی می‌کنند و باز به صورت فردی عمل خواهند کرد**

حتما باید اتفاق بیفتد. پس اگر الان تعدادی انجمن تشکیل شده، ما نباید دنبال علت آن بگردیم، علت آن بسیار واضح است. آن انجمن‌ها باید باشند و بعد هم باید زیرمجموعه یک قانونی باشند که آن قانون تصمیمات کلی و ستادی را بگیرد و این انجمن‌ها مجری آن قوانینی باشند که محققا به نفع صنف تنظیم می‌شود.

به نظر من هر اتفاقی در هر زمینه‌ای بیفتد، به معنای یک تغییر فرهنگی در زمینه خاص مربوط به خودش است؛ چه سیاسی باشد، چه اقتصادی، چه اجتماعی و چه صنعتی. در نتیجه نیاز به آن دارد که ابتدا یک آماده‌سازی فرهنگی در آن زمینه صورت بگیرد که ما الان می‌خواهیم چه کار کنیم و این تغییری که صورت می‌گیرد برای چیست.

در مورد این دوران گذاری هم که آقای امیری به آن اشاره کردند، باید یک آمادگی‌هایی وجود می‌داشت تا کسانی که می‌خواهند در آن حرکت مشارکت کنند، حداقل بدانند که به کدام سمت باید حرکت کنند، اما متأسفانه در کشور ما هیچ‌وقت این آمادگی فرهنگی ایجاد نمی‌شود.

بنابراین به این دلیل که ما هیچ آماده‌سازی برای شروع به کار این تشکلهای و شناخت تشکلهای از روز اول نداشتیم، الان کار به اینجا رسیده که حتی در داخل سازمان پایانه‌ها بعضی مواقع از لفظ تشکلهای موازی استفاده می‌شود؛ در حالی که براساس قانون، خود وزارت کار هم نمی‌تواند اجازه تشکیل یک تشکلهای موازی را بدهد، چه رسد به اینکه به راحتی چنین اجازه‌ای بدهد و بعد هم ما بنشینیم در مورد رقابت اینها صحبت کنیم.

باز هم تاکید می‌کنم زیربنای فرهنگی آماده نشده تا درک شود که انجمن‌ها به اجبار باید زیاد شوند تا در ابتدا زیر چتر کانون استانی و در نهایت کانون عالی به صورت ستادی برای تمام صنف در سراسر ایران تصمیم‌گیری کنند؛ نه این که یک انجمن بگوید من فلان کار را کردم چون به نفع من است و دیگری فلان کار را کرد که به ضرر من است.

وقتی روی یک روال قانونی پیش برویم و کانون عالی در این صنعت و صنف حمل و نقل بین‌المللی تشکیل شود، اصولا چنین مسائلی رخ نخواهد داد؛ چون هر حرکتی خلاف تصمیمات کلی کانون، باید مجدداً به تصویب کانون برسد؛ بنابراین غیرممکن است که یک انجمن به تنهایی و خلاف تصمیمات کانون خود بتواند تصمیم‌گیری کند.

البته در مقابل هر حرکتی، یک عکس‌العمل وجود دارد، منتهی این عکس‌العمل‌ها معمولاً نشأت گرفته

از یک تفکر سازنده نیست. اگر تشکلهای از قدیم وجود داشته باشد، می‌خواهد به هر ترتیبی موقعیت خود را حفظ کند، بنابراین تمایل ندارد که به خاطر صنف، خودش را با متولی درگیر کند. به همین علت نیز افراد صنف کم کم نسبت به آن انجمن یا تشکلهای بی‌اعتنا می‌شوند؛ کما این که شاهد هستیم در اکثر مجامع و گردهمایی‌های یکی از انجمن‌های اولیه ما، تعداد اعضای شرکت‌کننده در نوبت اول و دوم به حد نصاب نمی‌رسد و در مرحله سوم با تعداد کمی تشکیل می‌شود.

وقتی این احساس بی‌اعتنایی در صنف به وجود آمد، خواه ناخواه یا بی‌توجه می‌مانند یا تشکلهای فراکسیونی می‌دهند که عبارت است از تشکیل همین انجمن‌ها که قانونا هم معنی ندارد، اما متأسفانه نه حمایتی از طرف سازمان پایانه‌ها می‌شود و نه حمایت از طرف کسانی که در حال حاضر قدرت را در دست دارند. آنها احساس می‌کنند اگر کانون سراسری شکل بگیرد، رفته‌رفته قدرت آنها منتقل می‌شود و آنها هم تبدیل به یک انجمن مانند سایر انجمن‌ها خواهند شد. در نتیجه مقاومت منفی دارند و بالابیی‌هایی که می‌کنند، باعث می‌شوند که انجمن‌های جدید نیز خودشان را تنها حس کنند. اگر این لابی‌ها و جلوگیری‌ها نبود و یک شناخت فرهنگی وجود داشت یا حداقل یک سازندگی فرهنگی در این زمینه شروع می‌شد، انجمن‌ها تنها عمل نمی‌کردند.

به مجرد اینکه انجمن‌ها می‌خواهند با هم متحد عمل کنند؛ دوستان احساس می‌کنند که با قدرت گرفتن این انجمن‌ها و بالا رفتن سرعت کار، زودتر قدرت خود را از دست می‌دهند، بنابراین مانع می‌شوند و وقتی مانع شدند، انجمن‌ها احساس تنهایی می‌کنند و باز به صورت فردی عمل می‌کنند؛ در حالی که اگر همین قوانین نیم‌بند (به این علت نیم‌بند می‌گویم چون نه سازمان صادرکننده مجوز در مورد این تشکلهای و مقررات و قوانین لازم، اطلاع کافی دارد و نه سازمان پایانه‌ها این آمادگی را دارد که کمک کند چنین تشکلهای زودتر تبدیل به کانون عالی کشور شوند) اجرا می‌شد، طبیعتاً دیگر ما بحثی در مورد رقابت انجمن‌ها یا سازنده بودن یا مخرب بودن آنها نداشتیم؛ زیرا در این صورت همه جزئی از یک کل خواهند بود و آن کل است که با تعامل با دولت می‌تواند کلیه خواسته‌های صنف را برآورده کند. مثال کوچکی می‌زنم، به این دلیل که انجمن ایران قدمت زیادی دارد، ما طبیعتاً باید آن را

■ امیری: برای نتیجه‌گیری در مورد عملکرد انجمن‌ها نباید به برهه زمانی فعلی استناد کرد. این دوره، یک دوره گذار است و در آینده تغییر خواهد کرد. همین الان که هنوز چیزی به صورت کامل شکل نگرفته، می‌بینید که رقابت کاری در ارتباط با دریافت تسهیلات برای اعضای انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به وجود آمده است

■ پل‌مه: مشکل فعلی ما ربطی به دوران گذار ندارد. دوران گذار فرصتی است برای استفاده از ظرفیت‌های هنوز مغفول مانده و بالقوه، برای پوست‌اندازی، برای مهندسی دوباره. اما اینکه فکر کنیم در دوره گذار، ما ظرفیت پذیرش و تحمل حرف طرف مقابل را پیدا خواهیم کرد، این به نظر من ساده کردن صورت مساله است و این اتفاق نمی‌افتد

ترکیه قوی هستند و ما ضعیف. این به اقتصاد ما برمی‌گردد که یک اقتصاد دولتی و سیاست‌زده است. در تمام دنیا وقتی اقتصاد آزاد و در دست بخش خصوصی باشد، دولت تصدی‌گری نمی‌کند، بلکه بسترسازی می‌کند. ۸۰ درصد فعالیت‌های ما در ایران دولتی است و تقریباً همه آنها نیز زیان‌ده هستند. من صحبت‌های آقای پل‌مه را قبول دارم، در هر انقلابی وقوع یکسری تغییرات الزامی است ولی نه این که بخواهید حتی آنچه که مثبت است و فایده دارد را هم تغییر دهید.

اصلاً فرض کنید افرادی که در راس این سندیکاها بودند طاغوتی بودند. وقتی چنین کاری انجام شد، در یک مقطع کوتاهی به سرعت باید بازسازی می‌شدند و با شکل و شمایل جدید شروع به فعالیت می‌کردند، اما این کار انجام نشد. بسیاری از کشورها مانند آلمان و انگلستان بعد از جنگ بسیاری از واحدهای خود را دولتی کردند اما بعد از یک بازه زمانی دوباره به سمت اقتصاد آزاد و بخش خصوصی روی آوردند. وقتی اقتصاد آزاد و در اختیار بخش خصوصی باشد، خود به خود تشکل‌ها پا می‌گیرند و قوی می‌شوند.

حتی در افغانستان الان اتاق تجارتمی وجود دارد که قوی‌تر از اتاق بازرگانی ایران است، تشکل حمل‌ونقل آن قوی‌تر از تشکل‌های ما است. به این دلیل که آنها هم در حال رفتن به سمت بخش خصوصی هستند و از همه مهمتر اینکه آنها نفت ندارند و دولشان به تجار نیاز دارد و اگر مثلاً امروز یکی از تاجران آنها اراده می‌کند، حداکثر چهار روز بعد با وزیر ملاقات خواهد کرد، ولی ما این طور نیستیم و اگر بنده به فرض بخواهم حتی یک مدیرکل استان را ببینم، ممکن است مدت‌ها طول بکشد. بنابراین، این اقتصاد دولتی و نفتی خود به خود باعث شده است که تشکل‌ها جان‌نگیرند.

در بحث قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، برخلاف نظر جناب آقای امیری، تا آنجا که من اطلاع دارم، تاکید شده که تشکل‌های موازی باید تبدیل به یک تشکل شوند. در مورد انجمن‌های موازی نیز باید قبول کرد تشکل‌های جدید ممکن است از نظر اسمی با هم متفاوت باشند (مثلاً ما انجمن خراسان و انجمن مشهد را داریم) اما واقعیت این است که تمام شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ما در شهر مشهد مستقر هستند؛ بنابراین به نوعی ما موازی محسوب می‌شویم؛ چون عملاً هیچ شرکتی در خاف، چناران، تربت حیدریه و نیشابور نداریم ولی آنها می‌گویند ما انجمن استان

مثال بزینم، اگر انجمن دیگری بود، من آن را مثال می‌زدم تا سوء تفاهم نشود.

در انجمن ایران که فقط از بعد از انقلاب به این طرف ۳۷ سال قدمت دارد و انجمنی با این عظمت است، ما هنوز بعد از ۳۷ سال یک اداره حقوقی نداریم؛ یعنی اگر گمرک ایران اعلام قاچاقی علیه یک شرکت حمل و نقل بکند، دادگستری مجبور است که سه برابر اعلام قاچاق را قرار صادر کند و یک مدیرعامل هم که به علت راننده‌سالاری هیچ قدرتی در داخل شرکت ندارد و شاید حتی روحش هم از کالایی که قاچاق شده، خبر نداشته باشد، به دلیل همین قرار وثیقه‌های میلیاردی باید به زندان برود و خدا می‌داند که چه زمانی بتواند نجات پیدا بکند.

وقتی من به عنوان مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل هیچ حامی ندارم، مسلم است که باید به فکر یک راه‌حل باشم. در حالی که شما حتی اگر با صنف کابینت‌سازان آشپزخانه هم مشکل داشته باشید، آنها اداره حقوقی دارند. آیا صنف حمل‌ونقل بین‌المللی با این بزرگی و عظمت خود نباید یک اداره حقوقی داشته باشد؟ ده‌ها مورد دیگر را هم می‌توانم مثال بزنم که در طول ۳۷ سال در مورد آن کوتاهی شده است. در این شرایط چطور می‌توان جلوی تشکیل تشکل‌ها را گرفت؟

ترابران: آیا این تشکل‌های جدید به سمت و سوی ایجاد چنین ساختارهایی می‌روند؟

■ گله: باید بروند، اما متأسفانه هم از طرف انجمن ایران و هم از طرف سازمان پایانه‌ها با مقاومت‌هایی مواجه می‌شوند، به طوری که در چند جلسه کانون، اعضای انجمن‌های دیگر شرکت نکردند؛ چون به آنها گفته شده بود بهتر است در جلسات کانون شرکت نکنند! اگر به همین منوال بگذرد، حرکت کندتر خواهد شد ولی هرگز جلوی به نتیجه رسیدن کانون را نمی‌توان گرفت، تنها می‌توان آن را به تاخیر انداخت. کانون سراسری حتماً قدرت خواهد گرفت و انجمن‌ها نیز همه جزئی از کانون سراسری هستند و هر انجمنی که احساس کند کانون تمام مشکلات صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی این کشور را توأماً در نظر می‌گیرد و نه به صورت شخصی، محققاً از انفرادی حرکت کردن خودداری می‌کند. تقویت بخش خصوصی نیز به غیر از تفویض اختیارات لازم از طرف سازمان‌های متولی به بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست و آن هم رفته رفته به بخش دولتی تفهیم خواهد شد.

■ بهاروند: شما سوال کردید که چرا اتحادیه‌های

■ اسدی: تشکل‌ها باید از اعضای خود حمایت کنند، ولی تشکل باید سطح اعضای خود را نیز ارتقا داده و آنها را توانمند کند. انجمن باید وضعیت تک‌تک اعضای خود و همچنین وضعیت بخشی را هم که از آن دفاع می‌کند بهبود بخشد. آیا تشکل‌های ما تا به حال توانسته‌اند چنین کاری کنند؟ خیر. هرچند فضای جامعه نیز تا حد زیادی اجازه چنین کاری را نمی‌دهد

که افراد جدید و آنهایی که فکری جدید دارند، به سمت تشکلی یک تشکل جدید بروند. ترابران: پس شما معتقدید که تشکل‌ها موازی هستند، ولی به دلیل تقابل بین افکار سنتی و مدرن چاره‌ای جز این که انجمن‌های موازی تشکلی شود، وجود ندارد.

■ بهاروند: در احزاب سیاسی هم این مساله وجود دارد؛ مثلا ما جامعه روحانیت را با افکار خاصی داشتیم و بعد در مجمع روحانیون یک گروه از روحانیون جوان‌تر دور هم جمع شدند. این یک امر طبیعی است و نباید همیشه آن را یک تهدید بدانیم. متأسفانه بیشتر اوقات تهدید از جانب کسانی است که می‌گویند اگر یک انجمن دیگری درست شود، ما فردا اختلاف و مشکل خواهیم داشت و فکر نمی‌کنند که می‌توانند با یکدیگر همکاری کنند.

همچنین همانطور که آقای دکتر گله گفتند، ما بحث کانون‌ها را داریم و می‌توانیم در قالب آنها متشکل شویم. از طرف دیگر، اکنون ۹۰ درصد تشکل‌های حمل‌ونقل استانی دارای نماینده‌ای در اتاق بازرگانی هستند؛ یعنی کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک و گمرک الان از همه استان‌ها نماینده دارد، حتی از انجمن کشتیرانی بنابراین ما علاوه بر کانون، می‌توانیم در قالب اتاق بازرگانی فعالیت کنیم؛ زیرا در واقع تشکل تشکل‌ها است و نفوذ بسیار بالایی دارد.

ما برای نزدیک به صد کمیسیون، شورا و مجمع، در اتاق نماینده داریم، بنابراین در قالب آن هم می‌توانیم فعالیت کنیم؛ پس نباید بگوییم انجمن‌ها درست نشوند، چون اختلاف ایجاد می‌شود. باید درست شوند، رقابت کنند، فکرهای جدید کار خودشان را بکنند و بعد در قالب اتاق یا کانون سراسری که مورد قبول همه باشد، می‌توان به صورت واحد عمل کرد. الان شاهد هستیم خود سازمان راهداری به بعضی از انجمن‌های قدیمی اختیاراتی تفویض کرده است اما به انجمن‌های جدید تفویض نمی‌کند. این خود عاملی می‌شود که انجمن‌های جدید دچار مشکل می‌شوند و طرز فکرشان هم این است که می‌گویند شما دچار مشکل و اختلاف می‌شوید. هر تشکل و فکر جدیدی که درست می‌شود، لزوماً به این معنی نیست که ما اختلاف پیدا می‌کنیم.

■ امیری: در پاسخ جناب آقای بهاروند که فرمودند براساس قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار باید از ایجاد تشکل‌های موازی جلوگیری شود، باید بگوییم به استناد بند الف ماده ۱ این قانون، منظور از اتاق‌ها یکی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران

و دیگری اتاق تعاون است که با توجه به اینکه این دو اتاق فعالیت مشابه دارند، قانونگذار در ماده ۵ به آنها تکلیف کرده که اگر تشکل جدیدی می‌خواهد در یکی از آنها به ثبت برسد، باید با یکدیگر هماهنگ باشند و از ایجاد تشکل موازی خودداری کنند و همچنین با یکدیگر هماهنگ شوند که اگر تشکلی با یک موضوع خاص در آن دو اتاق قبل از تصویب این قانون به ثبت رسیده است، زمینه ادغام آنها را فراهم کنند.

در عین حال، همانطور که در تبصره ۱ ماده ۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار به صراحت قید شده، جلوگیری از موازی‌کاری صرفاً در ارتباط با فعالیت‌های صادرات غیرنفتی است و لاغیر و از طرف دیگر اتاق‌ها مجوزی در خصوص دخالت در وظایف محوله وزارت کشور، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ندارند تا بر اساس آن بتوانند در امور تشکل‌هایی دخالت کنند که از وزارتخانه‌های مذکور مجوز فعالیت دریافت کرده‌اند.

نکته دیگر اینکه، من نمی‌گویم که انجمن‌ها باید چشم بسته از اعضا دفاع کنند. در مورد کمیسیون ماده ۱۰ که مثال زدم، باید بگویم شرکت‌هایی که پرونده قاچاق بر علیه آنها تشکیل شده اکثراً بی‌گناه هستند، اما برخی از اعضای کمیسیون ماده ۱۰ به این دلیل که دادگاه آن شرکت را به قاچاق محکوم کرده است، می‌گویند باید این شرکت تعلیق شود. در صورتی که چنین نیست. یک شرکت فوراً در تضمین گذاشته است که کالا ترانزیت شود، ولی کالا به یک شرکت کریر داده شده و آن شرکت هم کالا را به راننده خود داده است. در اینجا آن شرکت فوراً در چه اشتباهی کرده است؟ اینجاست که می‌گویم انجمن باید دفاع کند.

■ بهاروند: بله، همینطور است. ما حاضر هستیم به کمیسیون ماده ۱۰ و دادگاه بیایم و وقتی محکوم شدیم جلوی کار ما را بگیرند ولی متأسفانه چنین چیزی اتفاق نمی‌افتد. یکی از مشکلات تشکل‌های ما هم همین است. وقتی می‌گوییم در چارچوب قانون باید جلوی دولت بایستند یعنی همین. ما به دنبال تقابل با دولت نیستیم و نمی‌گوییم اگر کسی خلاف کرد، انجمن از او حمایت کند.

مطمئن باشید اگر انجمن‌های فعلی و قدیمی کشور می‌توانستند این کار را انجام دهند، انجمن دیگری درست نمی‌شد.

ترابران: یعنی این انجمن‌های جدید در حال ایجاد چنین فضایی هستند؟

■ امیری: قطعاً چنین فضایی ایجاد خواهند کرد.

هستیم و شما انجمن شهرستان هستید، در حالی که همه در یک محدوده هستند. در تهران هم همینطور است و ۹۸ درصد شرکت‌های عضو انجمن ایران در شهر تهران باشند. پس ممکن است عملاً موازی باشیم ولی به طور اسمی موازی نباشیم.

همانطور که جناب اسدی هم فرمودند، انجمن‌هایی که تشکیل شده است، در واقع در بسیاری مواقع رقابت بین سنت و مدرنیته است و اگر رقابت درستی انجام شود، نه تنها عامل پس رفت نیست، بلکه باعث پیشرفت می‌شود، اما متأسفانه چه در بخش دولتی و چه خصوصی و حتی در اتاق‌های بازرگانی هم چنین بوده که وقتی شخصی در راس یک تشکل قرار می‌گیرد می‌خواهد سال‌های سال در آن سمت بماند. ما در اتاق بازرگانی مشهد هم موردی داشتیم که شخصی تا لحظه‌ای که فوت کرده رییس اتاق بوده است، این یکی از دلایل مشکلات است. در صورتی که در دنیا می‌گویند حداکثر طی دو دوره مدیریت، می‌توانید هر آنچه در توان و فکر دارید عملی کنید.

از این نظر، بخش خصوصی ما نیز مانند بخش دولتی است و اگر فردی روی کار می‌آید، می‌خواهد تا لحظه‌ای که در قید حیات است، آن تشکل را در دست خود داشته باشد. این مسائل باعث می‌شود

■ **گله:** چون هیچ آماده‌سازی برای شروع به کار این تشکل‌ها و شناخت تشکل از روز اول نداشتیم، الان کار به اینجا رسیده که حتی در داخل سازمان پایانه‌ها بعضی مواقع از لفظ تشکل موازی استفاده می‌شود؛ در حالی که براساس قانون، وزارت کار اساساً نمی‌تواند اجازه تشکیل یک تشکل موازی را بدهد تا بعد ما هم مجبور باشیم الان در مورد رقابت بین آنها صحبت کنیم

صنف از مشکل حقوقی در قالب کانون هستیم. مشکلات حقوقی ما کمر شرکت‌ها را شکسته است. شما کمتر یک شرکت با تجربه قدیمی پیدا می‌کنید که به سراغ امر ترانزیت برود. اکثر مدیران جوان این کار را می‌کنند، به این دلیل که خطرات آن را نمی‌دانند. آنها نمی‌دانند اگر اتفاقی رخ دهد و دادگاهی علیه آنها حکم صادر کند تا بخواهد خودش را نجات بدهد، ۵۰ یا گاهی ۵۰۰ برابر آنچه که در کار ترانزیت درآورده است از دست خواهد داد. ما باید این مشکلات را حل کنیم. مسئله دیگری که آقای امیری به آن اشاره کردند، مسئله دانشگاه حمل و نقل است. ما اکنون به دنبال آن هستیم و به نتایج بسیار خوبی هم رسیدیم. همچنین با وزارت دادگستری به تعاملاتی رسیده‌ایم. به آنها اعلام کرده‌ایم که حاضریم کلاس‌هایی با حضور اساتید برجسته این حرفه برگزار کنیم تا آقایان قضات با زیر و بم مسائل حمل و نقلی آشنا شوند. کانون می‌خواهد این کارهای بزرگ را انجام دهد و کاری به دوزبلاغ ندارد.

با همه اینها بعضی همچنان سر عناد دارند. رییس هیات‌مدیره یک انجمن استانی، بلیت هواپیمایش را به من نشان می‌داد که به دستور رییس سازمان پایانه‌های آن استان، مجبور شده آن را باطل و در

مورد دوزبلاغ و بیمه ترانزیت باعث شده موج تشکل‌سازی به‌وجود آید...

■ **امیری:** ابتدا چنین چیزی نیست. ما معتقدیم باید چنین تفکراتی را دور بریزیم. این تفکر که به دنبال منافع آنی و جزئی خود باشیم، خوب نیست. ما باید بتوانیم به دولت بقبولانیم که مرز بایستی ۲۴ ساعته فعالیت داشته باشد تا کامیون‌های ما سر مرز ۱۰ و یا ۱۵ روز معطل نشود، در این صورت اگر هم ویزایی بگیریم، به جای یک بار، دو بار استفاده می‌شود. ما باید دنبال موارد بزرگ‌تر از مسائلی در سطح ویزا و دوزبلاغ باشیم. ما الان باید به دنبال تاسیس دانشگاه و دادگاه‌های حمل‌ونقل باشیم و اینها را از دولت بخواهیم. ما باید خودمان را به این قوانین و مقررات و حقوقی که داریم مسلح کنیم. یکی از وظایف تشکل‌ها این است که حقوق اعضای خود را به آنها بشناساند و بدانند که چه حقی دارند. باید بدانند که وقتی یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی به‌وجود می‌آید چه حقوقی دارد. اگر ما اعضایمان را با حقوقشان آشنا کنیم - که این وظیفه انجمن‌ها است - تا این حد مشکل به‌وجود نمی‌آید.

ما معتقدیم کارهای اساسی انجام نمی‌شود و فقط خودمان را مشغول کارهای جزئی کرده‌ایم که هیچ دردی را دوا نمی‌کنند. ان‌شاءالله با همفکری و همدلی همه انجمن‌ها این مسائل حل شود.

من همیشه گفتم که همه باید باشند و نباید کسی را نفی کنیم، حتی اگر انجمنی به‌وجود آمد، به آن تبریک بگوییم که مثلاً چه کار خوبی کردید که در استان فارس یا خوزستان که انجمنی وجود نداشت، انجمن ایجاد کردید. اگر ما به استقبال این انجمن‌ها برویم، آن زمان است که می‌بینیم در خوزستان و کردستان هم از دولت خواسته‌هایی دارند. نمی‌توانیم بگوییم مافقط در تهران از دولت خواسته داریم، یک دست صدا ندارد. اگر ما در کلیه استان‌های کشور، همانطور که قانون اجازه داده است، بتوانیم انجمن‌ها و تشکل‌های حمل‌ونقلی داشته باشیم، راه‌های بیشتری برای دریافت خواسته‌هایمان از دولت ایجاد خواهد شد. ایجاد انجمن‌ها فرصت‌های جدیدی برای ارتقای حمل‌ونقل بین‌المللی است و ما باید به آن سمت حرکت کنیم.

■ **گله:** مطمئن باشید این انجمن‌ها شکل خواهند گرفت و کانون سراسری برای اهداف بزرگ و ستادی، به قدرت خود خواهد رسید. ما به دنبال دوزبلاغ نیستیم. اینها کارهای بسیار کوچکی است و ما به دنبال کارهای بسیار بزرگ، مانند نجات این

منظور من از رقابت بین انجمن‌ها، رقابت در تسهیلاتی است که به اعضا ارائه می‌شود. همان طور که آقای گله گفتند، وقتی ما یک تشکیلات حقوقی فرضاً در انجمن مشهد به وجود بیاوریم و این تشکیلات از حقوق اعضای خود دفاع کند، اعضای انجمن‌های دیگری هم که چنین تشکیلاتی را ندارد، چنین مطالبه‌ای خواهند داشت.

■ **بهاروند:** من مثالی می‌زنم. در مورد موضوعی قرار بود تشکلی اظهارنظر کند، اما نکرد. من به عنوان یک تشکل دیگر ورود کردم و جلسات برگزار شد و وقتی پرسیدم که چرا از آن تشکل، کسی در جلسه حاضر نشد، گفتند چون سازمان دوست نداشت، ما برویم. ولی تشکل ما با این که سازمان دوست نداشت، به خاطر منافع صنف از حضور شانه‌خالی نکرد. پس این که می‌گویید تشکل‌های جدید این کار را کرده‌اند، بله کرده‌اند. من نگفتم چون سازمان دوست ندارد، شرکت نمی‌کنم.

در مورد همان کیس ترکمنستان هم که خدمتتان عرض کردم، سازمان راه‌داری موافق نبود، ولی ما ایستادیم و انجام دادیم. هنوز هم می‌گویم که دلیلی نداشت ویزای راننده من را شرکت وابسته به سازمان بگیرد، چرا خود من نگیرم؟ ما این کار را کردیم، ولی تشکل‌هایمان نه تنها ما را حمایت نکردند، بلکه بر علیه ما نیز اقدام کردند.

این مسائل بود که باعث شد به سمت تشکیل یک تشکل جدید برویم، وگرنه اگر من یک تشکل قوی، با طرز فکر قوی، با جذب افراد تحصیل‌کرده داشتم، به هیچ وجه به فکر تشکیل یک تشکل دیگر نمی‌افتم. همین واحد حقوقی که آقای دکتر گفتند، واقعا نبوده، پس من مجبورم به نحوی دیگر برای رسیدن به حق خود اقدام کنم.

■ **امیری:** ما خیلی چیزهای دیگر هم نداریم که همین‌ها باعث می‌شود به سمت تشکیل تشکل‌ها برویم. ما تمام فعالیت انجمن را در دادن دوزبلاغ و ویزا گرفتن مختصر کرده‌ایم و از تمام فعالیت‌های دیگر فارغ شده‌ایم. ما باید فکر دوزبلاغ گرفتن را از سرمان بیرون کنیم و در پی آن باشیم که اساساً توزیع دوزبلاغ منتفی شود؛ نه این که وظیفه‌ای برای یک انجمن محسوب شود. تلاش کنیم ویزا را برداریم، نه این که پیگیری اخذ ویزا را از خیابان X به خیابان Y منتقل کنیم. با این کارها مشکلات حمل و نقل بین‌المللی حل نمی‌شود، من معتقدم باید فکرهای برتری انجام دهیم.

ترابران: بعضی می‌گویند منافع مالی از جمله در



جلسه کانون شرکت نکند. اگر این مسائل رفته رفته کنار گذاشته شوند - که حتما هم همینطور خواهد بود- و اگر کانون به حد لازمه خود برسد، کارهای ستادی را انجام می‌دهد و انجمن‌ها نیز به این دلیل که می‌بینند منافع صنف حفظ می‌شود، طبیعتاً به آن جذب می‌شوند.

پل مه: دوستان فرمودند با کثرت بهبود شرایط و اتحاد کانونی شکل می‌گیرد. من علیرغم اینکه موافق کثرت متکی بر تعقل و نیاز هستم، باید عرض کنم الزاماً کثرت منتهی به مشروعیت و جامعیت نخواهد شد. آنهم تکثری که حاصل هیجان رفتاری است، تکثری که موجب تحلیل توان می‌گردد. یک وقت تکثر موجب جمع نیروهای متفرق است که امری پسندیده تلقی می‌شود و یک زمان این تکثر حاصل تجزیه یک قدرت و یک اتحاد است که یقیناً این نوع تکثر مطرود خواهد بود.

اینکه ما متوقع باشیم سازمان‌های دولتی اختیارات قانونی خود را به تعداد رو به گسترش انجمن‌ها و تفویض کنند نیز ناقض خواسته کوچک‌سازی دولت خواهد بود؛ حال این که کنترل تشکلهای خود نیازمند سازمان و تشکیلات اداری دیگری است، اینکه ما در انجمن‌ها فاقد سازمان و سیستم برخورداره از نیازسنجی عینی و به‌روز اعضا هستیم، واقعی ولی امری مغفول مانده و بسیار مهم است، اما تحقیقاً برای رفع مشکلات اعضا آنهم با مصداق حقوقی، علمی و بیمه‌ای ضرورتی به تاسیس تشکل نو و جدید نیست. همچنین مشق دمکراسی نیاز به عبور از دوران گذار ندارد؛ ضروری است ما نیز قدری از منیت‌های خود کم کنیم. امیدوارم این فضای تعاملی و سازنده که همه ما در سخنانمان مبشرش بودیم بیش از پیش نمود یافته و با همدلی و اتحاد بسوی تعالی کشورمان گام برداریم.

اسدی: قبل از جمع‌بندی بحث می‌خواهم به دو نکته کوچک اشاره کنم. اولی در ارتباط با طرح‌های بیمه است. آنچه من از این طرح‌های بیمه می‌دانم، این است که انحصار وجود طرح‌های بیمه نزد انجمن ایران، موجب آن خسارات میلیاردی تومانی نشد. فی‌الواقع آن خسارات بسیار سنگینی که شرکت‌های بیمه متعدد در قبال گمرک ایران متحمل شدند و گمرک ایران طلبکار شد، بیشتر به این دلیل بود که شرکت‌های بیمه دیدند که این عجب طرح پرسود و خوبی است و مستقیماً با شرکت‌ها وارد قرارداد شدند و به صورت انفرادی قرارداد بستند، در حالی که مدیریت آنها ضعیف بود. امتیازی که طرح بیمه فدراسیون سابق و کانون

و چانه‌زنی کنید، باید اطلاعات بیمه‌ای داشته باشید و بتوانید یک بیمه‌نامه درست، با حفظ منافع کامل کارگزاری یا عاملین خودتان از او بگیرید. کدامیک از آقایان متخصص بیمه بودند که این همه مدت طولانی در راس ایران حامی قرار گرفتند؟ کدام وقت کسی از آنها گفت که شما به عنوان یک عضو کوچک از این انجمن، حداقل یک مشاوره به ما بدهید؟ لابی‌های مختلف اجازه چنین کاری را نمی‌داد و منافع صنف در نظر گرفته نمی‌شد، اما وجود کانون سراسری باعث می‌شود چنین اتفاقاتی کمتر بیفتد و همیشه براساس منافع جمعی تصمیم‌گیری شود. بیمه ایران حامی واقعاً از نظر بیمه، مرتکب یک خیانت به صنف ما شد که علت آن تنها عدم تجربه و نداشتن تخصص بود. بیمه‌ها وقتی بفهمند یک عده افرادی هستند که آگاهی کاملی راجع به مسائل بیمه ندارند، به این فکر می‌افتند که کیفشان را بردارند و خودشان بروند لب مرز این کار را بکنند.

اگر ما آنجا یک کارگزاری قوی و شخصی داشتیم که بر بیمه احاطه داشت و این صنعت را می‌شناخت، آنها به خودشان اجازه چنین کاری را نمی‌دادند که بعدها این مشکلات به وجود آید.

به علت همین ناآگاهی‌ها به عنوان مثال در زمینه ترانزیت سالیان دراز بین گمرک و بیمه درگیری بود و بالاخره این درگیری مجدداً با همت کانون سراسری (البته با عنوان سابق خود یعنی فدراسیون) برطرف شد. زیرا براساس حفظ منافع جمعی برنامه‌ریزی کرد و به درگیری‌های چندساله پایان داد. سایر برنامه‌ها نیز در صورت حمایت از کانون یکی پس از دیگری حل خواهد شد.

امیری: در رابطه با موردی که آقای دکتر اسدی در خصوص مدیریت فرمودند، من به عنوان نماینده

فعالی دارم، مدیریت خوب آن است؛ نه اینکه تکثر ایجاد کرده است. کما این که میزان خسارتی که از طریق طرح‌های انجمنی به شرکت‌های بیمه خورد، بسیار ناچیز بود و شاید بیشتر از ۱۰ یا ۲۰ درصد نبود. اما ۸۰ تا ۹۰ درصد آن به دلیل شوق بسیار زیاد شرکت‌های بیمه به این کسب‌وکار بسیار سودمند بود که باعث شد وارد آن شوند، در حالی که مدیریت درستی نداشتند و حتی نمی‌دانستند چه چیزی را با چه ریسکی می‌فروشدند.

نکته دوم نیز در مورد کمیسیون ماده ۱۰ است. من خودم چند بار در آن کمیسیون در کنار رییس انجمن بودم، دیدم که آنها واقعا اکثر مواقع از شرکت‌ها دفاع کردند و در بعضی موارد که واقعا آن شرکت خطایی بود، باز علیه آن موضع نمی‌گرفتند و تنها سعی کردند جریمه را تا حد امکان کاهش دهند. البته من شخصا مخالف این رویکرد هستم و با آقای پل مه موافقم که انجمن‌ها باید از اعضایی که درست کار هستند دفاع کنند و هیچ وظیفه‌ای ندارند که از اعضای خلافکار دفاع کنند؛ زیرا با این کار صنعت خودشان را تخریب خواهند کرد.

گله: ببینید! شاید بتوانم بگویم بالاترین تخصص من بیمه است. من در سال ۵۳ معاون مدیرعامل در امور بازرگانی یکی از شرکت‌های بیمه در کشور بودم و یکی از ۹ نفری بودم که از ایران به سوئیس و بعد به هندوستان رفتیم (هندوستان بعد از آمریکا در بیمه مقام اول را دارد) و پایان‌نامه خود را در هندوستان گذرانیدیم. در آنجا ۹ ماه کلاس‌های شبانه‌روزی مانند ICMS هاروارد را گذرانیدیم به این منظور که بعد به ایران بیاییم و در مدرسه عالی بیمه تدریس کنیم. من به عنوان یک بیمه‌دان چند سال در انجمن ایران بودم.

وقتی شما می‌خواهید با طرف بیمه‌ای خود بحث

اشاره کردند و این که دولت از ایجاد انجمن‌های جدید به موجب همین قوانین استقبال می‌کند، اما به گفته آقای پل‌مه، بدنه دولت ممکن است که آن قوانین بالادستی دولت را برنتابد و تجمیع دیدگاه‌های بخش خصوصی را در قالب انجمن‌ها نپذیرد و در مقابل آن مقاومت کند، کما اینکه آقای دکتر گله هم مثال‌هایی آوردند که در برابر ایجاد این قانون موانعی ایجاد می‌شد و می‌گفتند که مقاومت‌هایی از سوی انجمن‌های خاص یا سازمان‌های دولتی می‌شد.

دوستان همه گفتند که تشکل باید از منافع صنفی پشتیبانی و حمایت کند. بسیاری از تشکل‌ها شاید به این هدف نرسیده باشند. من می‌گویم تشکل باید حمایت کند و هیچ شکلی در آن نیست، ولی تشکل باید سطح اعضای خود را نیز ارتقا داده و آنها را توانمند کند. انجمن باید وضعیت تک تک اعضای خود و همچنین وضعیت بخشی را هم که از آن دفاع می‌کند بهبود بخشد. آیا تشکل‌های ما تا به حال توانسته‌اند چنین کاری کنند؟ البته یک مقدار زیادی هم فضای جامعه اجازه چنین کاری را نمی‌دهد. در مطالعاتی که در مورد ۱۰ کشور آسیایی انجام دادم، گفته شده بود که تشکل باید برندسازی کند تا اصطلاحاً همه صف بایستند و تمایل داشته باشند که عضو آن انجمن شوند. این برند نباید به این خاطر باشد که من می‌توانم از این انجمن دوزبلاغ یا ویزا بگیرم، بلکه باید به این دلیل باشد که انجمن حامی من است و من را ارتقا می‌دهد، در حدی که حتی من روی سرکاغذ شرکت خود بنویسم من عضو این انجمن هستم. اما ما تا به حال چنین چیزی در ایران ندیدیم.

فکر می‌کنم شالوده پیام مهندس امیری این بود که تکرر باعث رقابت بیشتر می‌شود. این درست است. البته ما شاهد هستیم که نهادهای دولتی در ایران باعث تکرر و تجزیه شرکت‌ها شده‌اند. دولت پرتغال زمانی بررسی کرده بود و متوجه شده بود که شرکت‌های حمل‌ونقل آن خیلی کوچک و ضعیف شده‌اند و به این نتیجه رسیده بود که بهتر است به اینها پول بدهد که شرکت خود را تعطیل کنند تا یک مقدار رقابت در بازار کمتر شود. الان کاری که وزارت راه می‌کند این است که رقابت را در حد تخریب جلو می‌برد تا شرکت‌ها خود به خود بسته شوند. خلاصه اینکه ما وجود تشکل‌ها را نمی‌توانیم نفی کنیم، بلکه باید با کمک دولت و نه در مقابل دولت، با یکدیگر همکاری کنیم تا بتوانیم نقشه اقتصاد ملی را جلو ببریم.

«سازمان بازرسی کل کشور» که به منظور اجرای صحیح قوانین در دستگاه‌های اداری براساس اصل ۱۷۴ قانون اساسی تشکیل شده به سراغ آنها خواهند آمد و باید پاسخگو باشند.

■ **اسدی:** در جمع‌بندی مطالب باید عرض کنم که آقای پل‌مه معتقد بودند این تعدد و تکرر تشکل‌ها می‌تواند دو جنبه داشته باشد؛ یکی این که تمام گوشه‌های تاریک صنف را که فراموش شده است و کسی به آنها به عنوان حقوق صنفی نپرداخته، پوشش دهد که این مثبت است، اما یک جنبه منفی مهم هم وجود دارد.

موج تشکل‌سازی می‌تواند به این علت باشد که در انتخاباتی که در تشکل‌ها انجام می‌شود، یک جناحی شکست می‌خورد و به گفته ایشان، چون تمرین شکست و قدرت تجزیه و تحلیل ندارد، به سمت انشعاب و تشکیل انجمن دیگری می‌رود و گفتند این اقدام ناپسندی است و ریشه در عقبه بخش خصوصی دارد و این که بخش خصوصی نیز جزئی از این اجتماع است و ما بلد نیستیم با یکدیگر تعامل کنیم. البته گروه‌های حاکم در صنف نیز گاهی به دیگران فرصت همکاری و تعامل نمی‌دهند. به همین دلیل بخشی از صنف به سمت انشعاب می‌رود؛ هرچند که ممکن است در اقلیت هم نباشند. این تفرق، تعدد و تکرر به زبان عمومی بخش خصوصی است.

من معتقدم که اگر جنبه دوم را در نظر بگیریم، فقط نتیجه انتخابات نیست که منجر به تعدد انجمن‌ها می‌شود، بلکه نحوه برگزاری انتخابات و همچنین سازماندهی داخلی و قواعد حکمرانی انجمن‌ها و تشکل‌ها است که اهمیت دارد؛ اینکه چگونه با اعضای خود در تعامل و تماس باشد و بداند که آنها چه می‌خواهند تا طبق خواسته صنف پیش رود و ... اینها همه از عوامل تاثیرگذار است.

آقای بهاروند نیز در مورد اختلاف بین سنت و مدرنیته گفتند. مسلماً نسل قدیم ما سنت‌گرا هستند و اکنون نسل جدید به نوعی دیگری فکر می‌کند. ممکن است بنده نتوانم تفکر و روش فکری آنها را برتنامم و این خود به خود منجر به یک افتراق می‌شود.

آقای پل‌مه تاکید داشتند تکرر تشکل‌ها به خودی خود و مادامی که همدیگر را نفی نکنیم، نمی‌تواند مانع باشد. ما باید بتوانیم همدیگر را همپوشانی کنیم، با هم اتحاد رای داشته باشیم و بتوانیم در نهایت به اجماع برسیم.

آقای امیری به قوانین مرتبط با تشکیل انجمن‌ها

فدراسیون حمل‌ونقل که بعد کانون جایگزین آن شد، باید بگوییم اگر ما آسیب‌شناسی نمی‌کردیم، به این نتایج نمی‌رسیدیم که از کجاها در حال ضربه خوردن هستیم که همان نقص مقررات بود، بنابراین پیش‌نویسی به نام آیین‌نامه ۸۶ در ترانزیت خارجی و آیین‌نامه ۸۹ در ترانزیت داخلی تهیه کردیم.

■ **اسدی:** البته من این آیین‌نامه‌ها را به نفع بخش خصوصی نمی‌دانم و این موضوع را در ترابران هم شرح داده‌ام.

■ **امیری:** به هر حال عرض من این است که اگر فدراسیون که تازه درست شده بود آسیب‌شناسی نمی‌کرد، چه کسی و یا چه نهادی می‌خواست این وظیفه را انجام دهد؟ چرا بیست بار ترانزیت کشور بابت این بیمه‌نامه‌ها تعطیل و باز شد ولی کسی اقدامی نکرد؟ بعد از این که فدراسیون درست شد، این تفکر ایجاد شد، این آیین‌نامه‌ها به وجود آمد و بعد از آن نیز آن مدیریت صحیحی که آقای دکتر اسدی فرمودند اتفاق افتاد. اگر فدراسیون ایجاد نمی‌شد، مطمئن باشید که هنوز همان وضعیت قدیم را می‌داشتیم.

به هر حال در پایان نظر برخی دوستان عزیز را به این نکات ذیل جلب می‌کنم: اولاً براساس ماده ۲۴ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار «دولت و دستگاه‌های اجرایی مکلفند به منظور شفاف‌سازی سیاست‌ها و برنامه‌های اقتصادی و ایجاد امنیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری، هرگونه تغییر سیاست‌ها، مقررات و رویه‌های اقتصادی را در زمان مقتضی قبل از اجرا از طریق رسانه‌های گروهی به اطلاع عموم برسانند»

ثانیاً اقتصاد جمهوری ایران براساس اصل ۴۳ قانون اساسی بر پایه ضوابطی از جمله «منع اضرار و منع انحصار» استوار است و عدم اعلام بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره آنها به یک یا چند تشکل قانونی و ایجاد تبعیض بین آنها در حکم اضرار به غیر است.

بنابراین باید به هر انجمن و تشکلی که در چارچوب قوانین و مقررات مجوز لازم را دریافت کرده، احترام گذاشت و قبل از صدور بخشنامه یا تصویب هر مصوبه‌ای نظر تشکل‌های صنفی را اخذ کرد. بخش خصوصی هم یک نفر یا یک انجمن نیست و از تمام انجمن‌های موجود (که در حال حاضر وجود دارند) باید نظر خواهی شود که متاسفانه چنین نیست.

این یک امر خلاف قانون است و مطمئن باشید اگر این روند ادامه یابد سازمان‌های نظارتی مانند



تعدد تشکل‌ها صنفی دردی را دوا می‌کند؟

یک ده آباد

رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران می‌گوید نباید اصرار به ایجاد نهادهای صنفی جدید داشت

یونس جاوید، رئیس هیات‌مدیره قدیمی‌ترین انجمن صنفی در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی که نزدیک به هفت ماه است سکان این مجموعه صنفی را برعهده گرفته، نگران کاهش ضریب نفوذ مجموعه تحت سرپرستی‌اش به دلیل حرکت‌های صنفی موازی است. او منکر انتقادات مطرح شده در مورد عملکرد انجمن‌های صنفی قدیمی نمی‌شود («... اما راه‌حل آن را در تکثیرگرایی صنفی یا انجمن و کانون‌سازی نمی‌دانم. تکثیر و تعدد در جامعه‌ای خوب است که سایر گروه‌های همگن یا سایر نهادها هم تکثیرگر باشند؛ نه در جامعه ما.» جاوید سخنگویی صنف را تنها در قامت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران می‌بیند. لازم به ذکر است به علت عدم امکان حضور ایشان در میزگرد مجله، موضوع با آقای جاوید از طریق گفت‌وگو مورد بررسی قرار گرفت.

می‌کنیم، اگر کلیه نیروها و انرژی‌های خود را جمع کرده و با یک سخنگو و یک حرکت واحد، مطالبات خودمان را از دولت بخواهیم موفق‌تر خواهیم بود. ترابران: فکر نمی‌کنید اگر مطالبات بخش از طریق چهار، شش یا ده انجمن از دولت مطالبه شود ممکن است موضع صنف را تقویت کند؟ ■ به نظر من خیر. اینجاست که همان بحث عدم تناسب با سایر نهادهای اجتماعی که پیش‌تر به آن اشاره کردم به‌وجود می‌آید. در آن سوی میز و در بخش دولت، ما با سازمان‌هایی در حوزه حمل و نقل بین‌المللی، مواجه هستیم که اساساً تکثیرگر

تکثیر از نظر ما خوب است؛ منتهی در جامعه‌ای که سایر گروه‌های همگن یا سایر نهادها هم تکثیرگر باشند؛ مثلاً در کشورهایی که احزاب و گروه‌های ذی‌نفوذ، فعالیت آزاد و راحت و بر مبنای دموکراسی دارند، تکثیر تشکل‌های حرفه‌ای یا سندیکاها ممکن است پاسخ مناسبی دریافت کند، ولی در جامعه ما، با توجه به تناسب با سایر نهادهای اجتماعی، فکر می‌کنم اگر این سندیکاها یا انجمن‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل تشکیل می‌شوند، به تعداد محدود باشند، بهتر می‌توانند از عهده اخذ مطالبات خود از سیستم بروکراسی برآیند. در واقع در بستر جامعه‌ای که ما در آن زندگی

ترابران: آقای جاوید، نظر شما به عنوان راس یکی از قدیمی‌ترین انجمن‌های حمل‌ونقلی ایران در مورد اتفاقی که به نظر می‌رسد در حال حاضر در این بخش در جریان است، یعنی تعدد تشکل‌ها چیست؟ به نظر شما، به نفع صنف است یا باید در مورد آن نگران بود؟

■ هر پدیده اجتماعی، هم می‌تواند جنبه‌های مثبت داشته باشد و هم منفی. این موضوع بستگی به نوع نگاه ما و همچنین بستر سیستم بروکراسی کشور دارد. یعنی باید دید انجمن‌های فعلی یا نهادهایی که تشکیل می‌شوند در تناسب با سایر نهادهای اجتماعی چه وضعیتی به خود می‌گیرند. تعدد یا



■ **تعدد یا تکثر خوب است؛
منتهی در جامعه‌ای که
سایر گروه‌های همگن یا سایر
نهادهای هم تکثرگرا باشند؛
ولی فکر می‌کنم در جامعه
ما، اگر این سندیکاها یا
انجمن‌هایی که در حوزه
حمل و نقل تشکیل می‌شوند
به صورت محدود باشند،
بهتر می‌توانند از عهده‌ی اخذ
مطالبات خود از سیستم
بروکراسی برآیند**

می‌شود، بدون اینکه در کارکرد عمومی یعنی اخذ مطالبات خود از سیستم بروکراسی، در پیشبرد فرهنگی یا در پیشبرد اهداف ذکر شده در اساسنامه این انجمن‌ها پیشرفتی حاصل شود؛ چون اگر پیشرفتی حاصل می‌شد در نتیجه باید صنف ما، پیشرفت این انجمن‌ها و یا کانون‌های جدید را احساس می‌کرد. من معتقد هستم انجمن قدیمی یا جدید هیچ فرقی با هم ندارند؛ مگر اینکه اشخاصی در راس مدیریت این نهادها قرار بگیرند که بحث مسئولیت‌پذیری آنها بر مشاغل یا منافع شخصی غلبه داشته باشد.

ترابران: فکر نمی‌کنید جمع شدن زیر پرچم یک انجمن و تک‌صدایی باعث شود دولت راحت‌تر بتواند روی این انجمن‌های صنفی نفوذ داشته باشد. انتقاداتی وجود دارد در این مورد که انجمن‌ها پشت اعضای خود را خالی می‌کنند و اغلب در طرف دولت می‌ایستند.

■ باید در ابتدا ضعف‌های خودمان را رفع کرده و انتقاد را از خودمان شروع کنیم. دولت یا دولتمردان چه نیازی به نفوذ در یک انجمن خاصی دارند؟

که به سایر دوستانشان وکالت می‌دهند و به دنبال کار شخصی و خصوصی خودشان می‌روند. خب! با چنین مشارکتی چه توقعی داریم؟ این مشکل در یک تشکل جدید حل می‌شود؟ بدون مشارکت، نمی‌توان توقع تغییر داشت. ما مشکل فرهنگی کار تیمی و مشارکت در فعالیتهای اجتماعی داریم. انجمن ایران از سال ۴۷ که بنیانگذاری شده، تاکنون دوره‌های متعددی داشته است. خود صنف باید با آگاهی مطالبات خودش را از مدیران بخواهد.

طبیعی است که اگر در یک جایی ۲۰ یا ۳۰ سال اشخاص واحدی مدیریت کنند، انتقادات فراوانی به این حوزه وارد می‌شود، اما باید دید منتقدان چه کرده‌اند؟ به هر حال رکن تصمیم‌گیر در انجمن‌ها و چنین نهادهایی مجمع عمومی است و حرف اول را باید مجمع عمومی بزند، نه هیات مدیره. هیات مدیره رکن اداره‌کننده است و این صنف است که باید با آگاهی و دانش خود، مدیرانی را که مورد وثوق، جوان‌تر، مشرف بر کارکرد این نهاد و با فکری پویا هستند انتخاب کند.

اگر با همین انگیزه ده یا صد انجمن یا کانون جدید هم تشکیل دهیم؛ دیر یا زود همین عارضه گریبان این تشکل‌ها را نیز خواهد گرفت. نهادهای اجتماعی و موسساتی از این دست که به ثبت می‌رسند، قاعدتاً ممکن است در طول زمان از اهداف و انگیزه‌های اولیه خود منحرف شوند، من معتقد هستم علاج حل این معضل در تکثر و ثبت و تولید انجمن‌ها یا کانون‌های جدید نیست.

به نظر بنده، مجموعه صنفی ما با فعالیت بین‌المللی که دارد، باید ملی بیندیشد. باید همه دور هم جمع شویم و همدیگر را تقویت کنیم و تحت یک پرچم واحد جلو برویم. اگر هم ایراد و انتقادی به یک تشکل قدیمی وارد است، انتقاد و اصلاح راه خاص خود را دارد. روند اصلاحات روندی زمان‌بر است، باید حوصله و سعه‌صدر داشته باشند و وقت و انرژی بگذارند.

متأسفانه جزو خصلت‌های فرهنگی ما این است که دوست نداریم وقت و انرژی بگذاریم. فکر می‌کنیم آسان‌ترین و راحت‌ترین راه این است که یک انشعاب جدید ایجاد کنیم. این انشعاب در احزاب هم دیده می‌شود. اگر تاریخ معاصر احزاب در ایران را از صدر مشروطیت مطالعه کنید؛ خواهید دید به محض اینکه به یک اختلاف سلیقه و نظری رسیده‌اند، انشعاب به وجود آمده است.

در انجمن‌ها هم تقریباً همان داستان‌ها تکرار

نیستند. در این شرایط فرض کنید بخش حمل و نقل به دنبال مطالبات خود از سیستم بروکراسی کشور باشد، طبیعی است که مدیران دولتی ما نگاه می‌کنند و می‌بینند اصلاً معلوم نیست باید با فکر و ایده کدام یک از این انجمن‌ها یا کانون‌ها اقدام کنند و یا حرف کدام یک کارشناسی تر است. پس ترجیح می‌دهند قید همه را بزنند.

مثلاً الان ما با گمرک به توافقاتی رسیده‌ایم و قرار شده از این پس، تصمیمات و بخشنامه‌های گمرک در رابطه با موضوع ترانزیت با استفاده از نظریات کارشناسی کمیته مشترک گمرک و انجمن ایران صادر شود و برای رسیدن به این هدف باید کمیته‌ای تشکیل دهیم. فرض کنید این کمیته تشکیل شود و نظریات کارشناسی بدهد. فردا تشکل دیگری هم در مورد این موضوع اظهارنظر می‌کند و می‌گوید نظر آنها غلط است و نظر ما درست است و ... همینطور الی آخر. به این ترتیب کار برای گمرک که تصمیم گرفته به یک NGO توجه و حرفش را گوش کند، سخت می‌شود. شما باید از منظر دولت هم به موضوع نگاه کنید. اگر وارد حوزه تکثر شویم، من فکر می‌کنم تصمیم‌گیری برای بخش ستادی دولت هم سخت خواهد شد.

ترابران: گفته می‌شود یکی از انگیزه‌های ایجاد تشکل‌های جدید، نفوذ تفکرات سنتی در انجمن‌های قدیمی است. این عقیده وجود دارد که چون آنها تنها به مسائل روزمره و جزئی می‌پردازند و سرگرم انجام امور تصدی‌گرایانه‌ای هستند که دولت به آنها محول کرده، به اهداف کلان بخش و افق‌های جدید توجه ندارند؛ پس چاره‌ای نمی‌ماند جز جمع شدن در گروه‌های دیگر تا بتوان به افکار و ایده‌های نو جامعه عمل پوشاند.

■ بله قبول دارم که بر مبنای اصلی به نام مدیریت دانایی، سازمان‌ها همواره باید خودشان را پویا و متحرک نگه دارند و با نیازهای روز تطبیق دهند، ولی این نکته را هم نباید از نظر دور داشت که این مدیران توسط اهرم انتخابات هر دو یا سه سال یکبار انتخاب می‌شوند، پس اگر انتقادی وجود داشته باشد، شیوه طرح آن نیز وجود دارد.

انتقاد از حوزه مدیریت چیز عجیب بی‌بی‌سابقه‌ای نیست بلکه این صنف است که در مجامع عمومی مشارکت و مدیران جدید را انتخاب می‌کند. انجمن ایران نزدیک به ۶۰۰ شرکت عضو دارد، اما وقتی آنها را برای مجمع عمومی دعوت می‌کنید، می‌بینید

■ **انجمن ایران نزدیک به ۶۰۰ شرکت عضو دارد، اما وقتی آنها را برای مجمع عمومی دعوت می‌کنید، به سایر دوستانشان وکالت می‌دهند و به دنبال کار شخصی خودشان می‌روند. بدون مشارکت، نمی‌توان توقع تغییر داشت. این مشکل در یک تشکل جدید حل می‌شود؟ یا دبر و یا زود همین عارضه گریبان آن تشکل‌ها را هم خواهد گرفت**

از منظر انجمن ایران خدمت شما عرض می‌کنم که دولتمردان ما، اگر این انجمن خروجی خوبی داشته، به آن توجه کرده‌اند، اما متأسفانه ضعف از ناحیه خود ما بوده است.

الان اگر یک قانون بخواهد تغییر پیدا کند و مرتبط با حمل و نقل باشد معمولاً از انجمن ایران مشورت می‌گیرند و سوال می‌کنند؛ چه از طرف مرکز پژوهش‌های مجلس، چه اتاق بازرگانی و چه وزارت راه یا سازمان راهداری؛ معمولاً به ما اعلام می‌کنند که فلان آیین‌نامه یا قانون در معرض تغییر و اصلاح است، اگر نظریات پیشنهادی دارید، به ما منعکس کنید. اما وقتی انجمن سکوت می‌کرد و هیچ‌کس حرفی نمی‌زد و مشارکتی نمی‌کرد و یا حتی گاه پاسخ‌ها و اظهار نظرهای غیرفنی و گاهی خیلی متضادی داده می‌شد، ممکن است این طور به نظر برسد که دولتی‌ها روی ما نفوذ دارند تا کار خودشان را انجام دهند. اگر ما دور هم باشیم، در یک مجموعه مشارکت داشته و دریچه افکار خودمان را برای یکدیگر باز کنیم، آنجا است که هم‌افزایی کار افزایش پیدا می‌کند.

ترابران: **ظاهراً هدف همه همین است. تصور این است که جمع شدن انجمن‌ها تحت پرچم یک «کانون سراسری» می‌تواند این فضا را ایجاد کند تا انجمن‌های کوچکتر هم بتوانند نظر خودشان را با ایجاد سینی‌زوی به گوش دولت برسانند.**

■ **اولاً از منظر تشکیل کانون اگر درست تحلیل و نگاه کنیم، هنوز آن موضوعی که در شعار ادعا می‌شود محقق نشده است. ما کانونی نداریم که همه انجمن‌های استانی ما در آن عضویت داشته باشند. کانونی هم که فعلاً تشکیل شده، فاقد آن صلاحیت صنفی برای سخنگویی همه انجمن‌هاست. درست است که از نظر قانونی یک کانونی شکل گرفته است، اما بحث ما از نظر نحوه ثبت و شکل‌گیری یک نهاد نیست، باید ببینیم آیا در عمل کانون توانسته موارد مورد ادعای خود به عنوان سخنگوی همه انجمن‌ها را جامه عمل بپوشاند.**

از نظر ما پتانسیل حرکت به این سمت و پذیرش مسوولیت سخنگویی از طرف صنف، فعلاً در انجمن ایران به عنوان یک انجمن قدیمی و در برگیرنده بیشترین اعضا وجود دارد. ما تشکل و امکانات و اسم و رسم داریم و از قدیم هم فعالیت داشته‌ایم. ظاهراً ایراد تنها به مدیریت تشکل‌هاست که راه‌حل آن نیز شرکت اعضا در مجامع عمومی و انتخاب اشخاصی است که به طرز فکر زمانه

و امورات و معضلات آشنا بوده و در عین حال خوشنام و وجه‌الملمه باشند. بدیهی است که در انتخابات دوره بعدی اگر از کار ما راضی نباشند، اشخاص دیگری رای خواهند آورد؛ البته مشروط به اینکه همواره در صحنه بوده و در سرنوشت خود مشارکت کنند. روش کار این است.

صرفاً از حیث انتقاد نمی‌توان موفق شد، اول باید مشارکت کنیم و ایده‌هایمان را ارائه دهیم، اگر ترتیب اثر ندادند، براساس اساسنامه می‌توان هیات مدیره را عوض کرد. اگر هیات‌مدیره ایراد دارد به آنها رای ندهیم، وقتی همه مدیران دوباره کاندید می‌شوند و برای چهارمین و حتی هشتمین بار رای می‌آورند، این ضعف از صنف است. نباید ما آن ایراد و ضعف را بلا تکلیف رها کنیم و یک تشکل جدید با تمام انرژی‌ها و مسائل خاص خودش تشکیل دهیم. همه این انرژی‌ها از جیب صنف هزینه می‌شود.

ترابران: **بعضی معتقد هستند که اگر الان کانون به اهداف خودش نرسیده و یا آن شکلی را که باید نگرفته، به دلیل مقاومتی است که انجمن‌های قدیمی در مقابل آنها دارند و در واقع به نوعی از نفوذ خودشان استفاده می‌کنند برای اینکه بقیه انجمن‌ها زیر پرچم این کانون جمع نشوند.**

■ **اگر این حرف گفته می‌شود، پاسخ ساده است. همین که می‌گویند انجمن‌های قدیمی در برابر آنها موضع گرفته‌اند و یا مقاومت نشان می‌دهند، می‌توان نتیجه گرفت که مورد قبول همه انجمن‌ها نیستند و نمی‌توانند سخنگوی همه صنف باشند.**

ترابران: **اما موفقیت‌هایی هم داشته‌اند. مثلاً فکر نمی‌کنید اگر مثلاً فدراسیون سابق (که بعدها کانون جایگزین آن شد) وجود نداشت، شاید نمی‌شد در مورد مشکل بیمه ترانزیت به نتیجه رسید؟ آن اتفاق باعث نشد رقابتی بین شرکت‌های بیمه در زمینه ارائه خدمات به بخش حمل و نقل به وجود آید؟ شاید اگر قرار بود انجمن‌ها به تنهایی در این زمینه عمل کنند به نتیجه چندانی منتج نمی‌شد.**

اصلاً باید ببینیم داستان بیمه، بن تضمین یا تامین که مستند آن آیین‌نامه ۸۶ و بیمه مرکزی است تا چه حدودی متضمن منافع شرکت‌های ما است. اگر دوستانی آمدند و هزینه ترانزیت از کشور را افزایش دادند، از نظر من این هنر نیست. وقتی آیین‌نامه ۸۶ تصویب شد، باید هنر در این می‌بود که می‌گفتیم ماده ۹ شما با تفسیر ذیل آن غلط است. درست است ما اکنون آیین‌نامه‌ای داریم که مستند

ترابران: **شاید برای اینکه در نهایت نظرات خود را به کرسی بنشانند، ولی در عین حال اینگونه القا شود که نظرات بخش خصوصی نیز اخذ و لحاظ شده است...**

■ **ببینید! در فضای کسب و کار ما، نیاز به تعامل با دولت وجود دارد و علی‌رغم اینکه می‌گوییم NGOها و نهادهای مربوط به حمل و نقل باید خیلی مستقل باشند و رونق بگیرند، اما در نهایت همچنان می‌بینیم که فعلاً خیلی از امورات دست دولت است. تصویب آئین‌نامه‌های اجرایی، صدور پروانه فعالیت در این حوزه، تصمیم‌گیری در مورد چگونگی صدور مجوزها، بخشنامه‌ها و ... همچنان جزء اختیارات دولت است.**

من فکر می‌کنم اگر در بحث حمل و نقل بین‌المللی و از کانال تشکل‌ها، یک گزارش بسیار خوب و با وزن کارشناسی بالا به دولت ارائه شود، قطعاً استقبال می‌کنند. جدا از اندک مدیران دولتی که ممکن است توجهی به نظریات کارشناسی بخش خصوصی نداشته باشند، اکثر دولتمردانی که ما با آنها ارتباط داریم واقعاً به دنبال اخذ نظریات خوب و فنی بخش خصوصی هستند. من سال‌هاست که این نکته را به عینه مشاهده کرده‌ام؛ مخصوصاً

■ **نهادهای اجتماعی و موسساتی از این دست قاعدتا ممکن است در طول زمان از اهداف اولیه خود منحرف شوند، اما راه حل این معضل، در تکرار و ثبت و تولید انجمن‌ها یا کانون‌های جدید نیست**

■ **من معتقدم انجمن قدیمی یا جدید هیچ فرقی با هم ندارند؛ مگر اینکه اشخاصی در راس مدیریت این نهادها قرار بگیرند که بحث مسئولیت‌پذیری آنها بر مشاغل یا منافع شخصی غلبه داشته باشد**

مبتنی بر تعامل را داشته باشد، ممکن است انجمن ثبت شده در وزارت کار یک حرفی بزند و انجمن ثبت شده در اتاق بازرگانی حرف دیگری.

ضمن احترام به تمام دوستان عزیزم و همکاران گرامی در همه انجمن‌های استانی و یا حتی کانون تشکیل شده که به هر حال همه دارای پتانسیل‌های بسیار خوبی برای رفع و رجوع مشکلات صنفی هستند، همچنان معتقد هستم ما نباید اصرار به این موضوع داشته باشیم که نهاد جدید تولید کنیم.

نهاد جدید انرژی‌های خاص خود را می‌طلبد و با این کار گویی دور خودمان می‌چرخیم. اعتقاد دارم که ما باید زیر بیرق یک نهاد جمع شویم که از نظر ما بهترین گزینه می‌تواند انجمن ایران باشد؛ صرف نظر از ایراداتی که به سیستم اداری این نهاد وارد بوده و به نظر من هم هست.

به هر حال، هیچکدام از ما مصون از اشکال نیستیم. به من هم به عنوان شخصی که مسوولیت اداره امور این انجمن را عهده‌دار شده، قطعا انتقاداتی وارد است. اما این انتقادات باید بدون حب و بغض مطرح شوند و ما هم باید سعی کنیم آنها را برطرف و همدیگر را اصلاح و تقویت کنیم. فکر می‌کنم از این طریق نتیجه بهتری خواهیم گرفت.

بلکه در همه جای دیگر و یا در هر نهاد اعم از اقتصادی و غیراقتصادی اتفاق بیفتد، اما راه‌حل این نیست که انجمن جدید تاسیس کنیم و در نهایت با مشکل‌های متعددی مواجه باشیم.

ترابران: در بحث‌های مرتبط با تشکل‌ها، اغلب صحبت از «تشکل‌های موازی» است. عده‌ای معتقد هستند که این تشکل‌ها موازی نیستند و با هم تفاوت‌هایی دارند و یک عده هم آنها را موازی می‌دانند. اساسا در حال حاضر روش اخذ مجوز تاسیس یک انجمن چگونه است؟ آیا سازوکاری برای جلوگیری از فعالیت و یا ثبت انجمن‌های احیانا موازی وجود دارد؟

ماده ۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۹۰/۱۱/۱۶ می‌گوید اتاق‌ها مکلف هستند فهرست ملی تشکل‌های اقتصادی را تهیه و تغییرات آن را اعلام نمایند. در این ماده در ادامه، دو بحث مختلف صورت گرفته است؛ یکی اینکه می‌گوید در مورد آن دسته از فعالیت‌های اقتصادی که فاقد تشکل فعال هستند، اتاق‌ها وظیفه دارند، برای ساماندهی ایجاد و ثبت تشکل‌های اقتصادی فعال، زمینه‌های لازم را ایجاد کنند. یعنی از حیث ثبت تشکل‌ها، ماده ۵ این وظیفه را از سال ۹۰ بر عهده اتاق بازرگانی گذاشته است.

در ادامه می‌گوید در فعالیت‌هایی که تشکل‌های موازی وجود دارد باید زمینه ادغام، شبکه‌سازی، یکپارچه‌سازی و انسجام تشکل‌های موازی فراهم شود؛ یعنی قانونگذار در سال ۹۰ این وظیفه را برعهده اتاق بازرگانی گذاشته تا زمینه ادغام و انسجام آنها را فراهم کند. ایراد کار این قانون از نظر من این است که وقتی این قانون تصویب شد ماده ۱۳۱ قانون کار، تعیین تکلیف نشد. یعنی ما اکنون از نظر قانونگذاری، هم ماده ۵ قانون بهبود مستمر کسب و کار را داریم و هم قانون ۱۳۱ قانون کار را با آیین‌نامه اجرایی مخصوص به خود. در واقع ما دو نهاد دولتی و غیردولتی موازی داریم که می‌توانند نسبت به ثبت تشکل‌ها اقدام کنند.

الان در مرکز یک استان، عده‌ای می‌توانند بروند از طریق وزارت کار انجمنی را ثبت کنند و عده دیگری بگویند ما اصلا آنها را قبول نداریم و بعد بروند از طریق اتاق بازرگانی اقدام کنند و هر چند دقیقا نمی‌توانند همنام باشند، اما با یک تغییر کوچکی در عنوان، انجمن جدیدی را به ثبت برسانند.

حال اگر به فرض مدیرکل پایانه‌ها در یک استانی بخواهد با تشکل‌ها یک رابطه منصفانه و در واقع

به آن، خود ما هم به عنوان انجمن ایران، قرارداد جدیدی با بیمه آسیا منعقد کرده‌ایم، ولی من هنوز شخصا از داستان کلی حاکم بر این حوزه راضی نیستم. راضی نیستم که حمل و نقل و ترانزیت کشور اسیر و گرفتار بیمه‌ای به نام ترانزیت شود.

چرا در کشورهای دیگر این همه مشکلات مانند بیمه ترانزیت و تضمین و امثال آن نیست. مشکلات ساختاری این موضوع را باید در حقوق ورودی بالا بررسی کرد که خود حتی از موانع الحاق ایران به WTO است. اگر زیربنای این معضلات حل و فصل شود آن موقع می‌گوییم کاری انجام شده است، والا در چارچوب آیین‌نامه جدید رفتن و دو فقره قرارداد تنظیم کردن از نظر من کار مهمی نیست که ما آن را تحویل جامعه صنفی دهیم و بگوییم چه کار مهمی انجام دادیم.

شاید اینجا جای بحث در مورد آن نباشد، ولی ماده ۹ در آیین‌نامه‌های ۸۶ و ۸۹ بیمه مرکزی متاسفانه به زبان شرکت‌های حمل و نقل است. در این آیین‌نامه، انجمن‌ها به عنوان یک تشکل اقتصادی تعریف شده‌اند که کاملا غلط است. همین آیین‌نامه مشکلات فعلی ما در مورد انجمن‌ها را به وجود آورده است. منابع بسیار زیادی از بابت ترانزیت نصیب شرکت‌های بیمه می‌شود، آن وقت ما آنجا سکوت اختیار می‌کنیم و در عوض حواسمان به آن ۳ و ۴ و ۵ درصد پورسانتی است که می‌خواهیم از حق بیمه بگیریم. من با اطمینان می‌گویم اگر همین ۳ و ۴ و ۵ درصد را از داستان بیمه حذف کنند، فلسفه وجودی این تشکل‌ها از بین می‌رود.

ترابران: انجمن‌های قدیمی در مضان این انتقاد هستند که به دلیل یکسری منافی که در قالب انجمن‌ها وجود دارد، در مقابل افکار نو، آدم‌های جدید و تشکل‌های تازه مقاومت نشان می‌دهند...

■ تاکید می‌کنم از نظر من راه‌حل این نیست که چون مخالف هستیم و انتقاد داریم یک انجمن جدیدی را ثبت کنیم و در نهایت با انجمن‌های متعددی مواجه باشیم. قبول دارم که وقتی عده‌ای مدیر یک بخش می‌شوند، ممکن است از شرایط و از پست و مقام خودشان سوءاستفاده کنند، اما وقتی پای سوءاستفاده به میان می‌آید، حالا نمی‌گوییم به دادگاه مراجعه کنند و سوءاستفاده‌کننده را به سزای اعمالش برسانند، ولی حداقل با مشارکت، حضور، افشاگری و انعکاس موضوع به صنف می‌توانند جلوی سوءاستفاده را بگیرند.

سوءاستفاده، ممکن است نه تنها در یک انجمن



ببینند، اینها اصلی‌ترین هدف کسانی است که به سمت تشکیل تشکلهای موازی می‌روند، اما اگر من که عضو انجمن خراسان هستم، از مدیران انجمن نارضایتی دارم، می‌توانم در جلسه هیات مدیره آن را بیان کنم، از طریق بازرسان آن را پیگیری کنم، می‌توانم انتقادهای خود را در مجمع عمومی عنوان کنم یا می‌توانم برای انتخابات بعدی لابی کنم که فرضاً این هیات مدیره نتوانستند خواسته‌ها و منافع ما را پیگیری کنند و هیچ کارنامه روشنی ندارند و بهتر است که دیگر به آنها رای داده نشود. اما این که بگویم حالا که ما نمی‌توانیم در این تشکیلات رای بیاوریم، برویم یک تشکل موازی را تشکیل بدهیم، اصلاً منطقی نیست.»

وی اضافه کرد: «چنین اقداماتی باعث خواهد شد که مدیران دولتی سردرگم شوند که اکنون باید با کدام تشکل صحبت کرده و دیدگاه‌های آنها را بشنوند. اگر هدف، خدمت و رسیدن به جایگاه و هدفی مشخص است، این تعدد انجمن‌ها نه تنها کمکی نمی‌کند، بلکه به اهداف ما نیز ضربه خواهد زد. به هر حال هدف این نیست که تشکل‌ها را افزایش دهیم، هدف این است که هر تشکلی بتواند به منافع و خواسته‌های اعضای خود پی ببرد و جهت دفاع از منافع اعضای خود، در سازمان‌ها و مراجع دولتی و تصمیم‌گیرنده حضور پیدا کند. هر چقدر افراد بیشتری ورود پیدا کنند و بخواهند نظراتشان را بگویند، باعث خواهد شد که سازمان‌های دولتی و مراجع تصمیم‌گیرنده سردرگم شوند.»

او معتقد است: «وقتی انجمنی تشکیل می‌شود، همه اعضا حق اظهار نظر و حضور دارند، منتهی نظرات و دیدگاه‌های صنف، توسط هیات مدیره بیان می‌شود. این که ۵ انجمن در یک استان تشکیل شود، ۵ هیات مدیره وجود داشته باشد و این ۵ هیات مدیره هر کدام بخواهند به صورت جداگانه مسائلی را مطرح کنند، از طرف هیچ مرجع دولتی پذیرفته نخواهد شد.»

زمانیان پیشنهاد می‌کند: «یک واکاوی صورت گیرد و کارنامه این ۵ تشکلی که در یک استان و همگی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی تشکیل شده‌اند، بررسی شود تا معلوم گردد که آنها در این مدت چه کار کرده‌اند. اکنون این تشکلهای موازی که در هر استان تشکیل می‌شود، در واقع تبدیل به مراکز قدرت شده‌اند؛ یعنی همه می‌خواهند قدرت خود را در بخش خصوصی نشان دهند و این به کل ضربه می‌زند. البته شاید این عیب را باید از قوانین موجود بدانیم که اجازه می‌دهد در یک شهرستان

صنف هزار جزیره

گفت‌وگو با رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان در مورد دلایل تعدد تشکلهای صنفی

احمد زمانیان یزدی، رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان در خصوص موضوع تعدد تشکل‌ها معتقد است اگرچه ایجاد و تشکیل تشکلهای اقتصادی؛ چه به عنوان انجمن و چه به عنوان تشکل یا اتحادیه، براساس مقررات و قوانین موجود منعی ندارد اما این قوانین نباید مستمسکی باشد برای ایجاد تشکلهای موازی و یا به قول او «مراکز قدرتی» که جز ایجاد سردرگمی در مراجع تصمیم‌گیر کمکی به بخش نمی‌کند.

مسائل باشد. الان تعدد انجمن‌ها باعث شده است که منافع شرکت‌ها به خطر بیفتد؛ به عنوان مثال تشکل یک استان پیگیری مسئله‌ای می‌شود و تشکل موازی همان استان بر خلاف مسائلی که انجمن دیگر پیگیری کرده است، مسائلی را مطرح می‌کند و چنین روشی راه به جایی نخواهد برد.» وی در خصوص دلایل ایجاد انجمن‌های جدید اظهار داشت: «اصلی‌ترین دلیل تعدد انجمن‌ها این است که اعضای که در یک تشکل عضو بودند، می‌خواستند در هیات مدیره ورود پیدا کنند ولی نتوانستند آراء لازم را کسب کنند، یا از عملکرد مدیران آن تشکل ناراضی بوده‌اند یا سعی داشتند که بتوانند خودشان را در صحنه قدرت این تشکل

زمانیان به خبرنگار ترابران گفت: «تعدد تشکل‌ها، به منافع اعضا ضربه خواهد زد؛ به عنوان مثال در تهران در حال حاضر، سه انجمن (ایران، تهران و استان تهران)، یک کانون و یک فدراسیون حمل‌ونقل بین‌المللی و لجستیک بر اساس قانون اتاق تشکیل شده، یعنی در مجموع ۵ تشکل موازی فقط در تهران فعالیت می‌کنند و در خراسان نیز انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی قدمتی ۲۳ ساله دارد. اما در این ۳-۴ سال اخیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مشهد نیز تشکیل شده است. خوب! این تشکل‌ها می‌خواهند چه کاری انجام دهند؟ اگر هدف پیگیری است، یک تشکل می‌تواند پیگیری



■ **تشکل‌های جدیدی که به صورت موازی تشکیل شده‌اند، برنامه خود را اعلام کنند که در این ۳-۴ سال چه مسائلی را پیگیری کرده‌اند و در چه مواردی موفق بودند. آنها را مکتوب کنند و به اطلاع همه برسانند که در این تشکلی که جدیداً شکل گرفت، در ظرف این ۳-۴ سال این کارها را انجام دادیم که آن تشکل قدیمی نتوانسته آن کارها را انجام دهد**

تشکل‌ها را حمایت کنیم، به آنها برنامه بدهیم و از مدیران تشکل‌ها بخواهیم مسائل را پیگیری کنند و پاسخگو باشند.»

زمانیان در مورد این که انجمن‌های قدیمی به منافع اعضا توجه ندارند، گفت: «هیات‌مدیره از طرف اعضا انتخاب می‌شوند. اگر این ذهنیت وجود دارد که تشکل‌های قدیمی دارای تفکرات سنتی هستند و مدیران آنها نمی‌توانند مسائل صنف را پیگیری کنند، اعضا این اختیار را به موجب اساسنامه خواهند داشت که حتی آنها را پیش از پایان دوره مدیریت، عزل کنند و سکان انجمن را به دست مدیران جدیدی بسپارند. ایجاد یک تشکل به صرف این که تشکل‌های قدیمی بافت قدیمی دارند و نمی‌توانند حرکت‌های مفیدی انجام دهند و ... دلیل موجهی نیست. تشکل از مجموعه مدیران شکل می‌گیرد، اگر چنین عقیده‌ای در مورد تشکل‌های قدیمی وجود دارد، بنابراین همه مدیران آن تشکل سنتی هستند و فکر آنها قدیمی است.» او تاکید می‌کند: «وقتی اکثریت اعضای یک تشکل به مدیرانی رای می‌دهند و آنها را انتخاب می‌کنند تا به عنوان مدیران آن انجمن یا تشکل، پیگیری مسائل آنها باشند، دیگر آن اقلیتی که رای دیگری داشتند نمی‌توانند ایراد بگیرند و بگویند که آن اکثریت اشتباه می‌کند. در هر تشکل جدیدی هم ممکن است بعد از مدتی این اتفاق رخ دهد. یعنی در همان تشکل جدید هم بعد از مدتی باز عده‌ای ساز مخالف می‌زنند و رای نمی‌دهند و عده دیگری موافق هستند و اکثریتی وجود دارد. حالا چاره چیست؟ یک تشکل جدید از دل انجمن تازه‌تاسیس؟! این دور باطل تا کی باید ادامه پیدا کند؟ تا آنجا که ما انجمن‌هایی با پنج تا ده عضو داشته باشیم؟!»

زمانیان افزود: «اگر مدیری چنین ذهنیتی دارد که ما به این دلیل به دنبال ایجاد یک تشکل جدید هستیم که می‌خواهیم با فکر و ایده جدید مسائل را دنبال کنیم، می‌تواند آن فکر و ایده را در همان تشکل موجود به اطلاع تمام اعضا برساند و بگویند که هدف ما این است و ما هم کاندید شده‌ایم، در این صورت صد درصد رای می‌آورند. این که ما می‌خواهیم موارد جدیدی را پیگیری کنیم، نمی‌تواند دلیل تشکیل یک تشکل جدید باشد.» او با تاکید بر اینکه بحث، بحث اکثریت است و هر چه اکثریت تصمیم بگیرد، اقلیت هم باید تابع آن باشد، ادامه داد: «از این گذشته این تشکل‌های جدیدی که به صورت موازی تشکیل شده‌اند،

تشکل‌های موازی ایجاد شود.»

رییس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان، در پاسخ به سوالی در خصوص نقش عملکرد انجمن‌های قدیمی در ایجاد تشکل‌های جدید اعلام کرد: «نزدیک به بیست و چند سال از تشکیل اولین تشکل‌های بین‌المللی در ایران می‌گذرد و این تشکل‌ها برابر اساسنامه خود، پیگیر مشکلات و حفظ منافع اعضا هستند. به هر حال کارهای زیادی انجام شده و شاید کارهای زیادی هم باشد که نتوانسته‌اند انجام دهند. اما آن کارهایی که نتوانستند انجام دهند، به دلیل ضعف مدیران تشکل نیست، بلکه شاید به این دلیل است که مراجع و سازمان‌های دولتی آن طور که باید و شاید پاسخگو نیستند یا شاید موانع قانونی وجود دارد که باعث شده تا این تشکل‌های قدیمی نتوانند بعضی از موارد را پیگیری کنند؛ در عین حال من حداقل در مورد تشکل خراسان می‌توانم بگویم که کارنامه موفقی داشته است. اگر تشکل‌های جدید قصد پیگیری مطالبات جدید را دارند، دلیل نمی‌شود که بخواهند تشکل جدیدی ایجاد کنند. آن اعضا می‌توانند موارد جدید را برای پیگیری به هیات‌مدیره تشکل بدهند و بعد هم نتیجه را از آنها بخواهند.»

وی افزود: «من فکر نمی‌کنم که تشکل‌های جدید تا به حال توانسته باشند مواردی را پیگیری کنند که حداقل باعث برجسته شدن کار آنها شده باشد. آنچه پیگیری و انجام شده، توسط همان تشکل‌های قدیمی بوده است. اکنون نیز اکثر سازمان‌ها و نهادهای دولتی، تشکل‌های قدیمی را به رسمیت می‌شناسند و با آنها تعامل بیشتری دارند. درستش این است که همه این تشکل‌ها با یکدیگر ادغام شوند و هر استانی تنها یک انجمن داشته باشد و همه نیز یک حرف واحد را پیش ببرند. اگر هر تشکلی بخواهد خواسته خود را پیش ببرد؛ مانند تهران که دارای ۵ تشکل موازی است، مسلم است که سازمان‌های دولتی نمی‌توانند پاسخگو باشند. فکر می‌کنم استان‌هایی که دارای یک تشکل هستند در کار خود موفق‌تر بوده‌اند. در استان‌هایی مانند تهران و خراسان که تشکل‌های زیادی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی وجود دارد، همه سردرگم هستند و نتوانسته‌اند به نتیجه مطلوبی دست پیدا کنند و همدیگر را طرد یا نقد می‌کنند و از یکدیگر ایراد می‌گیرند؛ در صورتی که همه ما مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی هستیم و لازم است که به صورت واحد در هر استانی

برنامه خود را اعلام کنند که در این ۳-۴ سال چه مسائلی را پیگیری کرده‌اند و در چه مواردی موفق بودند. آنها را مکتوب کنند و به اطلاع همه برسانند که در این تشکلی که جدیداً شکل گرفت، در ظرف این ۳-۴ سال این کارها را انجام دادیم که آن تشکل قدیمی نتوانسته آن کارها را انجام دهد. من تا به حال چنین چیزی ندیدم که تشکلی که به صورت موازی تشکیل شده است، چنین گزارشی داده باشد. اگر هست، من از اینجا، از مدیران این تشکل جدید می‌خواهم که اینها را علنی کنند. مسلماً اگر چنین باشد، همه به تشکل‌های جدید تمایل پیدا می‌کنند ولی تاکنون گزارشی نیامده، و ما برنامه‌های آنها را ندیده‌ایم.»

تشکل‌های کارفرمایی چگونه خود را مدیریت کنند؟

تشکل؛ کاسبی نیست

ترجمه: احسان اشرفی

تشکل‌های کارفرمایی در ایران هیچ‌گاه نقش عمده‌ای در سیاست‌سازی و تعیین روندهای اقتصادی نداشته‌اند. مانند هر کشور دیگری که در آن نهادهای مدنی توانایی به عهده گرفتن نقش مؤثری ندارند، در ایران نیز ناتوانی این نهادها حاصل عوامل متعدد اجتماعی و سیاسی است. یکی از این عوامل وجود اشکالات ساختاری در روند شکل‌گیری این نهادها و روابط درونی و بیرونی آنها از جمله رابطه‌شان با قدرت است.

مقاله حاضر به سادگی و براساس تجربه‌های حاصل از اعمال اصول حاکمیت شرکتی درصدد مقابله با این نقص از طریق ارائه راهکارهای جزئی برای حل مشکلات بالقوه و بالفعل این گونه از تشکل‌هاست.

ترجمه این مقاله از یکی از جزوات تولید شده توسط «مرکز بین‌المللی بنگاه‌های خصوصی» و «فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی» و با عنوان اصلی «اصول مدیریتی برای تشکل‌های کارفرمایی و اتاق‌های بازرگانی» صورت گرفته است.



ما می‌دانیم که این سازمان‌ها می‌توانند شکل‌های مختلفی داشته، تحت قوانین مختلفی فعالیت کنند و شرایط عضویت متفاوتی داشته باشند، اما اصول حاکمیتی تفاوتی بین شرایط عضویت قائل نمی‌شود و راهکارهایی را برای ایجاد تشکل‌های مؤثر که به‌درستی و بدون توجه به شرایط عضویت بتوانند اعضای خود را نمایندگی کنند، معرفی می‌کند.

مدیریت کارا در تشکل‌های کارفرمایی

طی دهه‌های گذشته حاکمیت شرکتی از مساله‌ای که بیشتر مورد توجه شرکت‌های عمومی بزرگ در اقتصادهای توسعه‌یافته بوده، به مساله‌ای مورد توجه شرکت‌های عام و خصوصی در همه کشورها تبدیل شده است. تشکل‌های کارفرمایی و اتاق‌های بازرگانی هم اکنون با مشکلات حاکمیتی مواجه

و مسوولانه و جداسازی عملکردهای مدیریتی و حاکمیتی در داخل سازمان از دیگر عوامل کلیدی در اصول مدیریت مطلوب هستند.

هدف «مرکز بین‌المللی بنگاه‌های خصوصی» و «فدراسیون جهانی اتاق‌های بازرگانی» از ارائه این اصول، معرفی راهکارهای مختلف حاکمیت مطلوب است تا تشکل‌های کارفرمایی در کشورهای مختلف بتوانند از آنها برای بهبود عملیات کنونی خود استفاده کنند. همچنین می‌دانیم این راهکارها به تنهایی برای ایجاد یک چارچوب مدیریتی خوب در تشکل‌ها کافی نیستند بلکه تغییر واقعی نیازمند ابزار و سازوکارهای دقیق و اجرای آنهاست. ما این اصول را برای تشکل‌ها، اتاق‌ها و فدراسیون‌های بازرگانی در سطوح بین‌المللی، کشوری، منطقه‌ای و محلی قابل اجرا می‌دانیم.

مدیریت مطلوب برای ایجاد تشکل‌های کارفرمایی مستقل و هدفمند که بتوانند با جذب حداکثر اعضا آنها را به درستی در صحنه سیاست‌گذاری عمومی نمایندگی کنند و از نظر مالی نیز عملکرد مسوولانه‌ای داشته باشند، ضروری است. اصول مدیریتی عموماً به معنای مجموعه‌ای از سیاست‌ها، سازوکارها و شیوه‌ها برای کنترل و مدیریت یک تشکل است.

رهبری کارآمد، بخش کلیدی از این اصول محسوب می‌شود. مدیریت مطلوب نوعی از رهبری است که نماینده تمامی اعضای خود باشد، با تمامی آنها با عدالت برخورد کند و به بهترین شیوه در جهت منافع سازمان خود عمل نماید.

استفاده از سازوکارهای دموکراتیک برای انتخاب مدیران، استفاده از روش‌های تصمیم‌گیری شفاف

■ هیات‌مدیره باید مراقب باشد تمامی نهادهای حاضر در تشکل به اصول آن پایبند بوده و به نهادهایی مستقل تبدیل نشوند. باید روش‌هایی برای افشای خطاکاری‌ها وجود داشته باشد تا امکان گزارش خطاها به درستی و بدون ترس فراهم باشد

■ ساختار حاکمیت یک تشکل باید اطلاعات تشکل شامل اطلاعات مربوط به عضویت، قوانین حاکمیتی، مالی و عملکرد را به صورت دقیق و به‌موقع منتشر کند

* اتخاذ سیاست و موضع‌گیری درباره مسائل؛
* حمایت از تلاش‌هایی که برای تحلیل سیاست‌ها و ایجاد ارتباطات صورت می‌گیرد.
۱-۱۵- روند ایجاد کمیته و انتخاب اعضای آن باید کاملاً شفاف و مشخص باشد.
۱-۱۶- چارچوب حاکمیتی تشکل باید راهکارهای مشخصی را برای انتقال اطلاعات و ارتباط بین کمیته‌های سیاست‌گذاری و هیات‌مدیره مشخص کرده باشد.
۲- اعضا به عنوان صاحبان تشکل: مدیریت سازمان باید بداند اعضای تشکل بنیان اصلی آن هستند و بر همین اساس امکاناتی فراهم آورد که آنها به عنوان صاحبان مطلع و فعال عمل کنند تا مدیریت به شیوه‌ای شفاف، مسوولانه، حرفه‌ای و مؤثر انجام شود.
۱-۲- حقوق اساسی اعضای تشکل شامل دستیابی به اطلاعات مربوط به تشکل به موقع و به طور منظم، مشارکت و رای دادن در نشست‌های عمومی،

بیرون تحت نفوذ نباشد.
۴-۱- تصمیم‌گیران باید در انجام وظایف خود بی‌طرف و مسوولیت‌پذیر بوده، تضاد منافع نداشته و کاملاً در جهت منافع اعضای خود عمل کنند. مساله تضاد منافع باید به طرز کاملاً شفاف در اسناد مدیریتی تشکل توضیح داده شده باشد. شرح مسوولیت‌های تصمیم‌گیران باید به‌وضوح توصیف شده و با اهداف کلی سازمان هم‌جهت باشد.
۵-۱- ساختار هیات‌مدیره باید کاملاً نماینده اعضای تشکل باشد.
۶-۱- چارچوب حاکمیتی تشکل باید به گونه‌ای باشد که کارمندان و اعضای هیات‌مدیره در برابر اقدامات و تصمیماتشان مسوول و پاسخگو باشند، همچنین باید با اتخاذ یک سیستم مدیریتی جامع از ایجاد رابطه سازنده میان کارمندان و اعضای هیات‌مدیره اطمینان یافت.
۷-۱- برنامه‌ها و فعالیت‌های تشکل باید با اهداف آن هماهنگ باشند.
۸-۱- چارچوب حاکمیتی تشکل باید کاملاً بی‌طرف و غیرحزبی باشد.
۹-۱- این چارچوب حاکمیتی همچنین باید نظام جامعی برای انجام نظارت‌های داخلی و مدیریت ریسک داشته باشد.
۱۰-۱- اهداف تشکل باید به صورت دوره‌ای مورد بازبینی قرار گیرد تا به‌درستی انعکاس دهنده مأموریت اصلی تشکل باشد. اعضا باید کاملاً از این اهداف مطلع باشند.
۱۱-۱- چارچوب حاکمیتی تشکل باید کاملاً انعکاس‌دهنده برنامه استراتژیک آن باشد.
۱۲-۱- چارچوب حاکمیتی تشکل باید شرایطی را که اعضا تحت آن می‌توانند از نام تشکل در فعالیت‌های خود استفاده کنند، به درستی مشخص کرده باشد.
۱۳-۱- چارچوب حاکمیتی تشکل باید برای اتخاذ مواضع عمومی، کمیته‌های ویژه‌ای را تعیین کند تا منافع اعضا را به شیوه‌ای دموکراتیک و کاملاً آگاهانه نمایندگی کنند.
۱۴-۱- هیات‌مدیره تشکل باید راهکارهای کتبی را برای نحوه فعالیت کمیته‌های سیاست‌گذاری فراهم کند و از اعمال این راهکارها اطمینان یابد. تصمیم‌گیران باید اطمینان یابند این کمیته‌ها نه براساس منافع اعضای خاص، بلکه براساس منافع سازمان عمل می‌کنند.
مسوولیت کمیته‌های سیاست‌گذاری عبارتند از:
* شناسایی و اولویت‌بندی مشکلات حال و آینده؛

هستند که شرکت‌های بزرگ از سال‌های دهه ۱۹۹۰ با آنها مواجه بوده‌اند و مساله حاکمیت شرکتی برای تشکل‌های تجاری نیز از همان اهمیتی برخوردار شده است که زمانی تنها برای شرکت‌ها اهمیت داشت. حاکمیت تشکلی برای تشکل‌های کوچک در بازارهای درحال توسعه نیز همانند تشکل‌های کارفرمایی بزرگ در بازارهای توسعه‌یافته دارای اهمیت است.
راهکارهای مختلفی برای اعمال حاکمیت در سازمان‌های غیردولتی وجود دارد که بسیاری از آنها را می‌توان در تشکل‌های تجاری نیز به کار برد، اما طبیعت متمایز تشکل‌های کارفرمایی نیازمند رویکرد متفاوتی است، زیرا این تشکل‌ها، سازمان‌هایی مبتنی بر عضویت هستند و مسوولیت آنها در برابر اعضایی است که با پرداخت حق عضویت در مدیریت آن نیز نقش دارند. این اصول اختیاری بوده و با این هدف معرفی شده‌اند تا نقطه شروعی برای بهبود عملکرد مدیریتی تشکل‌های کارفرمایی باشند.
اما این تشکل‌ها همچنین باید از تمامی ملزومات قانونی و حقوقی حوزه فعالیت خود پیروی کنند. این اصول با کمک تشکل‌های کارفرمایی در سراسر جهان تهیه شده که نشان‌دهنده قابل استفاده بودن آنها در همه مناطق است.

اصول مدیریت در تشکل‌های کارفرمایی

۱- ایجاد تشکل‌های مستقل عضو محور و رسالت محور: چارچوب حاکمیت تشکل‌های کارفرمایی باید به ایجاد تشکل‌های مستقل، مؤثر و هدفمند کمک کند که با نمایندگی منافع اعضای خود نقش گسترده‌تر خود در جامعه را نیز به درستی انجام دهند.
۱-۱- تشکل باید در انتخاب اعضای هیات‌مدیره، نحوه انجام فعالیت‌ها و شیوه برخورد با اعضا از اصول دموکراتیک تبعیت کند.
تشکل باید روش‌های شفافی را برای انتخاب روسا و تصمیم‌گیران اتخاذ کند. ممکن است با وجود انواع مختلف عضویت، هریک از اعضا بنا بر درجه عضویت، حقوق و مسوولیت‌های خاصی داشته باشند، اما تشکل باید با همه اعضا به عدالت رفتار کرده و با اتخاذ روش‌های شفاف تصمیم‌گیری، اجازه دسترسی به اطلاعات را به اعضا بدهد.
۱-۲- چارچوب مدیریتی تشکل باید به گونه‌ای باشد که منافع عمده اعضای خود را نمایندگی کرده و در برابر اعضا پاسخگو باشد.
۳-۱- تشکل باید در سطوح مدیریتی و کلیدی از

■ با توجه به وجود مدل‌های مختلف انتخاب هیات‌مدیره، اعضا باید براساس روش‌های واضح و شفاف در انتخاب و یا لغو عضویت اعضای هیات‌مدیره مشارکت داشته باشند

■ هر ساله باید یک حسابرسی سالانه توسط یک حسابرس مستقل، صالح، واجد شرایط و خارج از مجموعه انجام شود تا هیات‌مدیره از صحت صورت‌های مالی و عملکرد تشکل اطمینان پیدا کند

شرکت در روند تصمیم‌گیری در تشکل است.

۲-۲- مسوولیت‌های اعضا عبارتند از: فعال بودن در سازمان، پرداخت منظم و کامل حق عضویت، وفادار بودن به سازمان و تضعیف نکردن آن، تبعیت از آیین‌نامه.

۲-۳- حقوق و مسوولیت‌های اعضا باید صریحا در آیین‌نامه تشکل ذکر شده و برای تمامی اعضا قابل دسترسی باشد.

۲-۴- با توجه به وجود مدل‌های مختلف انتخاب هیات‌مدیره، اعضا باید براساس روش‌های واضح و شفاف در انتخاب و یا لغو عضویت اعضای هیات‌مدیره مشارکت داشته باشند.

۲-۵- اعضا حق دارند در تصمیمات مربوط به ایجاد تغییرات بنیادین در چارچوب تشکل مانند اصلاح آیین‌نامه، اساسنامه و یا اسناد حاکمیتی مشابه مشارکت داشته و از آنها مطلع باشند.

۲-۶- ترکیب مدیریت تشکل باید کاملا نماینده‌ای از ترکیب اعضای آن باشد.

۲-۷- اعضا باید امکان حضور شفاف و رای دادن در مجامع عمومی را داشته و از قوانین حاکم بر این جلسات به‌خصوص قوانین مربوط به نحوه

رای دادن مطلع باشند.

۲-۸- اعضا باید به موضوع‌گیری‌های تشکل در مسائل عمومی که براساس منافع اکثریت اعضا اتخاذ شده، احترام بگذارند.

۳- رفتار عادلانه با تمامی اعضا: رفتار ساختار حاکمیتی تشکل با تمامی اعضا باید عادلانه و منصفانه باشد. اگر ردیف‌های عضویت مختلفی در سازمان وجود دارد، معیارهای تقسیم اعضا به ردیف‌های مختلف باید کاملا واضح باشد و در اختیار تمامی آنها قرار گیرد.

۳-۱- فرآیندها و مراحل موجود در مجامع عمومی باید برای تمامی اعضا عادلانه بوده و به‌طور مثال شرکت در انتخابات و رای‌گیری را برای اعضا دشوار و پرهزینه نکند.

۳-۲- اهداف و دستورالعمل‌ها باید بازتاب‌دهنده نیازها و اولویت‌های فراگیر اعضا باشد.

۳-۳- زمانی که تصمیمات هیات‌مدیره می‌تواند بر اعضای مختلف تأثیرات متفاوتی داشته باشد، هیات‌مدیره باید با تمامی اعضا منصفانه برخورد کند.

۴- نقش، ساختار و مسوولیت‌های هیات‌مدیره: ساختار حاکمیتی تشکل باید هیات‌مدیره‌ای ایجاد کند که به راهکارهای استراتژیک، توسعه سیاست‌ها و نظارت بر اجرای آنها بپردازد.

هیات‌مدیره باید بر انطباق عملکردها با قوانین ملی و سازمانی، مقررات و استانداردهای اخلاقی مربوطه، مدیریت مناسب توسط کارمندان حرفه‌ای و تضمین شفافیت و پاسخگویی نظارت داشته باشد.

۴-۱- حاکمیت و مدیریت در تشکل باید جدا از یکدیگر باشد.

۴-۲- ساختار حاکمیتی تشکل باید مسوولیت‌های هیات‌مدیره و کارمندان اجرایی را صراحتا تعریف کرده و کار و مسوولیت‌ها را به درستی تقسیم کند.

۴-۳- با توجه به اهمیت جدا ساختن روندهای حاکمیتی و مدیریتی، اعضای هیات‌مدیره باید در انجام مسوولیت‌های خود فعال باشند؛ نه اینکه تنها به پیشنهادات کارکنان واکنش نشان دهند.

۴-۴- هیات‌مدیره نباید مسوولیت‌های خود را به کارمندان منتقل کند.

۴-۵- تعداد اعضای هیات‌مدیره باید با ساختار تشکل همخوانی داشته باشد. تشکل‌ها نباید هیات‌مدیره کوچکی داشته باشند که نتواند به خوبی بازتاب‌دهنده تنوع اعضای آنها باشد و همچنین باید از ایجاد هیات‌مدیره بیش از اندازه بزرگ خودداری کنند.

۴-۶- اعضای هیات‌مدیره باید به صورت کاملا

آگاهانه، با حسن نیت، مراقبت، کوشش و در جهت منافع تشکل و اعضای آن عمل و از تمامی قوانین و مقررات مربوطه تبعیت کنند.

۴-۷- ساختار حاکمیتی تشکل باید مهارت‌های تکمیلی را به اعضای هیات‌مدیره ارائه کند تا هیات‌مدیره بتواند مسوولیت‌های خود را به بهترین شیوه انجام دهد.

۴-۸- ساختار حاکمیتی باید قوانین مشخصی درباره محدودیت دوره مدیریت اعضای هیات‌مدیره داشته باشد و آن را اجرا کند.

۴-۹- هیات‌مدیره با وجود به رسمیت شناختن حق افراد برای بیان مواضع شخصی سیاسی باید از نظر سیاسی کاملا بی‌طرف باشد.

۴-۱۰- هیات‌مدیره باید مراقب باشد تمامی نهادهای حاضر در تشکل به اصول آن پایبند بوده و به نهادهایی مستقل تبدیل نشوند.

۴-۱۱- ساختار حاکمیتی تشکل باید معیارهایی برای ارزیابی عملکرد اعضای هیات‌مدیره و مدیران ارشد ایجاد کند.

۴-۱۲- اعضای هیات‌مدیره باید هم در تشکل و هم در کسب‌وکارهای خود به اصول اخلاقی و رفتاری پایبند باشند.

۴-۱۳- اعضای هیات‌مدیره باید برای انجام مسوولیت‌های خود، به‌موقع به اطلاعات دقیق و مناسب دسترسی داشته باشند، آنها همچنین در دوره مسوولیت خود باید در فواصل زمانی مناسب آموزش‌های مورد نیاز را ببینند.

۴-۱۴- ساختار حاکمیتی تشکل باید روش موثری برای استفاده از تحلیل و همفکری کارشناسان به صورتی داشته باشد تا تضاد منافی در ارائه نظرات به وجود نیاید.

۴-۱۵- باید روش‌هایی برای افشای خطاکاری‌ها وجود داشته باشد تا کارمندان بتوانند خطاها را به درستی و بدون ترس گزارش دهند.

۴-۱۶- هیات‌مدیره باید وظایف مهم ذکر شده در زیر را نیز انجام دهد:

* اطمینان از پیروزی از آیین‌نامه‌های تشکل؛

* بررسی، تصویب و نظارت بر اجرای استراتژی تشکل، برنامه‌های اجرایی، سیاست ریسک، بودجه سالانه و برنامه‌های تجاری، تعیین اهداف کاری برای مدیران ارشد و سازمان به صورت کلی، نظارت بر اجرا و عملکرد تشکل و نظارت بر مشارکت‌ها و هزینه‌های عمده مالی.

هیات‌مدیره باید در اتخاذ استراتژی، راه‌های ارتباطی باز و نزدیکی با مدیریت داشته باشد.

۵-۵- اطلاعات مربوطه باید به آسانی در اختیار کاربران مربوطه قرار بگیرد.

۵-۶- تشکل باید به خوبی از مدارک و اسنادی که برای اعضایش مزیت رقابتی محسوب شده و افشای آنها می‌تواند تشکل و اعضا را به خطر بیندازد محافظت کند.

۶- نحوه ارتباط با ذی‌نفعان در تشکل: ساختار حاکمیتی تشکل باید نظارت کند تا ارتباط با تمامی ذی‌نفعان به شیوه درست و در جهت منافع همه اعضای تشکل ایجاد شود.

۶-۱- تمامی ارتباطات ایجاد شده با ذی‌نفعان چه الزامی و قانونی و چه براساس توافق دوجانبه، باید به صورت کامل به اطلاع هیات مدیره برسد. این اطلاعات شامل شرایط توافق، کانال‌های ارتباطی و جدول زمانی توافق می‌شود.

۶-۲- اگر توافق رسمی وجود ندارد، ساختار حاکمیتی تشکل باید فهرستی دسته‌بندی‌شده از ذی‌نفعان کلیدی و کانال‌های ارتباطی مناسب با آنها را فراهم کرده و در اختیار هیات مدیره و مدیران ارشد قرار دهد.

۶-۳- هیات مدیره باید برای نظارت بر این روابط یا مدیر اجرایی را مسوول کند و یا کمیته ویژه‌ای را برای نظارت و رسیدگی انتخاب کند.

۶-۴- باید قوانین مشخصی برای ائتلاف با دیگر سازمان‌ها وجود داشته باشد که تمامی مسائل احتمالی مانند محدودیت بودجه، نقش کارمندان، نیازهای گزارشی و سخنگوی تعیین شده در آنها مشخص شده باشد.

۶-۵- هرگونه ارتباط گرفتن با مقامات دولتی باید کاملاً باز و شفاف باشد و تشکل باید در ارتباط با دولت و آژانس‌های دولتی کاملاً غیرحزبی رفتار کند.

۶-۶- در ارتباط با سازمان‌های کمک‌کننده ملی و یا بین‌المللی باید اطمینان حاصل شود که تمامی برنامه‌های اجرایی در راستای منافع اعضا باشد.

۷- اطمینان از وجود چارچوب سازمانی موثر برای اعمال حاکمیت در تشکل‌ها:

اعمال حاکمیت موثر در تشکل‌ها نیازمند چارچوب سازمانی بی‌طرف، شفاف، پاسخگو و مسوولیت‌پذیر در تمام حوزه‌های خصوصی و عمومی بوده و با حاکمیت قانون نیز سازگار باشد.

الزامات قانونی و مقرراتی که شیوه حاکمیت شرکتی را در یک حوزه قانونی تحت‌تاثیر قرار می‌دهند، باید شفاف و قابل اجرا باشند و از روندهای تصمیم‌گیری دموکراتیک در داخل تشکل حمایت کنند.

با قوانین کشوری که در آن فعالیت می‌کند منطبق باشد. این قوانین ممکن است مشخص‌کننده نحوه انتشار برخی اسناد مهم، منابع و جریان مالی و دیگر مسائل مربوط به اداره تشکل باشند.

حتی اگر در کشوری، نهادهای دولتی و عمومی الزامی بر انتشار اسناد توسط تشکل نگذاشته باشند، تشکل باید خود این اطلاعات را منتشر کرده و حداقل در اختیار اعضای خود به عنوان صاحبان تشکل قرار دهد.

انتشار اطلاعات باید حداقل شامل موارد زیر باشد گرچه به این موارد محدود نمی‌شود:

* شرایط مالی و عملیاتی تشکل شامل تمامی اطلاعات مربوط به بودجه فراتر از حق عضویت‌های پرداخت شده

* مأموریت، چشم‌انداز و اهداف تشکل

* حق رای اعضا

* پاداش مدیران، اطلاعات مربوط به اعضای هیات مدیره شامل مدرک تحصیلی و نحوه انتخاب اعضای هیات‌مدیره معمولاً در تشکل‌ها به صورت داوطلبانه کار می‌کنند، اما اگر برای فعالیت خود حقوق و یا مزایایی دریافت کنند، این مزایا نیز باید منتشر شود.

* معاملات انجام شده

* ریسک‌های قابل پیش‌بینی

* مسائل مربوط به کارمندان و دیگر سهامداران

* مسائلی که بر عملکرد تشکل تأثیرگذار هستند

* سیاست‌ها و ساختار حاکمیتی تشکل و نحوه اجرای آنها

* میزان و نحوه همکاری‌های کلیدی با دیگر ذی‌نفعان

۵-۱- اعضای هیات مدیره و مدیران ارشد آن باید متعهد باشند تا هرگونه منافع مستقیم، غیرمستقیم و یا در جهت اشخاص ثالث مربوط به خود در هر مسأله‌ای را که تشکل را تحت تأثیر قرار می‌دهد منتشر کنند.

۵-۲- اطلاعات باید با بالاترین استاندارد مالی و حسابداری آماده و منتشر شوند.

۵-۳- هر ساله باید یک حسابرسی سالانه توسط یک حسابرس مستقل، صالح، واجد شرایط و خارج از مجموعه انجام شود تا هیات مدیره از صحیح بودن صورت‌های مالی و عملکرد تشکل در تمامی شرایط ذکر شده اطمینان پیدا کند.

۵-۴- حسابرسان مستقل خارجی باید به اعضای تشکل پاسخگو بوده و در انجام حسابرسی کاملاً حرفه‌ای عمل کنند.

* نظارت بر کارآمد بودن شیوه‌های مدیریت تشکل و اعمال تغییرات در صورت نیاز؛

* انتخاب، نظارت و در صورت لزوم جابه‌جایی مدیران ارشد و نظارت بر روند جانشینی؛

* هماهنگ کردن پاداش‌های مدیران اجرایی با در نظر گرفتن منافع درازمدت تشکل و اعضای آن؛

* اطمینان از رسمی و شفاف بودن روند نامزدی و انتخاب اعضای هیات مدیره و تعیین شرایط لازم برای اعضای انتخابی؛

- قوانین برای نامزدی و انتخاب اعضای هیات مدیره باید شفاف و رقابتی باشد

- روندها و مراحل باید مشخص باشند

- فرآیند رای‌گیری باید به گونه‌ای باشد که اعضا را برای مشارکت هرچه بیشتر تشویق کند

* ایجاد و تقویت کمیته‌های کلیدی در هیات مدیره که می‌تواند شامل کمیته‌های حسابرسی، کمیته اجرایی، کمیته عضویت، کمیته نامزدی و انتخاب هیات مدیره، کمیته اخلاق و کمیته مدیریت ریسک باشد.

* حفظ امانتداری شامل موارد زیر است:

- ایجاد یک چرخه سالانه برای مدیریت مالی شامل بررسی و بحث درباره بودجه و نظارت و

بررسی فعالیت‌های مالی

- بررسی تمامی درآمدها

- ایجاد یک کمیته حسابرسی و تسهیل حسابرسی خارجی در صورت لزوم

- اطمینان از وجود منابع مالی کافی در سازمان برای انجام برنامه‌های کاری و ایجاد منابع مالی

جدید در صورت لزوم

* اطمینان یافتن از شفافیت سیستم‌های حسابداری و گزارش‌دهی مالی تشکل مانند حسابرسی مستقل و اطمینان از وجود سیستم‌های کنترل مناسب مانند کنترل ریسک، کنترل مالی و عملیاتی و تبعیت از قوانین و استانداردهای مربوطه

* نظارت بر فعالیت‌های ارتباطی و بهبود تصویر سازمان در افکار عمومی

هیات مدیره باید به روشنی مشخص کند چه فردی سخنگوی تشکل است و تحت چه شرایطی و با چه قدرتی اجازه سخنگویی از طرف سازمان در صحنه عمومی را دارد

۵- انتشار شفاف اطلاعات: ساختار حاکمیت یک تشکل باید اطلاعات تشکل شامل اطلاعات مربوط به عضویت، قوانین حاکمیتی، مالی و عملکرد را به صورت دقیق و به موقع منتشر کند.

قوانین و دامنه انتشار اطلاعات توسط تشکل باید



عمل نقل بین المللی گوشاتر ابر ترخیص

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

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

مشهد: بلوار وکیل آباد - بین هاشمیه 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

درختان سیاه، دندان‌های خراب

مهرداد خواجه‌نوری

چند سالی پیش که رییس وقت انجمن ایران (که در این روزها، یونس جاوید، رییس هیات مدیره آن است)، درباره موضوع بحث این شماره (همین تکثر) پیشنهاد کرد «در جستجوی صدایی واحد» از بخش حمل و نقل بین‌المللی، باید حرکت کرد و در مورد نقشه راه هم، در رابطه با موضوع خاص بحث، توافق شد، همایون اسدی (همانگونه که در گزارش اصلی ذکر شده، کارشناس ارشد لجستیک و حمل و نقل بین‌المللی) هم حضور داشت (و حداقل ۱۵ نفر دیگر) و نگارنده هم بود (با استخوانی خرد کرده و سینه‌ای سوخته که دارد) با ۵ دوره عضویت هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران، سه دوره عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و همینطور احیاکننده سندیکای فعلی بیمه‌گران ایران (به عنوان دبیر کل). در همه این موارد هم، برای دوره بعدی، نامزد نشدم، که دیگر، کارکردی مثبت برای خود قائل نبودم: پس از خود متشکر، در کافه‌ها، پا روی پا، این‌ها را نمی‌نویسم با درد، که پس چه شد که نشد و تکثر هم بیشتر شد؟

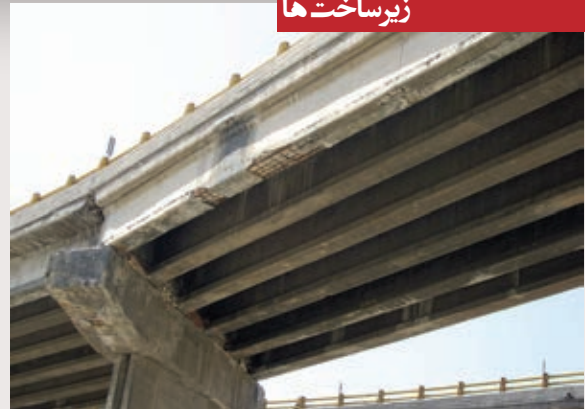
تیر را از بخشی از وصف یکی از شخصیت‌های داستان «جزء از کل» آورده‌ام (نوشته استیو تولتز، استرالیایی، با ترجمه پیمان خاکسار، نشر چشمه، چاپ چهارم).

غریب کتابی است در وصف «تغییر، ولی بدون توانایی پیشرفت»: در جایی از کتاب، به جزوهای برای راهنمایی «خلافکاران» اشاره شده و ویراستار (که پیشنهاد چاپ را به ناشر داده) به او نام واقعی نویسنده را که خلافکاری واقعی و گمنام است و قبل از چاپ جزوه، حاضر به دیدار ناشر نیست، اعلام می‌کند. جزوه که حاضر شد، ویراستار دید که نام برادر خلافکارش (که علاوه بر واقعی بودن، مشهور است و فراری) به عنوان نویسنده آمده و ... چه آثاری می‌گذارد، این زرنگی (؟) ناشر. تکثر انجمن‌ها و کانون‌های صنفی، یک بحث عقلانی است در سطح بین‌المللی و از جمله در قانون ایرانی مشهور به «بهبود مستمر محیط کسب و کار» نیز آمده است.

در بخشی از داستان «جزء به کل» راوی اشاره دارد به «حرف» گروه‌هایی با اختلاف نظر که «متقاعدکننده و قرین به حقیقت است.» و ادامه می‌دهد که «گوش کرده- و نفهمیده‌ای، وقتی مغز و جسمت هر کدام دو چیز می‌خواهند، این یعنی چهار ایده گریزناپذیر ...»

و نگارنده ادامه می‌دهد، با درد و زجر و فشار که، آن هم در مقابل رندی (نه فقط) انواع بخش‌های حاکمیت در اشکال مختلف، که حالا اتاق‌های بازرگانی مناطق مختلف هم، اضافه می‌کنند بر این ایده‌های گریزناپذیر و بنابراین تکثیر عقلانی به وحدت نمی‌رسد: همان «تغییر، ولی بدون توانایی پیشرفت»

حالا اگر همه مصاحبه‌های مندرج در صفحات قبل را بخوانید، به واقع با این همه نقاط اشتراک، پس نفی آن، با این همه شواهد، فقط می‌تواند در غیاب جهان‌بینی مشترکی باشد، وقتی که «مغز و جسمت هر کدام دو چیز می‌خواهند» و به قول همایون اسدی (فرقی نمی‌کند از کدام طرف). بالاخره یک چیزهایی هست و به همین سادگی هم نیست. اگر چه در مقام بحث، به سادگی قابل حل است و به قول جواترها «به سه سوت».



مقوله غریبی است و همه مایل هستند که تنها در ساخت فعالیت کنند. وقتی دانشجویان مهندسی از دانشگاه فارغ‌التحصیل می‌شوند به چیزی جز فعالیت در زمینه ساخت نمی‌اندیشند و همین تمایل از سطح کارشناسی تا سطح مدیران باعث شده است که تنها ساخت در اولویت باشد؛ نه نگهداری. این مساله مختص کشور خاصی هم نیست و در همه جای دنیا، مبحث نگهداری و تعمیرات، یک چالش بزرگ محسوب می‌شود، اما در کشورهای در حال توسعه مانند ایران شرایط بدتر است.

خلاصه اینکه؛ وضع نگهداری در مجموع خوب نیست، نه فقط در حوزه وزارت راه، بلکه در وزارتخانه‌های دیگر هم که دارای سازه‌هایی هستند؛ مانند وزارت نیرو، صنایع، سدها، پتروشیمی‌ها و کارخانه‌ها، این مشکل محسوس است.

اما اگر بخواهیم در مورد سازه‌های تحت نظارت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صحبت کنیم، باید بگویم مهمترین ابنیه فنی ما را پل‌ها تشکیل می‌دهند. در دنیا نیز مهمترین ابنیه فنی را پل می‌دانند. براساس ارزیابی‌های انجام شده، می‌توانم بگویم در مجموع وضعیت ابنیه فنی کشور متوسط به بالا است؛ یعنی هنوز در شرایط بحرانی نیستیم. یکی از دلایل آن هم این است که ابنیه فنی ما نسبتاً جوان هستند؛ یعنی از زمانی که ساخت راه‌های مهندسی را در ایران شروع کردیم، حدود ۴۰ الی ۴۵ سال می‌گذرد و هنوز بسیاری از سازه‌های ما به دوران فرسودگی خود نرسیده‌اند. این در حالی است که بسیاری از کشورهایی که قبل از ما شروع به ساخت ابنیه فنی خود کرده‌اند، وضعیتی بسیار بدتر دارند. اما در عین حال ما به یک حداقل‌هایی برای نگهداری ابنیه فنی نیاز داریم که اکنون حتی این حداقل‌ها نیز تامین نمی‌شود.

حدود ۵۰۰ پل بزرگ در راه‌های شریانی به تعمیر اضطراری نیاز دارند

حال ابنیه فنی خوب نیست

سپیده کرمی

مدیرکل دفتر نگهداری ابنیه فنی سازمان راهداری می‌گوید به دلیل اینکه در سال‌های گذشته به رفع کامل مشکلات پل‌ها به طور کامل توجه نشده است و اعتبارات مورد نیاز اختصاص پیدا نکرده است، بسیاری از پل‌های کوچک و بزرگ دچار آب شستگی شده‌اند و وقوع سیل می‌تواند آنها را تخریب کند. به گفته او، بیش از ۱۰۰۰ دستگاه پل بزرگ در راه‌های کشور نیاز مبرم به تعمیرات اساسی مانند تنظیم بستر، رفع مشکلات هیدرولیکی، تقویت پی و فونداسیون، تعمیرات سازه‌ای و غیر سازه‌ای دارند.

به گفته او برای تعمیر و نگهداری پل‌های جاده‌ای، سالانه به اعتباری معادل پنج هزار میلیارد ریال برای پنج سال متوالی نیاز است؛ در حالی که اکنون کمتر از ۳۰۰ میلیارد ریال از اعتبارات ملی آنها برای تعمیر و نگهداری تمام انواع ابنیه فنی اعم از پل‌ها، تونل‌ها، دیوارهای حایل، گالری‌ها و نظایر آن تخصیص داده می‌شود؛ بنابراین ناچاریم با استفاده از اسناد خزانه اسلامی و بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی ابنیه فنی را مدیریت و نگهداری کنیم.

با رضا اکبری مدیرکل دفتر ابنیه فنی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در خصوص وضعیت فعلی اینگونه سازه‌ها در کشور گفت‌وگو کرده‌ایم.

ترابران: اساساً ابنیه فنی جاده‌ای به چه معناست؟

■ به بیان جامع، به تمام سازه‌های مهندسی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای، ابنیه فنی گفته می‌شود. ساختمان پایانه‌ها، ترمینال‌ها، ادارات راه، راه‌ادراخانه‌ها و تمام سازه‌های احداث شده در این مجموعه‌ها مانند سوله و ساختمان، همچنین تمام سازه‌هایی که در جاده‌ها ساخته می‌شوند؛ مانند پل‌ها، تونل‌ها، دیوارهای بتنی و سنگی که به عنوان دیوار حائل عمل می‌کنند، بهمن‌گیرها و در مجموع هر سازه

مهندسی که در خدمت حمل‌ونقل جاده‌ای باشد، ابنیه فنی تحت نظارت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای را تشکیل می‌دهند که نگهداری و بعضاً ساخت آنها بر عهده سازمان است. از این مجموعه، ساخت پل‌ها و تونل‌ها به عهده شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور است، ولی نگهداری از آنها را ما بر عهده داریم.

ترابران: ارزیابی شما از وضعیت فعلی ابنیه فنی جاده‌ای در ایران چیست؟

■ به طور کل مقوله نگهداری در کشور ما،



■ در همه جای دنیا، مبحث نگهداری و تعمیرات، یک چالش بزرگ محسوب می‌شود، اما در کشورهای در حال توسعه مانند ایران شرایط بدتر است. خلاصه اینکه؛ وضع نگهداری در مجموع خوب نیست، نه فقط در حوزه وزارت راه، بلکه در وزارتخانه‌های دیگر هم که دارای سازه‌هایی هستند، این مشکل محسوس است

■ وضعیت ابنیه فنی کشور هنوز در شرایط بحرانی نیست. یکی از دلایل آن هم این است که ابنیه فنی ما نسبتاً جوان هستند؛ اما در عین حال ما به یک حداقل‌هایی برای نگهداری ابنیه فنی نیاز داریم که اکنون حتی این حداقل‌ها نیز تامین نمی‌شود

باران می‌بارد و جریان آب حجمی راه می‌افتد و موجب شسته شدن بستر رودخانه‌ها می‌شود و وقتی چنین حجم آبی به پل‌ها می‌رسد، به آنها فشار آورده و زیر پی پل‌ها را خالی می‌کند.

اکنون اساسی‌ترین مشکل کشور ما در این زمینه، مساله آب شستگی و شرایط هیدرولیکی بستر پل‌ها است. اکثر این پل‌ها نیز در حاشیه سواحل خلیج فارس، دریای خزر و استان‌های سیل‌خیز مانند کرمان، ایلام، خوزستان، به دلیل شرایط جوی متفاوت از نظر خوردگی، اضمحلال مواد و مصالح واقع شده‌اند.

ترابران: آیا اساساً ابنیه فنی در ایران زودتر از موعد فرسوده شده و نیاز به بهسازی پیدا می‌کنند؟

■ یک ابنیه فنی معمولاً باید بین هفتاد تا صد سال عمر کند و این در شرایطی است که عملیات نگهداری متعارف روی آن صورت گرفته باشد؛ به این معنی که اگر مشکلی برای آن پیش آمد، به سرعت نسبت به اصلاح و بهسازی اقدام شود، اما ما به قدری این اصلاح و بهسازی را به تاخیر می‌اندازیم که مشکلات به صورت تصاعدی بر روی هم انباشته می‌شوند و عمر مفید ابنیه را بیش از پیش کاهش می‌دهند.

استنباط من این است و در گزارش‌هایی که ارائه کرده‌ایم هم آورده شده که اگر یک دهه دیگر با همین روند پیش برویم، ابنیه فنی ما و پل‌های بزرگی که خدمتتان عرض کردم، به پایان عمر خود نزدیک می‌شوند و ممکن است ما را به نقطه بحرانی از این نظر برسانند که در آن نقطه، حتی ممکن است تامین اعتبار هم نتواند پایداری جریان حمل و نقل را تامین و تضمین کند.

این نکته را هم فراموش نکنید که فرسودگی ابنیه و به‌خصوص پل‌ها، به شدت به این فاکتور بستگی پیدا می‌کند که پل در چه منطقه‌ای قرار گرفته است. اصلی‌ترین عامل تخریب پل‌ها،

براساس یک برآورد آماری، حدوداً ۳۵۰ هزار پل؛ از آبراه کوچک تا پل‌های بزرگ در راه‌های کشور وجود دارد که از کوچک‌ترین کار مثل رنگ‌آمیزی نرده یا تخلیه دهانه پل‌ها (که در صورت عدم انجام، منجر به آب‌گرفتگی می‌شود) تا تعمیرات اساسی پل‌ها توسط ما انجام می‌شود. حدود هشت هزار پل از این ۳۵۰ هزار پل را پل‌های بزرگ تشکیل می‌دهند. طبقه‌بندی ما به این صورت است که اگر طول پل بیشتر از ۳۰ متر باشد، پل بزرگ و اگر کمتر از ۳۰ متر باشد، پل کوچک محسوب می‌شود.

تمرکز ما بیشتر روی پل‌های بزرگ است؛ زیرا اعتقاد داریم که اگر یک آبراه کوچک را آب ببرد، یک کامیون خاک می‌ریزند و فعلاً می‌توانند تردد را برقرار کنند، اما اگر یک پل بزرگ را آب ببرد، به هیچ‌وجه نمی‌توان با سرعت و هزینه اندک تردد را برقرار کرد، پس باید حواسمان بیشتر به پل‌های بزرگ باشد.

از این ۸ هزار پل بزرگ، طبق بررسی‌های سالانه و آخرین گزارش تهیه شده، نزدیک به هزار پل در راه‌های غیر روستایی نیاز به تعمیر، مقاوم‌سازی و مرمت فوری دارند. علاوه بر این، حدود ۱۵۰۰ پل که در راه‌های روستایی واقع شده‌اند عمدتاً نسبت به خطر سیل‌بردگی در معرض فروریزش قرار دارند؛ و چون طول آنها از بیست متر بیشتر است، جزو پل‌های بزرگ محسوب می‌شوند.

ما نزدیک به ۳۲۰ تونل نیز در جاده‌های کشور داریم که وضعیت بهتری نسبت به پل‌ها دارند و به‌جز مرمت‌های جزئی و یکی دو مورد کارهای اساسی که در حال انجام هستند، بقیه تونل‌ها مشکل خاصی ندارند.

همانطور که می‌دانید در حال حاضر دنیا با معضلی به نام تغییرات اقلیم و رژیم بارندگی‌ها روبه‌رو است. در ایران هم این مشکل وجود دارد؛ مثلاً به یکباره در طول یک شبانه‌روز به اندازه یک سال



■ این مساله را باید از شرکت ساخت و توسعه زیربنای کشورهای کشور پرسید؛ چون آنها هستند که پل‌ها را می‌سازند. البته بعضی از پل‌ها را هم ما می‌سازیم، ولی پل‌هایی که توسط ما ساخته می‌شود، یا جایگزین پل‌های فعلی می‌شوند، یا اقدام به عریض کردن پل‌های موجود می‌کنیم. در واقع کار ما بیشتر در حوزه بهسازی طبقه‌بندی می‌شود.

آنچه می‌توانم در مورد ساخت پل‌ها به شما بگویم، این است که این قبیل پروژه‌ها براساس یک سری ضوابط و معیارهای فنی و مقررات مشخصی که توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی یا هیات وزیران تصویب می‌شود به شرکت‌های پیمانکار سپرده می‌شود.

تمام دست‌اندرکاران پروژه‌های عمرانی ملزم به رعایت این مصوبات هستند و اگر تخطی در امر واگذاری کار صورت گیرد، سازمان‌های نظارتی دیگر کشور مانند دیوان محاسبات و سازمان بازرسی، به موضوع ورود خواهند کرد؛ با این حال شاید نقطه عطف و شاه‌کلید قضیه این باشد که افرادی که به‌عنوان پیمانکار در این حرفه کار و فعالیت می‌کنند، اگر چه مجوز و گواهینامه صلاحیت دارند، ولی لزوماً دارای تخصص کافی نیستند.

واقعیت این است که در حال حاضر به استثنای تعداد محدودی از پیمانکاران بسیار توانمند، اغلب پیمانکاران کوچک و متوسط در کشور ما ضعیف هستند. آنها گواهی‌نامه‌های قانونی را برای کار دارند، ولی این گواهی‌نامه‌ها را به لحاظ داشتن تخصص کسب نکرده‌اند، بلکه یا پول یا امکانات و ماشین‌آلات دارند یا به صورت تجربی دارای یک سری سوابق و اصطلاحاً رزومه تجربی هستند.

من در جلساتی که شرکت می‌کنم، شاهد هستم که اغلب از کار این قبیل پیمانکاران ناراضی‌تی

مسائل اقلیمی و شرایط جغرافیایی و کیفیت ساخت است.

ترابران: مهندسی ناصحیح، مصالح نامرغوب، مطالعات زمین‌شناختی ناکافی و... تا چه حد در وضعیت فعلی ابنیه فنی موثر بوده‌اند؟

■ در ایران مطالعات بلندمدتی وجود ندارد که به طور مثال حداقل ۱۰ یا ۲۰ سال پل‌ها را زیر نظر داشته باشند تا ببینند چه عاملی باعث خرابی آنها می‌شود. اما طبق گزارش‌های در دسترس و همچنین گزارش‌های بین‌المللی، حداقل ۵۰ درصد عامل خرابی پل‌ها به دلیل سیل و آب‌شستگی است.

۵۰ درصد باقی‌مانده آن نیز بین ۷ الی ۸ عامل دیگر تقسیم می‌شود. این عوامل عبارتند از: کیفیت پایین در زمان ساخت، زلزله، عبور بار اضافی از روی پل، طراحی نامناسب و ... که درصد هر کدام از این عوامل به صورت جداگانه کمتر از ۱۰ درصد است.

با این حال نباید کتمان کرد که در مجموع کیفیت ساخت در سال‌های اخیر بسیار تنزل پیدا کرده است، از این لحاظ که به نظر می‌رسد مصالح خوب به کار نمی‌رود یا آزمایش‌های کنترل کیفی وجود ندارد و یا نظارت درستی در حین کار صورت نمی‌گیرد و تحویل کار به درستی انجام نمی‌شود.

من معتقدم طی بیست سال گذشته در کشور ما، با این که دانش مهندسی، ابزار و تجهیزات آزمایشگاهی پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته، اما کیفیت ساخت تنزل پیدا کرده است. تا آنجا که پل‌هایی که ۳۰ یا ۴۰ سال پیش ساخته شده‌اند، به مراتب کیفیت بهتری نسبت به پل‌هایی دارند که امروز ساخته می‌شوند.

ترابران: نحوه ارزیابی و انتخاب پیمانکاران ساخت چگونه است؟

■ یک ابنیه فنی معمولاً باید بین ۷۰ تا ۱۰۰ سال عمر کند و این در شرایطی است که عملیات نگهداری متعارف روی آن صورت گرفته باشد؛ اما ما به قدری این اصلاح و بهسازی را به تاخیر می‌اندازیم که مشکلات به صورت تصاعدی روی هم انباشته می‌شوند

■ به اعتقاد من، اگر یک دهه دیگر با همین روند پیش برویم، ابنیه فنی کشور به پایان عمر خود نزدیک می‌شوند و ممکن است ما را به نقطه بحرانی از این نظر برسانند که در آن نقطه، حتی ممکن است تامین اعتبار هم نتواند پایداری جریان حمل‌ونقل را تامین و تضمین کند



■ من معتقدم طی ۲۰ سال گذشته در کشور ما، با این که دانش مهندسی، ابزار و تجهیزات آزمایشگاهی پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته، اما کیفیت ساخت تنزل پیدا کرده است؛ تا آنجا که پل‌هایی که ۳۰ یا ۴۰ سال پیش ساخته شده‌اند، به مراتب کیفیت بهتری در مقایسه با پل‌های امروزی دارند

■ بخش قابل توجهی از پروژه‌های ما درگیر مشکل پیمانکاران ضعیف هستند. از طرف دیگر، پول پیمانکاران هم به موقع به آنها پرداخت نمی‌شود. خب! وقتی همیشه صورت وضعیت‌ها با تاخیر یک یا دو ساله پرداخت می‌شود، نمی‌توان چندان وسواس به خرج داد

تصمیم می‌گیریم.
ترابران: آیا به نظر شما ابنیه فنی به موقع بهسازی می‌شوند؟

■ خیر؛ چون ما پول و اعتبار همان کارهای نگهداری بسیار ساده اولیه را هم نداریم.
ترابران: چه مقدار بودجه در سال برای نگهداری و تعمیر ابنیه فنی تخصیص داده می‌شود؟
■ ارزیابی ما این است که برای کل پل‌ها و تونل‌ها و در کل ابنیه فنی راه‌ها، در سال به حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیارد تومان پول نیاز داریم، تا بتوانیم از کارهای ساده نگهداری تا تعمیر و مقاوم‌سازی و بهسازی آنها را انجام دهیم، ولی تنها حدود ۲۵ میلیارد تومان در سال به ما اختصاص داده می‌شود؛ یعنی عددی در حدود ۵ درصد نیاز را به ما می‌دهند. با این بودجه کار زیادی نمی‌توان انجام داد. به همین خاطر در نظر داریم با استفاده از اسناد خزانه اسلامی و بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی ابنیه فنی را مدیریت و نگهداری کنیم.

ما گزارش مفصلی از این شرایط را به وزیر راه و شهرسازی ارائه کرده‌ایم و همچنین برای اولین بار در کشور، وضعیت پل‌های سراسر کشور به رییس جمهور گزارش داده شده است، همچنین به معاون اول ریاست جمهوری، رییس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و وزیر کشور که رییس سازمان بحران کشور است گزارش داده‌ایم. تهیه این گزارش‌ها مربوط به پاییز سال گذشته است.

ترابران: آیا پاسخی دریافت کردید؟

■ تا حدی خود سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که دست‌اندرکار و در جریان تهیه این گزارش بود و با واقعیت‌ها روبرو شد، به این فکر افتاد که بخشی از منابع داخلی خودش را به این موضوع اختصاص دهد، ولی از بیرون سازمان عکس‌العملی مشاهده نکردیم و تمام مکاتباتی که انجام دادیم بی‌پاسخ مانده است.

وجود دارد؛ یعنی براساس تمام معیارهای قانونی، کار به مناقصه گذاشته شده و براساس مقررات نیز یک پیمانکاری برنده مناقصه شده است، ولی اصلا کارش را بلد نیست. کاری هم نمی‌توان کرد، زیرا اگر بخواهید از لحاظ قانونی با آن پیمانکار برخورد کنید، پروژه با سال‌ها تاخیر و چندین برابر هزینه به پایان خواهد رسید. در نتیجه مجبور به سازگاری با آن پیمانکار هستید و تنها می‌توانید به او فشار بیاورید که کار را به موقع تحویل دهد.

فکر می‌کنم بخش قابل توجهی از پروژه‌های ما درگیر چنین وضعیتی (پیمانکاران ضعیف) هستند. از طرف دیگر، پول پیمانکاران هم به موقع پرداخت نمی‌شود. خب! وقتی همیشه صورت وضعیت‌ها با تاخیر یک یا دو ساله پرداخت می‌شود و آنها همیشه طلبکار هستند، فشار زیادی هم نمی‌توان به آنها وارد کرد و در مورد کیفیت کار وسواس به خرج داد.

ترابران: بهسازی و نوسازی ابنیه فنی هر چند سال یک بار انجام می‌شود؟

■ بهسازی ابنیه فنی براساس بازرسی‌هایی که هر ساله انجام می‌شود، صورت می‌گیرد. اگر شرایط سازه‌ای و مهندسی خوبی داشته باشند، فقط کارهای تعمیر و نگهداری عادی روی آنها انجام می‌شود و در غیر این صورت بر حسب شرایط، تصمیمات دیگری اتخاذ خواهد شد. گاهی ظرفیت پل دیگر جوابگو نیست، مثلاً قبلاً راه فرعی بوده، ولی الان تبدیل به یک راه ترانزیتی شده، بنابراین باید آن را بهسازی کرد و یا عرض آن را افزایش داد تا ظرفیت حجم تردد را داشته باشد. در واقع می‌توان گفت براساس ارزیابی‌هایی که هر چند سال یک بار از کل شبکه صورت می‌گیرد تا گلوگاه‌ها و نقاط پرتردد شناسایی و نیازهای مربوط به عملیات نگهداری احصاء شود، راجع به بهسازی آنها

به گزارش ترابان، در این مراسم مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ضمن اشاره به مزایای ایجاد بندر خشک آپرین در تسهیل و تسریع انتقال کالا از بنادر کشور به تهران به وسیله راه‌آهن افزود: «با راه‌اندازی قطارهای روزانه برنامه‌ریزی شده از مبدا بندر شهید رجایی به تهران، کانتینرها ظرف کمتر از ۶۰ ساعت به ایستگاه آپرین وارد شده و آماده تخلیه می‌شوند.»

محمد پورسیدآقایی در خصوص پیشینه طرح ساخت بندر خشک آپرین گفت: «از حدود ۴۰ سال پیش احداث بندر خشک آپرین در تهران به عنوان قلب اقتصاد کشور مطرح بوده تا بار مورد نیاز استان تهران را هم در حوزه صادرات و هم در حوزه واردات جابه‌جا کند؛ اما تاکنون به مرحله اجرا نزدیک نشده بود تا اینکه در دولت یازدهم طرح احداث این بندر که جزو طرح‌های مهم و بلندمدت روی زمین مانده بود مورد توجه قرار گرفت و بررسی و برنامه‌ریزی شد تا شیوه بهره‌برداری مناسب و جذب سرمایه‌گذاری در آن مشخص شود.»

پورسیدآقایی با اشاره به اینکه شیوه سرمایه‌گذاری در بندر خشک مانند سرمایه‌گذاری در بنادر است، تصریح کرد: «زمین مورد نظر از طرف راه‌آهن واگذار می‌شود و بهره‌برداری و ترمینال‌داری به بخش خصوصی واگذار می‌شود.»

معاون وزیر راه اظهار کرد: «با توجه به اینکه بخش عظیمی از کالاهای بندرعباس به تهران و اطراف تهران به عنوان نبض اقتصاد کشور منتقل می‌شوند، حضور بندر بزرگ حمل و نقل ریلی در تهران موجب می‌شود کالا بدون انجام عملیات گمرکی و مراحل ترخیص و بدون انتقال به محوطه‌های انبار، به طور مستقیم به تهران منتقل شوند و با حضور گمرک در بندر خشک آپرین، عملیات گمرکی و ترخیص آن در مقصد انجام شود که این روند به توسعه حمل و نقل کشور و رشد صنایع بزرگ اطراف تهران کمک شایانی خواهد کرد.»

پورسیدآقایی یادآور شد: «همزمان با راه‌اندازی آپرین حداکثر تا دو سال آینده، طرح راه‌اندازی قطارهای دوطبقه‌ای را اجرا خواهیم کرد تا ظرفیت بسیار بالایی برای حمل کانتینر به تهران ایجاد شود. همچنین برنامه‌ریزی کرده‌ایم



با هدف ایجاد بندر ترکیبی، قرارداد سرمایه‌گذاری در «بندر خشک آپرین» امضا شد

یک بندر ۳۰ میلیون دلاری در تهران

اواخر شهریور ماه، سرانجام مراسم امضای قرارداد سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیون دلاری (۸۷۰ میلیارد ریال) برای راه‌اندازی «بندر خشک آپرین» با هدف ایجاد بندر ترکیبی در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر تهران بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت پرس (برنده ایرانی مناقصه که به همراه شریک سوئیسی خود قرار است این بندر را راه‌اندازی کند) در ساختمان شرکت راه‌آهن برگزار شد.

با عقد این قرارداد، ساختمان‌ها و تجهیزات مورد نیاز برای تسهیل عملیات کانتینری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی در محوطه‌ای به وسعت ۳۵ هکتار طی دو سال ساخته خواهد شد و شرکت سرمایه‌گذار با تعهد به حمل سالانه ۴۰۰ هزار TEU کانتینر، از این تجهیزات و ساختمان‌ها به مدت ۲۵ سال بهره‌برداری خواهد کرد.



■ مدیرعامل راه‌آهن: با راه‌اندازی قطارهای روزانه برنامه‌ریزی شده از مبدأ بندر شهید رجایی به تهران کانتینرها ظرف کمتر از ۶۰ ساعت به ایستگاه آپریو وارد شده و آماده تخلیه می‌شوند

■ ۲۶ شرکت داخلی و خارجی نسبت به خرید اسناد مناقصه اقدام و شش شرکت در رقابت نهایی حضور پیدا کردند و پس از بررسی‌های فنی و ارزیابی شرکت‌ها، نهایتاً تیر ماه امسال شرکت پرس به همراه شریک خارجی شرکت TransInvest به عنوان برنده مناقصه انتخاب شدند

سیفاللهی درباره تعداد بنادر خشک مورد نیاز در کشور توضیح داد: «اگر نگاهی بر نقشه توزیع جمعیت و حضور مراکز صنعتی و تولیدی کشور داشته باشیم شاید بتوان گفت پنج یا شش نقطه مهم که یا به خطوط آهن وصل بوده و یا امکان وصل شدن دارند قابلیت تبدیل شدن به بندر خشک را دارا هستند. ایستگاه آپریو با اختلاف نسبتاً زیادی در اولویت اول قرار می‌گیرد. پس از آن یزد، اصفهان، شیراز، مشهد و تبریز را می‌توان نام برد. البته ابعاد و ظرفیت هر کدام از اینها با دیگری متفاوت بوده و لازم است جداگانه توسط سرمایه‌گذاران مورد محاسبه قرار گیرند.»

عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه اگر انتخاب این مناطق به بخش‌های صد درصد خصوصی که نسبت به سرمایه‌گذاری خود حساس هستند و آگذار شود، خود به خود مسیر خود را به درستی پیدا می‌کنند، یادآور شد: «مواردی که تاکنون در کشور به عنوان بنادر خشک نامگذاری شده‌اند اکثراً بدون توجه به نیازهای زیربنایی و براساس فشارهای سیاسی و حمایت‌های غیراصولی برخی از افراد ناآشنا با این صنعت صورت گرفته است.»

سیفاللهی با ابراز تاسف از اینکه هرازگاهی مباحث متفاوتی در خصوص بنادر خشک مطرح می‌شود که ناشی از برداشت‌های متفاوت از این نام است، افزود: «اصطلاح یا نام بندر خشک حداقل دارای سه کاربرد متفاوت است که در ابتدا لازم است از هم تفکیک شوند: یکی بندر خشک (DRY PORT) که در کشورهای پیشرفته که حمل کانتینری عمومیت دارد Inland Container Depot یا ICD نامیده شده و همچنین تحت نام بندر داخلی (INLAND PORT) و یا نام‌های مشابه نیز شناخته می‌شوند.»

وی ادامه داد: «این بندر به منظور تامین زنجیره حمل کلان و طولانی کالا از مرزهای تجاری (اعم از دریایی یا خشکی) به مراکز تجمع کالا و در نزدیکی این مراکز ایجاد می‌شوند و وجود این بندر اجازه می‌دهد تا کالا در مسیرهای طولانی به صورت کلان توسط قطار حمل شده و از این بندر با کامیون یا وانت به نقاط مصرف و یا بصورت بالعکس حمل شوند.»

مشابه بندر خشک آپریو در برخی نقاط دیگر کشور احداث شود که در این حوزه در حال تهیه طرح جامع هستیم.»

مطالعات اقتصادی و زیست‌محیطی انجام شده از سوی مشاور بین‌المللی از حدود ۴۰ سال پیش احداث بندر خشک آپریو در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر تهران واقع در منطقه اسلامشهر را با وسعت ۴۰۰ هکتار پیشنهاد داد که پس از مراحل تثبیت و آماده‌سازی محل، حدود ۱۰ سال پیش این منطقه تحویل شرکت راه‌آهن شد. این محل تقاطع خطوط ریلی شمال به جنوب و غرب به شرق کشور است و اتصال به شریان‌های اصلی بار جاده‌ای کشور (اتوبان تهران- ساوه) و جاده قدیم ساوه و اتصال به اتوبان آزادگان و کمربندی تهران را می‌توان از ویژگی‌های منحصربه‌فرد آن دانست.

بنا بر توضیحات معاون بهره‌برداری و سیر حرکت راه‌آهن، طی ۱۰ سال گذشته تلاش‌های بسیاری برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای بندر خشک آپریو صورت گرفت اما مشکلات اقتصادی و تحریم‌ها موجب شد تا توفیق چندانی در جذب سرمایه‌گذار حاصل نشود. تا اینکه در سال ۹۴ با برگزاری جلسات متعدد کارشناسی، اسناد این مناقصه تنظیم شد که ۲۶ شرکت داخلی و خارجی نسبت به خرید اسناد مناقصه اقدام و شش شرکت در رقابت نهایی حضور پیدا کردند. پس از بررسی‌های فنی و ارزیابی شرکت‌ها، نهایتاً تیرماه امسال شرکت پرس به همراه شریک خارجی، شرکت TransInvest به عنوان برنده این مناقصه انتخاب شد.

بندر خشک را به بخش خصوصی

بسیارید

برای بررسی بیشتر مکان‌یابی‌ها و اقداماتی که در حوزه ایجاد بندر خشک در ایران انجام شده با بهزاد سیفاللهی، عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی گفت‌وگویی داشتیم.

به عقیده سیفاللهی، مناطقی که تاکنون به عنوان بندر خشک معرفی شده است، عمدتاً بدون توجه به نیازهای زیربنایی این مناطق صورت گرفته و تنها شاید پنج یا شش نقطه مهم در ایران - که یا به خطوط آهن وصل بوده یا امکان وصل شدن دارند - قابلیت تبدیل شدن به بندر خشک را داشته باشند.»

■ عضو اتاق فکر سازمان بنادر: مناطقی که تاکنون به عنوان بندر خشک معرفی شده، عمدتاً بدون توجه به نیازهای زیربنایی این مناطق بوده است. شاید تنها پنج یا شش نقطه که یا به خطوط آهن وصل بوده و یا امکان وصل شدن دارند قابلیت تبدیل شدن به بندر خشک را دارا باشند. ایستگاه آپرین با اختلاف زیادی در اولویت اول قرار دارد

■ ... مواردی که تاکنون در کشور به عنوان بندر خشک تعیین شده‌اند اکثراً بدون توجه به نیازهای زیربنایی و براساس فشارهای سیاسی و حمایت‌های غیراصولی برخی از افراد ناآشنا با این صنعت بوده است

او با بیان اینکه احداث این بنادر خشک در هر محلی که تجمع کالا وجود دارد و دسترسی به قطار امکانپذیر است، متناسب با حجم کالا به صلاح است، افزود: «این بنادر خشک موجب رونق حمل و نقل ریلی به جای جاده‌ای و بهره‌گیری از منافع آن می‌شوند و در واقع بنداری هستند که به جای کشتی، قطارها در آن پهلو می‌گیرند.»

سیفاللهی بنادرخشک مورد نظر ESCAP را گروه دیگری از بنادر خشک برشمرد و گفت: «با مطالعه ۱۷ صفحه مقررات اسکاپ (برنامه توسعه همکاری‌های کشورهای منطقه آسیا) در این خصوص مشخص می‌گردد که منظور اسکاپ از بنادر خشک، محل‌هایی در کشورهای عضو است که با تسهیل گردش اسناد و در صورت نیاز تسهیل انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله دیگر، موجب تسریع ترانزیت کالا بین کشورهای عضو شوند.»

وی افزود: «همانطور که از تعریف فوق حاصل می‌شود این گونه بنادر بیشتر در مرزهای تجاری با کشورهای شمالی و اطراف ایران ایجاد گردیده و ارتباطی به مراکز جمعیتی ندارند؛ اما بنابر اصرار برخی از سازمان‌های ایرانی حاضر در جلسات اسکاپ و به فراخور فشارهای سیاسی، نام چند شهر ایران نیز داخل این گروه از بنادر وارد شده که با تعریف فوق مطابقت ندارند.»

بنا بر توضیح این کارشناس بندری، بنادر خشک پشتیبانی بنادر دریایی، دسته سوم بنادر خشک هستند. او توضیح داد: «از آنجا که برخی از بنادر بزرگ جهان در داخل شهرها محصور شده و امکان توسعه فضای مورد نیاز را در چند دهه گذشته نداشته‌اند، اراضی پشتیبانی در فاصله‌ای نه چندان دور پیش‌بینی شده و از آن محل برای نگهداری کالای بندر تا زمان تحویل به مشتری استفاده می‌شود. برای نمونه منطقه ویژه بوشهر در ۱۴ کیلومتری بندر بوشهر به این نوع فعالیت اشتغال دارد.»

سیفاللهی با تأکید بر اینکه منظور وی از بنادر خشک همان مفهوم اول است یعنی بنداری که قطارها در آن پهلو می‌گیرند، خاطر نشان کرد: «اگر به مفهومی که از بندر خشک در ابتدا بحث اشاره کردم، دقت شود می‌بینید که هیچگاه چنین تجربه‌ای در ایران هنوز شکل نگرفته است و برداشتهای متفاوتی که از

این نام صورت می‌گیرد چنین اشتباهاتی را در پی داشته است.»

وی افزود: «نیاز به تجهیزات سنگین گران‌قیمت و تأسیسات پرهزینه ریلی برای تأمین ظرفیت تخلیه و بارگیری کافی امکان ایجاد تعداد زیاد بنادر خشک را غیراقتصادی می‌کند. فلذا انتخاب محلی که از حداکثر زیربنای لازم برای برقراری دسترسی به شریان‌های اقتصادی کشور برخوردار باشد و حداقل فاصله را با مراکز تجمع کالا داشته باشد از ضروریات قطعی احداث بنادر خشک است.»

سیفاللهی درباره پیش‌شرط‌های راه‌اندازی بنادر خشک چنین توضیح داد: «همانطور که از تعریف بنادر خشک مشخص می‌شود اولین شرط ایجاد بندر خشک نزدیکی به نقاط تجمع کالا و امکان برقراری ارتباط از طریق راه‌آهن به مبادی ورودی و خروجی کالا به کشور است. همکاری گمرکات برای تعیین و شناختن این بندر به عنوان محدوده گمرکی و عدم شمول محدودیت‌های نگهداری و توزیع و بسته‌بندی کالا در این محدوده می‌تواند در توسعه آن اثرات مثبتی داشته باشد.»

عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به انتقاداتی که به بنادر خشک وارد می‌شود، مبنی بر اینکه ممکن است به یک مرکز قاچاق تبدیل شوند، تصریح کرد: «متأسفانه عدم بهره‌گیری و دقت در تنظیم مقررات موجب بهره‌برداری‌های نامشروع از هر پدیده نوظهوری می‌شود. زمانی که موضوع ترانزیت کالا در کشور مطرح شد، عالمان این صنعت اصرار بر حمل کالای ترانزیت با قطار داشتند، ولی مسوولان وقت، مدیریت و سیاستگذاری آن را به حمل و نقل جاده‌ای سپردند.»

سیفاللهی تصریح کرد: «اکنون کلمه ترانزیت در بین عوام حاضر در این صنعت مترادف با قاچاق شده است؛ چرا که انجام تخلفات فراوان به هنگام حمل کالا با کامیون بسیار ساده‌تر و امکان‌پذیرتر از قطار است. بنابراین چگونه می‌توان قبول کرد وجود بنادر خشک که ترغیب‌کننده حمل کالا با قطار است کمک‌کننده به قاچاق باشد. شاید آنها که دستی در قاچاق کالا دارند از بزرگ‌ترین مخالفان ایجاد بنادر خشک باشند.»

مذاکره هانجین برای فروش سهام در ترمینال آمریکا

والاستریت ژورنال به نقل از منابع آگاه نوشت کشتیرانی هانجین در حال مذاکره برای فروش ۵۴ درصد از سهام خود در ترمینال لانگ بیج کالیفرنیا آمریکا با کشتیرانی MSC سوئیس است. MSC سوئیس مالک ۴۵ درصد از سهام این ترمینال است.

به گزارش مانا، مرجنت هیوندایی اولین انتخاب برای خرید پنج فروند کشتی کانتینری هانجین با ظرفیت ۱۳ هزار TEU است، به عبارتی دیگر، هم دولت کره و هم بانک توسعه کره به عنوان طلبکار اصلی هانجین اعلام کرده‌اند در صورتی که این اقدام به مرجنت هیوندایی کمک کند تا در رقابت باقی بماند، از این کشتیرانی برای خرید دارایی‌های هانجین حمایت خواهند کرد.

والاستریت ژورنال می‌نویسد: مرجنت هیوندایی در نظر دارد تا با به‌کارگیری بخشی از کشتیرانی هانجین زمینه صادرات از کره به بازارهای غربی را تسهیل کند، اما به ظرفیت بیشتری برای رسیدن به این هدف و هم چنین تبدیل شدن به رقیبی بزرگتر برای کشتیرانی MSC سوئیس و مرسک دانمارک نیاز دارد.

ترمینال لانگ بیج کالیفرنیا آمریکا ظرفیت حمل سه میلیون کانتینر در سال را دارد. به دلیل اینکه هانجین تا پیش از فروپاشی در حدود ۱۲/۳ درصد از حجم کل جابه‌جایی کانتینری بندرلانگ بیج را برعهده داشت، نمی‌توان تاثیر ورشکستگی آن را بر بندر مذکور نادیده گرفت، به طوری که جابه‌جایی کانتینری بندرلانگ بیج در ماه سپتامبر سال جاری میلادی با افت ۱۶/۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته همراه بود.

به غیر از پنج کشتی کانتینری با ظرفیت ۱۳ هزار TEU، ۳۷ فروند شناور باقیمانده هانجین که عمدتاً کشتی‌های پاناما کس هستند، از ظرفیتی کمتر از ۱۰ هزار کانتینر برخوردارند و با توجه به توسعه کانال پاناما که امکان حرکت کشتی‌هایی با ۱۲ هزار کانتینر را فراهم می‌کند، در حال منسوخ شدن محسوب می‌شوند.

بازگشت بزرگترین شرکت کشتیرانی جهان به ایران

نشریه لویزلیست نوشت کشتیرانی مرسک دانمارک پس از پنج سال وقفه با ملحق شدن به ائتلاف موسوم به M2 کشتیرانی MSC سوئیس و با رفع محدودیت‌های مالی و اقتصادی ایران، سرویس دهی به این کشور را از سر می‌گیرد.

سخنگوی این شرکت به بی‌بی‌سی فارسی گفته است که از این به بعد مشتریان مرسک که به مقصد یا از مبدأ ایران رفت و آمد می‌کنند، می‌توانند به طور کامل از شبکه جهانی و ناوگان و تجهیزات حمل و نقل این شرکت استفاده کنند.



کریستین یول نایهولم، مدیر کشتیرانی مرسک در ایران و امارات می‌گوید: «این شرکت از پتانسیل قابل توجه بازار ایران و نقش حیاتی آن در تجارت جهانی آگاه است و با توجه به سابقه طولانی همکاری مرسک با ایران که به ۶۰ سال پیش برمی‌گردد، از بازگشت به ایران بسیار خوشنود هستیم.»

این شرکت پنج سال پیش و در پی تحریم شرکت تایدواتر که مدیریت بنادر ایران را برعهده داشت، اعلام کرد که از حمل و نقل محموله‌های باری به بندر امام خمینی، بندر عباس و عسلویه صرف‌نظر می‌کند و حدود یک سال بعد و در پی تشدید تحریم‌های غرب علیه ایران، فعالیت‌های تجاری خود را با ایران به طور کامل متوقف کرد.

حالا که این شرکت به ایران بازمی‌گردد، بسیاری می‌گویند باید به ایران تضمین دهد که دیگر در شرایط سخت ایران را رها نخواهد کرد. نمونه این انتقاد، روی خروجی سایت «الف» است؛ در خبری با تیتراژ «کشتیرانی مرسک اعتمادکردنی نیست/ دولت بابت صدور جواز بازگشت به ایران ضمانت بگیرد»

اما مسعود دانشمند، از اعضای اتاق بازرگانی ایران می‌گوید «هیچ تضمینی نمی‌خواهیم». او توضیح می‌دهد: «مرسک یا هر خط کشتیرانی که بخواهد به ایران بیاید، به او خوشامد می‌گوییم. با هیچ کجا دعوا نداریم و هیچ تضمینی هم از آنها نخواهیم خواست؛ چراکه حضورشان به نفع ایران است. رفتن هر شرکتی از یک کشور در زمان تحریم‌های بین‌المللی، طبیعی است.»

او می‌گوید: «زمان تحریم‌ها و حتی هنوز، به‌ازای هریک باکس کانتینر، ۵۰۰ دلار هزینه اضافی می‌پردازیم. هر کشتی باید به بنادر عربی برود و پس از تخلیه، دوباره بارگیری کند و با کشتی‌های کوچک‌تر، بار را به بندر عباس برساند. دقت کنید این روند یعنی در هر یک میلیون مبادله دریایی، ۵۰۰ میلیون دلار ضرر می‌دهیم. مگر ممکن است که وقتی تا این حد می‌توانیم روابطمان را با کشتیرانی‌های جهان گسترش دهیم که به کشورهای دیگر باج ندهیم، از آن صرف‌نظر کنیم؟»

هادی حق‌شناس، مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم معتقد است: «آنهايي که تضمین می‌خواهند، باید به این پرسش پاسخ دهند که اساساً برای چه مذاکره کرده‌ایم؟ برجام را برای چه می‌خواستیم؟ مگر نه اینکه برای بازگشت همین شرکت‌ها به ایران بود؟ مگر نه اینکه نبود اینها، ضربه‌هایی سنگین به اقتصاد ایران زد؟» او می‌گوید: «اگر قرار به تضمین گرفتن است، باید از بانک‌ها، هواپیمایی‌ها، شرکت‌های نفتی، دارویی و... هم تضمین بگیریم. آیا اصلاً ممکن یا عاقلانه است؟ این روند شبیه یک تحریم داخلی عمل خواهد کرد.»

این کارشناس توضیح می‌دهد: «پیش از تحریم‌ها، سالانه سه میلیون کانتینر وارد ایران می‌شد که پس از آن، به حدود دو میلیون کانتینر رسید. همین دو کانتینر هم با هزینه گزاف وارد ایران می‌شد. باید از آنهايي که تضمین می‌خواهند، پرسید آیا هنوز هم می‌خواهید هزینه بدهید؟»

ترابران: ویژگی‌ها و مزیت‌های بندر جدید آکتائو در قزاقستان چیست؟

■ همان‌طور که می‌دانید مدتی است راه‌اندازی جاده جدید ابریشم برای اتصال بازار چین به بازار اروپا از طریق مسیر قزاقستان، دریای خزر، آذربایجان و سپس از طریق ریلی به دریای سیاه و اروپا کلیدی خورده است. در این میان، قزاقستان نقش کلیدی دارد چون بنادر خشک چین از طریق راه‌آهن به بندر آکتائو متصل می‌شوند.

بندر آکتائو قبلی دو پست اسکله داشت که یکی از آنها نفتی بود، به همین دلیل، کشتی‌های باری هنگام تردد به آن بندر، همیشه در خطر تصادف با کشتی‌های نفتی قرار داشتند. بندر جدید که در مجاورت بندر قدیمی قرار دارد و با مالکیت بخش خصوصی ایجاد شده است، هم پسرکانه بیشتری دارد و هم نگاه خصوصی و رقابتی را در پیش گرفته است.

راه‌اندازی مسیر جدید کشتیرانی در خزر

برای سفرهای در حال کوچک شدن

ماه گذشته بندر جدید آکتائو که از سوی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی قزاقستان تاسیس شده است با پهلوگیری کشتی ویانا متعلق به کشتیرانی دریای خزر و با حضور سرکنسول جمهوری اسلامی ایران در آکتائو و معاون استاندار استان مانگستاو به صورت رسمی افتتاح شد. گفته می‌شود در حال حاضر با ساخت سیلوه‌های غلات در بندر آکتائو سه پست اسکله این بندر آماده بهره‌برداری است و در آینده تعداد پست اسکله‌های این بندر به بیش از شش پست اسکله توسعه می‌یابد. درباره ویژگی‌های این بندر جدید و دلایل استقبال ایران از حضور در آن، با علی‌اکبر غنجی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت‌وگو کرده‌ایم.





■ ... در ماه‌های گذشته، مدیران بندر قدیمی آکتائو کشتی‌های ما را در نوبت‌دهی بسیار معطل می‌کردند. آنها می‌خواستند ما کشتی‌هایمان را از آکتائو ببریم و از بندر جدید خصوصی هم استقبال نکنیم و به سمت روسیه برویم تا هم از بُعد مسافت و هم هزینه، صرفه‌حمل با ناوگان ایرانی کاهش پیدا کند

همگن نیستند، باعث می‌شود تا فرصت‌ها از دست برود. کشورهای همسایه هم عادت کرده‌اند که یک صدا را بشنوند. وقتی تعداد صداها باشد، به هیچکدام اهمیت نمی‌دهند. این در حالی است که وقتی ترک‌ها می‌خواهند سرمایه‌گذاری کنند، دولت و بخش خصوصی کاملاً هماهنگ و همگام با هم حرکت می‌کنند و از همه آنها تنها یک صدا برخاسته می‌شود و بخشی‌نگری ندارند. به همین دلیل توانسته‌اند پایه‌های اقتصادی خود را در کشورهای همجوار محکم کنند. آفت ما در شمال کشور این است که همه با بخشی‌نگری، تنها اهداف و منافع خود را می‌بینند. ترابران: یعنی اگر به دلیل شرایط نابه‌سامان

اهمیت بالایی دارد. حتی در دوره مدیریت قبل، ما سعی کردیم اسکله‌ای بگیریم که به دلایلی نشد، اما خط ما اکنون به صورت فعال به آن بندر تردد دارد و دفتر نمایندگی ما در آن بندر فعالیت خود را آغاز کرده است.

ترابران: چرا تجربه اسکله‌سازی شرکت در بندر آکتائو به شکست خورد؟ اصولاً سرمایه‌گذاری ایرانی در بنادر همسایه موفق بوده است؟

■ ما در حوزه دیپلماسی اقتصادی ضعیف عمل می‌کنیم. یکی از اساسی‌ترین فاکتورهای موثر در این موضوع، آن است که باید با قوانین و قواعد کشور مقابل کاملاً آشنا باشیم. درست است که کشورهای خارجی سرمایه‌پذیری می‌کنند، اما این به عوامل مختلفی بستگی دارد. در وهله اول، باید از طریق لابی‌های سیاسی، زمینه‌سازی‌های لازم صورت گیرد. ضمن اینکه مسوولان اقتصادی مذاکره‌کننده نیز باید به دیپلماسی اقتصادی تسلط داشته باشند.

داشتن سرمایه برای سرمایه‌گذاری شرط لازم است، ولی کافی نیست. قوانین کشورهای CIS هنوز هم بر همان اصول شوروی سابق استوار است و آنها به‌شدت به سمت انحصار‌گرایی دارند؛ شاید بخشی از آن قواعد هنوز برای سرمایه‌گذاران ایرانی شفاف و روشن نشده باشد. فقط گاهی خودشان را بی‌هدف به آب و آتش می‌زنند.

به عنوان نمونه آنها قوانین بهداشتی و کنترلی خاص خوشان را دارند، ولی ما هیچگاه مطالعه متقنی در این خصوص نداشتیم تا تجار ایرانی بتوانند آن را مطالعه کرده و با این قوانین آشنا شوند. به همین دلیل، تاکنون نتوانستیم زیاد وارد روسیه شویم و میزان گردش مالی ما با روسیه از افغانستان هم کمتر است.

حتی در دیپلماسی اقتصادی، تقارن کاری نیز نداریم. از این رو، حوزه‌ها را از دست می‌دهیم و فرصت صادرات میوه و تره‌بار در روسیه را در ایامی که روس‌ها با ترک‌ها درگیر بودند به دست نمی‌آوریم. ما در شمال ایران استان‌های مختلفی داریم با رویکردهای مختلف و این یکی از مشکلات ما در اقتصاد حوزه CIS است؛ گیلان یک نوع برخورد سیاسی، اقتصادی دارد، مازندران و گلستان یک جور و دولت مرکزی هم به نوعی دیگر. وقتی این سیاست‌ها با هم

کشتیرانی دریای خزر مدت‌ها در قزاقستان دچار مشکل بود، چون علیرغم افزایش میزان جابه‌جایی بار، بندر آکتائو قدیمی نوبت‌دهی‌ها را به درستی انجام نمی‌داد. به همین دلیل، ما از همان ابتدا ریسک کردیم و وقتی هنوز این بندر جدید عملیاتی نشده بود، برای تست عملکرد آنها، کشتی به آنجا فرستادیم. در اولین فعالیت جدی این بندر هم کشتی ویانای ما در آنجا پهلو گرفت.

ما نمی‌توانیم از قزاقستان به عنوان کشوری که در حاشیه قرار دارد، چشم‌پوشی کنیم چون به نظر من از اهمیت بالایی برخوردار است. قزاقستان کشور پهناوری است که تولیدات غلات بسیاری دارد و یکی از ویژگی‌هایش این است که فرهنگ و دولتی نزدیک به کشور ما دارد. ایران اگرچه در تولید غلات به خودکفایی رسیده است، اما مسائل انبارش استراتژیک، بحث ترانزیت، واردات و تبدیل به محصولاتی با ارزش افزوده حتماً باید در برنامه‌های آتی اقتصاد ایران وجود داشته باشد.

در این جریان، حلقه حمل و نقل بسیار اهمیت دارد. ما نباید بگذاریم به دلیل نبود ناوگان، بار به سمت آذربایجان برود و بعد ما واردکننده محصولات باشیم. کما اینکه در سال‌های مختلف بسیاری از بازارهای حوزه CIS را به دلیل همین نبود ناوگان از دست دادیم؛ چه در واردات، چه در صادرات. در ماه‌های گذشته، مدیران بندر آکتائو قدیمی طوری رفتار می‌کردند که کشتی‌های ما در نوبت‌دهی بسیار معطل شوند. آنها می‌خواستند ما کشتی‌هایمان را از آکتائو ببریم و از این بندر جدید خصوصی هم استقبال نکنیم و به سمت روسیه برویم تا هم از بُعد مسافت و هم هزینه، صرفه‌حمل با ناوگان ایرانی کاهش پیدا کند. به هر حال، ما تاوان زیادی دادیم اما ماندیم تا در بندر جدید دست برتر را داشته باشیم.

به نظرم، خط شرق به غرب چین به اروپا یکی از خطوط مهم خواهد شد که حمل و نقل کانتینری را از خط جنوب اقیانوس به سمت شمال خواهد کشاند؛ با توجه به تهدیداتی مانند حضور دزدان دریایی، افزایش هزینه‌های کانال سوئز و افزایش هزینه نگهداری کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما. به هر حال، به نظر می‌آید این بندر آینده خوبی داشته باشد، بنابراین وجود یک خط کشتیرانی قوی که پایگاه دائمی در آن بندر داشته باشد،

■ با توجه به تهدیداتی مانند حضور دزدان دریایی، افزایش هزینه‌های کانال سوئز و افزایش هزینه نگهداری کشتی‌های بزرگ اقیانوس پیما به نظر می‌رسد بندر جدید اکتائو آینده خوبی داشته باشد، بنابراین وجود یک خط کشتیرانی قوی که پایگاه دائمی در آن بندر داشته باشد، اهمیت زیادی پیدا می‌کند

■ در دیپلماسی اقتصادی، تقارن کاری نیز نداریم. از این رو، حوزه‌ها را از دست می‌دهیم و مثلاً فرصت صادرات میوه و تره‌بار در روسیه را در ایامی که روس‌ها با ترک‌ها درگیر بودند به دست نمی‌آوریم. گیلان یک نوع برخورد سیاسی، اقتصادی دارد، مازندران و گلستان یک جور و دولت مرکزی هم به نوعی دیگر

کشورهای همسایه، فرصتی در اختیار ما قرار بگیرد، ما با بخشی‌نگری‌های خود مانع استفاده از این فرصت می‌شویم.

■ کسی فرصتی در اختیار ما قرار نمی‌دهد. تنها یک جای خالی ایجاد می‌شود. آنها از کسی دعوت نمی‌کنند. اقتدار، امنیت و اقتصاد خود را کنار هم می‌چینند و براساس آن معیارها انتخاب می‌کنند.

ترابران: در حال حاضر، خطوط کشتیرانی ایرانی برای تردد به بنادر روسیه با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

■ موضوع عدم شفافیت در اطلاع‌رسانی بابت آبخور کانال ولگا یکی از معضلاتی است که هم به صاحب بار و هم به صاحب خط ضربه می‌زند چون مثلاً امروز ۳/۵ متر است و فردا ۴ متر. ما هم نمی‌دانیم با کدام میزان کشتی‌های خود را بارگیری کنیم همین مساله باعث می‌شود که در تناژ ضرر کنیم. اگر تناژ کمتری حمل شود، باید کرایه‌ها را افزایش دهیم و اگر این کار تکرار شود، صاحب کالا از منطقه ما می‌رود.

ترابران: آیا در مورد عدم شفافیت آبخور رود ولگا می‌توان با روسیه مذاکراتی کرد؟

■ آب‌های سرزمینی خودشان است ولی در حد سیاست کلان کشورها می‌توان پروتکل‌هایی نوشت که سالانه چقدر سطح آب رودخانه را تغییر بدهند. البته آنها هم حق دارند وقتی ما طرح می‌دهیم که خزر را به خلیج فارس وصل کنیم بدون اینکه با آنها مشورت کنیم، معلوم است که آنها هم هر کاری دوست داشته باشند، انجام می‌دهند.

ترابران: فعالیت بندر جدید اکتائو چه تاثیری بر روند تردد خطوط کشتیرانی دارد؟

■ با راه‌اندازی این بندر، زمان انتظار کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری کمتر می‌شود و شما حق انتخاب دارید که به بندر خصوصی بروید یا دولتی؛ مانند اتفاقی که در باکو افتاد، الان در کنار بندر باکو، بندر هوسان هم به وجود آمده و این بندر قیمت‌های بسیار رقابتی ارائه می‌دهد و کشتی‌های بیشتری جذب کرده است و همین باعث شده که بندر دولتی باکو هم نرخ خود را کاهش دهد

این اتفاق در ایران نیفتاده است. بندر آستارا دست اپراتور خصوصی است اما نرخ‌هایی که می‌دهد همان نرخ بنادر دولتی ما است. این فضای رقابتی

برای بخش خصوصی ایجاد نمی‌کند یعنی بخش خصوصی را آورده‌ایم بدون اینکه اجازه دهیم خودش بازاریابی درستی انجام بدهد. این تفاوت ما با دیگر کشورها است.

در آذربایجان به بخش خصوصی زمین داده‌اند و به او فرصت دادند که با قواعد خودش بازاریابی کند و این بندر، بندر دولتی باکو را هم به چالش کشیده و اکنون به ما زنگ می‌زند و التماس می‌کنند که کشتی‌های خود را به بندر باکو بیاورید اما من می‌گویم صاحب کالا نمی‌پذیرد، آن هم وقتی که به جای ده هزار دلار می‌توان هفت هزار دلار پرداخت کرد. در قزاقستان هم همین اتفاق افتاده و با ورود بندر جدید از انحصار خارج شده‌اند، فضای اقتصاد باز را به تدریج تجربه می‌کنند و می‌توانند موفق باشند.

ترابران: غیر از ایران کدام کشورها به بندر جدید اکتائو تردد دارند؟

■ کشورهای آذربایجان، ترکمنستان و روسیه به این بندر خواهند آمد. اما آن کشورها اگر بازار خوب باشد، کشتی‌های خود را از ولگا وارد دریای خزر می‌کنند و اگر بازار خراب باشد، از ولگا خارج می‌شوند. ما این امتیاز را نداریم که به ولگا دسترسی داشته باشیم.

پس متوجه هستید که در چه فضای سخت رقابتی شرکت ما به فعالیت خود ادامه داده است. در حالی که از سال گذشته، بخش خصوصی ایرانی واقعا در این منطقه گرفتار بوده، اما ما هیچ وقت به دلیل نابه‌سامانی بازار، تاجر را رها نکردیم حتی اگر منجر به ضرردهی خودمان شده باشد.

ترابران: پیش‌بینی شما از حجم و نوع باری که از بندر جدید اکتائو حمل می‌شود، چیست؟

■ ببینید! این بندر برای بار فله، جنرال کارگو و تا حدی کانتینر فضای مناسب دارد. اما به طور کل، در پسرکانه این بندر سیلوسازی کرده‌اند و قزاقستان کشوری است که غلات و محصولات مختلف کشاورزی را دارد و با راه‌اندازی آن سیلوی چند ده هزار تنی، فکر می‌کنم سهم بسیار خوبی، حتی شاید بیشترین سهم حمل و نقل ما در آینده، از این بندر باشد.

ترابران: درصد رشد مشخصی قابل پیش‌بینی نیست؟

■ حداقل ۵۰ درصد ناوگان شرکت کشتیرانی. البته برمی‌گردد به مسائل فصلی، مباحث سیاسی

■ **عدم شفافیت در اطلاع‌رسانی بابت آب‌خور کانال ولگا یکی از معضلاتی است که هم به صاحب بار و هم به صاحب خط ضربه می‌زند؛ چون مثلاً امروز ۳/۵ متر است و فردا ۴ متر، بنابراین ما اغلب نمی‌دانیم تا چه میزان باید کشتی‌ها را بارگیری کرد. همین مساله باعث می‌شد در تناژ ضرر کنیم**

■ **فرض کنید من بخواهم در روسیه و قزاقستان سرمایه‌گذاری کنم، شما به من بگویید که باید به کجا مراجعه کنم؟ وزارت امور خارجه؟ سازمان توسعه تجارت؟ اتاق بازرگانی؟ استانداری؟ در این مرحله همه صاحب‌نظر هستند، ولی وقتی گرفتار می‌شویم هیچ متولی وجود ندارد**

بنادر استفاده می‌کنید و چه مشکلاتی در ارتباط با این بنادر دارید؟

■ **ما بیشتر از بندر انزلی به بندر امیرآباد می‌رویم. من معتقدم که دو گروه یعنی صاحب خط کشتیرانی و صاحب کالا ولی نعمت بنادر هستند ولی الان در ایران برعکس است. ما ولی نعمت نیستیم، محکوم هستیم. این ادبیات باید تغییر کند.**

این سوالی که شما از من می‌پرسید باید خود بنادر از ما بپرسند. بندر باید از شرکت کشتیرانی بپرسد که شما به چه کمکی نیاز دارید تا هزینه‌های شما کمتر شود و به جای یک بار در ماه؛ شش بار در ماه به بندر بیایید. اگر من بگویم صاحب کالا مشکل دارد، بندر باید بپرسد که مشکل صاحب کالا چیست تا آن را حل کند. اکنون متأسفانه تخفیف‌ها را خطوط کشتیرانی می‌دهند و بنادر از هزینه‌های خود کم نمی‌کنند. البته قصد انتقاد ندارم، باید همفکری کنیم.

در واقع سفرهای پهن است که همه پای آن نشسته‌ایم. این سفره در حال کوچک‌تر شدن و جمع شدن است. اگر بخواهیم این سفره باز شود، باید همه ما آورده‌های خود را بر سر سفره بیاوریم. اکنون در صنعت حمل و نقل تاجر، خط کشتیرانی و بندر نقش کلیدی دارند و باید هر کدام از برخی انتظارات خود چشم‌پوشی کنند تا این دامنه بازتر شود.

و تغییرات نرخ تسعیر ارز. با این حال، اگر چه بار کم شده ولی سهم ما در بازار افزایش داشته و حدود چهل درصد حمل در دریای خزر - به دلیل تعهد به ماندگاری، صاحبان بار و ارائه قیمت‌های رقابتی - در دست ماست؛ به طوری که الان ما با کمبود کشتی هم مواجه هستیم.

ترابران: آیا شرکت‌های ایرانی پیش‌زمینه و آمادگی سرمایه‌گذاری در بنادر کشورهای همسایه را دارند؟

■ **مشکل ما در ایران این است که خصوصی‌سازی هنوز درست تعریف نشده، یعنی نه قواعد آن نوشته و نه در اجرا تجربه شده است. سازمانی وجود دارد به نام سازمان خصوصی‌سازی که خودش دولتی است. مفهوم بخش خصوصی این است که اگر وارد حوزه‌ای می‌شود دیگر دستگاه‌های دولتی دخالتی نداشته باشند.**

حتی اتاق بازرگانی ما که باید پارلمان بخش خصوصی باشد، توسط بخش دولتی جهت‌دهی می‌شود؛ به این صورت بخش خصوصی هیچ وقت شکل نمی‌گیرد. به نظرم، نیاز به فرهنگ‌سازی بلندمدت دارد، شاید باید چند نسل بگذرد تا ما شاهد بخش خصوصی واقعی در ایران باشیم.

از سوی دیگر، سرمایه‌گذاری چند نکته نانوشته است، یکی ریسک‌پذیری است و دیگر حمایت از کسی که می‌خواهد متحمل ریسک شود. بر همین اساس فرض کنید من بخواهم در روسیه و قزاقستان سرمایه‌گذاری کنم، شما به من بگویید باید به کجا مراجعه کنم؟ وزارت امور خارجه؟ سازمان توسعه تجارت؟ اتاق بازرگانی؟ استانداری؟

در این مرحله همه سازمان‌ها صاحب‌نظر هستند، ولی وقتی گرفتار می‌شویم هیچ متولی وجود ندارد تا کشور مقابل بداند که اگر بدرفتاری یا نقض تعهد کرد، با رفتار مقابله‌به‌مثل روبه‌رو می‌شود.

در یک کشور توسعه‌یافته سرمایه‌گذاری روند و نهاد مشخصی دارد، وقتی اسناد تایید شد، پوشش و حمایت می‌کنند، اگر هم سرمایه‌گذار خواست در کشور مقصدی سرمایه‌گذاری کند، دستگاه دیپلماسی رصد می‌کند که سرمایه‌گذار به جای ناامن و پرریسک نرود. به همین دلیل در کشورهای توسعه‌یافته شاهد سرمایه‌گذاری‌های خارجی موفق‌تری هستیم.

ترابران: در بنادر داخلی شما بیشتر از کدام





می‌آمدند که راه اندازی این خط با توجه به مزایایی که دارد اعم از امنیت، سرعت، نظم و ... بسیاری از مشکلات را مرتفع خواهد کرد. نماینده رسمی این خط کشتیرانی تصریح می‌کند: «بخش اعظم سرمایه‌گذاری این پروژه توسط دولت عمان و شرکت کشتیرانی ملی عمان انجام شده و بخش جزئی از آن نیز توسط مجموعه راه ابریشم دریایی (MSR holding) صورت گرفته است.»

وی در خصوص میزان سرمایه‌گذاری عمان در این پروژه می‌گوید: «دولت عمان دو فروند کشتی کاتاماران، هرکدام با ارزشی بالغ بر ۱۰ میلیون دلار را در این خط به کار گرفته که از مدرن‌ترین و سریع‌ترین کشتی‌های دنیا محسوب می‌شوند. خدمات در این نوع کشتی در سه سطح اکونومی، بیزینس کلاس و VIP تعریف شده و ارائه می‌گردد.» ظرفیت این شناورها حدود ۱۰۰ نفر با قابلیت حمل ۲۲ تا ۲۴ خودرو است.

نماینده رسمی این خط درباره هزینه‌های رفت و آمد مسافران از بندر عباس به خصب و بالعکس اظهار داشت: «این خط توسط دولت عمان راه اندازی شده و نرخ‌گذاری آن هم از سوی آنان صورت گرفته است. هزینه هر یک نفر در مسیر رفت و برگشت اکونومی، ۶۰ ریال عمان (حدود ۵۰۰ هزار تومان) و در مسیر قشم، ۴۵ ریال عمان (حدود ۴۰۰ هزار تومان) است. البته این نرخ‌گذاری صرفاً براساس تامین هزینه سوخت کشتی محاسبه شده و به غیر از هزینه سوخت، هیچ هزینه دیگری از مسافران دریافت نمی‌شود. این شرکت نیز به منظور جلوگیری از بالا رفتن نرخ بلیت و غیراقتصادی شدن آن، پذیرفته که تا یک سال هیچ هزینه‌ای دریافت نکند تا این مسیر بتواند تداوم و پایداری خود را حفظ نماید.»

خدری در بیان و تشریح اهداف این پروژه چنین گفت: «واضح است که از ارکان مهم توسعه هر تجارتی رفت و آمد است و هر چه مسیر سهل‌تر،

با سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیون دلاری عمانی‌ها به وجود آمد

یک فرصت دریایی در مسیر ایران و عمان

از میان کشورهایی که در پسابرجام مرادوات تجاری خود را با ایران افزایش داده، کشور عمان است که تمایل زیادی برای ایجاد روابط با ایران از خود نشان داده و پروژه‌های مختلف تجاری و بازرگانی با کشورمان را در دستور کار خود قرار داده است.

یکی از این پروژه‌ها، افتتاح خط دریایی بندرعباس - بندر خصب است که اوایل مهرماه، همزمان با هفته ملی دریانوردی با حضور وزیر صنعت و تجارت کشور عمان و هیات همراه، در بندر شهید باهنر راه‌اندازی شد.

برای آگاهی بیشتر از چند و چون این مسیر دریایی تازه تاسیس با عبدالحسین خدری، نماینده اطلاع‌رسانی گردشگری ایران در عمان گفت‌وگو کرده‌ایم.

عبدالحسین خدری، نماینده رسمی خط کشتیرانی مسافری ایران - عمان در بندرعباس درباره ویژگی بندر خصب می‌گوید: «شهر خصب در مرکز استان مسندم (که یکی از استان‌های مهم سلطان‌نشین عمان است) واقع شده و حدود ۵۰۰ کیلومتر از مسقط فاصله دارد. این شهرستان از مجموعه‌ای جزیره و شهرهای کوچک تشکیل شده که روابط دیرینه تاریخی به خصوص با منطقه قشم و بندرعباس در ایران دارد.»

مسندم به دلیل واقع بودن بر مسیر آبراه جهانی تنگه هرمز و برخورداری از ژرف‌ترین مسیر دریایی در مسیر این تنگه از موقعیت و اهمیت خاصی برخوردار است. خدری می‌گوید: «بندر خصب که در انتهایی‌ترین نقطه جنوبی تنگه هرمز واقع شده، دارای اسکله‌های گوناگونی است و بعضی شرکت‌ها در این بندر دارای اسکله اختصاصی هستند. فاصله دریایی این بندر تا مسقط از مسیر دریایی بندرعباس به خصب و از خصب به مسقط حدود ۵ ساعت و نیم و فاصله هوایی آن حدود ۳۵ دقیقه است. این بندر به دلایل امکانات و جذابیت‌های منطقه‌ای به عنوان یکی از مقاصد کشتی‌های کروز بزرگ دنیا محسوب می‌شود که از دلایل اصلی آن شاخصه‌های دریایی منحصر به فرد است.»

طول مسیر دریایی میان بندر خصب تا بندر عباس معادل ۷۱ مایل (حدود ۱۱۴ کیلومتر) است و فاصله زمانی آن تا بندرعباس حداکثر دو ساعت و با قشم حدود یک ساعت است. خدری تأکید می‌کند: «تا پیش از این تردد مسافران از بنادر ایران به بندر خصب یا به صورت غیرقانونی صورت می‌گرفت یا از طریق هوایی به شهر مسقط رفته و مجدداً به خصب

عبدالحسین خدری، نماینده رسمی خط کشتیرانی مسافری ایران - عمان در بندرعباس درباره ویژگی بندر خصب می‌گوید: «شهر خصب در مرکز استان مسندم (که یکی از استان‌های مهم سلطان‌نشین عمان است) واقع شده و حدود ۵۰۰ کیلومتر از مسقط فاصله دارد. این شهرستان از مجموعه‌ای جزیره و شهرهای کوچک تشکیل شده که روابط دیرینه تاریخی به خصوص با منطقه قشم و بندرعباس در ایران دارد.»

مسندم به دلیل واقع بودن بر مسیر آبراه جهانی تنگه هرمز و برخورداری از ژرف‌ترین مسیر دریایی در مسیر این تنگه از موقعیت و اهمیت خاصی برخوردار است. خدری می‌گوید: «بندر خصب که در انتهایی‌ترین نقطه جنوبی تنگه هرمز واقع شده، دارای اسکله‌های گوناگونی است و بعضی شرکت‌ها در این بندر دارای



■ نماینده رسمی خدمات سفرهای دریایی عمان: تا پیش از این تردد مسافران از بنادر ایران به بندر خصب یا به صورت غیرقانونی صورت می‌گرفته و یا با هواپیما به شهر مسقط می‌رفتند و بعد دوباره به صورت هوایی به خصب می‌آمدند

■ هزینه یک نفر با ۱۲۰ کیلوگرم بار رفت و برگشت، در مسیر بندرعباس مبلغی نزدیک به ۵۰۰ هزار تومان و در مسیر قشم حدود ۴۰۰ هزار تومان است. دولت عمان غیر از پول سوخت کشتی هیچ هزینه دیگری از مسافران دریافت نمی‌کند

با موضوعیت آینده اقتصادی عمان برگزار گردید، این افتخار برای من وجود داشت که در قالب یک هیات به همراه وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران و وزاری راه و تجارت عمان از بنادر مختلف این کشور بازدید داشته باشیم. در حال حاضر از طرف عمان، یک بندر کوچک در حد مراودات محلی جهت واگذاری در نظر گرفته شده است. اما در مورد بندری که مورد نظر ما هست، هنوز تصمیم قطعی و نهایی اتخاذ نشده است.»



سیستم صدور ویزای الکترونیک نبودند و ویزا حتما باید از سفارت دریافت می‌شد، اما با حمایت و پیگیری‌های استاندار محترم هرمزگان، در حال حاضر وزارت امور خارجه، ویزا برای عمانی‌ها را در فرودگاه صادر کرده و تحویل می‌دهد.»

خداری تشریح کرد: «تنها کشوری که در حال حاضر به ایرانی‌ها ویزای چند بار ورود (multiple) می‌دهد، عمان است. یعنی این امکان برای ایرانی‌ها وجود دارد که با مبلغ جزئی ویزای یکساله بگیرند و دائما در این مسیر تردد کنند. هم چنین این موضوع در دست بررسی است که نرخ ویزاهای توریستی را کاهش دهند. متهمی برداشته شدن ویزا حتی توقع ما هم نیست. قطعاً برداشته شدن ویزا تأثیر بسیار زیادی در رونق گردشگری خواهد داشت و بسیار عالی است ولی به نظر می‌آید این موضوع اکنون در دستور کار هر دو دولت نباشد.»

نماینده اطلاع‌رسانی گردشگری ایران در عمان اعلام کرد: «در حال حاضر سرویس رفت و برگشت به صورت منظم و هفتگی در روزهای شنبه از خصب به بندر عباس و قشم و بالعکس برقرار است که در صورت استقبال از آن، به دو روز در هفته افزایش خواهد یافت. این وعده را هم می‌توانیم بدهیم که به زودی مسیر جدیدی را از چابهار به مسقط راه‌اندازی خواهیم کرد که برقراری سه مسیر تأثیر شگرفی در تردد و سفر بین دو کشور ایجاد خواهد کرد.»

خداری در پاسخ به پرسشی درباره تحویل بندر اختصاصی در عمان، توضیح داد: «چند سالی این موضوع از طریق ما پیگیری می‌شد، ولی با پررنگ شدن بحث تحریم‌ها، این پروژه متوقف شد. در حال حاضر بندری از طرف ما انتخاب و به طرف عمانی نیز به عنوان پیشنهاد اعلام شده است و امیدواریم که بتوانیم آن را نهایی کنیم، ولی تاکنون هیچ چیزی قطعی نشده است.»

این فعال دریایی در ادامه افزود: «در یک اجلاس مشترک که در تعطیلات نوروز امسال



توفیق در تجارت بیشتر خواهد بود. در حال حاضر رفت و آمد مطلوب و مرتبی در این مسیر صورت نمی‌گیرد. بنابراین افزوده شدن مسیرهای دسترسی ایران به عمان و برعکس می‌تواند تأثیر به‌سزایی در افزایش روابط و تجارت بین دو کشور داشته باشد؛ ضمن اینکه دسترسی به بازارهای کشورهای امارات و عربستان نیز از طریق کشور عمان بسیار سهل‌الوصول‌تر خواهد بود.»

خداری افزود: «یکی از فرصت‌هایی که این خط پیش روی هر دو کشور قرار می‌دهد امکان تعریف مسیرهای جدید گردشگری از طریق دریا و بسته‌های جدید سفر است. تا پیش از این با توجه به وجود صرفاً مسیر هوایی به سمت برخی از استان‌های ایران، همیشه سفرهای اتباع عمانی تنها به چند استان محدود از کشور صورت می‌گرفت، ولی با راه‌اندازی این خط می‌توان از مسیرهای متفاوت و جدید نسبت به جذب گردشگران عمانی اقدام کرد.»

او تأکید کرد: «با توجه به اینکه بهترین فصل سفر برای عمانی‌ها، در نیمه دوم سال است، می‌توان سفرهای بسیار دلچسب و جذابی را برای گردشگران عمانی از طریق مسیر دریا به مقاصد مختلف و اهداف مختلف طراحی و تعریف کرد. یکی دیگر از مزیت‌های این خط، نزدیکی خصب به کشور امارات است که در فاصله‌ای ۱۰۰ کیلومتری قرار دارد و این امکان را در جذب گردشگران و مسافرین از کشور امارات (که علاقمند به تردد با خودرو شخصی خود به ایران هستند) مهیا خواهد کرد.»

نماینده اطلاع‌رسانی گردشگری ایران در عمان در خصوص ویزای مسافرین و گردشگران و تمهیدات صورت گرفته چنین گفت: «خوشبختانه مسوولین استان هرمزگان به‌خصوص استانداری و همچنین وزارت امور خارجه همکاری بسیار خوبی در این زمینه داشتند و این وعده داده شده که صدور ویزای الکترونیک برای عمانی‌ها انجام شود. بد نیست بدانید که تاکنون هیچ یک از بنادر ایران مجهز به

ضوابط جدید پذیرش لنج‌های ایرانی در کویت

وزارت حمل و نقل کویت دستورالعملی جدیدی برای همکاری با لنج‌های ایرانی که برای تخلیه بار در بنادر این کشور پهلو می‌گیرند، صادر کرد.



این اقدام به دنبال تشدید تدابیر امنیتی اتخاذ شده و عملیات بازرسی کشتی‌ها و لنج‌هایی صورت می‌گیرد که وارد بندر الدوحه کویت می‌شوند. از جمله قوانین جدیدی که کویت آن را اجرا خواهد کرد این است که لنج‌های ایرانی باید در کویت کفیل یا نماینده‌ای رسمی داشته باشند تا تمامی مراحل قانونی فعالیت آنها با طرف کویتی را هماهنگ کند.

سازمان بنادر کویت در بخشنامه‌ای رسمی، با اشاره به توافقنامه امضا شده با طرف ایرانی در سال ۱۹۹۵ در زمینه مبادلات تجاری دریایی و تعهد طرف ایرانی به فراهم کردن شرایط امنیت و سلامت لنج‌های باری، تاکید کرده است که لنج‌های باری ایرانی باید از استاندارد کامل در زمینه حمل و نقل بار و همراه داشتن سامانه ارتباط مخابراتی برخوردار باشند و اسامی تمامی ملوانانی که برای تخلیه بار قصد ورود

به بندر الدوحه کویت را دارند، مشخص و ثبت شده باشد.

همچنین براساس این دستورالعمل، لنج‌های ایرانی در حال تردد به کویت که بر اساس اعلام طرف کویتی تعداد آنها به ۳۰ هزار لنج در طول سال می‌رسد، باید تمامی مراحل قانونی اخذ مجوز ورود به خاک کویت را از طریق یک کفیل یا نماینده رسمی در کویت انجام دهند و نماینده سرنشینان لنج متعهد خواهد شد که در صورت رویارویی با هرگونه مشکل قضایی یا قاچاق کالا، کویت حق برخورد با افراد متخلف را خواهد داشت.

سازمان بنادر کویت همچنین تاکید کرده است که ملوانان لنج‌های ایرانی حق ورود به داخل شهر کویت را ندارند و نماینده آنها در کویت مسئولیت هماهنگی تمامی امور اداری مرتبط با فعالیت آنها را بر عهده خواهد داشت.

اراده سران دو کشور برای توسعه روابط ایران و روسیه تاکید کرد: «فعال‌سازی گذرگاه سبز گمرکی و همچنین راهگذر شمال-جنوب از خواسته‌های داغستان نیز است و افزون بر این آماده توسعه همکاری‌ها در حوزه‌های مختلف از جمله گردشگری، بندری، حمل و نقل، روابط در حوزه خزر، سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های مشترک هستیم.»

رئیس جمهوری داغستان همچنین از برنامه‌های وزارت حمل‌ونقل فدراسیون روسیه برای سهامی کردن بندر ماخاچ قلعه تا پایان سال جاری میلادی خبر داد. او همچنین با اشاره به اینکه رئیس جمهوری روسیه دستور فعال کردن راهگذر حمل و نقل شمال و جنوب با محوریت و نقش ویژه داغستان را صادر کرده است، خواستار احیای جاده ابریشم و اجرای پروژه‌های بزرگ دوجانبه به صورت مشترک شد.

داغستان یکی از ۲۲ جمهوری داخلی فدراسیون روسیه با ۵۰ هزار و ۳۰۰ کیلومترمربع مساحت و بیش از سه میلیون نفر جمعیت در سواحل غربی دریای خزر و در قسمت شرقی ناحیه قفقاز واقع شده و مرکز و بزرگترین شهر آن ماخاچ قلعه در کناره خزر است.



پیشنهاد داغستان به ایران برای خرید بندر ماخاچ قلعه

رئیس جمهوری داغستان در دیدار با سفیر جمهوری اسلامی در فدراسیون روسیه از برنامه سهامی شدن بندر ماخاچ قلعه (ماخاچ کالا) و امکان استفاده بازرگانان ایرانی از این فرصت برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی در این جمهوری خبر داد.

استفاده بیشتر از ظرفیت‌های بندر ماخاچ قلعه و نیز عملیاتی کردن گذرگاه سبز گمرکی و راهگذر حمل و نقل شمال- جنوب شد. سنایی همچنین خواستار ارائه تسهیلات لازم گمرکی و حذف تشریفات زائد از سوی مسوولان این جمهوری برای شرکت‌ها و فعالان اقتصادی ایرانی شد.

رئیس جمهور داغستان نیز با ارزشمند خواندن

مهدی سنایی در دیدار با عبدالعطیف با اشاره به اشتراک‌های تاریخی، فرهنگی و مذهبی بین ایران و داغستان و وجود ظرفیت‌های فراوان همکاری در عرصه‌های مختلف، خواستار توسعه مناسبات دوجانبه در این حوزه‌ها شد.

او با تاکید بر اهمیت این جمهوری به عنوان دروازه ورود و خروج کالاهای ایرانی و روسی، خواستار

قرارداد بندری ۱۵۰ میلیون یورویی ایران و آلمان

وزیر راه و شهرسازی ایران اعلام کرد: در حوزه حمل و نقل دریایی ما موفق شدیم برای توسعه بنادر چابهار و بندرعباس بیش از ۱۵۰ میلیون یورو قرارداد را با آلمان فعال کنیم.

وزیر حمل و نقل آلمان نیز در نشست مطبوعاتی عباس آخوندی گفت: با تصویب دولت آلمان دفتری در وزارت اقتصاد آلمان با نام دفتر توسعه روابط بانکی و مالی با ایران تشکیل می‌شود که هدف اصلی‌اش حل و فصل مسائل مالی برای انجام هرچه سریعتر قراردادهای بزرگ و آغاز سرمایه‌گذاری‌های جدید در دو کشور است.

عباس آخوندی و الکساندر دوپرینت، وزیر حمل و نقل ایران و آلمان، بعد از امضای شش سند همکاری در نشست مطبوعاتی، به سؤالات خبرنگاران پاسخ دادند.

الکساندر دوپرینت، وزیر حمل و نقل آلمان با بیان اینکه این کشور علاقه‌مند به عادی‌سازی روابط است، تصریح کرد: «این بدان معنا است که در کنار مسائل فنی و اجرایی، مسائل مالی نیز حل شود. از این رو قرار گذاشتیم تا با تشکیل یک گروه کاری در برلین در کنار کارهای اجرایی به مسائل مالی هم بپردازیم. بر همین اساس به درخواست دولت آلمان دفتر توسعه روابط بانکی و مالی با ایران در وزارت اقتصاد آلمان تشکیل می‌شود.»

او به امضای شش سند همکاری اشاره کرد و گفت: «امروز قراردادی را امضا کردیم که بتوانیم در چارچوب شرکت زیمنس و دیگر شرکت‌ها یا به طور کلی در چارچوب شرکت‌های خصوصی، همکاری بین وزارتخانه‌های دو کشور و شرکت‌ها را فعال کنیم. از جمله این پروژه‌ها سریع‌سازی خط راه‌آهن بین تهران و تبریز به عنوان یک کار زیربنایی و دادن سیگنالینگ به خطوط راه‌آهن است و همچنین در اختیار قرار دادن ۷۰ لوکوموتیو دیزلی که در شبکه حمل و نقل ایران مورد نیاز است.»

او همچنین توضیح داد: در زمینه ترابری هوایی نیز سال گذشته معاهده‌ای را به امضا رساندیم که نشانه می‌دهد ما می‌خواهیم در دیگر زمینه‌های حمل و نقل همکاری داشته باشیم.»



سقوط پلکانی عملکرد ترانزیتی بنادر ایران

با ترانزیت سه میلیون و ۲۰۲ هزار و ۹۰۶ تن کالا در شش ماه نخست امسال، کاهش حدود ۶۰ درصدی در کارنامه ترانزیتی بنادر ثبت شد.

به گزارش مارین‌تایمز، براساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، در نیمه نخست سال ۹۳ حدودا شش میلیون تن کالا و در مدت زمان مشابه سال گذشته ۵/۳ میلیون تن کالا در بنادر ایران ترانزیت شده است. این آمار امسال نیز به ۳/۲ میلیون تن کالا رسیده است.

روند فعالیت ترانزیتی در هر بندری متفاوت است به گونه‌ای که بعضی از بنادر ۱۰۰ درصد افزایش و بعضی دیگر ۷۰ درصد کاهش عملکرد ترانزیتی داشته‌اند، اما بندر شهیدرجایی و بندر امام‌خمینی که جمعا سهم ۹۴ درصدی در ترانزیت بندری ایران دارند عملکرد کاهشی داشته‌اند و آمار کل ترانزیت بندری را نیز پایین کشیدند.

بر اساس این گزارش، بندر شهیدرجایی در نیمه نخست امسال محل تخلیه و بارگیری دو میلیون و ۲۴۲ هزار و ۶۹ تن کالای ترانزیتی بوده که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته کاهش ۱۷/۲۶ درصدی را در کارنامه خود ثبت کرده است.

در بندر امام‌خمینی نیز در نیمه نخست امسال، ۷۷ هزار و ۹۲۳ تن کالای ترانزیتی تخلیه و بارگیری شده که کاهش ۶۶ درصدی را نشان می‌دهد. بندر لنگه که به واسطه انجام تخلیه و بارگیری ۳۷ هزار و ۹۰ تن کالای ترانزیتی در رتبه سوم این جدول قرار گرفته است، کاهش ۴۱/۹۳ درصدی را در کارنامه خود ثبت کرد.

در نیمه نخست امسال، در بندر امیرآباد نیز ۳۶ هزار و ۷۶۸ تن کالای ترانزیتی تخلیه و بارگیری شده است. فعالیت این بندر نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۵/۵۳ درصد ریزش داشته است. بندر بوشهر که بیشترین افزایش عملکرد ترانزیتی را در نیمه نخست امسال به خود اختصاص داده است، محل تخلیه و بارگیری ۳۵ هزار و ۵۷۴ تن کالا بوده است. این بندر در رتبه پنجمین بندر ترانزیتی ایران قرار دارد.

بر اساس این آمار، بندر انزلی ششمین بندر ترانزیتی ایران است زیرا در نیمه نخست امسال ۳۱ هزار و ۶۴۸ تن کالای ترانزیتی در این بندر تخلیه و بارگیری شده است، اما این بندر نیز روند کاهشی را در پیش گرفته و نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته افت ۷۱/۳۳ درصدی را در کارنامه خود ثبت کرده است.

دیگر بنادر ایران در جدول ترانزیتی بنادر عبارتند از بندر شهیدباهنر با ثبت ۶۵/۳۴ درصد کاهش در رتبه هفتم، بندر نکا با تخلیه و بارگیری ۹ هزار و ۶۸۹ تن کالای ترانزیتی و ثبت افزایش ۱۰۰ درصدی در رتبه هشتم، بندر قشم با تخلیه و بارگیری دو هزار و ۴۱ تن کالای ترانزیتی در رتبه نهم، بندر نوشهر با تخلیه و بارگیری هزار و ۲۷۸ تن کالای ترانزیتی و ثبت ۲۵/۳۹ درصد کاهش در رتبه دهم، بندر خرمشهر با ثبت ۱۹ درصد افزایش در رتبه یازدهم و در آخر بندر آبادان با تخلیه و بارگیری ۵۵۷ تن کالای ترانزیتی و ثبت ۶۳/۶ درصد کاهش در رتبه دوازدهم.

گفتنی است؛ در مدت زمان نامبرده بنادر جاسک، گناوه، فریدونکنار، آستارا و از همه مهم‌تر بندر چابهار هیچ گونه فعالیت ترانزیتی نداشته‌اند.

به گزارش ترابران، ورژر طوروسیان، مشاور حقوقی قراردادهای بین‌المللی و سرمایه‌گذاری خارجی، با اشاره به اینکه از منظر سرمایه‌گذار خارجی مساله داوری می‌تواند بسیار مهم باشد، افزود: «در قرارداد ذکر شده، در صورت بروز اختلاف باید به مراجع دادگاهی ایران مراجعه کنند. اما آیا اساساً امکان دارد که به جای مراجعه به دادگاه، اختلافات به داوری ارجاع شوند؟»

وی ادامه داد: «اگر طرف قرارداد یک شرکت ایرانی باشد و بخواهد اختلافات و دعاوی به داوری ارجاع شود، با توجه به اصل ۱۳۹ نیاز به مصوبه هیات دولت دارد و در صورت خارجی بودن طرف قرارداد، مصوبه مجلس نیز الزامی است؛ ضمن اینکه بحث‌های حقوقی عدیده‌ای در این مورد وجود دارد که آیا این مصوبه باید قبل از انعقاد قرارداد اخذ شود یا در زمان بروز اختلاف.»

طوروسیان با یادآوری یک مورد اختلافی که بین شرکت خارجی و سازمان دولتی ایرانی مطرح شد، گفت: «در آن اختلاف، موضوع به دیوان عدالت اداری ارجاع شد و هیات این دیوان، مصوبه هیات دولت را که برای ارجاع به داوری صادر شده بود، صرفاً به خاطر اینکه بعد از انعقاد قرارداد تصویب شده بود لغو کردند.»

نگاهی به قراردادهای اجاره بندری

جزئیاتی که سرمایه‌گذار خارجی را سردرگم می‌کند

بهاره بوذری

«... اگر سرمایه‌گذار خارجی می‌تواند راساً به عنوان مستاجر وارد قرارداد شود و منع قانونی هم وجود ندارد، چرا باید مشارکت ایرانی و خارجی را الزام‌آور کنیم.» مشاور حقوقی قراردادهای بین‌المللی و سرمایه‌گذاری خارجی در بیست و دومین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن ارزیابی پیش‌نویس قرارداد اجاره پایانه کانتینری شهید رجایی، به ابهامات موجود در این قرارداد اشاره کرد.

او معتقد است مهم‌ترین مساله در تعدیل شرایط قرارداد، بحث دید مشارکتی است «باید دید چه راه‌حلی می‌توان پیش‌بینی کرد که اختیار مطلق از موجر گرفته شود که با توجه به هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری نیروی انسانی که سرمایه‌گذار خارجی در کشور ما داشته است نتواند با یک اعلامیه قرارداد را فسخ کند.»



■ وقتی در قرارداد عنوان می‌شود که پرداخت کلیه کسورات قانونی بر عهده مستاجر است، باید مشخص شود که از کدام منظر نگاه می‌کنیم چون این قرارداد می‌تواند در مراحل به عنوان قرارداد اجاره و در مواردی پیمانکاری محسوب شود که هر کدام کسورات متفاوتی دارد

بلکه قوانینی که در آینده اصلاح یا تصویب می‌شود، اما از منظر سرمایه‌گذار خارجی، این امکان وجود دارد که قوانین جدید یا اصلاحیه‌های قوانین به نحوی از انحنا به منافع سرمایه‌گذار خارجی لطمه بزند و در نهایت، ممکن است متضرر شود. پس لازم است نحوه جبران ضرر به نحوی که مورد قبول طرفین باشد در قرارداد پیش‌بینی شود.»

طور و سیان خاطر نشان کرد: «وقتی در قرارداد عنوان می‌شود که پرداخت کلیه کسورات قانونی بر عهده مستاجر است، باید مشخص شود که از کدام منظر نگاه می‌کنیم، چون این قرارداد می‌تواند در مراحل به عنوان قرارداد استیجاری و در مواردی قرارداد پیمانکاری محسوب شود که در هر کدام از این موارد

او تصریح کرد: «با عنایت به رای دیوان عدالت اداری اگر در قراردادها مساله داوری پیش‌بینی شود، این موضوع مستلزم اخذ مصوبه هیات دولت (و در صورت خارجی بودن طرف، مستلزم مصوبه مجلس) قبل از انعقاد قرارداد است که این تصمیم در عمل، مشکلات خاص خودش را خواهد شد؛ به عبارت دیگر، دولت، سازمان‌ها و یا شرکت‌های دولتی مشمول اصل ۱۳۹ باید قبل از انعقاد هر قرارداد، مصوبات لازم ذیل اصل ۱۳۹ را اخذ نمایند که تصدیق می‌کنید امری تقریباً محال است و باری بسیار سنگین بر دوش دولت چه از نظر زمانی و چه مالی محسوب می‌شود.»

این وکیل دادگستری با تاکید بر اینکه نکات ریزی در قرارداد دیده می‌شود که ابهاماتی را به وجود می‌آورد، گفت: «برخی تعاریف قرارداد حق مطلب را آن طور که باید و شاید بیان نمی‌کنند. به عنوان مثال، در جای جای قرارداد عنوان شده که قانون حاکم بر قرارداد، قانون جاری کشور است؛ البته نه فقط قوانین موجود



■ در یکی از بندهای قرارداد اجاره بنادر عنوان شده که مستاجر باید کلیه قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مورد قبول سازمان را اجرا کند، ولی مگر قوانینی وجود دارد که مورد تایید سازمان بنادر نباشد؟!

موضع بی طرفانه داشته باشد.»

طوروسیان تصریح کرد: «مستاجر موظف است کلیه مجوزهای قانونی را بگیرد؛ در حالی که سرمایه‌گذار خارجی سردرگم می‌شود که دقیقا چه مجوزهایی را باید بگیرد. باید قید شود که دقیقا سرمایه‌گذار نیاز به چه مجوزهایی دارد.»

وی افزود: «در زمان فسخ یا تغییر و تحول قرارداد نیز ارائه مفصاحساب‌های لازم ذکر شده، اما باید مشخص شود که مقصود چه مفصاحسابی است که در صورت عدم احصا در قرارداد می‌تواند منجر به اختلاف شود.»

این مشاور قراردادهای بین‌المللی و سرمایه‌گذاری خارجی یادآوری کرد: «در یکی از بندهای قرارداد عنوان شده مستاجر باید کلیه قوانین، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مورد قبول سازمان را اجرا کند و اینجا یک نکته انحرافی است. مگر قوانینی وجود دارد که مورد تایید سازمان بنادر نباشد.»

او با تاکید بر مساله حق تقدم مستاجر خاطر نشان کرد: «قرارداد اپراتوری پنج ساله است و بعد از پنج سال، با همان نگاه حاکمیتی، تمدید قرارداد بنا به درخواست موجه امکان‌پذیر است، اما در هنگام انتخاب اپراتور جدید، مستاجر قبلی باید با توجه به سابقه فعالیت خود، نسبت به گزینه‌های دیگر حق تقدم داشته باشد.»

طوروسیان با بیان اینکه مستاجر مکلف است وجه التزام تعیین شده را در زمان مقرر به حساب موجه پرداخت کند، تصریح کرد: «به

طور کل تمام مواد قرارداد بنا به تشخیص موجه است و هیچ راهی برای مستاجر وجود ندارد. درست این است که اگر قصوری رخ داد، به کمیته بررسی ارجاع شود و دستگاه نظارت دخالت داشته باشد. پیش‌نویس قرارداد فوق با دید حاکمیتی تنظیم شده که از منظر سلامت اجرای قرارداد قطعاً به نفع هیچ یک از طرفین قرارداد نخواهد بود.»

او اضافه کرد: «به نظر مهم‌ترین مساله در تعدیل شرایط قرارداد، بحث دید مشارکتی است باید دید چه راه‌حلی می‌توان پیش‌بینی کرد که اختیار مطلق از موجه گرفته شود که با توجه به هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری نیروی انسانی که سرمایه‌گذار خارجی در کشور ما داشته است نتواند با یک اعلامیه قرارداد را فسخ کند.»

طوروسیان یکی از موارد بسیار مهم را انکار اصل عطف به ماسبق نشدن برشمرد: «در قرارداد ذکر شده که هر دستورالعمل و آیین‌نامه جدیدی قابل تسری خواهد بود. در حالی که در قراردادهای بین‌المللی اگر دستورالعمل و آیین‌نامه جدید منافع بهتری را برای سرمایه‌گذار تامین کند، قابل اجراست. در شرایط موجود و با بخشنامه‌های متفاوتی که هر روز در کشور صادر می‌شود، سرمایه‌گذار با چه اطمینان و حاشیه امنی وارد سرمایه‌گذاری شود، بالاخص اگر بخواهد حجم سرمایه‌گذاری زیادی را وارد کشور کند.»

کسورات متفاوت خواهد بود.»

طوروسیان نحوه فسخ قرارداد را در قراردادهای فعلی یک طرفه دانست: «این رویکرد نیاز به تعدیل دارد چون در جای جای قرارداد تاکید می‌کند که بنا به تشخیص موجه قرارداد فسخ می‌شود که منطقی روشن ندارد و این یک دید حاکمیتی است که قطعاً باید تعدیل و از منظر مشارکتی وارد اینگونه قراردادها شد. ضمن اینکه ما در قرارداد پیش‌بینی کرده‌ایم که دستگاه نظارت باید از طرف موجه انتخاب شود که در این صورت قطعاً نمی‌تواند

SIEMENS
Ingenuity for life

هموطن گرامی

بدینوسیله اعلام می‌گردد که زیمنس شرکت سهامی خاص به شماره ۳۲۷۰ به عنوان شرکت تابعه زیمنس آلمان تنها شرکت واجد نمایندگی مستقیم از شرکت زیمنس آلمان در حوزه جغرافیایی ایران می‌باشد.

با توجه به رابطه حقوقی این شرکت با شرکت زیمنس آلمان تمامی شرکای تجاری و نمایندگی‌های اعطایی مربوط در حوزه جغرافیایی ایران از طریق و به واسطه زیمنس شرکت سهامی خاص انجام خواهد گرفت.

در همین راستا و برای جلوگیری از تضییع حقوق هموطن عزیز و حمایت از منافع مصرف‌کننده در سایت www.siemens.co.ir تمامی شرکای تجاری و نمایندگان مجاز شرکت زیمنس اعلام شده است. لذا خواهشمند است برای اطمینان در خصوص شرکای تجاری و نمایندگان مجاز زیمنس صرفاً به سایت مزبور مراجعه نمایید.

بدیهی می‌باشد که زیمنس شرکت سهامی خاص حق خود را در پیگیری قانونی تمامی ادعاهای نامعتبر و خلاف اطلاعات اعلام شده در سایت این شرکت محفوظ می‌دارد.

محسن صادقی‌فر، در خصوص شرایط اقتصادی کشور تصریح کرد: «اکنون کشور در شرایطی است که واردات کالا حجم مناسبی ندارد و انتظار ورود کالا به کشور برآورده نشده است. به طوری که در حال حاضر، حدود یک میلیون و ۷۰۰ هزار کانتینر کالا به کشور کالا وارد می‌شود در صورتی که این عدد در سال ۹۰، حدود دو میلیون و ۸۰۰ هزار کانتینر بود. در واقع، در چند سال اخیر، هم به خاطر تحریم و هم مسائل اقتصادی دیگر، روند واردات کند شده است.»

وی افزود: «البته امسال ورود کانتینر به کشور درصد کمی رشد داشته، ولی هزینه سرمایه‌گذاران را پوشش نمی‌دهد، چون سرمایه‌گذاران براساس یک مدل اقتصادی سرمایه‌گذاری کرده‌اند و کشور ما هم اجازه نمی‌دهد که شرکتی که میزان بارش کم شده است، نیروی انسانی خود را کم کند.»

مدیرعامل شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا خاطر نشان کرد: «یکی از مشکلات بزرگ ترمینال اپراتورها این است که هزینه‌های پرسنلی سال به سال بالاتر می‌رود و هر سال حدود ۱۴ درصد حقوق کارمندان افزایش می‌یابد.»

صادقی‌فر با تاکید بر اینکه اجازه افزایش تعرفه‌های بندری در بخش‌های مختلف مانند TAC داده نمی‌شود، در حالی که افزایش بخش‌های هزینه‌ای طاقت‌فرسا شده است، گفت: «در بنادر هزینه‌های انرژی، زیرساخت، قطعات یدکی و ... دائما در حال رشد است. همه شرکت‌ها این افزایش قیمت‌ها را در مطالعات امکان‌سنجی خود در نظر داشتند ولی روند افزایش ورود کالا را هم دیده بودند و اگر بار به اندازه کافی وارد نشود، ضرر بزرگی را متحمل خواهند شد.»

وی افزود: «به هر حال، به نظر می‌رسد در این زمینه سازمان باید بیشتر به بخش خصوصی توجه داشته باشد و در سیاست‌گذاری‌های خود مراقب آنها باشد.»

صادقی‌فر با بیان اینکه شرکت‌هایی را در بنادر شمالی سراغ دارد که به شدت ضررده هستند، خاطر نشان کرد: «این شرکت‌ها ترمینال‌های بنادر را با حدود ۴۰۰ پرسنل در اختیار دارند اما به عنوان ترمینال اپراتور با هزینه‌های زیاد، درآمد قابل توجهی ندارند.»

او با تایید ورود سرمایه‌گذار به بخش‌های سرمایه‌گذاری در بنادر یادآور شد: «مثلا در بندر امیرآباد سرمایه‌گذاران زمین‌های متعددی را در اختیار خود می‌گیرند و با احداث انبار اختصاصی بار خود را در محوطه انبار خود نگه می‌دارند در صورتی که با این کار عملا بار ترمینالی که کارش خدمات‌رسانی به عموم است کم می‌شود و به محوطه یا انبار اختصاصی سرمایه‌گذار می‌رود.»

وی افزود: «این نوع سرمایه‌گذاری، برای اپراتوری که در بندر کار می‌کند به نوعی ضرر است. سازمان باید توجه داشته باشد که این روندهای سرمایه‌گذاری که از آن استقبال می‌شود و هر کس می‌خواهد محوطه بندری خود را داشته باشد، برای اپراتور بندری توجیه اقتصادی ندارد.»

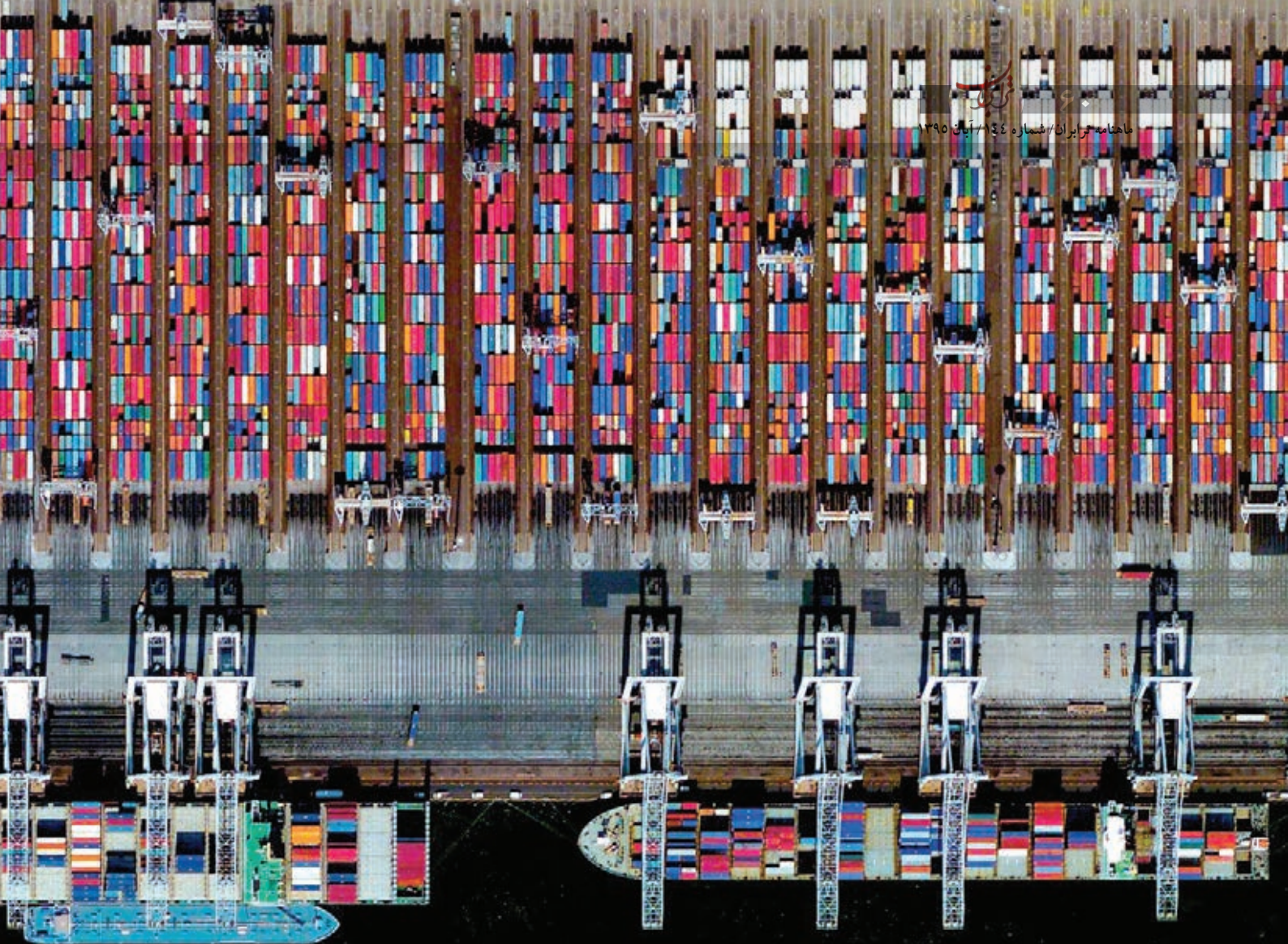
صادقی‌فر با بیان اینکه کار ترمینال اپراتور شامل بخش تخلیه و بارگیری از کشتی، انتقال به محوطه و نگهداری در محوطه خود می‌شود، گفت: «سازمان باید نوع قراردادها را تغییر بدهد، مثلا اپراتورهای بندری فقط کار تخلیه و بارگیری از کشتی را بگیرند و دیگر زمین برای نگهداری نداشته باشند. شاید بهتر باشد همه زمین‌ها را به بخش‌های خصوصی به عنوان سرمایه‌گذار بدهند نه به عنوان ترمینال اپراتور، چون این دو در کنار هم مشکل ساز می‌شود و برخورد سازمان با هر کدام به عنوان سرمایه‌گذار بخش خصوصی یا به عنوان اپراتور بندری متفاوت است.»

وی افزود: «اکنون در بندر انزلی سه اپراتور و در بندر امیرآباد دو اپراتور حضور دارند. وجود سرمایه‌گذار و اپراتور بندری یک مقدار با همدیگر همخوانی ندارند و رونق یکی باعث ضرر دیگری می‌شود. در حالی که باید شرایطی طوری تنظیم شود که برای هر دو طرف سود داشته باشد.»

درخواست پایانه‌داران از سازمان بنادر برای تغییر مدل سرمایه‌گذاری

دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران با اشاره به شیوه سرمایه‌گذاری در بنادر ایران گفت: این نوع سرمایه‌گذاری به ضرر اپراتورهای بندری تمام می‌شود، بنابراین درخواست می‌شود سازمان بنادر این شیوه را تغییر دهد و با توجه به شرایط اقتصادی کشور، بیش از پیش از منافع این شرکت‌ها حمایت کند.





به بهانه واگذاری بندر ملبورن استرالیا با اختیاراتی گسترده به بخش خصوصی

از پورت‌اپراتوری تا قانونگذاری!

دولت استرالیا برنامه‌های گسترده‌ای در زمینه خصوصی‌سازی دارد که مطابق با آن قرار است بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار از دارایی‌های دولتی به فروش برسد. واگذاری بندر ملبورن بخش قابل توجهی از این برنامه را محقق کرده است.

بندر ملبورن که بزرگترین پایانه حمل و نقل کالاهای عمومی استرالیا است، با قیمت ۹/۷ میلیارد دلار استرالیا (۷/۲۹ میلیارد دلار آمریکا) به گروه QIC Private Capital فروخته شده است. مسئولان ایالت ویکتوریا ضمن اعلام این خبر، جزئیات این واگذاری را نیز ارائه کرده‌اند. به موجب این قرارداد، مسئولیت «برنامه جامع توسعه بندری»، «قانون‌گذاری بندری و زیست محیطی»، «مدیریت بحران مناطق دریایی» و «واکنش به آلودگی‌های دریایی» به گروه QIC واگذار شده است.

این گروه موفق شده قرارداد اجاره ۵۰ ساله بندر ملبورن را برنده شود. به این ترتیب آن چه مشخص است، طی این واگذاری مسوولیت‌های گسترده‌ای به بخش خصوصی

«بندر ملبورن استرالیا به بخش خصوصی فروخته شد.» این اتفاق در زمانی روی داده که فعالان صنعت حمل و نقل دریایی کشور چشم به لایحه برنامه ششم توسعه دارند تا دریابند محمل قانونی مساعدتری برای خصوصی‌سازی بنادر کشور ایجاد می‌شود یا خیر؟ بسیاری به این مساله خوشبین نیستند. در حالی که خصوصی‌سازی بندر استرالیایی نشان از آن دارد که اختیارات گسترده‌ای به بخش خصوصی واگذار شده، حتی نگاهی گذرا به متن لایحه برنامه ششم توسعه نیز چنین درجه‌ای از واگذاری اختیارات به بخش خصوصی را به ذهن متبادر نمی‌کند.

بنا بر آخرین آمارهای منتشر شده، کشتی‌های تجاری با ظرفیت حمل بار ۱۷۹ میلیون تن در آمریکا به‌طور متوسطی هر هفته وارد و خروج می‌کنند. این امر نشان‌دهنده اهمیت و نقش حیاتی این مراکز تجاری و اقتصادی در اقتصاد جهانی است. همچنین، این مراکز نقش مهمی در رونق بخشیدن به مناطق دریایی و واکنش به اوج‌های دریایی نیز به‌شخصی و خصوصی دارند و شتابنده است.

بندرها به حدی افزایش یافت که میزان اجاره سالیانه دریافتی دولت‌های محلی از شرکت‌های خصوصی برنده مزایده، بیشتر از کل درآمدهایی بوده که در زمان اداره دولتی این بندر، نصیب دولت‌های مذکور می‌شده است!

به این ترتیب دولت‌های محلی با اجاره دادن بندر به بخش خصوصی، هم از کلیه درگیری‌های مرتبط با اداره بندر رها شده‌اند، هم برای ارتقای میزان رقابت‌پذیری بندر خود و بهبود کیفیت خدمات‌رسانی به کشتی‌های باری بسترسازی کرده‌اند و هم اینکه درآمد خودشان بیشتر از قبل شده است!

از طرف دیگر، فشار فزاینده رقابت در اقتصاد جهانی، باعث شده تا کمپانی‌هایی که کالاهای خود را با کشتی حمل می‌کنند، روز به روز نسبت به قیمت و کیفیت خدمات در بندر مختلف حساسیت بیشتری نشان دهند و با مشاهده بهبودی ناچیز در قیمت و کیفیت خدمات ارائه شده در یک بندر خاص، به سرعت محل بارگیری و تخلیه بار خود را به آن بندر تغییر دهند.

بخش خصوصی مشارکت گسترده‌ای در اداره و بهره‌برداری از بندر تجاری دارد. رایج‌ترین نوع مشارکت بخش خصوصی، آن است که دولت مرکزی (و یا دولت محلی) مالکیت بندر را برای خود حفظ می‌کند؛ اما امتیاز ارائه خدمات به کشتی‌های باری را از طریق مزایده و برای مدتی خاص، به یک شرکت خصوصی اجاره می‌دهد.

در حال حاضر بالغ بر دو سوم بندر بزرگ آمریکا به شیوه فوق اداره می‌شوند. پژوهش‌های مختلف نشان می‌دهند که در اکثر موارد، اجاره دادن امتیاز بهره‌برداری از اسکله‌های تجاری (فروش خدمات مختلف به کشتی‌های باربری)، باعث افزایش کیفیت و نیز سرعت خدمات و در نتیجه افزایش چشمگیر مراجعه کشتی‌ها به این دسته بندر شده است. همچنین کار پژوهشی دانشگاه واشنگتن، نشانگر آن است که در همه ۱۵ بندر اصلی آمریکا، پس از آنکه دولت‌های محلی از طریق برگزاری مزایده، امتیاز ارائه خدمات به کشتی‌های باری را به شرکت‌های خصوصی اجاره دادند، درآمد

واگذار شده است.

انواع خصوصی‌سازی در بندر مطرح جهان رایج است که متداولترین آن، «واگذاری امتیاز ارائه خدمات از طریق مزایده و اجاره آن برای مدتی خاص به یک شرکت خصوصی» است. مطابق این الگو، مالکیت بندر به‌خصوص زمین آن واگذار نمی‌شود و همچنین شرکت خصوصی حق قانون‌گذاری و تنظیم مقررات بندری را نیز نخواهد داشت.

نمونه خصوصی‌سازی بندر ملبورن اما حکایت از آن دارد که استرالیایی‌ها به باور دیگری رسیده‌اند و نه تنها برنامه‌نویسی توسعه، بلکه قانون‌گذاری حتی در موارد حساسی چون محیط زیست را نیز به شرکت‌های خصوصی واگذار کرده‌اند.

از برنامه‌نویسی تا قانون‌گذاری

هم‌اکنون در بسیاری از بندر مهم دنیا، چه بندری که در کشورهای توسعه‌یافته قرار دارند و چه بندر متعلق به کشورهای در حال توسعه،

■ **بالغ بر ۳۶ کشور دنیا بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اصلی مرتبط با خدمات‌رسانی به کشتی‌ها در بنادر تجاری خود را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند. در میان آنها نام کشورهای در حال توسعه‌ای مانند برزیل، آرژانتین، ترکیه، هنگ‌کنگ، مالزی، مکزیک، نیوزیلند، سنگاپور و ونزوئلا به چشم می‌خورد**

در میان کشورهایی که برنامه خصوصی‌سازی موفقی را در زمینه بندرها و اسکله‌های تجاری تجربه کرده‌اند، نام کشورهای در حال توسعه‌ای مانند برزیل، آرژانتین، ترکیه، هنگ‌کنگ، مالزی، مکزیک، نیوزیلند، سنگاپور و ونزوئلا به چشم می‌خورد.

تجربیات موفق خصوصی‌سازی بنادر

در این قسمت، به طور بسیار خلاصه، به نمونه‌هایی از تجربیات موفق کشورهای مختلف در زمینه افزایش حضور بخش خصوصی در بهره‌برداری از بنادر اشاره می‌کنیم:

■ مالزی

خصوصی‌سازی بنادر مهم مالزی در سال ۱۹۸۶ و با خصوصی‌سازی بخشی از بندر Klang آغاز شد. بندر Klang در آن زمان، نزدیک به نیمی از حمل و نقل کانتینری تجارت خارجی مالزی را پشتیبانی می‌کرد. خصوصی‌سازی این بندر در سه فاز (شامل دو فاز اصلی و یک فاز تکمیلی) انجام و در هر فاز، بهره‌برداری از قسمتی از بندر، به طور تدریجی به یک شرکت سهامی عام واگذار شد. در سال ۱۹۹۲، دومین فاز خصوصی‌سازی بندر مذکور با موفقیت به اتمام رسید و با توجه به موفقیت چشمگیر این تجربه، خصوصی‌سازی سایر بنادر مهم مالزی نیز در دستور کار قرار گرفت. موفقیت خصوصی‌سازی بندر Klang، به حدی بود که در پژوهش بانک جهانی پیرامون تجربیات مختلف خصوصی‌سازی بنادر در کشورهای مختلف، خصوصی‌سازی بندر مذکور به عنوان دومین خصوصی‌سازی موفق دنیا (در حوزه بنادر) ارزیابی شده است.

با توجه به نتایج مطلوب خصوصی‌سازی بندر Klang، دولت مالزی چارچوب مشابهی (مبتنی بر واگذاری امتیاز مدیریت و بهره‌برداری هر بندر به یک شرکت سهامی عام) را برای خصوصی‌سازی بقیه بنادر این کشور انتخاب کرد. ضمناً با وجود این که در مورد تجربه، دولت مالزی به عمد مراحل واگذاری سهام بندر Klang به بخش خصوصی را به طور بسیار تدریجی و در طول مدت شش سال انجام داده بود، اما در خصوصی‌سازی بنادر بعدی، با بهره‌گیری از تجربیات حاصل از اولین خصوصی‌سازی و عدم نیاز به آزمون و خطا، مدت واگذاری کامل سهام شرکت‌های بهره‌بردار به بخش خصوصی، بسیار کوتاه‌تر بود. به این ترتیب واگذاری امتیاز بهره‌برداری از بنادر

مختلف مالزی به شرکت‌های خصوصی سهامی عام ادامه پیدا کرد، به نحوی که هم اکنون اداره و بهره‌برداری از اکثر بنادر کوچک و متوسط مالزی به شرکت‌های سهامی عام واگذار شده و در عین حال از بین هفت بندر اصلی مالزی، تنها بهره‌برداری از یک بندر (بندر Kemaman) در اختیار بخش دولتی است

■ هنگ‌کنگ و فیلیپین

در دو کشور هنگ‌کنگ و فیلیپین، استفاده از قراردادهای ساخت، بهره‌برداری و سپس واگذاری یا BOT کاربرد زیادی در خصوصی‌سازی بنادر دارند. دلیل استفاده از این نوع قراردادها در خصوصی‌سازی بنادر و نیز سایر زیرساخت‌های حمل و نقل، آن است که از توانایی‌های بخش خصوصی در توسعه ظرفیت‌های جدید هم استفاده شود. به عنوان یک مثال، دولت فیلیپین در سال ۱۹۹۰، پروژه تقریباً ۱۵۰ میلیون دلاری توسعه بندر Batangas واقع در جنوب مانیل را در چارچوب قرارداد BOT به بخش خصوصی واگذار کرد.

همچنین در سال ۱۹۹۱ میلادی، دولت هنگ‌کنگ از قرارداد BOT به منظور اجرای یک طرح توسعه نسبتاً بزرگ (با هزینه تقریبی ۵۰۰ میلیون دلار) در سواحل خود استفاده کرد. براساس قرارداد مذکور، شرکت خصوصی به مدت ۱۵ سال فرصت داشت تا امتیاز بهره‌برداری اقتصادی از سواحل مذکور را در اختیار داشته باشد تا به این ترتیب بتواند هزینه‌های اجرای پروژه و نیز سود سرمایه‌گذاری خود را پوشش دهد.

■ ترکیه

تا اوایل دهه ۱۹۹۰، هم مالکیت و هم اداره و بهره‌برداری از همه بنادر ترکیه، یا به عهده دولت مرکزی (از طریق دو سازمان دولتی به نام‌های TCDD و TDI) و یا به عهده دولت‌های محلی بود. مشارکت بنگاه‌های خصوصی در بهره‌برداری از بندرهای ترکیه، از اوایل دهه ۱۹۹۰ و بعد از تصویب قانونی آغاز شد که واگذاری بهره‌برداری از اسکله‌ها و بنادر کوچک به بخش خصوصی را مجاز اعلام می‌کرد. لازم به ذکر است که اگرچه هم‌اکنون بخش خصوصی مشارکت وسیعی در اداره و بهره‌برداری از بنادر ترکیه بر عهده دارد، اما تا به امروز، همچنان خصوصی‌سازی

طبیعتاً در چنین شرایطی، به احتمال فراوان منابع مالی دولتی به تنهایی نخواهد توانست سرمایه‌گذاری کافی برای مدرن‌سازی تجهیزات مختلف بنادر تجاری را فراهم سازد؛ به نحوی که حتی در مورد کشوری مانند آمریکا که دولت آن بالغ بر ۳۰۰۰ میلیارد دلار در سال درآمد دارد، منابع مالی دولتی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کافی نیست.

همچنین پژوهش‌ها نشان می‌دهند که بهره‌وری بالاتر هزینه‌ها در بندرهایی که توسط بنگاه‌های خصوصی بهره‌برداری می‌شوند، باعث می‌شود که بنادر مذکور به سادگی بتوانند هزینه‌های مربوط به خرید تجهیزات جدید و نوسازی تجهیزات قدیمی را به سرمایه‌گذاران بازگردانند.

با توجه به توضیحات فوق، در حال حاضر کشورهایی که دارای دسترسی به آب‌های آزاد هستند، روند رو به رشدی را در زمینه‌سازی برای دخالت بیشتر بخش خصوصی در مدیریت و نیز بهره‌برداری از بنادر تجاری طی می‌کنند. به نحوی که بالغ بر ۳۶ کشور دنیا، بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اصلی مرتبط با خدمات‌رسانی به کشتی‌ها در بنادر تجاری خود را به بخش خصوصی واگذار کرده‌اند.

■ مکزیک

در مکزیک، استراتژی اصلی خصوصی‌سازی بنادر، آن است که امتیاز مدیریت و بهره‌برداری از سواحل بندرهای تجاری، به شرکت‌های خصوصی واگذار شود که سهامشان در بورس مورد داد و ستد قرار دارد. در سال ۱۹۹۱، دولت مکزیک برنامه‌ای را با هدف خصوصی‌سازی بخش قابل توجهی از سواحل ۲۱ بندر تجاری این کشور آغاز کرد.

در چارچوب این برنامه و در همان سال، دولت مکزیک بندر وراکروز (Veracruz) را که بزرگترین بندر مکزیک محسوب می‌شد به کنسرسیومی متشکل از سه شرکت خصوصی سهامی عام واگذار کرد.

این کنسرسیوم حق داشت که باراندازها و انبارهای کالا در بندر را به سایر شرکت‌های خصوصی بفروشد و همچنین پایانه‌ها و دیگر تجهیزات بندر را به طور بلندمدت به بنگاه‌های خصوصی اجاره دهد.

محلی در سال ۱۹۹۱، برنامه‌های گسترده‌ای در زمینه خصوصی‌سازی بنادر آغاز شد. این خصوصی‌سازی‌ها در مجموع موفقیت خوبی داشته‌اند، به نحوی که بنا به گفته میگوئل بوکاردو، رئیس اتحادیه Asociación de Navieras (اتحادیه‌ای که ۳۰ شرکت اصلی کشتیرانی ونزوئلا را نمایندگی می‌کند): «خصوصی‌سازی بنادر در ونزوئلا یک موفقیت حقیقی محسوب می‌شود؛ چرا که توانسته است بهره‌وری در صنعت حمل و نقل دریایی را بین ۵۰ تا ۶۰ درصد افزایش دهد.»

همچنین سایر کشورهای آمریکای لاتین، از جمله پاناما، برنامه‌های مهمی را در زمینه خصوصی‌سازی بنادر در دست بررسی دارند.

■ نیوزیلند

در نیوزیلند، واگذاری مدیریت و بهره‌برداری از تجهیزات مختلف بندر تجاری به بخش خصوصی، عمدتاً از طریق فروش سهام در بورس انجام می‌شود.

کامل بنادر در ترکیه ممنوع است، به این معنا که بنگاه‌های خصوصی می‌توانند در اداره، بهره‌برداری و توسعه تجهیزات بندرها مشارکت کنند، اما نمی‌توانند زمین بنادر و اسکله‌ها را در تملک داشته باشند.

به این ترتیب مشارکت بخش خصوصی در بنادر ترکیه، در چارچوب قراردادهایی همچون اجاره بلندمدت، BOT، BOOT، LDO و نظایر آن صورت گرفته است. در حال حاضر، در ترکیه ۱۱۸ بندر وجود دارد که بهره‌برداری از تعداد قابل توجهی از آنها بر عهده بنگاه‌های خصوصی است. بنداری که بخش خصوصی در بهره‌برداری از آنها مشارکت دارد، طیف وسیعی را شامل می‌شوند، از اسکله‌های بسیار کوچک گرفته تا بنادر بزرگ دارای تجهیزات کاملاً پیشرفته.

■ ونزوئلا

در کشور ونزوئلا، پس از انحلال «سازمان ملی بنادر» و واگذاری مدیریت بنادر به دولت‌های

روش‌های اصلی گسترش مشارکت بخش خصوصی در مدیریت و اداره بنادر

چارچوب مشارکت	سطح مشارکت	توضیحات	برخی از نمونه‌های بسیار موفق
اجاره امتیاز بهره‌برداری از تجهیزات بندر، برای مدت نسبتاً طولانی (بین ۲۰ تا ۵۰ سال)	بخش خصوصی، صرفاً در بهره‌برداری از تجهیزات بندر دخالت داده می‌شود.	دولت محلی، مزایده عمومی برگزار می‌کند. پیشنهاد هر شرکت خصوصی در مورد میزان اجاره پرداختی به دولت (ملی یا محلی)، باید شامل دو جزء باشد: الف) مبلغ ثابتی به عنوان اجاره سالیانه (که هر سال به اندازه نرخ تورم افزایش می‌یابد) ب) درصدی از سود خالص (یا درآمد ناخالص)، به عنوان بخش متغیر اجاره‌بها.	بنادر از میر، مرسین، اسکندرون و Bandirma (ترکیه) و بندر Rosales (آرژانتین)
قراردادهایی که به بخش خصوصی اجاره می‌دهند تا در توسعه بندر نیز مشارکت کنند.	بخش خصوصی علاوه بر بهره‌برداری، در توسعه تجهیزات بندر هم دخالت داده می‌شود.	در چارچوب قراردادهایی مانند BOT، BOOT، OT و نظایر آن، شرکت خصوصی در زمینه توسعه تجهیزات بندر سرمایه‌گذاری کرده و سپس برای پوشش اصل و نیز سود سرمایه‌گذاری، برای مدت مشخصی امتیاز بهره‌برداری از بندر را به دست می‌گیرد.	بنادر گالاتای (ترکیه)، بندر Batangas (فیلیپین)، بخشی از سواحل هنگ‌کنگ و بندر گوادر (پاکستان)
شرکت سهامی عام	واگذاری تدریجی حق بهره‌برداری، مالکیت و نیز سیاست‌گذاری بندر به بخش خصوصی	عرضه سهام شرکت دولتی اداره‌کننده بندر در بورس و واگذاری تدریجی سهام دولت به خریداران حقیقی و حقوقی بخش خصوصی	بنادر Kelang (مالزی)، بندر Tauranga (نیوزیلند)، بندر گوتبرگ (سوئد) و بندر Ijmuiden (هلند)
فروش کامل بندر به شرکت خصوصی	واگذاری یکجای حق بهره‌برداری، مالکیت و نیز سیاست‌گذاری بندر به بخش خصوصی	در این روش تمام یا بخش مشخصی از سواحل بندر به طور کامل به بخش خصوصی فروخته شده، مالکیت و حق بهره‌برداری، به صورت یکجا واگذار می‌شود.	بنادر لیورپول، Thames و ساوت‌مپتون (انگلستان)، بندر شانگهای (چین) و بندر Kembla (استرالیا)

چین

یک مساله قابل توجه در مورد خصوصی سازی بنادر در کشور چین، این است که در برخی موارد، امتیاز بهره‌برداری از تمام یا بخشی از سواحل یک بندر، به صورت دائمی به یک شرکت خصوصی فروخته شده است. مثلا در سال ۱۹۹۲ کمپانی هنگ‌کنگی هاچینسون ۵۰ درصد از سواحل بندر شانگهای را که دارای امکان بارگیری و تخلیه بار کانتینر کشتی‌ها بود، به مبلغ یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار از دولت چین خریداری کرد. در چارچوب این قرارداد، کمپانی مذکور متعهد شد تا سال ۱۹۹۵، ظرفین کانتینری بندر مذکور را به دو برابر افزایش دهد.

آرژانتین

دولت آرژانتین در اوایل سال ۱۹۹۲، تصمیم گرفت که امتیاز بهره‌برداری از کلیه بندرهای خود را به شرکت‌های خصوصی واگذار کند. در این میان، امتیاز بهره‌برداری ۲۵ ساله از شش بندر اصلی آرژانتین که ۹۸ درصد از ظرفیت حمل و نقل دریای این کشور را پشتیبانی می‌کردند، از سوی دولت به شرکت‌های خصوصی اعم از داخلی و خارجی پیشنهاد شد که در اواخر سال ۹۲، شرکت آرژانتینی Isaura، موفق شد با پرداخت ۹۰ میلیون دلار، امتیاز بهره‌برداری از ۷۰ درصد از پایانه دریایی بندر معتبر Puerto Rosales را به دست آورد.

برزیل

در برزیل، برنامه خصوصی سازی بنادر، با اعتراضات شدید کارکنان سازمان‌های دولتی اداره‌کننده بنادر مواجه شد. با این وجود، دولت برزیل در سال ۱۹۹۱ مجوز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر ریوگرانده (Rio Grande) را صادر کرد. سپس دولت برزیل سازمان متولی خصوصی سازی این کشور (با علامت اختصاری BNDES) را مأمور کرد که چارچوب‌های حقوقی مناسبی را برای خصوصی سازی سایر بنادر تدوین کند، تا مثلا از طریق تضمین به‌کارگیری کارکنان فعلی بنادر توسط بهره‌بردار خصوصی، اعتراضات کارگری در مقابل خصوصی سازی کاهش یابد.

اما و اگرهای خصوصی سازی

بنادر در ایران

به نظر می‌رسد سازمان بنادر و دریانوردی واگذاری بنادر به بخش خصوصی را در قالب لایحه برنامه ششم توسعه دنبال می‌کند. در متن این برنامه شاهد تبصره‌ای در باب فعالیت‌های بندری هستیم که این تبصره شامل دو موضوع است:

۱- به سازمان بنادر اجازه داده می‌شود با ارائه حمایت‌ها و مشوق‌های لازم نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و یا مدیریت بنادر کوچک و محلی و نیز اعطای مجوز احداث بنادر جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت ضوابط و مقررات

داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی و حفظ وظایف حاکمیتی اقدام نماید.

۲- به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود نسبت به تشکیل شرکت‌های مشترک با شرکت‌های معتبر بین‌المللی داخلی یا خارجی برای مدیریت بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام کند. در این مشارکت سهم سازمان بنادر حداقل ۳۵ و حداکثر ۴۹ درصد خواهد بود.

آن طور که از این بخش لایحه برنامه برمی‌آید، دولت تنها قصد ایجاد تحول در مدیریت بنادر کوچک را دارد؛ سیاستی که چندان با استقبال فعالان بخش خصوصی روبه‌رو نشده است؛ چرا که این بنادر اغلب زیانده هستند و اختیارات بخش خصوصی نیز در زمینه برخورد با زیانده‌های مشخص نیست. به عبارت دیگر، بخش خصوصی نمی‌داند آیا دولت این اجازه را خواهد داد که در صورت پیشی گرفتن هزینه‌ها بر درآمدها، بخش خصوصی بندر را تعطیل کند یا نحوه فعالیت آن را تغییر دهد؟

به نظر می‌رسد دست‌کم چنین موضوعی باید در جریان بررسی لایحه برنامه ششم در مجلس مورد توجه قرار گیرد و سازمان بنادر موضع روشنی در قبال آن داشته باشد. وجود دستگاه نظارتی کارآمد برای حفظ حقوق شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا نیز پیش شرطی است که باید در خصوصی سازی بنادر مورد توجه جدی قرار گیرد.

در اقدامی به ارزش ۱۴ میلیون و ۵۲ هزار دلار

بندر عدن، اپراتور بندری استرالیا را می‌خرد



گروه تجاری بندر عدن با هدف پایان دادن به نزاع بر سر کنترل عملیات ترمینال اپراتور زغال سنگ استرالیا، این ترمینال را از شرکت کالای Glencore سوئیس و به ارزش ۱۴ میلیون و ۵۲ هزار دلار می‌خرد.

به گزارش مانا، با انتشار بیانیه‌ای مشترک از سوی بندر عدن و اپراتور زغال سنگ استرالیا موسوم به Abbot Point Coal، بنادر عدن هند با همکاری منطقه ویژه اقتصادی این کشور اپراتور بندری را پس از پشت سر گذاشتن الزامات قانونی خریداری خواهد کرد.

براساس این گزارش، گروه تجاری بندر عدن بعنوان بزرگ‌ترین واحد تجاری خصوصی زغال سنگ هند، در سال ۲۰۱۱ میلادی ترمینال Abbot Point Coal را با هدف ترانزیت زغال سنگ از استرالیا به هند خریده بود.

این گزارش ادامه می‌دهد: اما در واقع شرکت کالای Glencore کنترل عملیات بندر را به موجب مالکیت ترمینال Abbot Point Bulkcoal بر عهده داشت و به دنبال آن، مشاجرات بین شرکت کالای جهانی معدن و بندر عدن بالا گرفت. این درحالی است که اکنون بندر عدن با خرید این ترمینال و در دست گرفتن کامل کنترل بندر استرالیا به این نزاع پایان داد.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

بهار ترابر
کیان

فورواردر - کریر



دارای دفاتر نمایندگی

در تمام مرزهای ایران

دفتر نمایندگی

در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هندوستان

حمل کالای صادراتی، وارداتی

ترانزیت از مبادی ورودی ایران

به آسیای میانه، افغانستان و عراق

مشاوره و انجام کلیه عملیات

و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

حمل به شیوه‌های مختلف

(ترانشیب و مرکب)

حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره

مجتبی بهاروند

با دو دهه سابقه مدیریت

حمل و نقل بین‌المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده‌های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین‌الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین‌الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۸۹۰۳۱ (خط ۵)

نمابر: ۰۵۱-۳۲۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷-۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰

info@btktrangeo.com

بحران صنعت کشتیرانی دامن بانکها را گرفت

تشدید بحران در صنعت کشتیرانی جهان موجب شد که بانک سرمایه‌گذاری DVB Bank آلمان (ویژه سرمایه‌گذاری حوزه حمل و نقل) اعلام کند که انتظار ندارد درآمد خالصش در سال مالی ۲۰۱۶ میلادی افزایش یابد.

به گزارش مارین تایمز، از جمله مشکلاتی که گریبان موسسات مالی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی را گرفته است، افزایش کمک‌ها برای جبران از دست دادن اعتبار شرکت‌های فعال در حوزه کشتیرانی و فراساحل است. بانک آلمانی DVB اعلام کرده است در معرض تعهداتی قرار گرفته که «دیگر جزو فعالیت‌های اصلی این بانک نیستند».

این بانک آلمانی در بیانیه‌ای اعلام کرده است: «از نقطه نظر امروز، مجموع تامین وام‌های بازپرداخت نشده از سطح سال گذشته میلادی فراتر رفته است.» بانک تخصصی DVB افزوده است که پیش‌بینی می‌شود ضرر خالص این موسسه در سال ۲۰۱۶ دو رقمی شود و به ده‌ها میلیون یورو برسد.

بانک DVB همچنین پیش‌بینی کرده است که در سال مالی ۲۰۱۶ میلادی به هیچ یک از شاخص‌های مدیریت مالی مورد نظر خود از جمله بازده حقوق صاحبان سهام (پیش از مالیات)، نسبت هزینه به درآمد، ارزش افزوده اقتصادی دست نخواهد یافت. با این حال، بانک آلمانی اعلام کرده است که نسبت سرمایه‌اش در سال جاری مطلوب باقی خواهد ماند.

درآمد خالص بانک DVB آلمان در نیمه نخست سال جاری پیش از پرداخت مالیات به ۱۴/۱ میلیون یورو رسید. این در حالی است که درآمد خالص DVB در مدت مشابه سال گذشته ۷۵/۷ میلیون یورو بود. رالف بدرانسکی، مدیرعامل DVB گفت: «عملکرد بانک ما در شش ماهه نخست ۲۰۱۶ تحت تاثیر بحران دامنه‌دار صنعت کشتیرانی، اعمال سیاست‌های نرخ سود پایین از سوی بانک مرکزی اروپا، و هزینه‌های بالای ناشی از قوانین بانکداری بوده است.»

ضرر مالی بی‌سابقه در
بزرگترین کشتیرانی ژاپن

به دنبال رکود شدید در صنعت کشتیرانی جهان، بزرگترین شرکت کشتیرانی ژاپن از ضرر مالی بی‌سابقه ۱/۹ میلیارد دلاری خبر داد.

به گزارش رویترز، کشتیرانی NYK پس از اینکه به دلیل رکود شدید در صنعت کشتیرانی مجبور به افت ارزش کشتی‌های کانتینری و دیگر دارایی‌های خود شد، از ضرر مالی بی‌سابقه ۱/۹ میلیارد دلاری خبر داد. براساس این گزارش، کاهش ارزش کشتی‌های کانتینری نشانه آشکاری از وخامت شرایط در بخش کشتیرانی کانتینری است و شرایط ضعیف تجاری به ویژه کاهش میزان تقاضا از چین، افت شدید نرخ کرایه حمل کانتینری و در پی آن بیکار شدن صدها کشتی را به همراه داشته است.

۳۰ درصد درآمد کشتیرانی NYK ژاپن از تجارت کانتینرها و ۴۰ درصد از بخش حمل و نقل فله است که در شرایط عادی این نوع تنوع می‌تواند بسیار سودمند واقع شود؛ اما با توجه به شرایط چالش‌برانگیز بازار در سال جاری، این ویژگی نتیجه معکوس داشته است.

در سه ماه گذشته، کشتیرانی NYK ژاپن ضرر خالص ۱۵ میلیارد ینی را که اولین ضرر مالی این کشتیرانی در پنج سال گذشته محسوب می‌شود، به ثبت رساند. یکی از مقامات کشتیرانی NYK از فروش یا برگرداندن کشتی‌های اضافی به مالکان خبر داده است.



بررسی بیوسوخت و نقش آن در حمل و نقل دریایی

سوخت کشتی‌ها از مزرعه خواهد آمد؟

ماهان هوشیار

کشتی‌ها از زمانی که سوخت‌های فسیلی را به جای نیروی انسان و باد برای حرکت برگزیدند توانستند افق‌های جدید را در تجارت فتح کنند. افق‌هایی که امروزه مسیرهای تجارت دریایی را شکل داده و به نوعی موتور محرک اقتصاد بین‌المللی است. این وضعیت از زمان بهره‌گیری از زغال‌سنگ به جای سوخت، تا به امروز که مشتقات سنگین نفتی به عنوان سوخت کشتی‌هایی غول‌پیکر اقیانوس‌پیما به کار می‌رود ادامه داشته و بیشتر تمرکز سازندگان کشتی‌ها نیز بر کارایی بیشتر موتورها بوده است، اما در سال‌های اخیر و به تناسب توجه به بحث آلودگی‌های زیست‌محیطی و البته پس از فشارهای زیاد بر حمل و نقل زمینی، به نظر می‌رسد سوی پیکان به سمت حمل دریایی نشانه گرفته شده و اکنون این بخش از حمل و نقل باید خود را برای تغییراتی در زمینه میزان آلاینده‌گی آماده کند.

سال‌هاست کشتی‌ها با موتورهای دیزل و غول‌پیکر خود، سوخت‌های ارزانیقیمت فسیلی را می‌سوزانند و آلودگی‌های آنها هم معمولاً در آسمان پهنه دریاها رها می‌شود و کمتر کسی به این موضع توجه جدی داشته است. این روند اما اکنون تغییر کرده و این بخش از حمل و نقل زیر ذره‌بین انتقادات قرار گرفته است و باید خود را با شرایط جدید هماهنگ کند.

در این میان، راه‌حل‌های مختلفی پیشنهاد شده که به نظر می‌رسد یکی از اصلی‌ترین آنها بهره‌گیری از بیوسوخت باشد. مزیت بزرگ این کار، لزوم تغییرات نه‌چندان زیاد در موتور ناوگان فعلی است و این باعث می‌شود هزینه تغییر برای بهره‌گیری از سوخت جدید چندان بالا نباشد.

بیوسوخت چیست؟

در تعریفی خلاصه، بیوسوخت را می‌توان مواد سوختی حاصل از منابع طبیعی مانند گیاهان دانست. با این تعریف نخستین و مهم‌ترین مزیت بیوسوخت، تجدیدپذیر بودن آن است و دقیقاً این یکی از برگ‌های برنده این سوخت‌ها در مقابل سوخت‌های فسیلی است. برای تولید بیوسوخت از منابع مختلفی استفاده می‌شود که شامل بعضی از انواع گیاهان از جمله ذرت، نیشکر و ضایعات آنها، چربی‌های حیوانی، روغن سوخته آشپزخانه‌ها و ... است.

در نهایت سوخت حاصل هرچند خصوصیات متفاوتی در مقایسه با سوخت‌های فسیلی دارد، اما با تغییراتی در موتورهای درون‌سوز می‌توان

حمل و نقل دریایی هرچند بخش عمده‌ای از بار تجارت بین‌المللی را به دوش می‌کشد، اما حداقل در زمینه کنترل آلاینده‌ها تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این روند اما اکنون در حال تغییر است و با قوانین محدودکننده‌ای که در سال‌های اخیر در این زمینه وضع شده و البته قوانینی که طی سال‌های پیش رو اجرایی خواهد شد، به‌زودی ناوگان کشتیرانی جهانی باید خود را برای تغییراتی بزرگ آماده کند، تغییراتی که به نظر می‌رسد بیش از هر چیز در سوخت مصرفی این ناوگان بزرگ روی خواهد داد.

یکی از سوخت‌های پیشنهادی برای جایگزینی با سوخت‌های فسیلی فعلی، بیوسوخت (Biofuel) یا سوخت زیستی است، سوختی که منشایی طبیعی دارد و به همین نسبت تجدیدپذیر است. در این بخش مروری بر وضعیت فعلی بهره‌گیری از بیوسوخت در حمل و نقل دریایی، چالش‌ها و فرصت‌های پیش رو در این صنعت خواهیم داشت.



■ **بیوسوخت را می توان**
 مواد سوختی حاصل از
 منابع طبیعی مانند گیاهان
 دانست. با این تعریف،
 نخستین و مهم ترین مزیت
 بیوسوخت، تجدیدپذیر
 بودن آن است که
 یکی از برگهای برنده
 آن در مقابل سوخت های
 فسیلی محسوب می شود

■ **به دلیل ظرفیت گرمایی**
 کمتر، میزان پیمایش
 وسیله نقلیه با حجم مساوی
 بیوسوخت و سوخت های
 فسیلی متفاوت است
 و نیاز به بیوسوخت
 بیشتری برای طی مسافت
 یکسان وجود دارد

میزان آلاینده های مختلف حاصل از فعالیت های کشتی ها وضع کرده که هرچند بخشی از آنها همچنان الزام آور نیست، اما تجربه های پیشین نشان می دهد پس از فاز پایش و گزارش دهی، نوبت به تهیه قوانین و آیین نامه های الزام آور خواهد رسید و به این ترتیب به نظر می رسد خطوط کشتیرانی باید از هم اکنون خود را برای آن مرحله آماده کنند.

این در حالی است که پیش از این نیز قوانینی در زمینه محدودیت گازهای خروجی از کشتی ها وضع شده بود که از آن جمله می توان قوانین وضع شده از سوی آمریکا در سال ۲۰۱۲ و قوانین وضع شده در دریای بالتیک و دریای شمال در سال های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ اشاره کرد که این دو مورد به طور مشخص بر کاهش آلاینده گی گوگرد تاکید داشتند.

به اینها باید قوانین جدیدی را هم - که به زودی اجرایی می شود - افزود که در میان آنها محدودیت های وضع شده از جانب چین با توجه به حجم دادوستد دریایی این کشور، می تواند یکی از اصلی ترین ها باشد. آمریکای شمالی هم اکنون قوانینی در این زمینه دارد که هرچند چندان سختگیرانه نیست، اما به مرور سخت تر خواهد شد؛ ضمن آنکه در ابتدای سال جاری میلادی بعضی از این قوانین شکل اجرایی به خود گرفته اند.

این البته همه داستان نیست؛ چون در کنار قوانین وضع شده از سوی اتحادیه اروپا، ایالات متحده و سایر کشورها، امروزه شاهد هستیم بسیاری از بنادر جهان، سیاست بندر سبز را اجرا کرده اند و محدودیت هایی را در زمینه پهلوگیری کشتی هایی با آلاینده گی بالا اعمال می کنند.

البته این قوانین عمدتاً مانعی در زمینه پهلوگیری و بارگیری کشتی ها ایجاد نمی کند، اما با افزایش هزینه پهلوگیری کشتی ها تلاش دارد مالکین کشتی ها را به سمت بهبود وضعیت آلاینده گی ناوگان خود سوق دهد.

با در نظر گرفتن همه این عوامل به نظر می رسد مالکین کشتی ها چاره ای جز کاهش آلودگی وسایل تحت مدیریتشان ندارند و در این زمینه بیوسوخت یک گزینه ایده آل است. براساس بررسی های انجام گرفته، با بهره گیری از بیوسوخت به جای سوخت های رایج فسیلی در کشتی ها، می توان بین ۸۰ تا ۹۰ درصد از

از آن به عنوان سوخت وسایل نقلیه استفاده کرد. این روند هم اکنون در بعضی از کشورها اجرایی شده است تا جایی که در کشوری همچون برزیل، بخش قابل توجهی از ناوگان حمل و نقل از بیوسوخت برای حرکت استفاده می کنند. در بعضی دیگر از کشورها نیز از ترکیب بیوسوختی همچون اتانول با بنزین استفاده می شود که نیاز به تغییرات اندکی در موتور خودروها دارد. اکنون صنعت دریایی امیدوار است بتواند از همین سوخت برای به حرکت در آوردن ناوگان خود استفاده کند.

مزیت های زیست محیطی و قوانینی که هر روز سخت تر می شود

قطعاً یکی از دلایل توجه مالکین کشتی های اقیانوس پیما به مسایل زیست محیطی، کاهش آلودگی کره زمین و مسایلی از این دست است. این مساله البته پیش از این در زمینه خودروها به اوج خود رسیده بود، اما در سال های اخیر توجه به سمت کشتی ها نیز جلب شده است و بسیاری از شرکت ها حداقل برای حفظ ظاهر به عنوان دوستدار محیط زیست، به دنبال کاهش اثرات زیان بار بهره گیری از سوخت های فسیلی هستند. این مساله البته شاید تا مدتی پیش تنها در حکم یک برنامه تبلیغاتی بود، اما در سال های اخیر شکل الزام به خود گرفته است؛ چراکه کشورهای مختلف تلاش دارند با وضع قوانینی، میزان آلاینده گی کشتی های غول پیکر اقیانوس پیما را تحت کنترل در آورند.

البته در این زمینه هنوز قوانین یکپارچه و بین المللی وجود ندارد و این مساله در شرایطی که مسیر حرکت کشتی ها از آب های بسیاری از کشورها می گذرد، تا حدودی مشکل ساز است و همین امر باعث شده قوانین منطقه ای و ملی بر این مساله حاکم باشد. به عنوان مثال اتحادیه اروپا در آوریل سال گذشته میلادی، آیین نامه شماره ۷۵۷/۲۰۱۵ را به تصویب رساند که در آن به لزوم پایش، گزارش دهی و تایید حجم آلاینده های خروجی از اگزوز کشتی های اقیانوس پیما تاکید شده است.

در بخشی از این آیین نامه آمده «حجم گازهای CO₂ تولید شده در کشتی های مرتبط با اتحادیه اروپا در فاصله سال های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۷ به میزان ۴۸ درصد افزایش یافته است.» این آیین نامه قوانینی را در زمینه محدود کردن

■ در کنار قوانین وضع شده از سوی اتحادیه اروپا، آمریکا و سایر کشورها، امروزه شاهد هستیم بسیاری از بنادر جهان سیاست بندر سبز را اجرا کرده‌اند و محدودیت‌هایی را در زمینه پهلوگیری کشتی‌هایی با آلاینده‌گی بالا اعمال می‌کنند. بنابراین به نظر می‌رسد مالکین کشتی‌ها چاره‌ای جز کاهش آلودگی وسایل تحت مدیریتشان ندارند و در این زمینه بیوسوخت یک گزینه ایده‌آل است

مصرفی خود حساس است و دقیقاً اینجا است که قانع کردن آنها به بهره‌گیری از بیوسوخت به جای سوخت‌های دیزلی دشوار می‌شود و شاید اگر فشار قوانین زیست‌محیطی نباشد، پذیرش این سوخت جدید از سوی آنها حداقل در سال‌های آینده هم ناممکن به نظر برسد.

بیوسوخت در حال حاضر در بسیاری از کشورها که تولیدکننده آن نیستند گران‌تر از سوخت‌های فسیلی است و وقتی این مساله را با سوخت‌های ارزان قیمت مورد استفاده در ناوگان حمل‌ونقل دریایی مقایسه می‌کنیم تفاوت بیشتر هم می‌شود. از سوی دیگر باید در نظر داشت حداقل در حال حاضر صنعت حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی روزهای نگران‌کننده‌ای را از نظر حجم درخواست و سوددهی طی می‌کند و در این شرایط قطعاً قانع کردن بزرگان این صنعت به تغییر سوخت مصرفی به سوختی گران‌تر دشوارتر هم می‌شود.

دلیل اصلی بالا بودن قیمت بیوسوخت به پروسه‌های تولید آن بازمی‌گردد که در عمل گران‌تر از سوخت‌های فسیلی است، ضمن آنکه هنوز تولید این سوخت به حجم اقتصادی نرسیده است، بنابراین شاید در آینده با افزایش تقاضا در بازار و در مقابل افزایش تولید، قیمت آن کاهش پیدا کند.

مشکل بعدی اما در خود سوخت نهفته است، جایی که به دلیل ظرفیت گرمایی کمتر، میزان پیمایش وسیله نقلیه با حجم مساوی بیوسوخت و سوخت‌های فسیلی متفاوت است و نیاز به بیوسوخت بیشتری برای طی مسافت یکسان وجود دارد. به این ترتیب مالکین کشتی‌ها باید سوختی را بخرند که گران‌تر است و کشتی‌هایشان با استفاده از آن، مصرف سوخت بالاتری هم خواهند داشت و در کنار این‌ها برای تغییر کشتی‌ها هم باید هزینه‌ای متقبل شوند، مواردی که کار را برای تغییر سوخت از فسیلی به بیوسوخت دشوارتر هم کند.

در عین حال باید در نظر داشت افزایش هزینه سوخت با توجه به تاثیر مستقیمی که بر هزینه بهره‌برداری از کشتی‌ها دارد، در نهایت منجر به افزایش هزینه حمل‌ونقل و هزینه کالاهای حمل‌شده خواهد شد و این قطعاً چیزی نیست که کشورهای جهان در اقتصادی که به‌تازگی از دوران رکود خارج شده به دنبال آن باشند و به همین دلیل به نظر می‌رسد تغییرات

در این زمینه در سطح بین‌المللی با احتیاط پیش خواهد رفت.

راه‌حل ساده‌تری وجود ندارد؟

آلاینده‌گی موتورهای درون‌سوز مساله جدیدی در جهان نیست و سال‌ها است که حداقل در مورد حمل‌ونقل زمینی یکی از اصلی‌ترین بخش‌های قوانین را شامل می‌شود و موفقیت‌های زیادی نیز در زمینه کنترل آلاینده‌گی این وسایل به دست آمده است. به‌طور مشخص موتورهای دیزل این روزها بسیار پاک‌تر از گذشته هستند و میزان آلاینده‌گی آنها تحت قوانین کنترل آلاینده‌گی همچون سری قوانین آلاینده‌گی اتحادیه اروپا موسوم به سری Euro به‌طور پیوسته کاهش پیدا می‌کند. با این حساب آیا نمی‌توان همان روش‌ها را برای کنترل آلاینده‌گی حمل‌ونقل دریایی به کار گرفت تا دیگر نیازی به بهره‌گیری از بیوسوخت نباشد؟

شاید بر روی کاغذ این کار شدنی باشد، اما در عمل موانع بسیاری برای این منظور وجود دارد که بهینه‌سازی گازهای خروجی ناوگان دریایی را با دشواری‌های بسیاری روبه‌رو می‌کند.

اصلی‌ترین مساله در اینجا، به سوخت مورد استفاده در کشتی‌ها و به ویژه کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما بازمی‌گردد. سوخت مورد استفاده در کشتی‌ها هرچند از مشتقات نفت است، اما کیفیت بسیار پایین‌تری نسبت به گازوئیل معمولی دارد و غلیظ‌تر از آن است. منظور از کیفیت پایین، آن است که سوخت کشتی‌ها از مشتقات سنگین‌تر نفت به دست می‌آید و بخش عمده‌ای از پروسه تصفیه را طی نمی‌کند و به همین دلیل مواد اضافی بسیاری همراه با آن به موتور کشتی می‌رسد که اصلی‌ترین آنها گوگرد است.

علاوه بر این، موتور کشتی‌ها به‌گونه‌ای تنظیم شده است که بتواند پذیرای سوخت‌هایی با کیفیت‌های مختلف باشد و به این ترتیب حتی همین سوخت هم در همه‌جای جهان وضعیت یکسانی ندارد. موتور کشتی‌ها نیز هرچند به‌ظاهر با عنوان یک موتور دیزل معرفی می‌شوند، اما ساختاری کاملاً متفاوت دارند. موتور کشتی باید بتواند در طی یک سفر چند هفته‌ای به‌طور پیوسته روشن باشد و بدون مشکل به کار ادامه دهد و این برخلاف وظیفه‌ای است که موتورهای نصب شده بر روی ناوگان حمل‌ونقل زمینی دارند.

حجم CO2 تولید شده توسط کشتی‌ها را کم کرد. این سوخت همچنین به دلیل ماهیت متفاوت خود اکسیدهای سولفور ناچیزی در هوا منتشر می‌کند و اکسیدهای نیتروژن را نیز تا ۱۰ درصد کاهش می‌دهد. به‌علاوه بهره‌گیری از بیوسوخت می‌تواند تولید ذرات معلق را نیز تا ۵۰ درصد کاهش دهد.

وقتی پای بیوسوخت می‌لنگد

شاید اصلی‌ترین مساله برای مالکین کشتی‌ها بحث هزینه سوخت باشد و اینجا است که بیوسوخت، حداقل فعلاً از سوخت‌های فسیلی عقب می‌ماند. هزینه سوخت بخش مهمی از هزینه‌های عملیاتی ناوگان اقیانوس‌پیما را تشکیل می‌دهد و بر اساس برآوردهای انجام گرفته این هزینه در حدود ۵۰ درصد است. به این ترتیب می‌توان گفت ناوگان حمل‌ونقل اقیانوس‌پیما به‌شدت به هزینه سوخت

■ استفاده از بیوسوخت اکنون در بعضی از کشورها اجرایی شده تا جایی که در کشوری مانند برزیل، بخش قابل توجهی از ناوگان حمل و نقل از بیوسوخت برای حرکت استفاده می کنند. در بعضی دیگر از کشورها نیز از ترکیب بیوسوختی مانند اتانول با بنزین استفاده می شود که نیاز به تغییرات اندکی در موتور خودروها دارد

■ شاید اصلی ترین مساله برای مالکین کشتیها بحث هزینه سوخت باشد و اینجا است که بیوسوخت، حداقل در حال حاضر از سوخت های فسیلی عقب می ماند. دلیل اصلی بالا بودن قیمت بیوسوخت به پروسه های تولید آن باز می گردد که گران تر از سوخت های فسیلی است



شده است، اما در نهایت باید به طور پیوسته از گیاهان مشخصی برای تولید بیوسوخت استفاده کرد و این در حالی است که بعضی از این گیاهان منابع غذایی بخشی از مردم کره زمین هستند. به این ترتیب شاید در آینده رقابتی میان مصرف کنندگان برای تقسیم تولیدات گیاهی میان سوخت و خوراک ایجاد شود، رقابتی که احتمالاً به نفع سوخت به پایان خواهد رسید و این مساله می تواند زمینه گرسنگی در بعضی از کشورهای فقیر را ایجاد کند. از سوی دیگر باید به آلودگی های زیست محیطی در پروسه تولید بیوسوخت ها اشاره کرد. هرچند سوختن بیوسوخت ها آلودگی کمتری نسبت به سوخت های فسیلی دارد، اما پروسه تولید آنها حداقل با روش های فعلی علاوه بر مصرف زیاد آب، حجم بالایی از کربن را در هوا منتشر می کند که قطعا مطلوب دستانداران محیط زیست نیست.

LNG، یک رقیب قدرتمند

اکنون دو رقیب قدرتمند برای کسب عنوان سوخت آینده صنعت دریایی جهان رقابت می کنند. تا اینجا کار در مورد بیوسوخت ها صحبت کردیم، اما در سوی دیگر، LNG یا گاز طبیعی مایع قرار دارد. LNG برخی از محدودیت های بیوسوخت ها را ندارد و از نظر قیمت هم مقرون به صرفه تر است. این سوخت بسیار پاک است و از این نظر حتی می تواند بیوسوخت ها را پشت سر بگذارد، اما در مقابل محدودیت های مهمی هم دارد که قطعا نخستین آنها نیاز به تغییرات بسیار زیاد در موتور کشتی ها برای بهره گیری از این سوخت است، امری که هرچند نشدنی نیست و هم اکنون نمونه هایی از آن ساخته شده است؛ اما برای مدل های در حال استفاده بسیار گران خواهد بود. به علاوه LNG فعلا در همه جا در دسترس نیست و این را شاید بتوان اصلی ترین مشکل آن دانست. در مقابل بیوسوخت را می توان از طریق سیستم توزیع فعلی سوخت کشتی ها توزیع کرد. حمل و نگهداری LNG نیاز به وسایل حمل و نقل و شرایط ویژه ای دارد که باعث می شود فعلا عرضه آن محدود باشد؛ هرچند قطر به عنوان بزرگترین عرضه کننده LNG در جهان هم اکنون برنامه هایی برای عرضه گسترده تر این سوخت به ناوگان احتمالی کشتی ها دارد.

مجموع این عوامل باعث می شود موتور کشتی ها عمدتاً از ساختار دو زمانه بهره ببرند تا مشکلی در زمینه دوام و نوع سوخت مصرفی نداشته باشند. وجود گوگرد بالا در سوخت مورد استفاده در کشتی ها باعث می شود دو روش اصلی کاهش آلاینده های خودروه های دیزل، EGR و کاتالیست عملاً بدون استفاده باشند چراکه گوگرد به سرعت در این بخش ها رسوب می کند و مانع از کارکرد صحیح موتور می شود. به علاوه باید به هزینه بالای این روش ها برای موتورهای غول پیکر کشتی ها هم اشاره کرد که در نهایت باعث می شود حداقل با سوخت های عرضه شده فعلی آمیدی به بهبود آلاینده های کشتی ها وجود نداشته باشد.

رقابت بین سوخت و خوراک

در حال حاضر به نظر می رسد اصلی ترین مانع فراگیری بیوسوخت در حمل و نقل دریایی، بحث های هزینه ای باشد، اما مشکلات دیگری هم وجود دارد که بعضی از آنها در نگاه اول به چشم نمی آیند، اما به مرور می توانند دردسرهایی ایجاد کنند. هرچند منابع مختلفی را می توان برای تولید بیوسوخت ها استفاده کرد، اما همچنان گیاهان، اصلی ترین منبع سوخت های تجدیدپذیر به شمار می روند. برای این منظور باید حجم بالایی از گیاهان مناسب تولید شود که این خود مستلزم مصرف آب است و شاید در بسیاری بخش های جهان نتوان از این روش بهره برد؛ ضمن آنکه عملاً با اتکا به این سوخت ها، کشورهای دارای منابع آبی غنی و بارش های فصلی هم ممکن است به مرور دچار مشکل شوند. با اتکا کشاورزان به تولید این گیاهان، شاهد کشت پیوسته یک گیاه در مزارع خواهیم بود، امری که در طی زمان باعث کاهش توان خاک می شود و لزوم تغییر دوره های محصولات کشت شده را ایجاد می کند، امری که قطعا با توجه به نیاز بالای بازار برای بیوسوخت در آینده قطعا خوشایند کشاورزان نیست. یکی دیگر از نگرانی ها در زمینه بیوسوخت، تغییر مشتریان کشاورزان و کمبودهای غذایی است. البته این روزها روش های صنعتی برای تولید بیوسوخت از ضایعات گیاهان هم طراحی



تازه‌واردهای بازار خودروهای تجاری ایران

از شرق و غرب می آیند

پارسا راستگو

بازار خودروهای تجاری ایران پس از مدتی سقوط در سال جاری شاهد رشد بوده است و هرچند هنوز تا رسیدن به وضعیت ایده‌آل خود فاصله زیادی دارد، اما همین روند رو به رشد و البته نگاه به روزهای خوب گذشته، باعث شده همچنان سرمایه‌گذارانی حاضر به ریسک ورود به این بازار دشوار باشند و به این ترتیب شاهد ورود برندهای جدید به بازار خودروهای تجاری ایران باشیم. در ادامه مروری کوتاه بر تازه‌واردهای بازار خودروهای تجاری خواهیم داشت، برندهایی که برخی توانسته‌اند جای خود را در بازار بیابند و برخی دیگر چشم به آینده دارند.

باشد، قیمت بالای آنها است که تنه به تنه کشنده‌های برتر اروپایی می‌زند و این مساله در روزهایی که وضعیت خودروهای تجاری در ایران چندان مساعد نیست می‌تواند برای حضور در بازار مشکل‌ساز باشد.



البته مدیران کاوه دیزل در مقابل، به توانایی‌های فنی محصولات، طراحی ویژه آنها، بهره‌گیری از فناوری‌های مرسدس بنز آلمان و البته خاص بودن

SISU

زمزمه‌های ورود برند فنلاندی سیسو به ایران از مدت‌ها قبل شنیده می‌شد، اما این برند سرانجام مدتی قبل به‌طور رسمی توسط «کاوه‌دیزل» وارد بازار خودروهای تجاری ایران شد. محصولات سیسو براساس قوای محرکه مرسدس بنز آلمان ساخته می‌شود و سیسو فنلاند، اتاق، شاسی و کاربری‌های ویژه‌ای را بر روی آن نصب می‌کند. مهم‌ترین مزیت محصولات سیسو غیر از بهره‌مندی از موتورهای روز مرسدس بنز، همین کاربری‌های مخصوص است که به راننده اجازه می‌دهد از زمان تحویل خودرو بدون نیاز به پرداخت مبلغ اضافی کار با خودرو را آغاز کند. کاوه‌دیزل فعلاً تمرکز خود را بر روی واردات کامیون‌های ۱۰ محور سیسو گذاشته است، هرچند در لیست محصولات مدنظر این شرکت نمونه‌های بوگی با سه محور عقب هم دیده می‌شود که کاربری‌های خاصی دارند و شاید در حال حاضر فروش آنها در بازار ایران دشوار باشد. یکی از مسایلی که ممکن است بر روی فروش محصولات سیسو تاثیرگذار



کند و در این زمینه توانسته عملکرد موفق داشته باشد. تاترا البته هیچ‌گاه وارد بازاری که برندهایی همچون مرسدس بنز، ولوو، MAN، اسکانیا و ... هستند نشد و از آغاز بیشتر تمرکز خود را بر تولید خودروهای باری برای مقاصد سنگین همچون فعالیت‌های عمرانی و معدنی متمرکز کرد؛ ضمن آنکه در کنار آن به‌طور جداگانه خودروهای نظامی نیز تولید می‌کند. شرکت «آسان‌کار پادرا» واردات محصولات تاترا به ایران را در دست دارد و به‌زودی عرضه این خودروها را آغاز خواهد کرد.

انتخاب تاترا توسط این شرکت رانمی‌توان اتفاقی دانست؛ چراکه تاترا مدت‌ها است از قوای محرکه و شاسی محصولات داف برای تولید خودروهای خود استفاده می‌کند و شرکت پادرا نیز متعلق به گروهی است که پیش از این عرضه‌کننده‌های داف در ایران را بر عهده داشتند و به این ترتیب «پادرا» انتخاب هوشمندانه‌ای داشته؛ چراکه با واردات محصولات تاترا، عملاً بخشی از نیازهای شبکه خدمات پس از فروش آن در زمینه قوای محرکه را از طریق واردات قطعات برای کشنده‌های داف برطرف کرده است.

سیسو تاکید دارند. به این ترتیب هرچند سیسو شاید نتواند امیدی به کسب سهم بازار بالایی در ایران داشته باشد، اما با توجه به تنوع کاربری‌های آن، در آینده نقش پررنگ‌تری از سیسو در ایران خواهیم دید، نقشی که بدون شک رقبا قادر به بازی کردن آن نیستند و این دقیقاً می‌تواند برگ برنده این فنلاندی تازه‌وارد بازار ایران باشد.

در حال حاضر سیسو با موتور شش سیلندر ۴۸۰ اسب بخاری مرسدس بنز و گیربکس ۱۶ سرعته اتوماتیک به بازار عرضه می‌شود.

TATRA

نام برند تاترا جمهوری چک برای قدیمی‌ترها آشنا است؛ چراکه از تاسیس آن بیش از یک قرن می‌گذرد و جزو قدیمی‌ترین برندهای خودرویی در جهان به‌شمار می‌رود. این برند قدیمی از سال‌های آغازین فعالیت خود در کنار خودروهای سواری، به تولید خودروهای تجاری نیز اشتغال داشت، اما در دهه ۹۰ میلادی به‌مرور بخش خودروهای سواری خود را تعطیل کرد تا بر روی تولید خودروهای تجاری تمرکز

خود، رقبا را به چالش بکشد؛ به ویژه آنکه تاترا خودروهای خود را به‌طور ویژه برای کار در چنین شرایطی طراحی کرده است و این مساله در بسیاری رقبای تاترا دیده نمی‌شود.



MAN

شرکت MAN آلمان را هرچند در ایران به‌عنوان تولیدکننده خودروهای تجاری می‌شناسیم، اما فعالیت اصلی این شرکت بیشتر در دنیای مهندسی است و علاوه بر این در زمینه موتورهای دیزل سنگین مانند نمونه‌های نصب شده بر روی کشتی‌ها و یا دیزل ژنراتورها نیز فعالیت‌های گسترده‌ای در ایران دارد، اما آنچه پای این برند آلمانی با سابقه را به لیست ما باز کرده است، بازگشت آن به دنیای خودروهای تجاری کشور در زمینه عرضه خودروهای باری است.

MAN پیش از این سابقه همکاری ناموفقی با مجموعه کرمان داشت و البته در زمینه تولید اتوبوس با «یاوران خودرو شرق» همکاری دارد، اما این بار می‌خواهد با حضور مستقیم، خاطرات بد گذشته را از ذهن‌ها پاک کند. پیش از این کشنده‌های MAN توسط یکی از زیرمجموعه‌های گروه کرمان در کشور عرضه می‌شدند و با وجود قیمت بالا از سوی رانندگان مورد استقبال هم قرار گرفتند، اما آنچه موجب تلخ‌کامی سرنوشت MAN در ایران شد، نه خودروها که کیفیت خدمات به آنها بود.

به‌مرور و با بروز مشکلاتی در قرارداد میان کرمانی‌ها و MAN، خدمات پس از فروش این خودروها نیز به حال خود رها شد و این در حالی است که چنین خودروهایی به‌طور پیوسته نیاز به خدمات دارند و به همین دلیل نیز نارضایتی‌هایی از محصولات این برند آلمانی میان رانندگان بروز کرد.

MAN البته این بار قصد دارد به طریقی متفاوت عمل کند و با درس گرفتن از تجربیات گذشته، حضور پررنگ‌تری در بازار داشته باشد. برای این منظور آنها شرکت تازه تاسیس «شیران دیزل» را انتخاب کرده‌اند، شرکتی که به‌نوعی می‌توان آن را برادر آریادیزل دانست، ضمن آنکه دفتر MAN در تهران نیز فعال خواهد بود.

قرار است نخستین سری از محصولات این همکاری مشترک در نمایشگاه حمل‌ونقل تهران رونمایی شود و پس از آن فروش خودروها آغاز خواهد شد. MAN این بار سرمایه‌گذاری زیادی بر روی خدمات پس از فروش انجام داده و به این ترتیب می‌توان حدس زد حضور دوباره MAN در ایران موفق‌تر از مرتبه پیش باشد.

■ برند فنلاندی سیسو مدتی قبل به‌طور رسمی وارد بازار خودروهای تجاری ایران شد. محصولات سیسو براساس قوای محرکه مرسدس بنز آلمان ساخته می‌شود و سیسو، اتاق، شاسی و کاربری‌های ویژه‌ای را بر روی آن نصب می‌کند. در حال حاضر سیسو با موتور شش سیلندر ۴۸۰ اسب بخاری و گیربکس ۱۶ سرعته اتوماتیک عرضه می‌شود

■ تاترا از قوای محرکه و شاسی محصولات داف و گیربکس ZF برای تولید خودروهای خود استفاده می‌کند. در حال حاضر برنامه عرضه سری فونیکس از محصولات تاترا در ایران وجود دارد که به‌طور مشخص برای کار در شرایط سخت همچون معدن یا پروژه‌های عمرانی طراحی شده است



در حال حاضر برنامه عرضه سری فونیکس از محصولات تاترا در ایران وجود دارد، خودرویی که با بهره‌گیری از موتورهای شرکت پاکار (مالک داف) و گیربکس ZF عرضه می‌شود. این خودرو به‌طور مشخص برای کار در شرایط سخت همچون معدن یا پروژه‌های عمرانی طراحی شده است و برای این منظور تاترا شاسی آن را تا حد امکان تقویت کرده؛ ضمن آنکه امکاناتی همچون کمک گیربکس نیز برای این شرایط بر روی این خودرو تعبیه شده است.

تاترا هرچند در بازار خودروهای تجاری ایران برند شناخته شده‌ای نیست، اما به لطف بهره‌گیری از قوای محرکه شناخته شده، اعتبار جهانی و البته کاربری‌های ویژه می‌تواند در کشور موفق باشد؛ ضمن آنکه هم‌اکنون نیز سفارش‌هایی از پروژه‌های معدنی برای تاترا وجود دارد و با گسترش فعالیت‌های عمرانی در کشور، این برند می‌تواند با توانایی‌های بالای

■ بزرگ‌ترین شگفتی در میان تازه‌واردهای بازار خودروهای تجاری را می‌توان عرضه کامیونت‌های هیوندای دانست. این کشنده توانسته با بهره‌گیری از قیمت رقابتی، پس از بهمن‌دیزل در رتبه دوم بازار ایستاده و رقبای باسابقه خود همچون سایپادیزل و ایران‌خودرو دیزل را پشت سر بگذارد

■ کامیونت‌های جک فعلا تنها در تناژ ۵/۶ تا ۸/۲ تن عرضه می‌شود و بر اساس گفته‌های رانندگان این خودروها ظاهرا این برند چینی توانسته حداقل از نظر کیفیت، نظر خریداران ایرانی را جلب کند

خودروهای تجاری ایران تبدیل شود. شرکت هیوندای در زمینه تولید خودروهای تجاری هیچ‌گاه نتوانسته به اندازه تولید خودروهای سواری موفق عمل کند و همواره در میان تولیدکنندگان رده دوم بازارهای جهانی جای داشته است.

در ایران نیز پیش از این شاهد عرضه محصولات این شرکت در بخش‌های مختلف از جمله کامیونت، مینی‌بوس، کامیون و اتوبوس بوده‌ایم؛ هرچند غیر از دو رده کامیونت و مینی‌بوس که توسط ایران‌خودرو دیزل عرضه می‌شدند، هیچ‌گاه نتوانست موفقیتی داشته باشد و در این دو بخش نیز با حضور رقبای و به ویژه ایسوزو، به سرعت قافیه را باخت و از بازار کنار رفت. این بار اما «سروش دیزل» توانسته بازگشت بسیار موفقی را برای این برند رقم بزند؛ تا آنجا که پس از بهمن‌دیزل در رتبه دوم بازار ایستاده و رقبای قدر و با سابقه خود همچون سایپادیزل و ایران‌خودرو دیزل را پشت سر گذاشته است. اگر بخواهیم کامیونت‌های هیوندای را از روی ظاهر آنها قضاوت کنیم، شاید نمونه‌های قدیمی به نظر برسند، اما در اصل نمونه‌های عرضه شده از سوی سروش دیزل، مدل‌های به روز خط تولید هیوندای هستند که با بهره‌گیری از قیمت رقابتی توانسته‌اند عملکرد موفقی در بازار داشته باشند. سروش دیزل تا اینجای کار بسیار موفق عمل کرده است و در صورت ادامه روند فعلی و البته تمرکز بیشتر بر روی خدمات پس از فروش می‌تواند آینده‌ای روشن داشته باشد.

سروش دیزل برای ورود بهترین بخش را انتخاب کرده است؛ چراکه بازار کامیونت‌ها در دوران رکود خودروهای تجاری همچنان بازار مناسبی است و پیش‌بینی می‌شود بتواند این روند رو به رشد را ادامه دهد.



JAC

شرکت JAC چین به‌مرور توانسته جا پای خود را در بخش‌های مختلف بازار خودرو کشور گسترده کند و اکنون علاوه بر تولید سواری، شاهد حضور خودروهای تجاری آن نیز هستیم. در این میان شرکت «ماد خودرو» که نمایندگی عرضه کشنده‌ها و کامیون‌های JAC را بر عهده داشت، مدتی است با مشکلات جدی مواجه شده و عملا فعالیتی ندارد، اما در مقابل در بخش کامیونت‌ها شاهد حضور پررنگ‌تر محصولات این برند هستیم. شرکت «آرین دیزل» نمایندگی عرضه کامیونت‌های جک در ایران را بر عهده دارد و هرچند نمی‌توان آن را شرکتی تازه‌وارد دانست، اما قطعا از قدیمی‌ها هم نیست؛ ضمن آنکه به‌تازگی فعالیت‌های خود را توسعه داده است. این شرکت بخشی از گروهی است که عرضه برندهای میتسوبیشی و DS را در بخش سواری بر عهده دارند و با بازار خودرو بیگانه نیست و تلاش کرده با جذب تعدادی از نیروهای باسابقه در خودروهای تجاری، جایگاهی برای خود در این بخش به دست آورد.

این شرکت فعلا سه کامیونت در تناژ ۵/۶ تا ۸/۲ تن را عرضه می‌کند و تلاش دارد با تکیه به قیمت مناسب آنها و البته ارائه تسهیلات، جایگاه خود را به دست آورد. البته جک در این بخش هنوز تا رسیدن به جایگاه یک بازیگر اصلی راه درازی در پیش دارد، اما بر اساس گفته‌های رانندگان این خودروها می‌توان گفت این برند چینی حداقل از نظر کیفیت توانسته نظر خریداران ایرانی را به خود جلب کند.



HYUNDAI

بزرگ‌ترین شگفتی در میان تازه‌واردهای بازار خودروهای تجاری را می‌توان «سروش دیزل مینا» دانست؛ شرکتی که با عرضه کامیونت‌های هیوندای توانسته در مدتی کوتاه به یکی از بزرگان بازار کم‌فروغ



سرانجام تلخ یک دهه شراکت رنو با غولهای خودروسازی کشور

رنو هم به دامان پرمهر دولت افتاد!

نمایشگاه خودروی پاریس به خودی خود نیز نمایشگاهی جذاب برای خبرنگاران حوزه خودرو است، اما این نمایشگاه امسال برای خبرنگاران ایرانی رنگ و بوی دیگری داشت چراکه بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام گرفته قرار بود یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای صنعت خودرو ایران میان رنو و شریک ایرانی‌اش در آن امضا شود. موضوع بحث، شراکت رنو در «بن‌رو» برای تولید خودرو بود و رنو قصد داشت در دومین دهه از فعالیت‌های خود در ایران حضور مستقیم در صنعت خودروسازی کشور را آغاز کند.

وزیر صنعت، معدن و تجارت، رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و البته تیمی از سایپا در پاریس حضور داشتند و به این ترتیب اندک خبرنگاران ایرانی حاضر در غرفه رنو پیش‌بینی می‌کردند برای امضای این قرارداد، سایپایی‌ها در کنار مدیران دولتی به غرفه رنو بیایند. معادلات اما ناگهان تغییر کرد، زمانی که مدیرعامل و قائم‌مقام رنو و مدیرعامل رنو پارس از یک‌سو و مدیران وزارت صنعت و ایدرو در سوی دیگر میز برای امضا قرارداد نشستند و مشخص شد سایپایی‌ها که در آن روز در نمایشگاه هم حاضر نشده بودند سهمی

جاده همکاری رنو با صنعت خودروسازی کشورمان هیچ‌گاه مسیری هموار را طی نکرده است. بیش از یک دهه پیش بود که سنگ بنای همکاری با تاسیس شرکتی به نام رنو پارس نهاده شد، اما مدتی بعد و با تغییر دولت، کارها به دشواری خورد و تا جایی پیش رفت که بنیان‌گذاران این سنگ بنا، به خیانت متهم شدند. در ادامه کار هم هیچ‌گاه رنو نتوانست به حتی نیمی از اهداف تعیین شده برای تولید خود دست پیدا کند.

دردسر بعدی به دنبال تحریم‌های بین‌المللی و به‌طور مشخص تحریم صنعت خودروسازی کشورمان از راه رسید، با این حال رنو در سیاستی که شاید از فرانسوی‌ها بعید بود اعلام کرد همکاری خود را با صنعت خودروسازی کشور ادامه می‌دهد. به همین دلیل، پس از تحریم‌ها شاید انتظار برخورد بهتری از شرکای ایرانی‌شان داشتند، اما با سردی از رنو استقبال شد و گره دیگری در همکاری با رنو افتاد، گرهی که این بار فراتر از رنو پارس بود. رنو قصد سرمایه‌گذاری مستقیم در صنعت خودروسازی را داشت، اما شرایط به‌وجود آمده، باعث شد در نهایت، راه جدایی از شرکای سابقش را در پیش گیرد و به آغوش دولت بیفتاد.

آنها توانستند سرانجام پس از نزدیک به یک سال مذاکره، با مشارکت ایدرو حضور مستقیم خود در صنعت خودروسازی ایران را آغاز کنند، حضوری که همچنان بدون چالش نیست، تا آنجا که قرار است بار دیگر پای مجلس به بررسی این قرارداد کشیده شود.

■ یکی از بزرگترین قراردادهای خودرویی کشور در نمایشگاه پاریس رقم خورد و براساس آن ایدرو پذیرفت «بن‌رو» را که به‌عنوان رد دیون از سایبایی‌ها به دست آورده، در اختیار رنو قرار دهد و رنو نیز سرمایه‌گذاری برای تجهیز خطوط و تولید خودروهایی توافق شده را بر عهده گیرد

■ قرارداد بین ایدرو و رنو به‌صورت ۶۰ درصد رنو و ۴۰ درصد طرف ایرانی تنظیم شده و فاز اول شامل تولید ۱۵۰ هزار خودرو در سال است. علاوه بر این، تولید موتور و گیربکس و سایر اجزا نیز پیش‌بینی شده که بخشی از آن با سرمایه‌گذاری مشترک و بقیه توسط قطعه‌سازان ایرانی تولید می‌شود

است. مدل‌هایی که در مورد آنها توافق شده، از آن نوع مدل‌هایی است که بازار خواهد داشت و در کنارش چون ۳۰ درصد تولید را برای صادرات در نظر گرفتیم، تنها هدف ما بازار ایران نیست.»

اعلام استقلال به سبک فرانسوی

شاید روشن‌ترین پیغام این قرارداد به صنعت خودروی ایران تمایل رنویی‌ها برای استقلال در تصمیم‌گیری‌های مرتبط با محصولات خود در ایران باشد. رنو مدت‌هاست از قیمت‌گذاری محصولات رنو و شیوه ارائه خدمات به این محصولات از سوی رقبای گلیه‌مند است؛ هرچند براساس قراردادهای منعقد شده برای خانواده محصولات X90 نمی‌توانست در این زمینه اقدامی انجام دهد و گلیه‌ها بیشتر در حد مصاحبه‌های مطبوعاتی باقی می‌ماند.

اکنون اما رنو می‌تواند به‌طور مستقل در سایت تولیدی خود اقدام به تولید کند و مدیریت شبکه فروش و خدمات را نیز در اختیار داشته باشد و مهمتر از همه نظام قیمت‌گذاری خود را فارغ از محصولات تولید شده توسط دو شریک ایرانی‌اش پیش ببرد، امری که در نهایت می‌تواند منجر به تحولاتی مثبت در بازار خودرو کشور شود.

البته در این میان آنچه هنوز روشن نیست، چگونگی ارائه خدمات پس از فروش گسترده از سوی رنو در سطح کشور پهناوری همچون ایران است، امری که اگرچه قطعاً برنامه‌هایی برای آن وجود دارد، اما می‌تواند یکی از نگرانی‌ها در زمینه قرارداد میان ایدرو و رنو و حضور مستقیم رنو در بخش خدمات پس از فروش باشد؛ هرچند در مقابل، پیاده‌سازی استانداردهای رنو در این بخش را می‌توان نکته مثبت این قرارداد دانست.

کلید کوئید دست کیست؟

در معادله رنو و شرکای ایرانی شاید بتوان یکی از پارامترهای اصلی مجهول را مدل ارزان‌قیمت و پرفروش کوئید دانست، خودرویی که پیش از این از سوی رنو در بازار هندوستان عرضه شده و توانسته موفقیت‌های بسیاری به دست آورد. زمزمه حضور کوئید در ایران مدت‌هاست که شنیده می‌شود، اما سوال اصلی در این میان، آن بود که کوئید نصیب کدام خودروساز خواهد شد؟ پاسخ این سوال می‌تواند نقش مهمی در ادامه

از این قرارداد ندارند.

به این ترتیب یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای خودرویی کشور در نمایشگاه پاریس رقم خورد، قراردادی که براساس آن ایدرو پذیرفت «بن‌رو» را که به‌عنوان رد دیون از سایبایی‌ها به دست آورده، به‌عنوان آورده طرف ایرانی در اختیار رنو قرار دهد و رنو نیز سرمایه لازم برای تجهیز خطوط و تولید خودروهایی از جمله سیمبل و داستر را انجام دهد. البته آنچه در پاریس امضا شده را می‌توان بیشتر چارچوب‌های مذاکرات میان طرفین قلمداد کرد و به این ترتیب برای نهایی شدن آن باید مدتی منتظر ماند و شاید به همین دلیل است که طرفین وعده آغاز فعالیت‌ها در سال ۲۰۱۸ را می‌دهند.

قصه از کجا شروع شد؟

هرچند امضای قرارداد میان رنو و ایدرو بسیاری را غافلگیر کرد، اما گفته‌های وزیر صنعت، معدن و تجارت نشان داد که دو طرف از مدت‌ها پیش به دنبال چنین قراردادی بوده‌اند و آنچه در پاریس رخ داده، پروژه‌ای از قبل برنامه‌ریزی شده بوده و دو طرف در این مدت با حفظ اسرار توانسته‌اند بدون سروصدا جزئیات قرارداد میان خود را پیش ببرند. نعمت‌زاده پس از امضای این قرارداد در پاریس گفت: «امروز بعد از ۱۰ ماه کار فشرده، چارچوب این قرارداد توسط سازمان گسترش و نوسازی از طرف کلیه صنایع خودرو کشور و رنو به امضا رسید.»

او در زمینه جزئیات قرارداد گفت: «این قرارداد به‌صورت ۶۰ درصد رنو نیسان و ۴۰ درصد طرف ایرانی در دو فاز پیش‌بینی شده است. فاز اول شامل تولید ۱۵۰ هزار خودرو در سال است و در فاز بعدی ۳۰۰ هزار خودرو در سال به آن افزوده می‌شود که با قراردادهای قبلی مانند L90 و ساندریو به ۵۰۰ هزار دستگاه در سال خواهد رسید. در کنار این موارد، تولید موتور و گیربکس و سایر اجزا نیز صورت می‌گیرد که بخشی از آن با سرمایه‌گذاری مشترک بوده و بقیه قطعات نیز توسط قطعه‌سازان ایرانی تولید خواهد شد.»

این قرارداد اهداف صادراتی بلندی نیز دارد که به گفته نعمت‌زاده بر روی آنها نیز توافقاتی حاصل شده است. وی در این زمینه گفت: «یکی از مطالعات مشترکی که انجام داده‌ایم بازار

■ رنو مدت‌ها است از قیمت‌گذاری محصولات خود و شیوه ارائه خدمات به این محصولات از سوی رقبا گلایه‌مند است؛ اما اکنون می‌تواند مدیریت شبکه فروش و خدمات را نیز در اختیار داشته باشد و مهم‌تر از همه نظام قیمت‌گذاری خود را فارغ از محصولات تولید شده توسط دو شریک ایرانی‌اش پیش ببرد

وی در این گفت‌وگو حتی به مذاکره با ایران‌خودرو برای تولید کوئید نیز اشاره کرد؛ اما اکنون و براساس قرارداد جدید، کوئید هم به دنبال دیگر محصولات جدید رنو، از سبد دو خودروساز کشورمان خارج شده و به سبد تولیدات جوینت ونچر ایدرو-رنو پیوسته است، اتفاقی که قطعا خوشایند ایران‌خودرویی‌ها نخواهد بود چراکه آنها در حال حاضر هیچ محصولی برای حضور در این بخش از بازار ندارند و به این ترتیب بار دیگر از این بخش از بازار دور شدند.

البته مشخص نیست آیا سایت «بن‌رو» که برای شراکت میان دو طرف در نظر گرفته شده است، ظرفیت تولید انبوه کوئید را دارد یا خیر؛ اما به‌طور قطع تولید این خودرو در شراکت میان ایدرو و بن‌رو را می‌توان مهم‌ترین برگ برنده این شراکت دانست؛ زیرا حضور این خودرو در بازار به دلیل تیراژ تولید بالا و قیمت مناسب و سهم بازاری که می‌تواند داشته باشد، قطعا معادلات بازار خودرو را تغییر خواهد داد.

مقصر دولتی شدن فعالیت‌های رنو در ایران کیست؟

پس از عقد قرارداد میان ایدرو و رنو، برخی از منتقدان آن را به دولتی شدن بیشتر صنعت خودروسازی در ایران تعبیر کردند؛ اما به‌سختی می‌توان دو شرکت بزرگ خودروسازی کشور را خصوصی دانست. هرچند دو خودروساز بزرگ کشور با عرضه در بورس، عنوان شرکت‌های خصوصی را یدک می‌کشند، اما با حضور ایدرو در هیات مدیره هر دو شرکت و تعیین مدیریت کلان آنها از سوی دولت، عملا شرکت‌های دولتی هستند و با این حساب عقد قرارداد رنو با آنها هم در نهایت نمی‌توانست به خصوصی شدن صنعت خودرو کشور کمک مؤثری کند.

این در حالی است که براساس آنچه در یک سال اخیر رخ داده، رنو حتی برای عقد قرارداد با آنها هم تلاش کرد، اما این تلاش در نهایت بی‌حاصل بوده و رنویی‌ها به‌ناچار برای تسریع در انجام امور به سراغ ایدرو رفته‌اند. رنو از مدت‌ها قبل بررسی همکاری با دو خودروساز بزرگ کشور در فرآیندی خارج از قراردادهای جاری خود برای تولید محصولات خانواده X90 را در دستور کار داشت و در این زمینه مذاکرات متعددی نیز با شرکای ایرانی خود انجام داد.

هدف اولیه آن‌گونه که توسط رنویی‌ها عنوان شده بود تاسیس جوینت ونچرهای جداگانه برای تولید محصولات مختلف رنو بود، ایده‌ای که هرچند باعث پراکندگی فعالیت‌های رنو در ایران می‌شد اما رنویی‌ها به همین هم راضی بودند. در مقابل اما شرکای ایرانی رنو حداقل در گفت‌وگوهای مطبوعاتی چندان از همکاری با رنو راضی نبودند و بارها زمزمه جدایی از این شرکت فرانسوی را سر داده بودند. در این شرایط می‌شد پیش‌بینی کرد صبر رنویی‌ها در نهایت به سر خواهد آمد.

از سوی دیگر، ادامه همکاری با دو شریک می‌توانست برای رنو دردسرهایی هم داشته باشد. رنو به‌طور آشکار خواستار آزادی در قیمت‌گذاری محصولات بود و این مساله با سیاست‌های دو شریک همخوانی نداشت؛ چراکه قیمت‌گذاری محصولات از سوی رنو می‌توانست به فروش برخی دیگر از محصولات ایران‌خودرو و سایپا لطمه بزند و این موضوع قطعا چیزی نبود که شرکای ایرانی خواهان آن باشند. نمونه‌ای از این اختلاف پیش از این و در جریان قیمت‌گذاری ساندرو علنی شد، جایی که پیمان کارگر آشکارا از قیمت‌گذاری بالای پارس‌خودرو برای ساندرو خبر داد؛ چراکه سایپایی‌ها معتقد بودند با قیمت موردنظر رنو، فروش محصولات چینی پارس‌خودرو دشوار خواهد بود.

ادامه این سیاست در نهایت نمی‌توانست منافع رنو را که به دنبال حداکثرسازی فروش خود هستند تامین کند. با این شرایط شاید جدا شدن رنو از شرکای سابقش محتمل‌ترین کاری بود که مدیران ارشد این شرکت فرانسوی می‌توانستند انجام دهند. البته رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بر کاهش سهم ایدرو از این قرارداد در آینده نیز خبر داده است و براساس برنامه‌ریزی‌های انجام گرفته سهم ایدرو از ۴۰ درصد فعلی به ۲۰ درصد و کمتر کاهش پیدا خواهد کرد.

یک راه‌حل هوشمندانه

هرچند انعقاد قرارداد میان رنو و ایدرو و عدم همراهی بیشتر رنویی‌ها با شرکای ایرانی خود، انتقاداتی را به دنبال داشته است، اما باید پذیرفت غیر از مباحث سیاسی و غیرفنی، این

فعالیت‌های رنو در ایران داشته باشد. کوئید را می‌توان به‌نوعی «آینده» صنعت خودروسازی در ایران دانست؛ چون براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده کوئید قرار است در بازه قیمتی بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومانی عرضه شود و حضور در این کلاس می‌تواند سیل خریداران را به سمت کوئید روانه کند.

پیش از این پیمان کارگر در گفتگویی با خبرنگاران، در این زمینه گفت: «در زمانی که هنوز کوئید به بازار معرفی نشده بود، تولید آن را به سایپایی‌ها پیشنهاد دادیم. در آن زمان هنوز تولید خودرو در هند نهایی نشده بود و ایران می‌توانست نخستین کشوری باشد که این خودرو را عرضه می‌کند، اما سایپایی‌ها به دلایلی تولید آن را رد کردند و ترجیح دادند پروژه دیگری را دنبال کنند و ما هم تولید کوئید را به هندوستان منتقل کردیم.»

■ رنو هنوز به اهداف خود برای تیراژ بالای ۳۰۰ هزار دستگاه در ایران نرسیده و هدف اصلی آنها از قرارداد جدید نیز افزایش تیراژ و کسب سهم بیشتر از بازار است، در حالی که هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا، غیر از رنو شرکای متعدد دیگری نیز دارند و این مساله مدیریت میان برندهای مختلف را دشوار کرده است

سایپا مساله حتی از این هم پیچیده تر است، چراکه شرکای ایران خودرو و سایپا عملاً رقبای رنو در بازارهای جهانی هستند. ایران خودرو همکاری‌های گسترده‌ای با پژو داشته و در ماه‌های اخیر و به دنبال توافق هسته‌ای، عمق این همکاری‌ها در حال گسترش است. از سوی دیگر سایپایی‌ها که به شدت به دنبال همکاری با رنو بودند، شراکت گسترده و عمیقی را با سیتروئن آغاز و سایت تولیدی سایپا کاشان را به عنوان یکی از به روزترین و پیشرفته ترین سایت‌های تولیدی خودرو در ایران، به عنوان آورده خود در این قرارداد تقدیم طرف فرانسوی کرده‌اند. در چنین شرایطی نمی‌شود امیدوار بود ایران خودرو و سایپا سهم قابل توجهی را در سبد محصولات خود به رنو اختصاص دهند.

به این‌ها باید شرکای چینی دو شرکت و به ویژه سایپا را نیز اضافه کرد، شرکت‌هایی که در رده خودروهای ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومانی همکاری‌های گسترده‌ای با سایپا (و اخیراً ایران خودرو) دارند و سایپایی‌ها هم حداقل بر اساس آنچه شنیده شده تمایل بیشتری به فروش محصولات آنها دارد و به‌طور مشخص در مورد قیمت‌گذاری ساندر، حاضر شدند محصول رنو را با قیمت‌گذاری بالاتر از رقبای چینی در بازار قربانی کنند تا سهم خودروهای چینی از بازار را حفظ کنند.

آیا رنو محصولات قدیمی خود را به ایران می‌آورد؟

یکی دیگر از انتقادات این روزها از قرارداد رنو و ایدرو، عرضه محصولاتی است که به گفته منتقدان محصولاتی خارج از رده هستند و رنو نتوانسته برای آنها بازاری بیابد و اینک قصد تولید آنها در ایران را دارد. نادرستی این گفته‌ها به سادگی و با بررسی لیست محصولات مورد نظر رنو برای تولید در ایران آشکار می‌شود. شاید تنها کافی باشد منتقدان سری به وبسایت رنو بزنند.

بر اساس گفته‌های طرفین در زمان امضای قرارداد، فعلاً تولید دو خودرو سیمبل و داستر در «بن‌رو» نهایی شده و کوئید نیز در قالب همین قرارداد تولید خواهد شد.

نسل نخست سیمبل به عنوان مدل صندوق‌دار رنو کلیو در سال ۱۹۹۹ روانه بازار شد، اما مدلی که

حرکت رنویی‌ها یک انتخاب درست از نظر استراتژی فعالیت در ایران است چراکه رنو با این کار می‌تواند آزادی عمل بیشتری به دست آورد. این البته یک‌روی سکه است و در کنار آن باید به تعدد شرکای ایران خودرو و سایپا به عنوان یکی دیگر از دلایل جدایی رنو از شرکای سابق نیز اشاره کرد، امری که هرچند در هیاهوی قرارداد رنو کمتر به آن پرداخته شده، اما می‌تواند یکی از اصلی‌ترین دلایل جدایی رنو از شرکای سابق باشد.

رنو هنوز به اهداف بلند خود برای تیراژ بالای ۳۰۰ هزار دستگاه در ایران نرسیده و هدف اصلی آنها از قرارداد جدید نیز افزایش تیراژ محصولات و کسب سهم بازار بیشتر در بازار پررونق ایران است، هدفی که می‌تواند در تضاد با منافع شرکای سابق رنو باشد و احتمالاً به همین دلیل رنویی‌ها ساز جدایی از شرکای پیشین خود را در پروژه جدید کوک کرده‌اند. هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا، غیر از رنو شرکای متعدد دیگری نیز دارند و این مساله مدیریت میان برندهای مختلف را دشوار کرده است.

نفس شراکت با چند شرکت مختلف اگر در نهایت منجر به عرضه محصولاتی در کلاس‌های متفاوت شود می‌تواند گزینه خوبی برای افزایش سهم بازار هر یک از طرفین باشد، اما در اینجا دو موضوع باعث می‌شود شکل شراکت ایرانی‌ها با شرکای غربی و شرقی‌شان شکلی ایده‌آل نباشد. تعدد شرکا به معنای آن است که از هر برند و مدل تعداد محدودی تولید خواهد شد و این سرمایه‌گذاری برای داخلی‌سازی و افزایش عمق همکاری را پرهزینه می‌کند.

طبیعی است داخلی‌سازی برای خودرویی که در سال به عنوان نمونه قرار است تنها ۱۰ هزار دستگاه از آن تولید شود توجیه چندانی ندارد و به علاوه با چنین خودرویی نمی‌توان به یک شراکت استراتژیک امیدوار بود. از سوی دیگر در شراکت ایرانی‌ها با طرف‌های خارجی شاهد هستیم محصولاتی در کلاس‌های یکسان از برندهای مختلف عرضه می‌شود که عملاً به یک رقابت داخلی در هر یک از شرکت‌ها منجر خواهد شد و به تیراژ تولید محصولات ضربه خواهد زد.

در مورد رنو و شراکت آن با ایران خودرو و

هم‌اکنون در حال تولید است نمونه‌ای است که بر اساس نسل دوم رنو/داجیا لوگان از سال ۲۰۱۲ بر روی خط تولید قرار گرفته است و هم‌اکنون در بازارهای جهانی و به ویژه بازارهای اروپای شرقی با نشان رنو عرضه می‌شود. این خودرو هم‌اکنون در خط تولید رنو در ترکیه در حال تولید است و به دلیل قیمت مناسب، خصوصیات فنی قابل قبول و امکانات و ظاهر به روز، مورد توجه نیز قرار گرفته است. از سوی دیگر داستر دیگر محصول این همکاری است، خودرویی که حضور بسیار موفقی در بازارهای جهانی دارد و در کلاس خود از پرفروش‌ترین‌ها است.

به این ترتیب، نمی‌توان این خودروها را نمونه‌هایی خارج از رده دانست هرچند با توجه به زمان عرضه آنها و مدتی که روی خطوط تولید رنو بوده‌اند، رنویی‌ها باید برای عرضه مدل‌های روز آنها اقدام کنند.



صنعت هوایی می‌خواهد صنعتی پیشرو در کنترل انتشار کربن باشد

اهداف کربنی یاتا و ایکائو

علی محسنی

الکساندر دی جونیاک، دبیرکل یاتا می‌گوید: «صنعت هواپیمایی جهان در پی تشویق دولت‌هاست تا با موافقت با اجرای CORSIA تاریخ‌ساز شوند. صنعت هوایی اولین صنعتی است که می‌خواهد به توافقی جهانی از این نوع دست یابد. ما در پی آن هستیم که اجرای موفقیت‌آمیز طرح "رشد صفر کربن" را از سال ۲۰۲۰ آغاز کنیم. CORSIA قصد دارد در کنار بهبود استانداردهای فن‌آوری، عملیاتی و زیرساختی، صنعت هواپیمایی را در مدیریت مسوولانه آثار خود بر تغییرات آب و هوایی، به صنعتی پیشرو تبدیل کند.»

قطعه‌نامه مجمع عمومی سالانه یاتا در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۶ از دولت‌ها خواست تا یک «اقدام جهانی بازارمحور» (GMBM) را برای مدیریت انتشار کربن صنعت هوایی به اجرا بگذارند. توجه این برنامه نباید بر افزایش درآمد دولت‌ها باشد، بلکه می‌بایست بر کاهش آلودگی‌ها متمرکز شود. در این برنامه همچنین باید به تفاوت شرایط خطوط هواپیمایی براساس توسعه‌یافتگی بازارها توجه شود و رقابت‌های موجود را مختل نکند.

دبیرکل یاتا می‌گوید: «در برنامه پیشنهادی فعلی CORSIA شاهد یک توافق عملی هستیم به گونه‌ای که ۶۰ دولت در جهان هم‌اکنون به صورت داوطلبانه برای دوره‌ای آن را اجرا می‌کنند، اما هنوز به دولت‌های بیشتری برای

سی و نهمین مجمع سازمان بین‌المللی هواپیمایی (ایکائو) در پی اتخاذ تصمیم مهمی است. انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در این مجمع از دولت‌ها خواهد خواست تا با یک اقدام بازارمحور (اقتصادی) جهانی برای مدیریت انتشار کربن موافقت کنند. دولت‌ها برای مبارزه با آلودگی‌ها باید به کمک صنعت هوایی بیایند. مهمترین دستور کار مجمع سی و نهم، بررسی طرح پیشنهادی ایکائو با نام «خنثی‌سازی کربن و طرح کاهش برای حمل و نقل هوایی» یا CORSIA است.

■ در مجمع سالانه اخیر یاتا، خطوط هوایی جهان از رشد سودآوری به مدد کاهش قیمت نفت سخن گفتند. این روند اما خوشایند فعالان محیط زیست نیست، چون می تواند اقدامات جهانی برای کنترل انتشار آلاینده ها را دچار مشکل کند. یاتا قصد دارد در مجمع جاری ایکائو نقش صنعتی پیشرو در مقابله با نگرانی های زیست محیطی را ایفا کند

■ کاهش قیمت نفت، فروش هواپیماهای جدید با مصرف سوخت پایین را به چالش کشیده و خطوط هوایی جهان در پی تحولات بازارهای انرژی اولویت «مصرف سوخت کمتر» را از برنامه های خرید ناوگان جدید کنار گذاشته اند و به مدل های قدیمی تر گرایش پیدا کرده اند

اقلیم پاریس معاف شدند تا توسعه صنعت با مانع زیست محیطی رویه رو نشود، اما فشار بر شرکت های هواپیمایی برای کاهش تولید کربن رو به افزایش است.

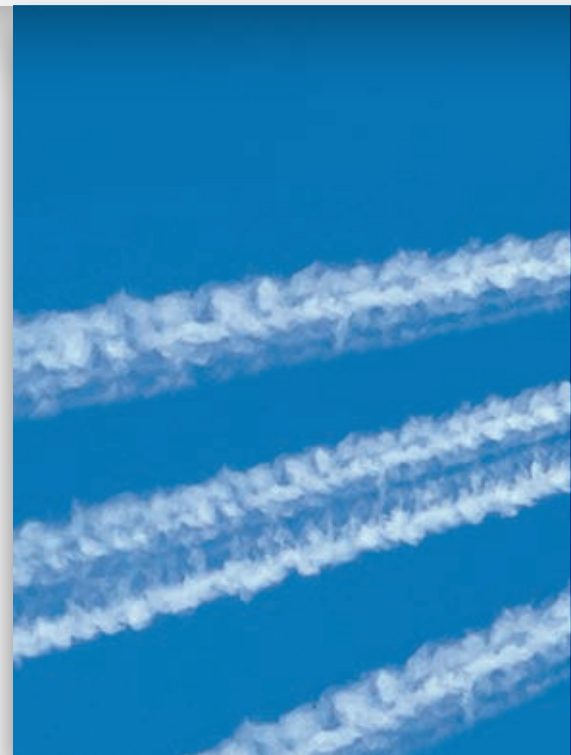
مقام ها و فعالان زیست محیطی در پی آن هستند که محدودیت هایی برای صنعت هوایی وضع کنند. یاتا قصد دارد در مجمع جاری ایکائو به چنین هدفی دست یابد و نقش صنعتی پیشرو را در مقابله با نگرانی های زیست محیطی ایفا کند. ۱۹۵ کشور جهان در دسامبر ۲۰۱۵ در پاریس گردهم آمدند و به توافقی تاریخی برای مقابله با تغییرات اقلیمی و سرمایه گذاری در اقتصادی با آلاینده های پایین، انعطاف پذیر و پایدار دست یافتند.

در اجلاس آب و هوایی پاریس مقرر شد به صندوق اقلیم سبز ۱۰۰ میلیارد دلار به صورت سالیانه اختصاص یابد تا از این اعتبار برای مقابله با انتشار آلاینده ها به کشورهای در حال توسعه کمک شود. هدف توافق پاریس این بود که دمای کره زمین در مقایسه با دوران پیش از صنعتی شدن، بیش از ۲ درجه سانتیگراد افزایش نیابد. فراتر از این هدف اما کشورها تلاش خواهند کرد این افزایش بیش از ۱/۵ درجه نباشد.

تلاش هایی برای پرواز پاک تر

مهندسان، دانشمندان و فعالان صنایع هوایی سال هاست تلاش برای تغییر سوخت یا کاهش مصرف انرژی هواپیماها را آغاز کرده اند. در سال ۲۰۱۰ اولین هواپیمای خورشیدی با نام «سولار ایمپالس» که سوییسی و تک سرنشین بود، موفق شد از پایگاهی در غرب سوییس پرواز کند و در بروکسل به زمین بنشیند. این اولین پرواز این هواپیما خارج از مرزهای کشور سازنده بود. در همان زمان مقرر شد نمونه جدید این هواپیما در آینده به سفر دور دنیا برود.

این رویا در سال ۲۰۱۶ جامه عمل پوشید. هواپیمای «سولار ایمپالس ۲» در اواخر جولای سال میلادی جاری با فرود در فرودگاه شهر ابوظبی امارات متحده عربی به سفری بیش از یک ساله پایان داد و موفق شد سفری ۳۰ هزار کیلومتری را بدون مصرف قطره ای سوخت به پایان برساند. این سفر از مارس ۲۰۱۵ و از ابوظبی آغاز شده بود.



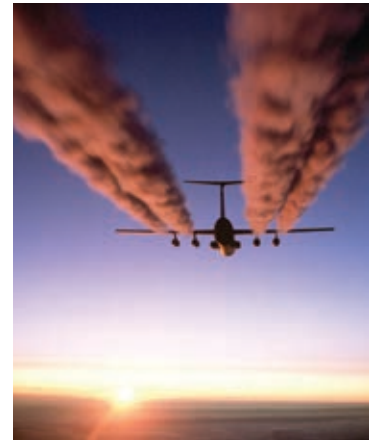
اجرای این برنامه نیاز داریم.» GMBM بخشی از بسته اقدام هایی است که در استراتژی صنعت برای مقابله با تغییرات آب و هوایی در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر، تا زمانی که بهبود استانداردها در فن آوری ها، بخش های عملیاتی و زیرساختی بتواند صنعت را به اهدافش برساند، GMBM به اجرا گذاشته خواهد شد.

این اهداف عبارت هستند از:

- ۱- بهبود سالانه ۱/۵ درصدی در متوسط کارایی مصرف سوخت تا سال ۲۰۲۰
- ۲- اجرای طرح «رشد صفر کربن» از سال ۲۰۲۰ (در این طرح، دستیابی به انتشار صفر کربن مدنظر است به گونه ای که بین کربن تولید شده و میزان جبران این آلاینده ها، تعادلی برقرار شود. تفاوت بین کربنی تولیدی و میزان جبران آن می تواند با خرید اعتبار کربن صورت گیرد.)
- ۳- آلاینده های خالص کربن صنعت در سال ۲۰۵۰ به نصف سطح سال ۲۰۰۵ برسد.

انتخاب میان سود و محدودیت

در مجمع سالانه اخیر یاتا، خطوط هوایی جهان از رشد سودآوری به مدد کاهش قیمت نفت سخن گفتند. این روند اما خوشایند فعالان محیط زیست نیست چون می تواند اقدامات جهانی برای کنترل انتشار آلاینده ها را دچار مشکل کند. صنعت هواپیمایی با توسعه سریع رویه رو است. خطوط هواپیمایی از توافق تغییر



■ قطعه‌نامه مجمع عمومی یا تا در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۶ از دولت‌ها خواست تا یک «اقدام جهانی بازارمحور» را برای مدیریت انتشار کربن در صنعت هوایی به اجرا بگذارند. توجه این برنامه نباید بر افزایش درآمد دولت‌ها باشد. در این برنامه همچنین باید به تفاوت شرایط خطوط هواییمی براساس توسعه‌یافتگی بازارها توجه شود

این هواپیما انرژی خود را از ۱۷ هزار باطری خورشیدی که در بال‌هایش تعبیه شده بود، تامین می‌کرد. طول این بال‌ها از طول بال‌های بوئینگ ۷۴۷ بیشتر بود، اما سرعت هواپیما با سرعت یک خودرو معمولی برابری می‌کرد. خلبان هواپیما ابراز امیدواری کرده ظرف ۱۰ سال آینده، جهان شاهد پرواز اولین هواپیمای الکتریکی با ۵۰ سرنشین باشد تا پروازهایی بدون نیاز به سوخت و بدون انتشار سروصدا صورت گیرد.

تلاش برای پرواز بدون نیاز به سوخت اما تنها منحصر به طرح آزمایشی دانشمندان سوییسی نبود و غول هواپیماسازی ایرباس نیز در این مسیر موفقیت‌های چشمگیری داشته است. ایرباس پس از الزام سال ۲۰۱۱ کمیسیون اروپا به شرکت‌های هواپیماساز اروپایی برای تحقق هدف کاهش انتشار کربن، پروژه‌ای با نام E-Fan را کلید زد. اولین محصول پروژه با نام E-Fan 1.1 در سال ۲۰۱۵ به پرواز درآمد. این هواپیمای الکتریکی از سوخت فسیلی استفاده نمی‌کرد و موفق شد بسیاری از استانداردها را دریافت کند.

این هواپیما اما از دو مشکل بزرگ رنج می‌برد: نخست آن که بردی کوتاه داشت و در درجه دوم، خالی شدن شارژ الکتریکی به سقوط سریع هواپیما منجر می‌شد. بنابراین محصول E-Fan 1.2 با سوخت ترکیبی ساخته شد تا این مشکلات را رفع کند. E-Fan 1.2 برد پروازی بسیار بیشتر از هواپیمای الکتریکی دارد و از سوخت فسیلی نیز استفاده می‌کند، اما

میزان آن بسیار پایین است. سر و صدای موتور این هواپیما نیز بسیار پایین است. ایرباس همزمان با تلاش برای تولید هواپیماهایی با سوخت متفاوت، سعی دارد مصرف سوخت هواپیماهای تولیدی فعلی را نیز کاهش دهد.

بوئینگ نیز چنین تلاش‌هایی را پیگیری می‌کند. تولید مدل «۷۸۷ دریم لاینر» با کاهش ۲۰ درصدی مصرف سوخت، در کنار برد بیشتر پروازی همراه بود. بوئینگ ۳۰ میلیارد دلار هزینه تولید این مدل کرده است. دو هواپیماساز بزرگ جهان اما نگران کاهش قیمت نفت هستند که فروش هواپیماهای جدید با مصرف سوخت پایین را به چالش کشیده است. خطوط هوایی جهان در پی تحولات بازارهای انرژی اولویت «مصرف سوخت کمتر» را از برنامه‌های خرید ناوگان جدید کنار گذاشته‌اند و به مدل‌های قدیمی‌تر گرایش پیدا کرده‌اند.

به نظر می‌رسد جهان یا با الزام‌های محکم قانونی بین‌المللی و یا با انگیزه مصرف کمتر سوخت گران است که به برنامه‌های مبارزه با تغییر اقلیم روی خوش نشان می‌دهد. کاهش قیمت جهانی نفت اما اجرای این برنامه‌ها را دشوار می‌کند. نه تنها در حوزه هوایی که در بخش خودروهای سبک نیز به دنبال کاهش قیمت نفت، فروش مدل‌های الکتریکی دچار چالش شده است. سرمایه‌گذاری‌های سنگین در کاهش مصرف سوخت، اما می‌باید با بازارهای قوی فروش همراه شود.

BAR ISTA TAVAN TARABAR
INTERNATIONAL TRANSPORTATION & FORWARDING COMPANY LTD.

شرکت حمل و نقل بین المللی بار ایستا توان ترابار

تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ (۰۲۱)
فکس: ۸۸۸۶۷۲۱۲ (۰۲۱)
ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com



ایران به افغانستان سوخت هواپیما صادر می‌کند

یک مقام مسئول ایرانی گفت تاکنون از کشورهای ارمنستان، تاجیکستان، افغانستان مطرح شده و قرار است، امسال به این کشورها سوخت صادر شود.

اسماعیل حشم فیروز مدیر صادرات و واردات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران درباره صادرات سوخت هواپیما گفت: «ایران، سال گذشته به افغانستان، ارمنستان و کردستان عراق سوخت هواپیما صادر کرده بود و امسال تاجیکستان نیز خواستار خرید سوخت هواپیما از ایران شده است.»

حشم فیروز به رشد ۵ برابری صادرات سوخت هواپیما در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳ اشاره کرد و افزود «پارسال، مجموع صادرات سوخت هواپیما به ۱۵ هزار تن رسید در حالی که در سال ۹۳ حدود ۳ هزار تن سوخت به کشور افغانستان صادر شده بود.»

این مقام صنعت نفت ایران درباره برنامه کشور در زمینه صادرات بنزین در آینده گفت: «به تازگی هیاتی از افغانستان به سرپرستی اتاق بازرگانی و بخش خصوصی این کشور به ایران آمد و درخواست‌هایی برای خرید فرآورده‌های مختلف از جمله بنزین مطرح کرد.»



فروش سوخت هوایی با کارت‌های بانکی فعلا منتفی شد

طرح فروش سوخت هوایی از طریق کارت‌های بانکی به دلیل برخی مشکلات در سیستم مالی و توان پرداخت شرکت‌های هواپیمایی تا اطلاع ثانوی اجرا نمی‌شود.

عباس کاظمی، معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش با اشاره به این که بدهی شرکت‌های هواپیمایی امسال افزایش نداشته است، گفت: «افزایش نیافتن بدهی شرکت‌های هواپیمایی امسال نسبت به پارسال نشان از این دارد که این شرکت‌ها تقریباً به تعهدهای خود عمل کرده‌اند و تا حدودی پایبند به توافقات صورت گرفته بوده‌اند.»

وی گفت: «شرکت‌های هواپیمایی تعهد کرده بودند که در کنار خرید نقدی سوخت از ابتدای امسال، بدهی سنوات گذشته خود را بپردازند که متأسفانه تاکنون آن را اجرایی نکرده‌اند.»

کاظمی ادامه داد: «شرکت‌های هواپیمایی همچنین متعهد شدند که در اسرع وقت قیمت سوخت دریافتی را بپردازند که تا حدود زیادی این کار را انجام داده‌اند و گواه این افزایش نیافتن بدهی این شرکت‌ها در سال ۹۵ نسبت به سال ۹۴ است.»

وی، با تأکید بر این که ما به دنبال راه‌های مسالمت‌آمیز برای رفع این مشکل هستیم و نمی‌خواهیم شاهد بالا گرفتن اختلاف‌ها باشیم، اظهار امیدواری کرد که شرکت‌های هواپیمایی هر چه سریع‌تر با اجرای تعهدهای خود بدهی به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران را تسویه کنند.

معاون وزیر نفت، با اشاره به این که هنوز سازوکار پرداخت لحظه‌ای به دلیل مشکلات مالی شرکت‌های هواپیمایی اجرایی نشده است، گفت: «شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران برای انجام تعهدهای خود در قبال ذینفعانش ناگزیر به فروش نقدی سوخت است و شرکت‌های هواپیمایی باید راهکار مناسب برای پرداخت بدهی‌های خود چه به صورت نقدی یا اقساطی ارائه کنند.»

قیمت سوخت جاری شرکت‌های هواپیمایی به صورت نقدی و اعتباری از سوی این شرکت‌ها پرداخت می‌شود و از سال ۹۴ تاکنون بدهی جاری انباشته‌ای ندارند اما مقدار بدهی گذشته این شرکت‌ها به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ میلیارد تومان است. شرکت‌های هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، ماهان، آسمان، و ایران‌ایر تور هنوز به تعهدهای مالی خود در قبال پرداخت بدهی سنواتی و جاری عمل نکرده‌اند.

این در حالی است که شرکت‌های هواپیمایی تمایلی به اجرای سیستم پرداخت قیمت سوخت هواپیما با کارت‌های بانکی ندارند. بنا به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، این موضوع هم مشکلات حقوقی برای ایرلاین‌ها دارد و هم مشکلات اجرایی و عملیاتی در فرودگاه کشور ایجاد می‌کند.

به گفته دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی پول بلیت شرکت‌های هواپیمایی که از طریق آژانس‌های هواپیمایی وصول می‌شود معمولاً حدود ۴۵ روز پس از فروخته شدن به حساب ایرلاین واریز می‌شود، بنابراین لازم است فرصتی برای شرکت‌های هواپیمایی ایجاد شود که بتوانند درآمد فروش بلیت خود را دریافت کنند و سپس از همان محل، هزینه سوخت را بپردازند.

او معتقد است با توجه به اینکه برخی از شرکت‌ها هم دولتی هستند و پرداخت‌های آنها تابع دیوان محاسبات است؛ عملاً چنین پرداخت‌هایی از آن منظر که مبالغ کلانی است، برای شرکت‌های هواپیمایی در فرودگاه‌ها در قالب کارت عابر بانک، مقدور نیست.



آغاز دوران جدیدی در کنترل ترافیک هوایی

آیا برج‌های مراقبت فرودگاه روزی فراموش می‌شوند؟

برج کنترل ترافیک هوایی، سازه‌ای شناخته‌شده و مهم‌ترین بخش در فرودگاه‌هاست. از محل همین برج‌هاست که مسولان کنترل پرواز، بر تردد هواپیماها نظارت می‌کنند، با خلبان‌ها و کادر پرواز ارتباط می‌گیرند و در صورت نیاز، فوریت‌ها را مدیریت می‌کنند.

این برج‌های بلند به واسطه پنجره‌های تعبیه شده در آنها چشم‌انداز روشنی از فرودگاه و محوطه‌های آن دارند. ایستادگی در برابر بادهای شدید و حتی زمین لرزه از ویژگی‌های این سازه است و بنابراین ساخت و نگهداری از آنها هزینه‌های زیادی نیز در بر دارد، اما فناوری جدیدی که احتمالاً به‌زودی جایگزین برج‌های مراقبت ترافیک هوایی می‌شود، این امکان را فراهم می‌کند که به واسطه اطلاعات پرواز ثبت شده و دریافتی از دوربین‌ها و حسگرهای تعبیه شده در فرودگاه‌ها، ترافیک هوایی بسیار کم‌هزینه‌تر و آسان‌تر در ساختمان‌هایی دور از محل فرودگاه‌ها رصد و مدیریت شود.

فناوری برج‌های کنترل از راه دور

همانگونه که عنوان شد، این فناوری توسط شرکت سوئدی ساب طراحی و ساخته شده و دارای دو بخش است. بخش اول باند فرودگاهی

این روزها همه جا صحبت از لزوم مقرون به صرفه کردن عملیات فرودگاهی است و برج‌های کنترل از راه دور (Reinvents Air Traffic Control) گروه ساب دقیقاً همان چیزی است که فرودگاه‌ها به آن نیاز دارند. هم اکنون این برج‌ها که به نظر می‌رسد در آینده‌ای نه چندان دور جانشین برج‌های مراقبت فعلی شوند، در چند نقطه دنیا به بهره‌برداری رسیده‌اند و گفته می‌شود مهم‌ترین مزیت آنها کاهش هزینه است؛ چرا که تنها با استفاده از اتاق‌های کنفرانس و تجهیزات ارزان‌قیمت‌تر، می‌توانند امکان کنترل تردد هواپیماها را فراهم کنند.

حال اگر این برج‌ها کارایی مناسب خود را نیز به ثبوت برسانند، ارائه‌دهندگان خدمات هوایی، مالکان و گردانندگان فرودگاه‌ها و سهامداران وابسته به آنها مجاب خواهند شد تا جهت برچیدن برج‌های مراقبت کنونی اقدام کنند. در ادامه به معرفی این فناوری جدید گروه ساب خواهیم پرداخت و مزایا و معایب آن مورد بررسی قرار خواهد گرفت.



■ فناوری جدیدی که احتمالاً
به زودی جایگزین برج‌های
مراقبت ترافیک هوایی
می‌شود، این امکان را فراهم
می‌کند که به واسطه اطلاعات
پرواز ثبت شده و دریافتی
از دوربین‌ها و حسگرهای
تعیین شده در فرودگاه‌ها،
ترافیک هوایی بسیار
کم‌هزینه‌تر و آسان‌تر در
ساختمان‌هایی دور از
محل فرودگاه‌ها رصد
و مدیریت شود

۲۲ درجه تا ۱۲۲ درجه سانتیگراد کار کنند. همچنین دوربین‌ها طوری طراحی شده‌اند که در صورت بروز مشکل برای هر یک از آنها، دیگری قادر است تا حوزه مربوط به دوربین خراب را پوشش دهد.

مزایای برج‌های کنترل از راه دور

برج‌های کنترل از راه دور نسبت به برج‌های مراقبت سنتی دارای مزایایی هستند که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- **انعطاف‌پذیری بالاتر:** دکل‌هایی که دوربین روی آنها نصب شده، به راحتی قابل حمل هستند و این باعث می‌شود تا کنترل ترافیک با انعطاف‌پذیری بیشتری انجام شود.

۲- **کاهش هزینه‌ها:** این روش به طرز قابل توجهی سرمایه‌گذاری بر روی امکانات برج‌های مراقبت و هزینه‌های مربوط به نیروی انسانی را کاهش می‌دهد.

۳- **افزایش امنیت:** این سیستم با استفاده از دوربین‌های مجهز به مادون قرمز امکان مشاهده و کنترل در هوای ابری، بارانی یا برفی را فراهم کرده و همین عامل باعث افزایش میزان امنیت شده است.

۴- **افزایش ایمنی:** دوربین‌های برج‌های کنترل از

است که مجهز به دوربین‌ها با وضوح بالا، میکروفون‌ها، چراغ‌های سیگنال‌دهنده نوری و حسگرهای تشخیص آب و هوای پیشرفته است. تمامی اطلاعات مربوط به ترافیک هوایی به مرکز برج راه دور (RTC) انتقال داده می‌شود و در آنجا اپراتورهای انسانی ترافیک هوایی را به شیوه‌های سنتی اما در فاصله‌های زیاد از میدان هوایی کنترل می‌کنند.

بخش دوم این سیستم، برج مراقبتی است که از فاصله بسیار دور فرودگاه را کنترل می‌کند. این مرکز (RTC) می‌تواند به طور همزمان ترافیک هوایی دو یا چند فرودگاه را کنترل نماید. مرکز برج راه دور (RTC) به گونه‌ای طراحی شده است که به یک اتاق رسانه فناوری پیشرفته شباهت دارد و دارای سیستم‌های پیشرفته الکترونیکی است.

سرتاسر اتاق به جای پوشش با پنجره‌های شیشه‌ای، توسط ال‌سی‌دی‌های ۳۶۰ درجه با تصاویر زنده از میدان هوایی پوشش داده شده است و اطلاعاتی که از دوربین‌های واقع در فرودگاه مبدأ ارسال می‌شود، در این تلویزیون‌ها به نمایش درمی‌آید و اپراتورها به راحتی می‌توانند هواپیمای در حال پرواز یا نشست را ببینند و کنترل کنند.

دوربین‌های این سیستم دارای رزولوشن بالا هستند و قابلیت آن را دارند که در دمای منفی

■ یکی از مشکلات برج‌های کنترل از راه دور، احتمال خراب شدن ناگهانی این تجهیزات حتی برای چند لحظه است. به دلیل عدم استفاده از نیروی انسانی در فرودگاه‌های مبدأ، این نگرانی ابعاد جدی‌تری نیز به خود می‌گیرد

ممکن است یک فرودگاه در ارتفاعات ساخته شده باشد و به همین دلیل، به لحاظ طول باند و وضعیت آب و هوا، ویژگی‌های متفاوتی در قیاس با یک فرودگاه که همسطح دریا ساخته شده است داشته باشد.

همچنین فرودگاه احداث شده در نزدیکی منطقه مسکونی با فرودگاه دور از چنین مناطقی، به لحاظ صوتی شرایط متفاوتی دارد.

مشکل دیگر در این پروژه که افراد زیادی را نگران کرده، احتمال خراب شدن ناگهانی این تجهیزات حتی برای چند لحظه است. به دلیل عدم استفاده از نیروی انسانی در فرودگاه‌های مبدأ، این نگرانی ابعاد جدی‌تری نیز به خود می‌گیرد، اما گروه ساب می‌گوید اگر حتی یک یا چند دوربین هم از کار بیفتند تجهیزات و دوربین‌های دیگر می‌توانند جایشان را پر کرده و فضای آنها را پوشش دهند.

فرودگاه‌هایی که دارای برج‌های کنترل از راه دور هستند

گروه ساب، پیشرو در زمینه برج‌های کنترل از راه دور است. در حال حاضر این گروه با سال‌ها تجربه در این زمینه توانسته این سیستم را در چندین فرودگاه پیاده‌سازی کند.

LFV سوئد - گروه ساب اولین برج کنترل از راه دور را به ارائه دهندگان خدمات ترافیک هوایی سوئد، LFV تحویل داده است. این قرارداد در ژانویه ۲۰۱۱ به امضا رسید و در آوریل

۲۰۱۵ نخستین تاسیسات برج دور در جهان افتتاح شد. این سیستم شامل یک مرکز برج کنترل از راه دور (RTC) در Sundsvall و دو فرودگاه Sundsvall و Ormskoldsvik را که در شمال سوئد و به فاصله ۱۲۳ کیلومتری واقع شده، پوشش می‌دهد.

قرار است که ترافیک سه فرودگاه کوچک دیگر در سوئد نیز از همین تاسیسات هدایت شود که هزینه‌های زیادی را کاهش خواهد داد.

خدمات هوایی استرالیا - گروه ساب در اول ژوئن ۲۰۱۱، قراردادی را با خدمات هوایی استرالیا جهت اجرای برج کنترل از راه دور به امضا رسانید. بررسی‌های اولیه برای اجرای این پروژه در اوایل ژوئن ۲۰۱۱ انجام شد. این برج قرار است برای فرودگاه آلیس اسپرینگ اجرا شود و مکان قرار گرفتن برج در فاصله ۱۵۰۰ کیلومتری از فرودگاه و در آدلاید است.

آوینور نروژ - گروه ساب همچنین قراردادی را با ارائه‌دهندگان خدمات هوایی نروژ (آورینور) جهت اجرای برج کنترل از راه دور به امضا رسانده است. این برج کنترل از راه دور که در آینده‌ای نزدیک به بهره‌برداری خواهد رسید، قرار است کنترل ترافیک دو فرودگاه در شمال نروژ را تحت پوشش قرار دهد.

کشورهای دیگری چون آمریکا، ایرلند، آلمان، ایتالیا و امارات نیز خواستار نصب این سیستم در فرودگاه‌های خود شده‌اند.

راه دور مجهز به حسگرهای حرارتی هستند و این باعث می‌شود تا تشخیص جسم خارجی راحت‌تر صورت گیرد. همچنین با استفاده از این سیستم نقاط کور خارج از دید نیز از بین می‌رود.

معایب برج‌های کنترل از راه دور

در عین حال، به‌کارگیری این فناوری به‌ویژه برای مدیریت پروازهای چندین فرودگاه، خالی از چالش و مانع نیز نیست؛ چرا که تمام فرودگاه‌ها شبیه هم نیستند و این مساله می‌تواند مشکل‌ساز شود. به عبارت دیگر،

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 امارات و حمل مجدد به اروپا و آمریکا

◀ ارائه خدمات گمرکی محصولات دریایی و هوایی در کشور امارات

تلفن: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۴
نمابر: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۷

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

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



۴۲ سال پیش، زمانی که ایرباس اولین هواپیمای A300B2 خود را به ایرفرانس تحویل داد، آسیا در شرایط آشفته‌ای به سر می‌برد. جنگ در ویتنام و کامبوج و پایان یافتن حکومت فاجعه‌بار مائو، اقتصاد چین را تبدیل به یک گدای زنده‌پوش کرده بود. این در حالی بود که انقلاب صنعتی در ژاپن، مالزی و کره جنوبی آغاز شده بود و کشوری مانند سنگاپور علیرغم وضعیت ورشکسته منطقه با استانداردهای زندگی نسبتاً بالایی در حال توسعه و پیشرفت بود.

از طرفی دیگر در این سوی جهان، ظهور یک شرکت هواپیماساز اروپایی، یک تهدید جدی برای آمریکایی بود که عطش تسلط به تمام دنیا را داشت. ایرباس نیز برای اینکه بتواند در این رقابت بین اقیانوسی، شروعی قدرتمندانه را داشته باشد به مشتری خانگی یعنی ایرفرانس تکیه کرده بود. پس از آن شاید یکی از دلایلی که ایرباس در ۱۹ سال ابتدایی توانست تنها ۱۰۰۰ فروند از هواپیماهای خود را به فروش برساند، دلبری ملکه آسمان‌ها بوئینگ ۷۴۷ بود که کمتر ایرلاینی می‌توانست از آن بگذرد. اما به مرور، سیر رشد سفارشات ایرباس افزایش یافت و در یک رکورد جدید این شرکت توانست در ۱۹ ماه، ۱۰۰۰ فروند هواپیما را تحویل دهد تا ۱۰ هزارمین فروند آن در تاریخ ۱۴ اکتبر ۲۰۱۶ نصیب سنگاپور ایر شود.

چه کسی در سال ۱۹۷۴ می‌توانست باور کند روزی آسیا و اقیانوسیه تبدیل به بزرگ‌ترین بازار هواپیماهای ایرباس شود! به طوری که ۳۵۰۰ فروند از هواپیماهایش برای این منطقه ساخته شده و از سه مشتری بزرگش، دو ایرلاین متعلق به چین باشد!

در اوج بحران مالی جهانی در سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ که صنایع زیادی در آن متضرر شدند، کشورهای آسیای شرقی با خرید هواپیماهای بلند بردی چون ایرباس ۳۸۰ نوظهور، نه تنها ایرباس را سرپا نگه داشتند، بلکه با برنامه‌ریزی مناسب توانستند با پیشرفته‌ترین و جدیدترین هواپیماهای جهان، خود را به کیفیت بالایی در ارائه خدمات به مسافری برسانند.

گرچه امروزه ایرباس جزو یکی از سردمداران برتر تولیدکننده هواپیما در جهان است، اما چندی است شرایط برای این شرکت سخت شده است. پس از اینکه در ماه گذشته به دستور مرکز تجارت جهانی، یارانه اتحادیه اروپا به ایرباس قطع شد، این شرکت برای کاهش هزینه‌ها و به گفته خودشان افزایش سرعت تصمیم‌گیری‌ها، همه زیر بخش‌های خود را تحت یک شرکت واحد ادغام کرد و زیر یک سقف گرد هم آورد.

از سوی دیگر با کاهش سفارشات ایرباس A380 و اقدام جدید برخی از شرکت‌های هواپیمایی هم‌چون سنگاپور ایر برای کنار گذاشتن این هواپیما، ایرباس تصمیم گرفت تا تولیدات این هواپیما را در سال بعد از ۲/۵ هواپیما در ماه به یک هواپیما در ماه کاهش دهد. البته یکی از دلایل کنار گذاشتن هواپیماهای چهار موتوره‌ای هم‌چون ایرباس A380 و B747 که به نسبت هواپیماهایی چون A350 و B777 مصرف سوخت بالاتری دارند، افزایش قیمت جهانی نفت است. بر اساس آخرین توافق شرکت‌های تولیدکننده نفت در مجمع بین‌المللی انرژی، با هدف جلوگیری از کاهش قیمت نفت، مقرر شده تا تولید افزون نفت جلوگیری شود. در صورتی که این توافق در اجلاس جهانی اوپک که ۳۰ نوامبر برگزار می‌شود، مصوب شود باید در انتظار افزایش قابل ملاحظه قیمت نفت باشیم. بدون شک این موضوع بیش از پیش ایرلاین‌ها را مجاب به کنار گذاشتن هواپیماهای چهار موتوره‌ای چون A380 خواهد کرد.

با همه این شرایط ایرباس کماکان رو به جلو حرکت می‌کند و بر روی دیگر ناوگان‌های بلندبرد جدید خود همچون A350 حساب ویژه‌ای باز کرده است.

با این بررسی‌ها و نگاهی به آینده این سوال مطرح می‌شود، هنگامی که ایرباس ۲۰ هزار هواپیمایش را تحویل دهد، اوضاع برای این شرکت چگونه تغییر خواهد کرد؟! غیرمنطقی به نظر نمی‌رسد اگر تصور کنیم چین که در حال حاضر بزرگترین اپراتور هواپیماهای ایرباس است، در سال ۲۰۴۰ به یکی از قدرتمندترین پایگاه‌های هوافضایی جهان تبدیل شود، اما آیا ممکن است در این بین با وجود تمرکز چشمگیر تکنولوژی ایرباس در این کشور، ادغام دیگری صورت بگیرد و تولیدکننده اروپایی تبدیل به تولیدکننده آسیایی شود؟

آیا ایرباس جهان را تغییر می‌دهد یا آسیا ایرباس را؟

فرونش جهرمی؛ کارشناس هوانوردی و تحلیلگر ابرونیوز





سرمایه‌گذاری ۱۷۵ میلیون دلاری امارات برای دور زدن تنگه هرمز

روزهای کم‌رونق یک تنگه استراتژیک؟

بندر فجیره از سال ۱۹۸۳ برای انجام عملیات تجارت نفت مورد استفاده قرار داشته است. بهره‌برداری از این بندر در اختیار شرکت ترمینال‌های نفتی فجیره قرار دارد. تاسیسات جدید بهره‌برداری شده در این بندر جایگاه ویژه‌ای را برای امیرنشین فجیره و کشور امارات متحده عربی در شکل‌دهی تحولات بازارهای منطقه‌ای و جهانی نفت و فرآورده‌های نفتی ایجاد خواهد کرد.

طی سال‌های اخیر به تدریج تعداد اسکله‌های ویژه برای بارگیری نفت‌خام و فرآورده‌های نفتی در این بندر افزایش پیدا کرده و با بهره‌برداری از اسکله اخیر، تا پایان سال جاری، اسکله جدیدی نیز به عنوان دهمین اسکله همراه با دو جتسی کوچک برای بارچ‌های بانکر به بهره‌برداری خواهد رسید. این در شرایطی است که برنامه‌های گسترده‌تری نیز شامل احداث یک اسکله و SBM‌های دریایی در بلندمدت برای توسعه ظرفیت‌های این بندر از سوی دولت امارات اعلام شده است. همزمان با این تحولات ظرفیت‌های ذخیره‌سازی نفت‌خام و فرآورده‌های نفتی

موضوع تقریباً در سکوت نسبی خبری برگزار شد. امارات متحده عربی اولین اسکله پهلوگیری نفتکش‌های غول‌پیکر موسوم به VLCC را که رایج‌ترین سوپرتانکرهای موجود در جهان برای انتقال نفت خام در مقیاس کلان است در بندر فجیره در دریای عمان با سرمایه‌گذاری ۱۷۵ میلیون دلار افتتاح کرد. این ترمینال نفتی که به عنوان بزرگ‌ترین تاسیسات بانکرینگ جهان معرفی شده است موجب شد امارات متحده عربی در حوزه ظرفیت‌های بارگیری و ذخیره‌سازی نفت خام و فرآورده‌های نفتی و بانکرینگ بندر سنگاپور را پشت سر گذاشته و جایگاه اول در این حوزه را به خود اختصاص دهد.

گزارش‌ها نشان می‌دهد تاسیسات جدید افتتاح شده در فجیره نقش مهمی در تقویت جایگاه امارات متحده عربی به عنوان یکی از مبادی تجارت جهانی فرآورده‌های نفتی ایفا خواهد کرد. اما آیا اهداف بلندمدت امارات تنها ناظر به اهداف تجاری است؟ یا آن‌گونه که خبرگزاری آسوشیتدپرس می‌گوید این اسکله در خارج از محدوده خلیج فارس، برای دور زدن تنگه هرمز راه‌اندازی شده است؟

■ در سال ۲۰۱۲ و با تشدید اختلافات در منطقه خلیج فارس، عربستان و امارات به عنوان اولین و چهارمین تولیدکننده نفت در سازمان اوپک، دست به کار یافتن مسیرهای جایگزین برای انتقال نفت خام خود به بازارهای جهانی بدون عبور از تنگه هرمز شدند

■ اولین محموله نفت خام صادراتی از بندر فجیره با استفاده از خط لوله احدائی به این بندر، در جولای سال ۲۰۱۲ بارگیری شد. این خط لوله ظرفیتی معادل ۶۵ درصد از مجموع صادرات نفت خام این کشور دارد و نگرانی عمده‌ای در خصوص احتمال بروز مشکل در تردد نفتکش‌ها از تنگه هرمز باقی نمی‌گذارد

است که کانال سوئز را به آسیا متصل می‌کند و نه تنها در حال تبدیل به یک مرکز بین‌المللی مهم برای بانکرینگ و ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی است، بلکه به یک هاب مهم صادرات نفت خام نیز تبدیل خواهد شد.»

به گفته او این بندر هم اکنون زیرساخت‌های لازم برای برعهده‌گیری نقش مرکز تجاری نفت خام در خلیج فارس، مدیترانه و آفریقا را دارد.

همزمان با افتتاح تاسیسات جدید پهلوگیری و بارگیری نفت خام و فرآورده در فجیره، پلاتس یکی از مهمترین مراجع اعلام قیمت‌های نفت خام و فرآورده‌های نفتی در نقاط مختلف جهان اعلام کرد از سوم اکتبر، قیمت طیفی از فرآورده‌های نفتی برای بازار خاورمیانه را بر مبنای فوب فجیره اعلام خواهد کرد. این اقدام یکی از مهم‌ترین تحولات برای تبدیل شدن این بندر به هاب جدید قیمت‌گذاری و تجاری نفت خام و فرآورده در سطح بین‌المللی است. این فرآورده‌ها شامل بنزین، گازوئیل، سوخت جت و مازوت است. قیمت‌های مذکور در راستای انتشار قیمت‌های فعلی این فرآورده‌ها بر مبنای هاب سنگاپور و با تعدیل هزینه‌های انتقال اعلام می‌شود.

دیوید ارنزبرگر رییس بخش نفت در نشریه S&P Global Platts می‌گوید: «ایجاد شفافیت در اطلاعات این بندر، گامی مثبت است که به معامله‌گران و سرمایه‌گذاران کمک می‌کند ریسک‌ها و فرصت‌های بازار را به روشنی شناسایی کنند.»

او می‌افزاید: «خاورمیانه شاهد رشدی اساسی در ظرفیت‌های ذخیره‌سازی و پالایش بوده و این امر منجر به رشد در تجارت فیزیکی نفت خام و فرآورده‌های نفتی و حضور بیشتر در بازار جهانی انرژی می‌شود. این تحولات باعث شکل‌دهی یک بازار تک‌محموله مهم برای فرآورده‌های نفتی و افزایشی اساسی در معاملات فرآورده بر اساس مکانیزم‌های رایج در بازارهای بین‌المللی خواهد شد و زمینه پوشش ریسک برای معامله‌گران را فراهم خواهد کرد.»

به گفته این تحلیلگر، بازار فرآورده‌های نفتی و فعالان بازار انرژی، نیاز به معرفی مرجع جدید قیمتی براساس هاب فجیره (علاوه بر قیمت‌های اعلامی از سوی سنگاپور) را احساس و مشخص کرده‌اند و تحولات سریع در فجیره پاسخی به همین نیاز است.

نیز در این بندر در سال‌های اخیر توسعه یافته است. امارات متحده عربی به سرعت برنامه خود برای ایجاد ظرفیت ۱۲ میلیون بشکه ذخایر نفت خام در این بندر را پیش برده است. ظرفیت مخازن این بندر در سال ۲۰۱۲ حدود ۸ میلیون بشکه بوده است.

چشم‌انداز استراتژیک

بهره‌برداری از بندر فجیره امارات از سال ۱۹۸۳ آغاز شده است. اما رشد تصاعدی تاسیسات و زیرساخت‌های این بندر از اوایل دهه ۱۹۹۰ شکل گرفت. ظرفیت ذخیره‌سازی این بندر در سال ۱۹۹۴ تنها ۵۵۰ هزار تن بود که این رقم در سال ۲۰۱۵ به ۵۶ میلیون تن رسیده است. طی ده سال گذشته تعداد اسکله‌های بارگیری در این بندر به ۹ رسیده و ترافیک کشتی‌ها در آن بیش از هشت برابر شده است. سال گذشته ۲۲۰۰ کشتی در این بندر عملیات بارگیری/تخلیه انجام داده‌اند.

ظرفیت ذخیره‌سازی خشکی نیز در دو دهه گذشته در این بندر بیست برابر شده و به ۹ میلیون تن مکعب رسیده و با سرمایه‌گذاری‌های بیشتر از سوی معامله‌گران خصوصی از جمله شرکت‌های ویتول و پتروکم، ظرفیت ذخیره‌سازی بندر فجیره به ۱۴ میلیون متر مکعب تا سال ۲۰۲۰ خواهد رسید. براساس برنامه‌ریزی‌ها، گام‌های بعدی توسعه‌ای، ورود به حوزه محصولات پتروشیمی و گاز طبیعی مایع (LNG) خواهد بود.

اما هدف بلندمدت امارات برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و بارگیری نفت خام در بندر فجیره تنها ناظر به اهداف تجاری نیست. هرچند ملاحظات تجاری بخش مهمی از راهبرد این کشور در توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و بارگیری و صادرات نفت خام و فرآورده‌های نفتی را تشکیل می‌دهد.

در گام اول، براساس اعلام وزارت انرژی امارات متحده عربی، موجودی فرآورده‌های نفتی این بندر به صورت هفتگی اعلام خواهد شد. این اقدام گامی عملی در راستای تبدیل کردن فجیره به یکی از نقاط مرجع قیمت‌گذاری فرآورده‌های نفتی و نفت خام همانند سنگاپور و رتردام هلند است. وزیر انرژی امارات، این اقدام را سیاستی کلیدی برای تبدیل شدن فجیره به هابی عمده برای بازارهای جهانی انرژی دانسته است. امروزه المزروعی در این خصوص می‌گوید: «امروز امارات در قلب کریدور جدید انرژی قرار گرفته



■ عربستان نیز برنامه خود برای افزایش ظرفیت خطوط لوله‌ای که نیاز این کشور به عبور از تنگه هرمز برای صادرات نفت خام را مرتفع می‌سازد اجرایی کرده است. این خط لوله با طولی معادل ۱۲۰۰ کیلومتر، شرق عربستان را به تاسیسات صادراتی این کشور در سواحل غربی متصل می‌کند

طرحی برای بای پاس

دستیابی به اهداف تجاری ذکر شده، تنها هدف راهبردی توسعه ظرفیت‌های ذخیره‌سازی و بارگیری و تخلیه نفت خام و فرآورده‌های نفتی در بندر فجیره نبوده است. در سال ۲۰۱۱ و متعاقب تشدید اختلافات ایران با جهان غرب در منطقه خلیج فارس و وضع تحریم بر صادرات نفت خام ایران از سوی سازمان ملل، برخی منابع از احتمال انسداد تنگه هرمز از سوی ایران در صورت تداوم و تشدید اختلافات با غرب خبر دادند.

تنگه هرمز از راهبردی‌ترین آبراه‌های بین‌المللی است که بخش مهمی از نفت خام تجاری مبادله شونده در بازارهای بین‌المللی از طریق این کانال وارد مقاصد صادراتی می‌شود. کانالی که از شمال به ایران و از جنوب به امارات و بخشی از خاک عمان به نام مسندم محدود شده و در باریک‌ترین بخش خود دارای عرضی معادل ۳۹ کیلومتر است. برخی منابع سهم نفت خام و فرآورده‌های نفتی عبوری از این تنگه را بیش از ۱۷ میلیون بشکه در روز معادل یک پنجم از کل نفت خام مصرفی جهان و ۳۵ درصد از کل نفت خام مورد مبادله در سطح بین‌المللی می‌دانند. این میزان نفت خام از مبادی شامل ایران، عربستان سعودی، قطر، امارات متحده عربی، کویت و عراق به بازارهای صادراتی ارسال می‌شوند.

در سال ۲۰۱۲ و با تشدید اختلافات در منطقه خلیج فارس، عربستان سعودی و امارات متحده عربی به عنوان اولین و چهارمین تولیدکننده بزرگ نفت در سازمان کشورهای صادرکننده نفت اوپک، دست به کار یافتن مسیرهای جایگزین برای انتقال نفت خام خود به بازارهای جهانی بدون عبور از تنگه هرمز شدند و به همین منظور خطوط لوله‌ای را برای انتقال بخشی از نفت خام تولیدی به بندر فجیره احداث کردند.

اولین محموله نفت خام صادراتی امارات متحده عربی از بندر فجیره که با استفاده از خط لوله احداثی به این بندر منتقل شده بود، در جولای سال ۲۰۱۲ بارگیری شد. خط لوله مورد استفاده به این منظور به طول ۳۷۰ کیلومتر با ظرفیتی معادل ۱/۵ میلیون بشکه در روز، نفت خام تولیدی از میادین نزدیک ابوظبی را به بندر فجیره منتقل می‌کند که این رقم به ۱/۸ میلیون بشکه در روز قابل افزایش است. این عدد معادل

۶۵ درصد از مجموع صادرات نفت خام این کشور است که نگرانی عمده‌ای در خصوص احتمال بروز مشکل در تردد نفتکش‌ها از تنگه هرمز باقی نمی‌گذارد.

عربستان سعودی نیز پمپاژ نفت خام از طریق خط لوله‌ای به ظرفیت ۱/۶۵ میلیون بشکه در روز را از سال ۲۰۱۲ آغاز کرده است. خط لوله مزبور که از دهه ۱۹۹۰ بلااستفاده بود، اکنون ۱۶ درصد از ظرفیت صادراتی نفت عربستان را تامین می‌کند. خط لوله مزبور که در عربستان سعودی به نام خط لوله عراق نامیده می‌شود در دهه ۱۹۸۰ به منظور بای پاس کردن خلیج فارس در هنگام بروز جنگ نفتکش‌ها در جنگ ایران و عراق، توسط عراق و در خاک عربستان سعودی احداث شده است. دولت عربستان سعودی این خط لوله را که مالکیت آن متعلق به دولت عراق بود در سال ۲۰۰۱ به عنوان غرامت جنگی ضبط کرد و از آن برای انتقال گاز طبیعی برای نیروگاه‌های داخلی این کشور استفاده می‌کرد.

عربستان سعودی در فاز بعدی، برنامه خود برای افزایش ظرفیت خطوط لوله‌ای که نیاز این کشور به عبور از تنگه هرمز برای صادرات نفت خام را مرتفع می‌سازد اجرایی کرده است. خط لوله جدیدی که به این منظور از سوی ریاض احداث شده، با طولی معادل ۱۲۰۰ کیلومتر، شرق این کشور را به تاسیسات صادراتی این کشور در سواحل غربی متصل می‌کند.

در ماه مه سال جاری دولت ریاض برنامه خود برای افزایش ظرفیت انتقال نفت خام از طریق خط لوله به دریای سرخ به میزان ۴۰ درصد را اعلام کرد. این برنامه در راستای توسعه میادین نفتی منطقه شرق این کشور و احداث پالایشگاه‌هایی جدید در ساحل غربی دریای سرخ طراحی شده است.

براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته ظرفیت این خط لوله ۱۲۰۰ کیلومتری شرقی غربی تا پایان سال ۲۰۱۸ به ۷ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد یافت. این رقم در حال حاضر حدود ۵ میلیون بشکه در روز است. نقطه آغاز این خط لوله در نزدیکی دفتر مرکزی شرکت سعودی آرامکو در ظهران و نقطه پایانی آن در ینبوع در ساحل غربی دریای سرخ است؛ محلی که برنامه‌های جدیدی برای احداث برخی پالایشگاه‌ها و واحدهای پتروشیمی در آن اعلام شده است.

ان الحسن مصباح الهدى وسعة الحياة



بهترین فرصت برای کمک به
کودگانی که تمنای زندگی دارند

شماره کارت: ۰۵۹۰-۹۹۵۰-۹۹۱۱-۹۰۳۷۶

۰۲۱-۲۳۵۴۰ * ۷۳۳ * ۲۳۵۴۰# * ☎



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

از اینکه به پیام ما توجه کردید، سپاسگزاریم

در سال ۲۰۰۳ اصطلاح «هیدروریل» یا قطارهای هیدروژنی برای اولین بار توسط استن تامپسون برنامه‌ریز استراتژیک سابق AT&T و یکی از حامیان قدیمی استفاده از هیدروژن برای وسایل نقلیه ریلی به کار برده شد. در هیدروریل یا قطارهای هیدروژنی از هیدروژن به عنوان یک منبع انرژی جهت تامین انرژی موتورهای کششی یا کمکی، یا هر دو استفاده می‌کنند.

قطارهای هیدروژنی یا با سوزاندن هیدروژن در موتور احتراق داخلی وسیله نقلیه یا با واکنش هیدروژن با اکسیژن در یک پیل سوختی برای حرکت موتورهای الکتریکی، انرژی شیمیایی هیدروژن را به انرژی مکانیکی تبدیل می‌کنند.

در طول دهه گذشته، تکنولوژی سلول سوختی هیدروریل به تدریج در دنیا محبوبیت کسب کرده است. در ابتدا در سال ۲۰۰۶ در کشور ژاپن، ماشین‌های ریلی با سلول‌های سوختی هیبریدی مورد آزمایش قرار گرفت، سپس در سال ۲۰۱۲ قطار مسافربری هیدروژنی در انگلستان یک سفر آزمایشی انجام داد و در سال ۲۰۱۵ نیز تراموای هیدروژنی در شهر چینگدائو جمهوری خلق چین به طور کامل به بهره‌برداری رسید.

اما بزرگترین گام در این زمینه را آلمان برداشته است و این کشور در نظر دارد تا سال ۲۰۲۵ حدود ۱۱۰۰ کیلومتر از شبکه ریلی خود را مجهز به تجهیزات با سلول سوختی هیدروژنی کند. چشم‌انداز این اقدام این است که تمام نیروی محرکه توسط هیدروژن تامین شود و به هیچ عنوان از منابع کربنی در آنها استفاده نشود. استن تامپسون می‌گوید: «من همیشه اعتقاد داشتم که آلمان به دلیل تعهداتی که به محیط زیست داشته و همچنین به عنوان یک رهبر جهانی در زمینه فناوری در این زمینه گام بزرگی را بر خواهد داشت.»

پروژه هیدروریل آلمان

پروژه عظیم آلمان در استفاده این کشور از هیدروریل‌ها در بلندمدت، توسط سه شخص رهبری شده است. نفر اول تامپسون بود که بعد از بازنشسته شدن از AT&T در سال ۱۹۹۶ فعالیت‌هایی را برای ترویج هیدروریل آغاز کرد. نفر دوم دکتر هولگر بوش بود که در سال



آغاز به کار اولین قطار هیدروژنی جهان در آلمان

هیدروریل و بازنشستگی قطارهای دیزلی

شرکت فرانسوی آلتوم از ساخت اولین قطار مسافربری جهان با سوخت هیدروژنی خبر داده که قرار است تا قبل از پایان سال ۲۰۱۷ فعالیت خود را در کشور آلمان آغاز کند. اولین بار نمونه اولیه این قطارها در نمایشگاه تجاری سالانه اینوترانس (InnoTrans) آلمان در ماه گذشته به نمایش درآمدند. قطار یاد شده در ماه‌های پایانی سال ۲۰۱۷ در مسیر Buxtehude-Bremervörde-Bremerhaven-Cuxhaven در شمال غرب آلمان به کار گرفته خواهد شد.

تعداد قطارهای سفارش داده شده برای استفاده در این مسیر در آلمان ۱۴ مورد اعلام شده است. تست‌های ضروری به این منظور توسط مقامات آلمانی انجام شده و طی ماه‌های آینده هم ادامه می‌یابد.



همکاری دو غول اقتصادی در حوزه ریلی

تازه‌ترین اخبار حکایت از آن دارد که بزرگترین شرکت سازنده قطارهای پرسرعت چین اعلام کرده است برای نخستین بار در یک سرمایه‌گذاری مشترک با هندوستان، کارخانه تعمیر و ساخت موتورهای لکوموتیوهای خطوط راه‌آهن به ارزش ۶۳/۴ میلیون دلار را راه‌اندازی کرده است.

شرکت دولتی راه‌آهن چین نخستین شرکت خارجی است که در هندوستان خط مونتاژ تجهیزات حمل و نقل ریلی را راه‌اندازی می‌کند. این رویداد مهم پس از آن شکل می‌گیرد که نارندرا مودی، نخست وزیر هند در سال ۲۰۱۴ از طرح بلندپروازانه خود با عنوان «تولید هندوستان» رونمایی کرد. این سرمایه‌گذاری مشترک با عنوان سی آر آرسی پایونیر الکتریک هندوستان در شهر هاریانا انجام شده است. بنا به گزارش خبرگزاری رسمی دولت چین، شینهوا، این کارخانه با سرمایه‌گذاری ۶۳/۴ میلیون دلار ساخته شد و طرف چینی ۵۱ درصد از سهام آن را در اختیار دارد.

این کارخانه هندی در زمینه تعمیر و تولید موتورهای لکوموتیو فعالیت می‌کند و علاوه بر آن تامین‌کننده خدمات تکنولوژیک به سیستم ریلی هندوستان و تامین‌کننده سیستم‌های انتقال برق به بخش حفاری‌های نفتی، ژنراتورهای انرژی بادی و تجهیزات معدنی ساخت هندوستان است. پس از آنکه دو کشور برای مشارکت چین در مدرن‌سازی سیستم‌های ریلی هندوستان چند قرارداد امضا کردند، این نخستین سرمایه‌گذاری عمده چین در بخش ریلی هندوستان است.

علاوه بر همه اینها، مهندسان هندی در حال آموزش دیدن در کشور چین هستند. چین همچنین در حال همکاری با هندوستان است تا یک دانشگاه صنعت ریلی مشابه آنچه خود تاسیس کرده است، در هندوستان راه‌اندازی کند. گذشته از توافقات این دو غول اقتصادی بر سر تولید قطارهای پرسرعت، دو کشور توافق کردند با همدیگر همکاری کنند تا راه‌حل‌های فنی مورد نیاز برای افزایش سرعت قطارها در مسیر ریلی نایی به میسوره از طریق بنگلور را شناسایی کنند.

چین همچنین امکان‌سنجی تاسیس یک مسیر ریلی بین شهرهای چنایی و دهلی نو را نیز در دست مطالعه دارد. تاکنون ژاپن موفق شده بود که پروژه قطار پرسرعت مسیر احمدآباد به بمبئی را به دست گیرد. هندوستان دارای یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های ریلی جهان است که طول آن به حدود ۶۴ هزار کیلومتر می‌رسد. شرکت راه‌آهن چین از زمان حضورش در هندوستان در سال ۲۰۰۷ میلادی تاکنون تجهیزات زیادی را به این شبکه بزرگ هندی ارائه کرده است که از جمله مهمترین آنها می‌توان به قطارهای مترو، موتورهای لکوموتیو و دیگر قطعات و ماشین‌آلات ریلی اشاره کرد.

چین به شدت در جست و جوی بازارهای جدید در خارج از مرزهای خود است و در حال حاضر تجهیزات حمل و نقل ریلی خود را به بیش از ۱۰۱ کشور و منطقه جهان صادر می‌کند. این شرکت چینی نخستین کارخانه خود در آمریکای شمالی را در سال ۲۰۱۵ در ماساچوست آمریکا راه‌اندازی کرد. به نظر می‌رسد اشتیاق چین برای فتح حوزه‌های مختلف صنعت این بار به حوزه ریلی رسیده است.

۱۹۹۸ اشاره‌هایی را در زمینه استفاده از هیدروژن در وسایل نقلیه کرد و نفر سوم ماتیسن رییس حزب سبز آلمان که هم اکنون به همراه دکتر هولگر، رهبری حمل و نقل هیدروژنی در شمال آلمان را بر عهده دارند.

در نهایت فعالیت‌های انجام شده منجر به این شد که کشور آلمان با شرکت فرانسوی آلتوم قراردادی را در سال ۲۰۱۴ جهت تحویل ۱۴ قطار مسافربری که با سوخت هیدروژنی کار می‌کنند منعقد کند.

قرار است این قطارها تا قبل از پایان سال ۲۰۱۷ در شمال غربی آلمان فعالیت خود را آغاز کنند. این قطارهای مسافربری که یک نوآوری ریلی محسوب می‌شوند، سریعتر، بلندتر و گرانتر از قطارهای دیزلی هستند و همین باعث شده است تا آنها توجه مردم را به خود جلب کنند.

نام این قطارها Coradia iLint است و دارای یک مخزن بزرگ هستند که سوخت یک سفر ۴۹۷ مایلی را فراهم می‌کند و سرعتی در حدود ۸۷ مایل در ساعت دارند و تقریباً سروصدایی تولید نمی‌کنند و تنها صدایی که مسافران از آنها خواهند شنید صدای حرکت چرخ‌ها و مقاومت هوا خواهد بود. انرژی تولید شده در این قطارها در باتری‌های لیتیومی که به زیر قطار متصل هستند ذخیره می‌شوند. با توجه به اینکه این قطارها تنها از گاز هیدروژن به عنوان سوخت بهره می‌گیرند، بنابراین خروجی آنها تنها بخار و آب تغلیظ شده خواهد بود.

از دیگر مزایای این قطارها می‌توان به بحث ایمن‌تر بودن آنها نسبت به قطارهای دیزلی اشاره کرد. این قطارها دارای مخازن هیدروژن هستند که بسیار کم خطرتر از مخازن بنزینی است. مخزن سوخت هیدروژنی بر روی سقف این ترن نصب شده که انرژی پیل‌های سوختی قطار را به منظور تولید انرژی الکتریسیته تامین خواهد کرد.

تاکنون قیمت Coradia iLint مخفی باقی مانده است؛ اما آن گونه که شرکت آلتوم اعلام کرده، قیمت این قطارها گران‌تر از قطارهای دیزلی است. علاوه بر کشور آلمان کشورهای دیگری چون هلند، دانمارک و نروژ تمایل خود را برای در اختیار گرفتن این قطارها اعلام کرده‌اند.

تولید و تقاضای ریل در ایران؛ چالش‌ها و راهکارها

درهم پیچیدگی ریل ملی

ریل، به عنوان یک محصول استراتژیک، رابطه مستقیمی با توسعه شبکه ریلی و صنعت حمل‌ونقل ریلی در کشور دارد؛ اما تأمین آن از ۸۰ سال گذشته که اولین خط ریلی در کشور احداث شد، به صورت واردات از کشورهای دیگر انجام می‌شود. این موضوع باعث شده که در برهه‌های زمانی خاصی همانند ایام تحریم، سرعت توسعه کمی خطوط ریلی کشور با معضل جدی روبه‌رو شود.

برای رفع این معضل، پروژه تولید ریل ملی در کشور کلید خورده، اما تاکنون دو مرتبه تفاهم‌نامه میان شرکت راه‌آهن و شرکت ذوب‌آهن اصفهان برای تولید ریل ملی به شکست انجامیده است و چشم‌انداز روشنی در اجرای تفاهم‌نامه سوم نیز به چشم نمی‌خورد. در همین رابطه ماه گذشته، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دیدار با اعضای کمیسیون عمران، توضیحاتی در خصوص چالش‌های عرضه و تقاضای ریل داخلی ارائه کرد. به گفته او «با توجه به اینکه هنوز یک شاخه ریل هم در داخل کشور تولید نشده، ما مجبور به واردات شده‌ایم؛ چرا که نمی‌توان اجرای پروژه‌ها را در این باره متوقف کرد، اما در عین حال، برای آنکه به تولید داخل صدمه‌ای وارد نشود، تلاش کرده‌ایم در کنار خریدهای خارجی، نگاهی هم به تولید داخل داشته باشیم».

اینکه به‌منظور خرید خط تولید ریل توسط ذوب‌آهن، قرار شد شرکت راه‌آهن مطالبات خود از ذوب‌آهن به ارزش ۲۰۰ میلیارد تومان را مطالبه نکند».

او معتقد است: «اگرچه تولید ریل در داخل کشور اقتصادی نیست، اما به لحاظ استراتژیک تولید آن برای ما بسیار مهم است، زیرا با توجه به تولید سایر تجهیزات مانند تراورس و علائم، فعالیت کارخانه تولید ریل در کشور باعث تسریع توسعه خطوط ریلی می‌شود».

وی از شروع تست آزمایشی تولید ریل کارخانه ذوب‌آهن در ماه گذشته خبر داد و افزود: «علاوه بر اینکه راه‌آهن به منظور تولید ریل آزمایشی به ذوب‌آهن کمک می‌کند، برای خرید ۴۰ هزار تن ریل نیز قرارداد بسته است و در ازای آن پولی پرداخت خواهد کرد. همچنین طبق

خطاب به اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، اظهار داشت: «سال‌های سال است که تمام دست‌اندرکاران قول تولید داده‌اند و تولید نکرده‌اند و اصلاح ریلی در کشور تولید نشده است. در ابتدای دولت یازدهم نیز حتی یک شاخه ریل برای تعویض ریل‌های شکسته وجود نداشت و هر بار برای خرید ریل مراجعه شد با وعده ساخت داخل، درخواست کردند که ریلی از خارج خریداری نشود».

در این جلسه معاون وزیر راه و شهرسازی به دو راهکار در این زمینه اشاره کرد: «به‌طور هم‌زمان، ذوب‌آهن تشویق به خرید یک خط تولید ریل از خارج از کشور به‌منظور رفع مشکلات ریلی کشور گردید و جهت پیشبرد اهداف و پروژه‌های راه‌آهن با کشور هندوستان برای خرید ریل قرارداد منعقد شد. ضمن

به گفته محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران: «... ۲۵۰ هزار تن ریل از محل فاینانس و تسهیلات ۱۲ ساله با پیش پرداخت ۲۰ میلیارد تومان از کشور هند خریداری شده که اگر می‌خواستیم همین میزان ریل را از داخل به صورت نقد تهیه کنیم ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار می‌خواست».

او اعلام کرده، به موازات آن خرید ریل از داخل هم در دستور کار قرار گرفته است: «... راه‌آهن ۲۰۰ میلیارد تومان بابت حمل بارهای ذوب‌آهن از آنها طلب دارد، اما ما به پیشنهاد شرکت ذوب‌آهن مطالبات خود را دریافت نکردیم، تا در احداث خط ریل‌سازی در ذوب‌آهن هزینه شود».

پورسیدآقایی با اشاره به اختیارات شرکت راه‌آهن برای خرید ریل از خارج از کشور



■ مدیرعامل راه آهن ایران:
سال‌هاست که تمام
دست‌اندرکاران قول تولید
ریل داده‌اند، اما در ابتدای دولت
یازدهم حتی یک شاخه ریل
برای تعویض ریل‌های شکسته
وجود نداشت و هر بار هم که
برای خرید ریل
مراجعه شد، با وعده ساخت
داخل، درخواست کردند
ریلی از خارج خریداری نشود

عملکرد سالیانه احداث خطوط آهن جدید
توسط شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل
و نقل کشور و تحویل آن جهت بهره‌برداری، از
متوسط ۲۰۰ کیلومتر سالیانه طی ده سال ۱۳۸۴-
۱۳۹۴ تجاوز نکرده است.
با این عملکرد می‌توان گفت متوسط مصرف
سالیانه شرکت ساخت و توسعه زیربنای
حمل و نقل کشور نمی‌تواند از تامین ریل
برای حدود ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر خط آهن
جدید در سال تجاوز کند و اگر ادعایی مبنی
بر بیش از این مقدار در سال، اعلام می‌شود
می‌تواند جهت ذخیره‌سازی باشد.
بر اساس آمار دریافتی از شرکت ساخت و
توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، عملکرد
ریل‌گذاری این شرکت در سال ۱۳۹۴ معادل
۱۷۵ کیلومتر بوده است.

توافق به‌جای نیمی از مطالبات خود ریل
دریافت خواهیم کرد.»

عرضه و تقاضای برای خطوط موازی

با توجه به این اظهارات، بد نیست پس از
بررسی سابقه تولید ریل در ایران، عرضه و
تقاضای ریل داخلی را مورد بررسی قرار دهیم.
به طور کلی متقاضیان و مصرف‌کنندگان ریل در
کشور، دو شرکت ساخت و توسعه زیربنای
حمل و نقل کشور و شرکت راه آهن جمهوری
اسلامی ایران هستند:

۱- شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل
و نقل کشور: متولی احداث خطوط جدید
و همچنین افزایش طول خطوط آهن برای
جوابگویی به نیازهای اقتصادی، به موازات
افزایش تقاضای حمل کشور است.
اطلاعات موجود نشان می‌دهد که متوسط

■ ... ۲۵۰ هزار تن ریل از محل فاینانس و تسهیلات ۱۲ ساله با پیش پرداخت ۲۰ میلیارد تومان از کشور هند خریداری شده که اگر می‌خواستیم همین میزان ریل را از داخل به صورت نقد تهیه کنیم ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار می‌خواست

■ زمان بندی ورود ریل از کشور هند به ایران تهیه و مقرر شده از شهریور تا پایان بهمن ماه ۱۳۹۵ به تدریج و در مجموع ۱۱۰ هزار تن ریل وارد کشور شود. بقیه ریل خریداری شده نیز طی ۶ ماهه فروردین تا پایان دی ماه ۹۶ وارد کشور خواهد شد

همچنین اهداف ریل گذاری فاز اول برای ۹ پروژه در سال ۱۳۹۵ (پیش بینی) معادل ۳۴۰ کیلومتر و مقدار ریل مورد نیاز در این سال نیز معادل ۴۰/۹۵ هزار تن پیش بینی شده است. گفتنی است متوسط مصرف ریل در هر کیلومتر خط جدید راه آهن معادل ۱۲۰/۴۲۰ تن است، بنابراین می‌توان گفت در سال ۱۳۹۴ عملکرد مصرف ریل توسط شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور برای ۱۷۵ کیلومتر خط آهن جدید، معادل ۲۱/۰۷ هزار تن بوده است. به این ترتیب، چه در زمانی که عملکرد ریل گذاری خطوط جدید آهن کشور معادل ۱۷۵ کیلومتر در سال است و چه در زمانی که پیش بینی میزان ریل گذاری در سال ۱۳۹۵ معادل ۳۴۰ کیلومتر در نظر گرفته شود، متوسط

مصرف مقدار ریل در سال توسط شرکت ساخت از حداقل ۲۱/۰۷ هزار تن تا حداکثر ۴۰/۹۵ هزار تن تجاوز نخواهد کرد. ضمن اینکه در سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۹۴ برای متوسط عملکرد سالیانه ۲۰۰ کیلومتر خط آهن جدید، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در حدود ۲۴/۰۸ هزار تن ریل در سال مصرف کرده است.

از این رو با توجه به میانگین مصرف در سال‌های گذشته می‌توان نتیجه گرفت که شرکت ساخت، حداکثر معادل ۴۱ هزار تن ریل برای احداث خطوط جدید آهن در سال نیاز خواهد داشت.

۲- راه آهن جمهوری اسلامی ایران: فعالیت‌های نگهداری، بهسازی، بازسازی و دوخطه کردن خطوط موجود، توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود. این شرکت در هر یک از فعالیت‌های بهسازی، بازسازی و دوخطه کردن، نیازمند مصرف ریل است. در این مورد عملکرد بهسازی خطوط آهن موجود کشور در سال ۱۳۹۳ معادل ۲۳۱ کیلومتر و عملکرد بازسازی خطوط موجود آهن معادل ۱۵۰ کیلومتر در این سال گزارش شده است.

لازم به یادآوری است در انجام فعالیت بهسازی خطوط، مصرف ریل کمتر و در انجام فعالیت بازسازی (نوسازی) خطوط آهن، تعویض کامل ریل و مصرف بالاست. حال اگر مصرف ریل در نوسازی معادل ۱۲۰/۴۲۰ تن در هر کیلومتر (معادل مصرف در احداث خطوط جدید) و مصرف ریل در بهسازی نصف ریل مورد نیاز در بازسازی و ایجاد خطوط جدید در نظر گرفته شود، می‌شود برآورد کرد که در سال ۹۳، راه آهن ایران برای نوسازی و بهسازی ۱۵۰ و ۲۳۱ کیلومتر خطوط آهن موجود کشور حدود ۳۲ هزار تن ریل مصرف کرده است.

با توجه به عملکرد سال‌های گذشته برای دوخطه کردن خطوط آهن موجود کشور، میانگین توان شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران نمی‌تواند بیش از ۲۵-۴۰ کیلومتر در سال باشد. (در این رابطه می‌توان به عملکرد دوخطه کردن شرکت راه آهن در سال ۱۳۹۳ اشاره کرد که می‌دهد در این سال معادل ۱۳ کیلومتر از خطوط موجود آهن کشور توسط شرکت راه آهن دوخطه شده است) حال اگر با در نظر گرفتن عملکرد مذکور،

متوسط ۲۵ کیلومتر دوخطه کردن برای هر سال، در نظر گرفته شود، برای دوخطه کردن خطوط موجود نیز مصرف شرکت راه آهن نمی‌تواند بیش از ۳ هزار تن در سال باشد.

به این ترتیب شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مجموع در بهسازی، بازسازی و دوخطه کردن خطوط موجود کشور (با توجه به میانگین مصرف در سال‌های گذشته)، بیش از ۳۵ هزار تن ریل در سال نیاز خواهد داشت.

سابقه تولید ریل در ایران

سابقه تولید ریل در دنیا تقریباً به حدود دوپست سال می‌رسد. در منطقه غرب آسیا (خاورمیانه) تولیدکننده ریل وجود ندارد؛ ولی در برخی کشورهای اروپایی، آمریکا، روسیه، چین، ژاپن، ترکیه و هند، تولید ریل انجام می‌گیرد. در داخل کشور، ذوب آهن اصفهان در حدود بیست سال پیش مطالعه و اقدام‌های لازم جهت تولید ریل U33 را انجام و در آخرین مرحله در سال ۱۳۸۷، این نوع ریل را تولید کرد که به علت عدم وجود تجهیزات لازم در خط تولید، صافکاری و تست، امکان صدور گواهی‌نامه تولید، طبق استاندارد، وجود نداشت.

از این رو، جهت دستیابی هرچه سریع‌تر به تکنولوژی تولید ریل و بر پایه توافقی‌های انجام شده با شرکت کوتر آلمان، تولید ریل در کارگاه نورد ۶۵۰ (مطابق استاندارد EN13674) با انجام اصلاحات لازم و مجهز کردن خط تولید به تجهیزات لازم جهت تولید حدود ۷۰ تن ریل در ساعت، به عنوان روش کوتاه‌مدت در دستور کار قرار گرفت.

در این راستا، در خط تولید ریل ذوب آهن، تجهیزات گران‌قیمت و خاص صافکاری افقی و عمودی ریل و دستگاه‌های مدرنی جهت انواع کنترل حین تولید (Online) و تست‌های غیرمخرب مانند آلتراسونیک، ادی کارنت پروفایل و لیزر نصب و راه‌اندازی و قرارداد آن در سال ۱۳۹۳ بسته شد. با بررسی‌های انجام شده، علاوه بر تولید ریل‌های UIC60 و U33، این طرح قابلیت تولید انواع ریل‌های مترو مانند UIC54 و سایر ریل‌های با وزن کمتر از ۶۰ کیلوگرم در ازای هر متر را نیز خواهد داشت. مطابق اطلاعات واصله از ذوب آهن اصفهان، هزینه اجرای طرح در بخش طراحی و تامین خارجی در حدود

کشور کلید خورد. این پروژه با قدمت بیش از دو دهه، پیش از این در دهه‌های ۷۰ و ۸۰، با امضای دو تفاهم‌نامه بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و ذوب‌آهن اصفهان پیگیری شد، اما در هر مرتبه، پس از مدتی با دلایل مختلف از جمله عدم کسب استانداردهای کیفی لازم، عدم نیاز راه آهن به نوع ریل تولیدی (U33) و یا عدم تضمین خرید راه‌آهن به تولیدکننده، ابرتر ماند.

اواخر سال ۹۴ بود که عضو هیات مدیره و معاون برنامه‌ریزی و توسعه ذوب‌آهن اصفهان از پیشرفت ۹۷ درصدی پروژه تولید ریل ملی خبر داد و گفت: «مطابق برنامه‌ریزی و هماهنگی‌های صورت گرفته، کارشناسان آلمانی برای نظارت بر بهره‌برداری از خط تولید ریل، ماه آینده وارد این شرکت می‌شوند و بدین ترتیب، طبق برنامه در خرداد سال ۹۵، خط تولید ریل ملی در ذوب‌آهن، راه‌اندازی آزمایشی شده و ریل تجاری برای عرضه به بازار، در تیر سال ۹۵ ارائه می‌گردد.»

همچنین دو ماه بعد و در اردیبهشت سال ۱۳۹۵ نیز این مقام مسئول با تاکید بر تحویل اولین محموله از ریل تولیدی در خرداد ماه گفت: «در حال حاضر، پیشرفت فیزیکی این پروژه به مرز ۹۷/۵ درصد رسیده است و در حال عبور از مرحله پیش‌راه‌اندازی در این پروژه هستیم؛ هم‌اکنون با حضور کارشناسان خارجی تمام تست‌های لازم روی خط انجام شده است و امیدواریم تولید اولیه ریل در خرداد ماه انجام شود و ریل‌های مصرفی به بازار عرضه گردد.»

اما آخرین خبر هم این است که پس از تولید آزمایشی، سرانجام اواخر مهر ماه، قرارداد خرید ریل ملی بین شرکت سهامی ذوب‌آهن اصفهان و راه‌آهن ایران امضا و ذوب‌آهن اصفهان متعهد شد ۴۰ هزار تن ریل C33 تولید کرده و سالیانه ۱۰ هزار تن ریل به راه‌آهن تحویل دهد. حال باید دید آیا این شرکت می‌تواند به تعهدات جدید خود عمل کند یا خیر.

رابطه با سرمایه‌گذاری کشور هندوستان در منطقه آزاد چابهار، دو کشور ایران و هندوستان برای صدور معادل ۱۵۰ میلیون دلار ریل از هندوستان به ایران برای گسترش خطوط ریلی و نیز زیرساخت در بندر چابهار نیز به تفاهم رسیده‌اند که آن هم هنوز اجرایی نشده است؛ ضمن اینکه این مورد، ارتباطی به تفاهم‌نامه ۲۵۰ هزار تنی تامین ریل ندارد.

... و اما ریل ملی

ریل، به عنوان یک محصول استراتژیک، رابطه مستقیمی با توسعه شبکه ریلی و صنعت حمل‌ونقل ریلی در کشور دارد؛ اما تامین آن از ۸۰ سال گذشته که اولین خط ریلی در کشور احداث شد، به صورت واردات از کشورهای دیگر انجام می‌شود. این موضوع باعث شده که در برهه‌های زمانی خاصی همانند ایام تحریم، سرعت توسعه کمی خطوط ریلی کشور با معضل جدی روبه‌رو شود. برای رفع این معضل، پروژه تولید ریل ملی در

۳۰ میلیون یورو و در بخش داخلی بالغ بر ۸۰۰ میلیارد ریال بوده است.

همچنان که اشاره شد، ظرفیت تولید کارگاه در حدود ۷۰ تن بر ساعت ریل است و بر این پایه، تولید سالانه تا ۴۵۰ هزار تن قابل حصول است. البته این میزان بستگی به نوع محصول در نورد خواهد داشت و در صورت عدم نیاز احتمالی، این کارگاه قادر به تولید سایر محصولات شامل انواع تیرآهن‌های IPE و IPB در سایزهای مختلف نیز هست.

در حال حاضر گفته می‌شود راه‌اندازی تست سرد پروژه به پایان رسیده و مرحله راه‌اندازی (تست گرم) و تولید ریل در ماه آتی آغاز می‌شود. ظاهراً با راه‌اندازی این خط تولید، ظرفیت تولید ریل U33 در داخل به ۴۰۰ هزار تن در سال خواهد رسید.

واردات ریل

تولیدکنندگان ریل در جهان متعدد هستند، ولی کشور ما معمولاً ریل مورد نیاز خود را

از کشورهای اروپایی به خصوص کشورهای فرانسه و اتریش تامین می‌کند. البته وجود تحریم در چند سال گذشته، عملاً امکان تامین ریل از خارج را با مشکل و در مواردی غیرممکن ساخته بود.

با وجود تحریم و نبود امکان تامین ریل از بازارهای اروپایی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۲ تفاهم‌نامه خرید ۲۵۰ هزار تن ریل از کشور هند را با این کشور به امضا رساند. این خرید با فاینانس کشور هند انجام می‌شود، ولی به گفته مقامات راه‌آهن ایران، تا زمان تهیه این گزارش، ریلی از هند وارد کشور نشده، اما مقرر شده است از شهریور تا پایان بهمن ماه ۱۳۹۵ به تدریج و در مجموع ۱۱۰ هزار تن ریل از هند وارد کشور شود.

بقیه خطوط ریل خریداری شده نیز طی ۶ ماهه فروردین تا پایان دی ماه ۱۳۹۶ وارد کشور خواهد شد.

با سفر نخست‌وزیر هندوستان به ایران در خرداد ماه سال جاری در

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

KARAMA BORDER

IRAQI BORDER

وجود ۱۸ گذرگاه رسمی و غیر رسمی در طول ۱۴۰۰ کیلومتر مرز مشترک ایران با عراق، این کشور را به دومین مقصد تجاری صادرات غیر نفتی ایران تبدیل کرده است؛ تا آنجا که در سال گذشته میلادی حجم مبادلات بازرگانی بین دو کشور ۱۴ میلیارد دلار بوده و مقامات دو کشور امیدوارند در سال جاری این رقم را به ۲۰ میلیارد دلار برسانند. این در حالی است که به تایید فعالان بازرگانی، تبعیت عراق از نظام استاندارد برخی از شرکت‌های اروپایی و عدم پذیرش استاندارد ایران در مبادی ورودی عراق تاکنون به عنوان مانعی بر سر راه توسعه مناسبات اقتصادی و تجاری دو کشور عمل کرده است.

اما ماه گذشته به منظور کاهش بخشی از محدودیت‌های گمرکی، دو طرف توافق کردند از این پس استاندارد ۱۰ قلم کالا بدون دخالت شرکت‌های بازرسی غربی تایید شود. این تفاهنامه در اوایل مهر ماه بین سازمان استاندارد ایران و وزیر برنامه‌ریزی و سرپرست وزارت تجارت عراق و رئیس سازمان استاندارد این کشور به امضا رسید.

نتایج حذف شرکت‌های بازرسی خارجی از مبادلات تجاری ایران و عراق

همسازی در بازار پر مناقشه

آزاده کاری

■ براساس آخرین تفاهمات صورت گرفته بین ایران و عراق قرار است ۵۱ قلم کالا به صورت مشترک استانداردسازی شود که در فاز اول ۱۰ قلم کالا به مرحله اجرایی رسیده و ۴۱ کالای دیگر نیز در گام بعدی مورد تایید دو کشور قرار می‌گیرد

■ ۱۰ قلم کالایی که از این پس قرار است بدون دخالت شرکت‌های بازرسی خارجی، به عراق صادر شود عبارتند از چرخ ماشین، موتورسیکلت و دوچرخه و تایر دوچرخه، آجر، کاشی و موزاییک، کاشی و سرامیک، لاستیک کامیون، کولر گازی، مرغ منجمد، رب گوجه فرنگی و لبنیات



به علاقه‌مندی این کشور برای تفاهمات بیشتر بین ایران و عراق اظهار کرد: «مساله مشخصات فنی کالاهایی که استاندارد عراق مورد تایید خود قرار می‌دهد، یک مساله ملی و مطابق با شرایط فعلی این کشور است و تفاوت خاصی بین این مشخصات فنی در اقلیم کردستان و دولت مرکزی وجود ندارد؛ چرا که مشخصات فنی هر کالا در چارچوب یک قانون به تصویب می‌رسد.»

او اذعان کرد: «ممکن است برخی از این اختلافات به دلیل کارشکنی‌ها و مشکلاتی در مرزها باشد که باید با نظارت بیشتر این موضوع حل شود.» سرپرست وزارت تجارت کشور عراق با اشاره

به گفته وی، در آخرین تفاهمات انجام شده بین دو کشور، قرار است تعداد ۵۱ قلم کالا به صورت مشترک استانداردسازی شود که در فاز اول ۱۰ قلم کالا به مرحله اجرایی رسیده است و ۴۱ کالای دیگر نیز در قدم بعدی مورد تایید دو کشور قرار می‌گیرد.

پیروزیخت با بیان این که استانداردهای دو کشور در زمینه این کالاها رد و بدل شده و در حال ترجمه است، اظهار داشت این کار کمک می‌کند تا چک لیست کالاها را در مرز داشته باشیم و کار بازرسی آنها ساده‌تر انجام شود. سلمان الجمیلی، سرپرست وزارت تجارت عراق نیز در گفت‌وگو با خبرنگاران با اشاره

بر اساس این تفاهمنامه، فاز اجرایی تفاهم ایران و عراق مبنی بر تایید استاندارد ۱۰ قلم کالا از طریق تدوین استانداردهای مشترک آغاز شده و این در حالی است که در حال حاضر برخی شرکت‌های بازرسی اروپایی کار تایید محصولات صادراتی ایران به عراق را انجام می‌دهند و با این تفاهم این کالاها از فهرست کالاهای این شرکت‌ها خارج می‌شود.

در این خصوص نیره پیروزیخت رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی با بیان این که به دنبال افزایش صادرات کالا و خدمات به عراق هستیم، از افزایش بازرسی و نظارت بر کالاهای ایرانی در قالب این تفاهمنامه خبر داد.



■ **سرپرست وزارت تجارت عراق: با ورود عراق به شرایط مطلوبی که پیش‌بینی شده، در نظر داریم که سازمان استاندارد کشورمان بتواند بازرسی‌ها را در عراق انجام دهد و نیازی به حضور شرکت‌های خارجی نباشد، اما در حال حاضر نمی‌توانیم از ارائه خدمات آنها چشم‌پوشی کنیم**

■ **به گفته عضو هیات ریسه اتاق مشترک ایران و عراق، ایران به دنبال حذف ویزای تجاری با عراق است و عراقی‌ها نیز به این کار علاقه دارند، اما درآمدی که از محل صدور ویزا دارد مانع از این می‌شود که ویزا را لغو کنند**

به قراردادهای عراق و برخی شرکت‌های بازرسی خارجی گفت: «با ورود کشور عراق به شرایط مطلوبی که پیش‌بینی شده، در نظر داریم که سازمان استاندارد کشورمان بتواند بازرسی‌ها را در عراق انجام دهد و نیازی به حضور شرکت‌های خارجی نباشد، اما با توجه به شرایط موجود ما با این شرکت‌ها قرارداد داریم و نمی‌توانیم از ارائه خدمات آنها چشم‌پوشی کنیم.»

الجمیلی با بیان اینکه برخی بازرسی‌ها توسط این شرکت‌ها در کشورهای مبدا انجام می‌شود اظهار کرد: «ما زمانی که در احراز شرایط مطلوب کالایی به مشکل برمی‌خوریم، مجبوریم به سراغ گواهی‌های شرکت‌های بازرسی از کشور مبدا برویم.»

او با اشاره به اینکه این ۱۰ قلم کالا با دقت نظر بسیار زیادی انتخاب شده و جزو کالاهایی هستند که بیشتر محل اشکال بوده‌اند، تاکید کرد اگر این تجربه موفقیت‌آمیز باشد به راحتی می‌توان آن‌را به سایر کالاها هم تعمیم داد و تمام کالاها را به طور مشترک استانداردسازی و بررسی کرد.

در همین ارتباط نظر سید حمید حسینی عضو هیات ریسه اتاق مشترک ایران و عراق را جویا شدیم. او در گفت‌وگو با خبرنگار ترابریان با اشاره به این که مهمترین مشکل موجود در مبادلات تجاری ایران و عراق بی‌ثباتی قوانین و مقررات است، گفت: «این موضوع عمدتاً از سمت عراق اتفاق می‌افتد، زیرا عراق فاقد قوانین و مقررات ثابت است و مقرراتش با مقررات بین‌المللی چندان هماهنگ نیست. در یک سال گذشته این کشور اعلام کرد که باید شرکت‌های بازرسی خارجی کالاهای وارداتی از ایران را مورد ارزیابی قرار دهند که این موضوع در دسره‌های خاص خود را دارد و علاوه بر آن هزینه‌های بسیاری بر صادرکنندگان تحمیل می‌کند.»

او ادامه داد: «علاوه بر این، تمام اسناد و برنامه‌ها باید در سفارت مورد تایید قرار گیرد که این موضوع روند کار را طولانی کرده و باعث نارضایتی تجار شده است. حتی گاهی به دلیل هزینه‌هایی که تایید اسناد دربر دارد صادرات برخی کالاها مانند سیمان توجیه اقتصادی خود را از دست می‌دهد، زیرا باید

برای هر کامیون ۲۰۰ تا ۳۰۰ دلار پرداخت شود که در نهایت به دلیل هزینه‌های بالا و افزایش قیمت، صادرکنندگان ایرانی در بازار رقابت بین‌المللی از رقبا عقب می‌مانند.»

او با بیان این که حضور شرکت‌های بازرسی اروپایی در تعاملات تجاری بین ایران و عراق، از مشکلات اساسی است که باید حل شود گفت: «تفاوت فعالیت شرکت‌های بازرسی ایرانی و خارجی در بازار عراق این است که این شرکت‌ها از طریق مناقصه در عراق انتخاب می‌شوند. در حالی که شرکت‌های بازرسی ایران از سوی سازمان ملی استاندارد ایران و بدون مناقصه مورد تایید قرار می‌گیرند.»

حسینی با اشاره به حذف شرکت‌های بازرسی خارجی در مبادلات تجاری دو طرف اظهار داشت: «این موضوع باعث تسریع در انجام مبادلات شده و نیز هزینه‌ها را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر با امضای این تفاهمنامه، دیگر کالای وارداتی به عراق مرجوع نمی‌شود. در گذشته بارها اتفاق افتاده بود که کالایی صادر شده، اما به بهانه‌های مختلف مرجوع شده بود، اما با امضای این تفاهمنامه حداقل برای این ۱۰ قلم کالا شاهد بروز چنین اتفاقی نخواهیم بود.»

تعریف تعرفه ترجیحی بین ایران و عراق

این عضو هیات نمایندگان اتاق ایران با اشاره به لزوم برقراری تعرفه ترجیحی بین ایران و عراق خاطر نشان کرد: «باید شرایطی فراهم شود تا کالاها با تعرفه کمتر تبادل شوند. در واقع با توجه به حضور گسترده کشورهای ترکیه و عربستان در این کشور باید با تعریف تعرفه ترجیحی حضور خود را در این کشور پررنگ‌تر از قبل کنیم.» او ده قلم کالای مورد اشاره در این تفاهمنامه را این گونه برشمرد: «چرخ ماشین، موتورسیکلت و دوچرخه و تایر دوچرخه، آجر، کاشی و موزاییک، کاشی و سرامیک، لاستیک کامیون، کولر گازی، مرغ منجمد، رب گوجه فرنگی و لبنیات است.»

افزایش روند مبادلات در سال جاری

حسینی با اشاره به این که طی دو ماه اخیر روند مبادلات تجاری با کشور عراق افزایش داشته است تصریح کرد: «طبق آمار گمرک، تا پایان تیر ماه امسال ارزش کل صادرات



ایران در کجای جدول تجارت اکو ایستاده است؟

اطلاعات گمرک ایران نشان می‌دهد در سال ۲۰۱۵ میزان تجارت خارجی کشورهای عضو اکو از ۸۴۵ میلیارد دلار گذشت و ایران در جایگاه دوم تجارت خارجی (از حیث حجم و ارزش مبادلات) در میان کشورهای عضو اکو ایستاده است.

بر اساس اطلاعات گمرک در سال ۲۰۱۵، حجم صادرات کشورهای عضو اکو ۴۱۱ میلیارد و ۷۲۸ میلیون دلار و میزان واردات ۴۳۳ میلیارد و ۵۱۹ میلیون دلار بوده است که مجموع تجارت خارجی آنها به ۸۴۵ میلیارد و ۲۴۷ میلیون دلار می‌رسد.

ترکیه با حجم تجارت خارجی ۳۹۹ میلیارد و ۷۹۴ میلیون دلار بیشترین میزان تجارت خارجی را در میان کشورهای عضو اکو دارد، میزان صادرات این کشور ۱۵۷ میلیارد و ۶۱۷ میلیون دلار و وارداتش ۲۴۲ میلیارد و ۱۷۷ میلیون دلار است.

جمهوری اسلامی ایران با حجم تجارت خارجی ۱۳۹ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار رتبه دوم تجارت خارجی در میان کشورهای عضو اکو را دارد. میزان صادرات کشور ایران ۸۸ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار و میزان واردات آن ۵۱ میلیارد دلار بوده است.

مهمترین کالاهای صادراتی ایران، نفت، گاز، محصولات پتروشیمی، مواد معدنی، مواد غذایی و عمده‌ترین کالاهای وارداتی آن ماشین‌آلات و وسایل نقلیه، نهادهای دامی، مواد شیمیایی، غلات، قطعات یدکی خودرو هستند.

قزاقستان نیز با حجم تجارت خارجی ۱۱۹ میلیارد و ۴۵۱ میلیون دلار رتبه سوم در میان کشورهای عضو اکو را به خود اختصاص داده است. میزان صادرات این کشور ۷۸ میلیارد و ۲۳۸ میلیون دلار و حجم واردات آن به ۴۱ میلیارد و ۲۱۳ میلیون دلار رسیده است.

بر اساس اعلام گمرک ایران، آذربایجان رتبه چهارم تجارت خارجی را در میان کشورهای عضو اکو دارد. حجم تجارت خارجی این کشور ۳۷ میلیارد و ۵۹۲ میلیون دلار بوده است. میزان صادراتش ۲۸ میلیارد و ۲۶۰ میلیون دلار و واردات آن ۹ میلیارد و ۳۳۲ میلیون دلار است.

پاکستان نیز با حجم تجارت خارجی ۷۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون دلار رتبه پنجم را داراست؛ در حالی که میزان صادرات این کشور ۲۴ میلیارد و ۷۱۴ میلیون دلار و حجم وارداتش به ۴۷ میلیارد و ۶۳۶ میلیون دلار رسیده است.

ترکمنستان رتبه ششم تجارت خارجی در میان کشورهای عضو اکو را داراست و میزان حجم تجارت خارجی این کشور به ۲۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار رسیده است. رتبه هفتم تجارت خارجی را هم ازبکستان با میزان ۲۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار داراست که صادرات آن ۱۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار و وارداتش ۱۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار است.

شایان ذکر است کمترین میزان تجارت خارجی در میان کشورهای عضو اکو با میزان ۸ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار، به کشور جمهوری اسلامی افغانستان اختصاص دارد. عمده‌ترین کالاهای صادراتی این کشور خشکبار، فرش و پشم، پنبه خام، پوست حیوانات و سنگ‌های قیمتی بوده است و مهم‌ترین کالاهای وارداتی آن محصولات نفتی، مواد غذایی، شکر، گندم و آرد است.

غیرنفتی ایران به عراق ۲ میلیارد و ۴۶۰ میلیون دلار بوده و با توجه به صادرات یک میلیارد و ۹۶۶ میلیون دلاری در مدت مشابه سال گذشته، افزایش ۲۳ درصدی نشان می‌دهد.»

وی اضافه کرد: «در عین حال صادرات کشورمان به عراق از نظر وزنی با کاهش ۷ درصدی مواجه شده که نشان از تغییر سبد کالای صادراتی به عراق و کاهش صادرات محصولات سنگین مانند مصالح ساختمانی نظیر سیمان دارد که چندی پیش صادرات آن به عراق ممنوع شد.»

گفتنی است صادرات غیرنفتی ایران در حالی افزایش داشته که واردات عراق از تمامی کشورها، طی سال گذشته بیش از ۳۸ درصد کاهش یافته است و رقبای ایران با کاهش چشمگیر صادرات به این کشور روبه‌رو شده‌اند. حسینی با بیان این که روند صادرات ما به عراق تفاوت معناداری با سال گذشته نداشته است عنوان کرد: «با وجود مخاطراتی که در تبادل با کشور عراق وجود دارد اما همچنان میزان صادرات روند مثبتی در پی داشته است.»

بهبانهای عراق برای مرجوع کردن سیمان ایران

عضو هیات ریسه اتاق مشترک ایران و عراق در پاسخ به این سوال که دلیل مرجوع کردن سیمان صادراتی ایران چه بود؛ گفت: «دلیل برگشت سیمان به راه‌اندازی واحدهای تولید سیمان در عراق برمی‌گردد؛ چرا که دولت عراق به دنبال راهکارهایی است که بتواند از این واحدها حمایت کند، بنابراین یک روز به بهانه دامپینگ کالاهای ایرانی تعرفه مازاد برای آنها تعریف می‌کند و یک روز بهانه استاندارد را می‌آورد؛ با این حال من معتقدم این مشکلات قابل حل است؛ چرا که در نهایت آنها به سیمان و سرمایه ما نیاز دارند.»

به گفته حسینی، ایران به دنبال حذف ویزای تجاری با عراق است و عراقی‌ها نیز به این کار علاقه دارند، اما درآمدی که از محل صدور ویزا دارد مانع از این می‌شود که ویزا را لغو کنند. به گفته این عضو هیات ریسه اتاق مشترک ایران و عراق هر چه شرایط عراق به سمت بهبود و ثبات پیش برود گره‌های موجود در روابط تجاری فی‌مابین نیز بیشتر باز خواهد شد.

نگاهی به قوانین و مقررات مربوط به خسارت‌های ناشی از برخورد کشتی‌ها در دریا

حقوق تصادم



- خطر یا All Risks، بیمه بدنه و ماشین‌آلات می‌کنند که دارای پوشش‌های ذیل است.
- ۱- خطرات ناشی از حوادث دریایی و طوفان
 - ۲- آتش‌سوزی
 - ۳- تفدیه یا Jettison (به دریا انداختن محمولات جهت نجات کشتی و مابقی کالاها)
 - ۴- خسارت وارده به کشتی در اثر برخورد با اسکله و تاسیسات بندری و سکوها
 - ۵- خسارت وارد به کشتی بر اثر تخلیه، بارگیری و یا سوخت‌گیری
 - ۶- خسارت ناشی از ترکیدن دیگ یا شفت.
 - ۷- خسارت ناشی از خطای کاپیتان، خدمه یا راهنما
 - ۸- ۴/۳ خسارت مسوولیت ناشی از تصادم
 - ۹- زیان همگانی (General Average)
 - ۱۰- هزینه‌های نجات

در بیمه بدنه، خسارت به کالای روی کشتی تعلق نمی‌گیرد و در زمان تصادم بیمه‌گر $\frac{3}{4}$ خسارت وارده به کشتی متقابل را پرداخت می‌کند و $\frac{1}{4}$ دیگر باید توسط مالک پرداخت شود. مالکان کشتی‌ها علاوه بر خطراتی که بدنه و ماشین‌آلات را تهدید می‌کند، مسئول حفظ سلامت کارکنان و وسایل آنها و محمولات مورد حمل نیز هستند. بنابراین بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات صرفاً مسوولیت ناشی از تصادم دو کشتی با هم را پوشش می‌دهند و سایر پوشش‌های مسوولیت در خصوص مسوولیت مالک در قبال خدمه، صاحبان کالا، تاسیسات بندری، بخشی از تصادمات، اشخاص ثالث، آلودگی نفتی و محیط زیست و غیره می‌بایست از کلپ‌های حمایت و غرامت (P&I Clubs) اخذ گردد.

این کلپ‌ها در زمان تصادم در صورتی که کالای مشتری خسارت ببیند با در نظر گرفتن قوانین و مقررات، خسارت صاحب کالا را به جای مالک جبران می‌کنند. البته بیمه‌گران در حواشی این دو بیمه‌نامه، بیمه‌نامه‌های دیگری همچون بیمه FD&D، مخاطرات جنگ و اعتصابات را هم که مورد نیاز برخی از مالکین کشتی است، صادر می‌کنند.

هنگامی که دو کشتی بزرگ فولادی حتی در سرعت‌های پایین، با هم برخورد می‌کنند، این حادثه ممکن است پیامدهای بسیاری از قبیل خسارت جانی به پرسنل کشتی، محیط زیست، اموال با ارزش مالک کشتی و صاحب کالا دربر

چندی پیش، یک فروند نفتکش ایرانی متعلق به شرکت ملی نفتکش با یک کشتی کانتینرر متعلق به مجموعه MSC سوئیس (دومین مجموعه بزرگ کشتی‌های کانتینرر در جهان) در تنگه سنگاپور با هم برخورد کردند و در نتیجه این برخورد، چند کانتینر در دریا و یک کانتینر روی عرشه نفتکش ایرانی افتادند و خسارت‌هایی به هر دو شناور وارد شد. به بهانه این سانحه و همچنین تصویب «مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا» در شهریور ماه، از کاپیتان فریدون شفیع‌کرچی خواستیم درباره بحث «تصادم در دریا» و مسائل حقوقی مرتبط از جمله نحوه تعیین و پرداخت خسارت‌ها و مسوولیت‌هایی که در هنگام وقوع چنین حوادثی متوجه صاحب کالا، مالک کشتی و همچنین خطوط کشتیرانی است، برایمان توضیح دهد.

او دکترای حقوق دریایی (حقوق و بیمه دریایی) دارد و ارزیاب خسارت کشتی در بیمه مرکزی، کارشناس رسمی دادگستری در خسارت دریایی و عضو اتاق داوری ایران در امور حقوق دریایی است.

چون کشتی‌ها کوچک‌تر و دارای سرعت کمتری بودند طبیعتاً میزان خسارت وارده نیز کمتر بود، در حالی که استفاده از تکنولوژی جدید در کشتی‌ها اگر چه میزان تصادفات را کاهش داده، اما با توجه به بزرگ‌تر شدن کشتی‌ها و بالا رفتن سرعت آنها، میزان خسارات وارده، به مراتب بیشتر از قبل است و به‌صورت خودکار، شرایط حرفه‌ای و مالی افراد زیادی را که به گونه‌ای در خسارات ایجاد شده ذی‌نفع هستند تحت تاثیر قرار می‌دهد.

بهرتر است در ابتدا اشاره‌ای مختصر به سیستم بیمه دریایی مرتبط با تصادم دریایی و نوع پوشش‌های بیمه‌ای که مالکان کشتی‌ها می‌توانند از آن برخوردار شوند، داشته باشیم و سپس ضمن مرور کلی قوانین و کنوانسیون‌های حاکم بر کنترل و مدیریت سیستم دریانوردی، روند پیگیری حقوقی تصادمات دریایی و موضوع مسوولیت مالکان ناشی از این تصادمات را به زبانی ساده توضیح دهیم.

نقش بیمه دریایی در تصادم کشتی‌ها

هم‌اکنون پوشش‌های متفاوتی از بیمه‌های دریایی در رابطه با کشتی، کالا و خدمه کشتی تعریف شده که از مهم‌ترین آنها می‌توان به بیمه کالا، بیمه بدنه (Hull Insurance)، بیمه مسوولیت (Liability Insurance) و بیمه کرایه (Freight Insurance) اشاره کرد. مهم‌ترین پوشش بیمه‌ای مورد نیاز مالکان کشتی‌ها بیمه بدنه و ماشین‌آلات و بیمه مسوولیت است. مالکان معمولاً کشتی خود را به مدت یکسال با بیمه‌گران معتبر با کلوز شماره ۲۸۰ (زمانی) تمام

یکی از عمده عواملی که در ایجاد خسارات دریایی نقش موثری دارد موضوع برخورد یا تصادم کشتی‌ها در دریا است که می‌تواند به گونه‌های مختلف اتفاق بیفتد. اگر نگاهی به پرونده‌های دعاوی کشورهای پیشرفته در سیستم حقوق دریایی مانند انگلستان و برخی کشورهای دیگر اروپایی بیندازیم، می‌بینیم که بخش قابل ملاحظه‌ای از دعاوی طرح شده در دادگاه‌های دریایی مربوط به دعاوی ناشی از تصادم بین شناورهای دریایی و یا برخورد این شناورها با تاسیسات بندری است که باعث ایجاد خسارت‌های خرد و کلان می‌گردد. به همین دلیل موضوع تصادم کشتی‌ها از دیرباز مورد توجه بیمه‌گران دریایی قرار گرفت و متعاقباً رشته حقوق و بیمه دریایی که زیرمجموعه رشته حقوق دریایی است رشد قابل توجهی در جهان به‌خصوص اروپا یافت، این در حالی است که برخلاف رشد قابل توجه صنعت دریایی و کشتیرانی در ایران و گستردگی سواحل دریایی قابل استفاده کشتیرانی در شمال و جنوب، ما هنوز فاقد این رشته حقوقی به‌صورت تخصصی در دانشگاه‌های کشور هستیم (خود من حدود دوسال پیش طرح رشته کارشناسی ارشد حقوق دریایی را برای وزارت علوم نوشتم که هنوز در بروکراسی اداری گرفتار است).

قبل از توسعه صنعت کشتی‌سازی و به‌وجود آمدن سیستم‌های پیشرفته ناوبری و بالا رفتن تجربه و دانش دریانوردان میزان تصادمات دریایی به مراتب بیشتر از امروزه بود، به‌خصوص در مناطق ساحلی و در زمان ورود و خروج به بنادر، اما

■ بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات صرفاً مسوولیت ناشی از تصادم دو کشتی با هم را پوشش می‌دهند و سایر پوشش‌های مسوولیت از جمله مسوولیت مالک در قبال خدمه، صاحبان کالا، تاسیسات بندری، آلودگی نفتی و محیط زیست و ... باید از کلپ‌های P&I اخذ شود

برخورداری از شرایط بیمه باید همیشه به تعهدات خود که در بیمه‌نامه‌ها به آنها اشاره شده، پایبند باشد، کشتی را قابل دریانوردی نگه دارد و از اعتبار گواهینامه‌های رده‌بندی کشتی مطمئن گردد، در غیر این صورت، ممکن است در زمان حادثه پوشش بیم‌های خود را از دست بدهد و کلیه خسارت‌های وارده از جمله خسارت صاحبان کالا را شخصاً پرداخت کند.

با توجه به مطالب فوق در زمان تصادم بین دو کشتی مالکان و یا فرمانده کشتی‌ها موظف هستند در اسرع وقت موضوع را به اطلاع بیمه‌گران خود برسانند. بیمه‌گران بدنه و مسوولیت به محض دریافت اطلاعات حادثه از طرف کشتی نمایندگان یا ارزیابان خسارت را جهت اخذ اطلاعات به کشتی یا محل حادثه اعزام می‌کنند. کلپ پی‌اند‌آی معمولاً با هماهنگی با مالک کشتی، وکیل مجرب دریایی را جهت کمک به فرمانده کشتی در موضوعات حقوقی و گردآوری مدارک و شواهد اعزام می‌نماید.

قوانین و مقررات جلوگیری از تصادم در دریا

همیشه در تصادم این سوال مطرح می‌شود که آیا تصادم به علت بی‌احتیاطی یکی از کشتی‌های درگیر حادثه بوده است یا خیر؟ قوانین حاکم بر تصادمات دریایی در مقررات بین‌المللی تصادم گنجانده یا تنظیم گردیده است. این مقررات در انگلستان و بسیاری از کشورهای دیگر از حمایت قانون برخوردار بوده و قابل تعیین مجازات در دادگاه‌های جنایی است. علاوه بر این، نقض این مقررات تاثیر مستقیم بر قضاوت در تعیین میزان بی‌احتیاطی یا غفلت در هرگونه دادرسی مدنی خواهد داشت.

تصادم بین کشتی‌ها ممکن است در هر جایی از دریا اتفاق بیفتد و بین کشتی‌هایی با تابعیت متفاوت و تحت پرچم‌های مختلفی پیش بیاید که خارج از قلمرو و قانون پرچم باشد.

به همین دلایل، کشورهای اروپایی از قرن‌ها پیش، به فکر بکنواخت کردن قوانین دریایی در این رشته حقوق بین‌المللی خصوصی بودند. اولین کنوانسیون که توسط کمیته حقوق بین‌الملل دریایی در خصوص تصادم کشتی در دریا تدوین شد و مورد تایید و تصویب تعداد زیادی از دول جهان قرار گرفت، مربوط می‌شود به سال ۱۹۱۰ و

«کنوانسیون بین‌المللی متحدالشکل ساختن قواعد حقوقی مربوط به تصادم کشتی» در بروکسل که در ۱۵ ژوئیه ۱۹۱۵ به مرحله اجرایی رسید. قوانین دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ بدون وضع احکامی جهت جلوگیری از سوانح دریایی، فصل دهم خود را که شامل ۱۱ ماده (از ماده ۱۶۲ الی ۱۷۳) و ترجمه بخشی از کنوانسیون ۱۹۱۰ است، به مسوولیت حقوقی مالکان در تصادم کشتی (به‌خصوص مواد ۱۶۲ تا ۱۶۶ و ماده ۱۷۱) اختصاص داده است، ضمناً ایران نیز در همان ابتدا به کنوانسیون ۱۹۱۰ بروکسل ملحق شد.

در سال ۱۸۸۹ میلادی اولین کنفرانس در خصوص جلوگیری از تصادم در دریا در واشنگتن تشکیل شد و اصول کلی ایمنی در دریا را وضع کرد. کنفرانس‌های بعدی به ترتیب در سال‌های ۱۹۲۹، ۱۹۴۸، ۱۹۵۳ و ۱۹۶۰ در لندن تشکیل شدند و مقررات فوق را تکمیل کردند. آخرین مقرراتی که در این زمینه مورد تصویب قرار گرفت، کنوانسیون بین‌المللی لندن مربوط به ایمنی در دریا و حفظ جان آدمی مصوب ۱۷ ژوئن ۱۹۶۰ و الحاقیه آن مصوب ۲۸ تا ۳۰ اکتبر ۱۹۶۶ است.

در سال ۱۹۷۲ به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که ضمیمه سند نهایی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰ بود، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون‌های مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا» در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و توسط برخی از کشورها امضا شد و کشور ما نیز براساس ماده واحده مصوب ۱۳۳۷/۰۷/۰۵ مجلس شورای ملی (سابق) به آن ملحق شده است.

این کنوانسیون از ۳۸ ماده و ۴ ضمیمه تشکیل شده و در مورد کلیه شناورها در دریاهای آزاد، آب‌های مرتبط به آن دریاهای رودخانه‌های قابل کشتیرانی به وسیله شناورهای دریارو اعمال می‌شود و هیچ موردی از این مقررات نمی‌تواند رافع مسوولیت شناور، یا مالک، ناخدا یا خدمه آن از عواقب مسامحه‌کاری در رعایت این مقررات یا اهمال در انجام احتیاط‌های لازم شود.

این کنوانسیون تقریباً مانند قوانین راهنمایی و رانندگی است که نحوه رانندگی و مقررات ایمنی

داشته باشد، در نتیجه ادعاهای مختلفی از طرف مصدومین یا خسارت‌دیدگان بر علیه مالک کشتی مطرح می‌شود که در ذیل به اهم آنها اشاره می‌کنیم:

- خسارت جدی به بدنه و حتی ماشین‌آلات هر دو کشتی
 - خسارات به بار یک یا هر دو کشتی که توسط صاحبان کالا یا بیمه‌گران آنها پیگیری می‌شود.
 - خسارات جانی یا صدمه پرسنلی که منجر به دعوی قضایی گردد.
 - ادعای نجات که توسط شرکت‌های نجات در دریا صورت بگیرد.
 - ادعای دولت یا دولت‌ها در خصوص ایجاد آلودگی نفتی در دریا
 - ادعاهای تاخیر در تحویل کالا
 - ادعاهای خسارت مشترک
- و همچنین خسارات عدم‌النفع که حتی ممکن است منجر به غرق یکی از کشتی‌ها گردد و در بدترین شرایط اگر در مسیر کانال باشد، به عملیات ریکواری کشتی مغروق و هزینه‌های مترتب بر آن منتهی می‌گردد.
- بیمه‌گذار که در اینجا مالک کشتی است، جهت



■ قوانین دریایی ایران
مصوب سال ۱۳۴۳ بدون
وضع احکامی جهت
جلوگیری از سوانح دریایی،
فصل دهم خود را که
شامل ۱۱ ماده و ترجمه
بخشی از کنوانسیون
۱۹۱۰ است، به مسوولیت
حقوقی مالکان در تصادم
کشتی اختصاص داده است

مقصر شناخته نشده و خسارت دیده نمی‌تواند از او تقاضای خسارت کند.
در ماده ۱۶۴ قانون دریایی ایران (ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۱۰) (جبران خسارت) تصریح شده که اگر تصادم در نتیجه خطای یکی از کشتی‌ها باشد جبران خسارات به عهده طرفی است که مرتکب خطا شده است. البته وقتی هر دو کشتی در حال حرکت باشند به ندرت اتفاق می‌افتد که کل تقصیر را به یک کشتی داد و کشتی دیگر کاملاً از تقصیر مبرا گردد. مگر اینکه یکی از کشتی‌ها در لنگر باشد و کلیه مقررات کنوانسیون ۱۹۷۲ را هم رعایت کرده باشد.
ماده ۱۶۵ قانون دریایی ایران (ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۱۰) با عنوان تناسب خسارات موارد را به شرح ذیل مطرح می‌کند:
الف- اگر دو یا چند کشتی مرتکب خطا شوند مسوولیت هر یک از کشتی‌ها متناسب با اهمیت تقصیری است که از آن کشتی سر زده است. معذک اگر تشخیص اهمیت تقصیر با شواهد و قرائن ممکن نباشد و یا تقصیر طرفین به نظر یکسان برسد، طرفین به نسبت متساوی مسوول خواهند بود.

تاثیرگذار است به شرح ذیل هستند:
۱- آیا کشور مورد نظر در زمینه حقوق دریایی و در خصوص تقسیم مسوولیت و تشخیص دعوی وفق مقررات فوق، توانایی کافی دارد؟
۲- محدودیت مسوولیت مالکان کشتی در پایین آوردن میزان خسارت در کشور مورد نظر اعمال می‌شود یا خیر؟ چون این موضوع امر مهمی برای مالکان کشتی در خصوص پرداخت خسارات وارده بر اثر تصادم است.
۳- ضمانت نیز یکی دیگر از فاکتورهای مهم است و اینکه آیا سیستم ضمانت گذاشتن مقصر حادثه، جهت رسیدگی به دعوی در کشور مورد نظر اعمال می‌شود؟ اگر جواب بله است چه شرایطی دارد.
۴- هزینه و تسهیلات: آیا هزینه دادرسی و اقامه دعوی در کشور معقول و تسهیلات دادگاهی مناسب است؟
البته مالک کشتی باید با دید هر دو طرف دعوی به قضیه نگاه کند، نه یکطرفه.
تصادم دو فروند کشتی اقیانوس‌پیما و یا کوچکتر ممکن است در آب‌ها یا دریای آزاد، آب‌های ساحلی، کانال‌ها و یا بنادر اتفاق بیفتد. از نظر حقوقی این مسأله که سانحه در کجا اتفاق افتاده از این جهت مهم است که صلاحیت قضایی کدام کشور جهت رسیدگی به پرونده حاکم است و قانون کدام کشور اعمال می‌شود. مثلاً اگر تصادم در آب‌های داخلی ایران اتفاق بیفتد، ماده ۱۶۲ قانون دریایی ایران که همان ماده اول کنوانسیون ۱۹۱۰ است اعمال می‌شود.
کنوانسیون ۱۹۱۰، انواع تصادم، از نظر تعیین مسوولیت مالکان کشتی در تصادم را به سه نوع تقسیم کرده است که ترجمه مفاد آن عیناً در ماده ۳۱۶ الی ۱۶۵ قانون دریایی ایران درج شده است.
براساس ماده ۱۶۳ قانون دریایی ایران که همان ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۱۰ است، اگر تصادم ناشی از حوادث غیرمترقبه و یا ناشی از قوه قهریه باشد و یا علل تصادم مورد تردید باشد خسارت دیده حق مطالبه زیان وارده را ندارد؛ ولو آنکه کشتی‌ها یا یکی از آنها حین تصادم در لنگر باشند.
در خصوص حوادث غیرمترقبه مانند طوفان‌های شدید دریایی یا زمانی که علت تصادم قوه قهریه است و فرمانده کشتی با به‌کارگیری تمام توان و علم خود قادر به کنترل حادثه نبوده و وقوع حادثه خارج از کنترل او اتفاق می‌افتد، در وقوع حادثه

در جاده‌ها را با سرعت مطمئنه و ... بیان می‌کند و در تصادف بین وسائط نقلیه می‌توان مقصر را براساس این مقررات تعیین کرد.
در این کنوانسیون به صراحت مقررات ناوبری کشتی‌ها در دریاها، کانال‌ها، تنگه‌های دریایی، آبراه‌های قابل کشتیرانی و غیره جهت استفاده خدمه کشتی مشخص شده و کلیه راهکارهای ایمنی مانند استفاده از سرعت مناسب، استفاده به‌موقع از امکانات موجود ناوبری، استفاده کاربری چراغ‌های ناوبری، نوع عکس‌العمل کاربردی جهت جلوگیری از تصادم در زمان نزدیک شدن کشتی‌ها به یکدیگر از جهات مختلف، ناوبری ایمن و غیره و همچنین راهنمایی‌های عملی و کاربردی جهت جلوگیری از تصادم در مناطق فوق‌الذکر دریا، مورد اشاره قرار گرفته است.
حتی در خصوص اینکه کشتی‌ها در شب با چه چراغ‌هایی باید حرکت کنند و چگونه یک کشتی با به صدا درآوردن بوق مخصوص کشتی در شرایط مختلف باید به کشتی دیگر اخطار و یا پیام دهند نیز مقرراتی تعریف شده است.
این مقررات بین‌المللی، شرایط ترافیکی و حرکت کشتی‌ها را در دریا تعیین می‌کند و مشخص کرده است که در زمان گذر از جلوی یکدیگر، کدام کشتی باید به کشتی دیگر راه دهد، یا زمانی که یک کشتی از کشتی دیگر سبقت می‌گیرد و یا رخ به رخ به هم نزدیک می‌شوند چه اقداماتی باید انجام دهند. در خصوص حرکت در هوای مه‌آلود یا گذر از حوزه‌های ترافیکی خاص مانند ورود و خروج به بنادر و یا گذر از تنگه‌های دریایی نیز مقررات کافی وضع شده است. در زمان تصادم کارشناسان خبره دریایی با استفاده از مقررات این کنوانسیون و بررسی صحنه تصادف می‌توانند میزان تقصیر هر کشتی را مشخص کنند.

روند پیگیری حقوقی

یکی از مهم‌ترین سئوالاتی که بعد از تصادم پیش می‌آید این است که چه دادگاهی صلاحیت رسیدگی به تعیین مسوولیت را دارد. بعضی اوقات مالک یک کشتی می‌خواهد که پرونده در کشور مورد نظر او رسیدگی شود و مالک کشتی دیگر کشور دیگری را ترجیح می‌دهد. این موضوع معمولاً شروع اختلاف‌نظر اولیه را رقم می‌زند. مواردی که بر تصمیم‌گیری در خصوص تعیین کشور مرجع صلاحیت‌دار

■ این مساله که سانحه در کجا اتفاق افتاده از این جهت مهم است که صلاحیت قضایی کدام کشور جهت رسیدگی به پرونده حاکم است. مثلا اگر تصادم در آب‌های داخلی ایران اتفاق بیفتد ماده ۱۶۲ قانون دریایی ایران که همان ماده اول کنوانسیون ۱۹۱۰ است اعمال می‌شود

می‌توانند به مصالحه طرفین بدون رجوع به سیستم قضایی کمک کنند، اما اگر شدت حادثه زیاد و میزان خسارت بالا باشد حتما یک وکیل خوب و مجرب دریایی را باید درگیر موضوع کرد.

تقسیم مسوولیت (تعیین حدود مسوولیت در تصادم) و پرداخت خسارات تعیین تقصیر در تصادم بین دو کشتی معمولا با بررسی نحوه تصادم و تطبیق آن با مقررات بین‌المللی یعنی کنوانسیون ۱۹۷۲ و قوانین محلی کشوری که تصادم در آب‌های داخلی آن اتفاق افتاده است صورت می‌گیرد. در کشورهایی که فاقد حقوق دریایی مدون یا قانون خاصی در خصوص مسوولیت مالک کشتی هستند، این اتفاق به عنوان یک شبه‌جرم غیردریایی ارزیابی می‌شود، اما در کشورهایی که حقوق دریایی مدون دارند برای تصادم در دریا قوانین خواص وضع شده است.

با توجه به اینکه در زمان تصادم، هم بیمه‌گر بدنه و هم کلوپ پی‌اند‌آی درگیر خواهند بود، فرمانده کشتی به محض وقوع حادثه باید مراتب را به اطلاع مالک کشتی، بیمه‌گر بدنه، کلوپ پی‌اند‌آی و نمایندگی آنها در بندر پناه برساند و همزمان اقدامات اضطراری جهت جلوگیری از خسارات بیشتر و غیره را انجام دهد.

بعد از انجام اقدامات اولیه، فرمانده کشتی باید تمام مدارک و شواهد موجود در اطراف را مانند اطلاعات رادار، استشهاده پرسنل و اشخاص ثالث، فیلم و عکس (اگر وجود داشته باشد)، اطلاعات دستگاه مخابراتی VHF قبل از تصادم و اطلاعات ECDIS را (در صورت موجود بودن) جهت تحویل دادن به کارشناسان دریایی و وکلا و یا مقامات جمع‌آوری کند.

در مرحله بعد، وکیل انتخابی از سوی بیمه‌گر یا مالک کشتی جهت جمع‌آوری اطلاعات، مصاحبه با شاهدین حادثه، جمع‌آوری مدارک کامل کشتی مانند محل حادثه، مسیر، سرعت در زمان تصادم، نقشه محل حادثه، کپی گواهینامه‌های کشتی و پرسنل، دفتر ثبت Log Book عرشه و موتورخانه کشتی و غیره به محل حادثه اعزام می‌گردد.

پس از تصادم اگر کشتی‌ها بتوانند با قدرت موتور خود به بندر پناه جهت تعمیرات حرکت می‌کنند، در غیر این صورت با یدک‌کش‌های مناسب به صورت قراردادی یا اگر اضطراری باشد بر مبنای قراردادهای باز یا بدون قرارداد

توسط یدک‌کش‌های کمک و نجات در دریا آنها را به بندر پناه انتقال خواهند داد. بنابراین همزمان تعمیرات و اقدامات لازم جهت تقلیل خسارات و اقدامات حقوقی ادامه خواهد داشت.

مکاتبات و روند تعیین میزان تقصیر دو کشتی توسط کارشناسان دریایی و وکلای دو طرف با نظارت بیمه‌گران ادامه خواهد داشت تا اینکه در نهایت میزان تقصیر و به همان نسبت میزان خسارت پرداختی تعیین شود. اگر کشتی‌ها بیمه باشند خسارات توسط بیمه‌گران پرداخت می‌شود.

به طور کلی خسارات وارده به شکل ذیل تامین می‌گردد:

مالکان کشتی‌ها: خسارات وارد به بدنه و ماشین‌آلات را از بیمه بدنه دریافت می‌کنند و بیمه‌گر بدنه اگر نیاز باشد با بیمه‌گر کشتی مقابل با توجه به میزان تقصیر کشتی‌ها مذاکره می‌کند. خسارات به کالا، صدمه وارده به پرسنل هر دو طرف، خسارات به محیط زیست و هزینه‌های دادرسی توسط کلوپ پی‌اند‌آی به مدعیان پرداخت می‌شود.

صاحبان کالا: صاحبان کالایی که بارشان در یکی از این کشتی‌ها خسارت دیده است، اگر بارشان را مستقلا بیمه کرده باشند بهترین و معمول‌ترین کار این است که مستقیما خسارت را از بیمه‌گر خود دریافت کنند و حق جانشینی را به بیمه‌گر تفویض نمایند که قادر به پیگیری دریافت خسارت از مقصر حادثه (مالک کشتی) باشد.

اولین قدم وکیل منتخب دریایی در موضوع تصادم، جمع‌آوری مدارک و شواهد است. معمولا با تمام خدمه کشتی که در حادثه حضور داشته به‌خصوص افسران کلیدی مصاحبه و اظهارات آنها را اخذ، ثبت و به تایید می‌رساند.

با اشخاص ثالث حقوقی و یا حقیقی که در صحنه تصادم بوده یا صحنه را از دور مشاهده یا ضبط کرده‌اند مانند مسئولین ترافیک منطقه یا کشتی‌های حاضر در منطقه ... نیز مصاحبه و مدارک و مستندات، اظهارات آنها را جمع‌آوری و همچنین کلیه مدارک مورد نیاز را از کشتی و مالک کشتی گردآوری خواهد کرد. به فرمانده و پرسنل کلیدی کشتی مشاوره حقوقی جهت پیگیری موضوع داده و مدیریت مکاتبات با کشتی مقابل و دواير درگیر در حادثه را نیز تامین خواهد کرد.

ب- خسارات وارد به کشتی، بار آنها، اشیا و اموال متعلق به کارکنان کشتی و مسافران و اشخاص دیگری که در کشتی باشند به نسبت مذکور در بند الف این ماده به عهده کشتی‌هایی است که تقصیر متوجه آنها است و کشتی نسبت به جبران خسارات اشخاص ثالث بیش از نسبت فوق مسوول نخواهد بود.

ج- کشتی‌های مقصر نسبت به خسارات ناشی از فوت و صدمات بدنی در مقابل اشخاص ثالث منفردا و متضامنا مسوول هستند و باید خسارات وارده را جبران نمایند. اگر مبلغ پرداختی هر یک از مسوولان بیش از مبلغی باشد که به سهم مسوولیت او تعلق می‌گیرد نسبت به مبلغ اضافه، حق مراجعه به مسوول یا مسوولان دیگر را خواهد داشت.

اکثر دعاوی مطرح در دادگاه‌های دریایی معمولا از نوع سوم یعنی تناسب خسارات در تصادم می‌باشد و اینجا است که وکلا یا مشاوران حقوق دریایی می‌توانند نقش کلیدی در تشخیص و تعیین میزان تقصیر ایفا کنند.

در برخی از حوادث که شدت تصادم کم بوده و خسارت وارده زیاد نیستند، معمولا طرفین مشکل را دوستانه بین خودشان حل می‌کنند و با توجه به میزان فرانشیز در بیمه‌نامه‌های کشتی، ممکن است احتیاجی نباشد که موضوع را حتی به بیمه‌گرها اطلاع دهند، ولی معمولا کلوپ‌های پی‌اند‌آی



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

K A L A B A R

International Transport & Shipping Services

● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامیون ایرانی (۱۸۰ دستگاه) در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامیون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی کانتینری، خورده بار و فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایمایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی بوسیله کامیون، کانتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای ورودی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به مقصد گمرکات، مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل
- تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا به منظور به حداقل رساندن هزینه حمل

دارای انبار اختصاصی در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۰۹-۷۷۶۷۱۱۵۶، ۷۷۵۳۲۶۲۰، ۷۷۶۰۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۰۳۵۹۲۴۱۹۸۲۶۴

www.kalabar.net info@kalabar.net

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)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir

راهنمای ترابری

حمل و نقل بین‌المللی	صفحه	راه گستر فارس	۱۱۸	کالجار	۱۳۸	سستی	۱۴۶	هماهنگ دریای پارس	۱۳۸
آبار	۱۳۲	راه یار ترابری ایرانیان	۱۴۰	نیرو ترابری	۱۴۰	سنگین بار عادل	۱۴۶	یکتا مارین	۱۳۳
آبادانا ترابری	۱۰۸	راه سمیر ایرانیان	۱۴۰	توسعه حمل کالا	۱۴۰	سنگین ترابری	۱۴۶	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	۱۳۲
آتشی	۱۱۳	راه وند	۱۱۰	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	۱۴۰	فخار	۱۴۶	خلیج پژم	۱۳۲
آئیه	۱۰۹	روان راه	۱۱۳	آرتک نگین	۱۴۰	وزیر ترابری تهرانی	۱۴۶	دریای آبی خلیج فارس	۱۴۰
آذر تیر اوس	۱۲۱	روانسر ترابری	۱۱۶	بهاامین ترابری	۱۳۸	حمل و نقل ریلی	۱۴۷	سینا (بنیاد بارانداز)	۱۳۱
آرش تیر زین	۱۰۸	روشن تیر	۱۱۱	شهباب سحر آذر	۱۴۰	راه آهن حمل و نقل	۱۴۷	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	۱۳۶
آرنامهر	۱۱۹	ره انجام	۱۲۳	دور رو	۱۳۸	سفیر ریل آسیا	۱۳۷	آرمان پدید	۱۳۶
آران اکسپرس	۱۱۹	رهباد ایریشم	۱۰۹	صیوران ترابری	۱۳۸	سینا ریل پارس	۱۴۷	اوستا ترخیص	۱۴۴
اسفند ترابری	۱۱۴	زمدود راه سعادت	۱۳۶	هادی بازرگان	۱۳۹	واکن بار	۱۴۷	آذر نگار ساوالان	۱۳۷
آسیا	۱۱۱	زهزاد ترابری	۱۱۱	حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	۱۳۸	خدمات دریایی و کشتیرانی	۱۳۰	بازرگانی تحویلدار	۱۴۴
اسرع ترابری	۱۰۸	ساربان صفا	۱۱۸	بادیا اردبیل	۱۲۸	آریا باختر	۱۳۰	بازرگانی ابیسی	۱۴۲
آفتاب دریا	۱۱۴	سینا ترابری	۱۰۸	بار اندیش	۱۳۷	آریا بندر سپنتا	۱۲۹	بازرگانی برادران جعفرپور	۱۴۳
آریا ترابری راد	۱۲۱	سپهران ترابری	۱۱۷	نگار ترابری زرین	۱۳۷	آریا دیزل اروند	۱۲۴	بازرگانی کوچه باغی	۱۴۲
آلفاتیر	۱۱۶	سپهر گیتی ساعی	۱۱۳	حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان	۱۳۷	اداگ مارین	۱۲۳	بازرگانی نور الدین بدری	۱۴۳
آرنا پارسین تیر	۱۱۰	سندباد بحری	۱۴۹	آئی ران	۱۳۴	ادمیرال لیستیک	۱۲۹	بازرگانی جهانی	۱۴۴
الیث آریا جم	۱۰۹	سوچی ترابری	۱۰۹	آپانراه طوس	۱۳۳	ادمیرال فیدرز	۱۳۰	بازرگانی خامه زر	۱۴۴
امید اندیش	۱۱۰	سی بی ترابری	۱۱۸	آسا ترابری شرق	۱۳۵	امواج دریا	۱۲۴	بازرگانی سابق	۱۴۲
امیر ترابری آسیا	۱۱۸	صیوران ترابری ماد	۱۱۶	آموت بار ترابری	۱۳۴	امواج نیلگون خرمشهر	۱۲۸	بازرگانی فاروقی	۱۴۴
امین ترابری	۱۰۹	سرعت ترابری ایرانیان	۱۱۵	اترک بار خراسان	۱۳۳	الماس دریای شرق آسیا	۱۲۴	بازرگانی قاضی زاده	۱۴۳
ایران سریع	۱۱۱	سینا صدر	۱۱۱	ادب ترابری	۱۳۳	امیدان ساحل پارسین	۱۲۸	بازرگانی قاضی زاده	۱۴۲
ایران زمین	۱۳۷	شامخ فرابر	۱۱۷	امین تارا	۱۳۴	ایرانیان غلات پارسه	۱۳۱	بازرگانی کرنافی	۱۴۴
ایران دهر	۱۳۹	شاهو ترابری پارس	۱۱۷	ارامان ترابری	۱۳۵	ایرسوتر	۱۱۰	بازرگانی محتشم خواه	۱۴۴
باربران ایران	۱۰۹	شاهین ترابری	۱۲۰	بابی راه توس	۱۳۳	اهورا بار بندر امام	۱۲۵	پارس تجارت دوان	۱۴۱
باربند	۱۱۲	شهباب ترابری آریا	۱۰۸	بزرگ خراسان	۱۴۶	بو پجر ایران	۱۱۵	پردیس هگمتانه نوید	۱۴۲
بارفراوری ستارگان	۱۱۸	شهباب ثاقب	۱۰۹	بهمن ترابری طوس	۱۳۳	پیرو تجارت دریا	۱۱۹	بویا یاشار تهران	۱۴۲
بارکالا	۱۱۲	صحرا ترابری	۱۱۰	پارت ترابری خراسان	۱۳۴	پترو آسیا	۱۲۵	خدمات گمرکی نوری	۱۴۲
بوتان ران	۱۲۲	فرارادان تهران	۱۱۳	پیشناز ترابری	۱۴۶	پاسارگاد ماشین پرشیا جنوب	۱۳۱	کیان ترخیص	۱۴۱
بی تا ترابری	۱۰۸	فراسو بار	۱۰۹	توکا ترابری	۱۳۰	پرشیا اهرام	۱۲۳	کوشا ترخیص	۱۴۲
بهروش سریع	۱۱۴	فریال	۱۱۳	چواهر نگار توس	۱۳۹	پاشا دریای شرق	۱۲۳	گروه بازگانی حقی	۱۴۳
پارسا ترابری پرشیا	۱۱۷	کاسپین	۱۰۸	چابک ران توس	۱۳۹	تاجران دریا کالا	۱۲۸	مسیر سبز ترخیص	۱۴۴
پارسا ترابری کاسپین	۱۱۷	کارگو اطلس	۱۱۴	ره تاش توس	۱۳۹	تندیس خلیج فارس	۱۲۶	مهدی حدادی	۱۴۲
پارس سیر	۱۱۴	کارینا ترابری کیان	۱۲۲	زهره شب	۱۳۴	جم راه	۱۱۱	بازرگانی وارسته فر	۱۴۴
پارس سما کالا	۱۱۳	کالا بر	۱۱۵	سورتمه ترابری	۱۳۴	حمل دریایی ایران	۱۳۲	بازرگانی یعقوبی	۱۴۲
پارس گیتا	۱۱۳	کالای سریع	۱۲۱	شایان کار خراسان	۱۳۴	حمل واردات ایران	۱۲۵	غفوری	۱۴۲
پارس سورین	۱۲۱	کاویان کالا	۱۱۶	شیکبیر بار طوس	۱۳۳	خط استوا مارین	۱۲۳	بازرسی کالا	۱۴۱
پرستو ترابری	۱۳۲	کژال ترابری	۱۲۶	کالا گذر پارس	۱۳۳	خط آبی بی تا	۱۲۹	فیماه	۱۴۱
پرشیا راد	۱۱۲	کیوله بار	۱۲۵	میچکا ترابری شرق	۱۳۳	خطوط گسترده جنوب	۱۲۹	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	۱۴۱
پرشیا سپید ترابری	۱۱۲	کابل مهر ترابری	۱۲۰	حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	۱۳۰	خدمات بندر جنوب	۱۲۹	آمد راه	۱۳۲
پژوهش	۱۱۵	گروه شرکت های حامل	۱۲۷	افتخار ترابری	۱۳۹	خدمات بندر جنوب	۱۲۴	آران اکسپرس	۱۱۹
یل	۱۱۲	گروه شرکت های راهبران	۱۲۶	حنا ترابری شرق	۱۳۹	خدمات ساحلی ایران	۱۲۳	بی تا پرواز	۱۴۷
یل وان ترابری	۱۲۱	گیتی رسان کالا	۱۱۶	رهنان	۱۳۴	خورشید دریای آبی	۱۳۲	مسافربری داخلی و بین‌المللی	۱۴۷
یل وان ترابری آسیا	۱۱۶	گیتی جاده و دریا ترابری	۱۲۷	صبا ماهان مشهد	۱۳۶	دریا سرعت	۱۳۸	ایران پیمنا	۱۴۸
پیام عنقا	۱۲۰	لایز ترانسپورت کیش	۱۱۱	ماکا ترابری بلوچستان	۱۳۹	دریا منظر مروارید	۱۲۸	ایمن سفر ایرانیان (تعاونی ۶)	۱۴۸
پیروز رانان جهان	۱۱۲	ماد ترابری	۱۳۶	حمل و نقل بین‌المللی استان فارس	۱۳۶	دریا محور تیرازه	۱۲۸	پیک صبا	۱۴۸
پیش بر	۱۲۵	ماکو سیر	۱۱۳	ارم ترابری	۱۳۸	دریای نقره ای کاسپین	۱۳۰	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۴۸
پیشرو حمل کالا	۱۱۲	ماهان تجارت لیماک	۱۱۱	حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان	۱۳۷	دلفین	۱۲۹	ترابری تی. تی. ایلام	۱۴۸
پیشرو ناوگان سیراف	۱۱۷	مژده ترابری	۱۰۹	ایران ویج	۱۳۳	دنیا بار	۱۳۰	سیروسفر لنگرود	۱۴۸
پیشنازان	۱۱۵	مشکین	۱۱۹	حمل و نقل بین‌المللی استان گلستان	۱۳۳	دورقی	۱۱۱	کاسپین سفر ایرانیان کرج	۱۴۸
تات فرابر	۱۱۸	ملک ترابری	۱۱۰	پرشین ایرانیان	۱۰۹	راهبران دریای سعادت	۱۲۷	میهن نور آریا زاهدان	۱۴۸
ترابری بین‌المللی T.B.T	۱۱۴	محک رانان	۱۲۰	دشت نوردان	۱۴۷	راهبران	۱۲۶	همسفر شمس	۱۴۸
توشه بر	۱۱۶	میهن ترابری	۱۱۳	چجوتن ترابری	۱۳۹	روشاک دریا	۱۲۷	عدل فارس	۱۴۸
توزال تکرو آسیا	۱۱۸	نامداران ترابری	۱۱۳	گودرز گرگان	۱۳۵	زما سپهر دریا	۱۳۱	خدمات بیمه	۱۴۸
تیزراد سپهر	۱۲۲	ناوگان بار	۱۰۹	حمل و نقل داخلی ایران	۱۳۵	ساحل نمایان بندر	۱۳۰	بیمه آسیا (بویه رز)	۱۴۱
تیرکاران	۱۳۰	ناوگان پارس جم	۱۲۲	آرمین بازگان	۱۳۶	سپهر دریا بندر	۱۳۰	بیمه ایمن تفکر	۱۴۱
تهران تیر	۱۳۰	ناویان	۱۱۲	اراک بار بويا	۱۴۵	ستاره	۱۲۸	بیمه سایه امن	۱۴۱
تهران راهوار	۱۳۲	نوارا ترابری آسا	۱۱۷	پیک کویر	۱۴۵	ستاره بندر سفید	۱۲۷	خدمات بسته بندی	۱۴۱
تهران مارین	۱۱۳	نیک تک	۱۰۹	پرستوهای مهاجر	۱۴۵	سبزارک	۱۲۶	جهان کالا	۱۳۵
تندیس ترابری	۱۱۵	نوید راسا آذر	۱۱۳	ساحل ترابری پارس	۱۴۵	سیراف دریا لیان	۱۲۵	صنعت و خدمات	۱۴۴
جاده ایریشم	۱۱۰	وقفراه	۱۱۵	حمل و نقل پتروشیمی	۱۳۱	سینا	۱۳۱	انبار بازگانی شمشاد کالا	۱۴۴
جاده طلایی	۱۳۳	ودود ترابری	۱۱۲	راهرانان	۱۴۵	صدف دریایی خلیج فارس	۱۳۶	نرم افزار کالا بر	۱۳۲
جهان جاده	۱۲۰	ویسمان	۱۱۹	سعادت ترابری	۱۴۷	فانوس دریای نیلگون	۱۲۹	نرم افزار نوین ایده	۱۲۱
جهان سیر ترابری	۱۰۸	هاگ بار	۱۱۴	فردوس بار تبریز	۱۴۵	فروغ ساحل جنوب	۱۲۹	شهباب آذر ارس	۱۴۰
جهان یخچال بار	۱۱۴	هوراند	۱۳۲	فجر جهان	۱۴۹	کشتی و کالا	۱۳۰	مشاور حمل و نقل هادی	۱۴۵
حمل واردات ایران	۱۲۵	هیوار ترابری	۱۱۱	فیروز رخس	۱۴۰	کهنشکاف کالای دریا	۱۳۷	پرشیا جنوب	۱۳۱
خز ترابری	۱۰۸	یاسمن	۱۱۶	گلستان تجارت خلیج فارس	۱۴۵	کیهان بحر جنوب	۱۲۷	فروش کانتینر	۱۱۹
خط سفید خز	۱۱۶	نیکان ترابری	۱۱۰	ممتاز	۱۴۵	ماریوس ترابری	۱۳۲	Tarabaran Guide	
خیام ترابری	۱۰۸	یکه تاز سریع	۱۱۴	مهدی ران	۱۴۵	مدیریت بار و دریا	۱۲۸	shahin Tarabar	۱۵۰
دالاهو ترابری شایان	۱۱۲	یگان ترابری	۱۱۲	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	۱۳۶	مرعی ساحل بندر	۱۲۳	Pole One Trans	۱۵۰
دانبال ترابری	۱۱۰	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	۱۱۰	احسان هرمزگان	۱۳۶	محور تیرازه	۱۲۸	Bitá Tarabar	۱۵۰
دریا زمین اروند	۱۱۵	ایده آل راه	۱۳۸	دوستان هرمزگان	۱۳۹	موج مد	۱۲۹	A.B.C Group	۱۵۰
دلنا بار	۱۰۹	بارپیچان	۱۳۸	رشید بار بندر	۱۳۹	مینو دریای خلیج فارس	۱۲۸	Hamel	۱۵۰
دنیا گرد	۱۱۵	پارسایان	۱۳۶	سلمان جنوب	۱۳۶	ندای ساحل جنوب	۱۲۷	Admiral	۱۵۰
دومان ترابری	۱۳۹	ترنم تبریز	۱۴۰	نجات بندر	۱۴۸	نگین بارآوران دریا	۱۲۴	Mazand Darya	۱۵۰
دی ترابری	۱۱۳	زمین دریا	۱۳۸	نیک ترابری بندر	۱۴۷	نمایندگی های کشتیرانی بنیاد	۱۳۱	South Port Services	۱۵۰
راتوک	۱۲۰	ساربان گستر سیلان	۱۳۸	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	۱۴۶	هفت دریا	۱۳۱		
راشا ترابری	۱۱۲	سرافراز ترابری	۱۴۰	ترکیب حمل و نقل	۱۴۶				

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
(با مسئولیت محدود)


کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER - FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:



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

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company
Italy/Parsim Pex
International
shipping company

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: ۶-۸۸۸۴۴۶۲۵
فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶
info@sinatarabar.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

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

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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) ۹۸ ۲۱ ۱۱۶۱
۸۸۹۱ ۱۵۲۲-۲
فکس: ۸۸۹۱ ۲۷۱۹
Fand@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



سورچی ترابار
Soorchi Tarabar Co. Ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

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



فراسوبار
شرکت حمل و نقل
بین المللی و بارفرابری

(با مسئولیت محدود)

- سرویس مطمئن در حمل دریایی،
- زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و کانتینری اعم از FCL، LCL،
- چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت از کشورهای اروپایی و خاور دور و ...
- ارائه خدمات گمرکی

تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان،
ساختمان صدف، شماره ۱۳۲، طبقه پنجم،
واحد ۶۰۳
تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹
فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲
تلفکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳
info@farasobar.com



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
International Forwarding
Transport Co. LTD

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



آتیة
شرکت حمل و نقل بین المللی

- 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



رهیاد ابریشم
شرکت حمل و نقل بین المللی

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



امین ترابار
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



شهاب ثاقب
شرکت حمل و نقل بین المللی

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



نیکتک
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، 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: ۳۲۱۵۴۵۴۲ (۰۱۷) فکس: ۳۲۱۵۰۴۵۲ (۰۱۷)
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صدکیش-طبقه سوم، پلاک ۲۷
تلفن: ۳۳۵۸۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹ (۰۷۶) فکس: ۳۳۵۶۰۷۵۴ (۰۷۶) همراه: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰
محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲ حکیم طبری نیا ۰۹۱۲۸۰۸۰۴۱۲
persian_iraniano@yahoo.com
worldcargo1@yahoo.com worldcargo2@yahoo.com



ایر سوتر (سهامی خاص)
شرکت مختلط امور حمل و نقل
ایران و روسیه
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 بندرانزلی به سایر بنادر دریای خزر

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو، عشق آباد، نخجوان و نمایندگی در دبی و استانبول

شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر نکا، بندرعباس، باجگیران، بندر امام خمینی، جلفا، آستارا، بیله سوار، بازرگان، سرخس، تهران، خیابان مطهری، شماره ۸۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۲۴۶۸
www.irsotr.ir



آرتا پارسیان تیر
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

• حمل و ترانزیت کالاهای خشک، فرآورده های نفتی و گاز مایع LPG
• حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی

اروپا - آسیای میانه - عراق

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، خیابان دوم، پلاک ۱۷، طبقه ۲
تلفن: ۸۸۱۷۷۵۳۴ / ۸۸۱۷۷۵۴۵
۰۲۱-۸۸۱۷۷۵۱۰
نمابر: ۸۸۱۷۷۵۶۱
کدپستی: ۱۵۸۶۸۳۵۹۱۳
www.aprtiran.com
info@aprtiran.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport
صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
نماینده خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در امور گمرکی و ترخیص
◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی، چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی
◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر (شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰
فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳
شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲
www.stcotransport.com
info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
امید اندیش
کریر، فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های 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

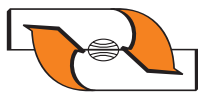
تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴
تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۳۱۲۴۰۰
فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵
info@omidandish.com
www.omidandish.com



دانیال ترابر
(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین، ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی، ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۶۲
www.danieltarabar.com
info@danieltarabar.com



جاده ابریشم
شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب، مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۷۲۲۰
نمابر: ۶۶۹۷۲۲۸۴

Silk Road
Freight Forwarders and Shipping Services Co.

Istanbul Office:
Ataturk Mahallesi 57, Ada Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir 34758 Istanbul, Turkey
Toll: +90 2164565272
Fax: +90 2164565274
info@silk-roadco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
نیکان ترابر
(جاده ای - دریایی - ریلی)

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت کالاهای خشک و فرآورده های نفتی به کشورهای آسیای میانه، افغانستان و عراق

تهران: میدان هفت تیر، ابتدای بزرگراه مدرس، خیابان غفاری، پلاک ۱۴، طبقه ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶
nikantarabar@nikantarabar.com
www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
راهوند
Rahvand
Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی (ویلا) شماره ۲۲۷
تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)
فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸
www.rahvand.com
info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transport
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر با مسئولیت محدود

متخصص در امور روسیه
ترخیص کالا در روسیه

- ◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- ◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بندر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

www.malektarabar.com
Email: info@malektarabar.com

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷
تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)




HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراند مولتی
موال لجستیک (چین و تایوان)


تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همگف
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
فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغانون، چابهار
و مراکز شهرستانها
E-mail: douraghi_g@dpimail.net



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
جم راه
کریر و فرواردر


حمل کالای صادراتی، وارداتی به کشورهای
اروپا، آسیای میانه و خاور دور و کشورهای
حاشیه‌ای جنوب خلیج فارس و بالعکس
♦ تخصص در حمل محموله‌های ترافیکی و
فله داخلی و آسیای میانه
♦ تخصص در حمل محمولات یخچالی به
اقصى 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: ۲۲۲۷۶۹۹ - ۲۲۴۴۶۰۸ (۰۷۶۱)
فاکس: ۲۲۴۳۴۵۷ (۰۷۶۱)
info@jamrah.net



رهزاد ترابر
Rahzad Trabar
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها
با کامیون‌های 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 - فرواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر
ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶
فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷
info@iransarie.com

نماینده آلمان
Arian
info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فرواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
، مرزها و کشورهای اروپایی
تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان
ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



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 کامیون‌های 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 سپهرودی جنوبی، خیابان شهید مسعود ملایری پور، پلاک ۵۰
طبقه سوم، واحد ۷، کدپستی: ۱۵۷۹۶۴۴۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۷۹ (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 بهشتی، خیابان پاکستان کوچه ساوجی، پلاک ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۱۵
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

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
نمابر: 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
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

info@piroozranan.com
www.piroozranan.com




شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابر
کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: 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: ۷۷۶۸۴۳۶ / 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
نمابر: 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
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹
همراه: ۰۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵

pershiarad@yahoo.com
www.pershiarad.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 / ۸۸۸۲۰۷۳۲
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
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: ۸۸۴۳۷۷۵۸ همراه: ۰۹۱۲۳۱۰۵۹۸۱
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 خدایمی، 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
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،
خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹
تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
email: info@hbtc.biz



شرکت حمل و نقل بین المللی بهروش سریع

◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و
صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
◀ استفاده از سرویس های کامیون
کشتی، ریلی و هواپیما
◀ بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا
◀ دارای نمایندگی در کلیه گمرکات
و بنادر کشور

تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان
پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹
طبقه سوم، کد پستی: ۱۵۳۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۱۵۶۱-۳
۸۸۷۳۹۰۹۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳
info@behaveshsarie.com



شرکت حمل و نقل بین المللی کارگو اطللس

کریر - فورواردر

◀ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
ترانزیتی به ترکمنستان،
افغانستان، ترکیه، عراق،
آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
◀ حمل محموله کرویژ از اقصی نقاط
اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان
صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،
طبقه دوم، واحد ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
cargosatlas@yahoo.com
www.cargosatlas.ir



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 قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtc.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) ۶۶۴۳۲۴۲۲ نمبر: 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: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸
نمبر: ۸۸۸۱۲۲۶۱
yts.com58@yahoo.com



پارس سیر

کریر و 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



International Transport

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگیهای معتبر خارجی
◀ دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،
ترکیه و امارات.
◀ حمل به وسیله انواع کشتنده ها در خصوص
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
و حمل مرکب
◀ حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی
و ترکیبی.
◀ دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...
تهران، خیابان شهید فتنی (پالیزی)،
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵
۸۸۷۵۹۲۲۷
فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷
www.tad-co.com
info@tad-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.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: ۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴
فاکس: 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: ۱۶۱۳۹۳۵۶۳۴
تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فاکس: 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
(بهمن ماه)

- 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 احمدقصری،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۲۱
www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرعت ترابر ایرانیان

- دارای نماینده فعال و امکانات لجستیکی و خدمات ترانزیت در کلیه مبادی
ورودی و خروجی کشور
- حمل تخصصی انواع مایعات و مواد شیمیایی با استفاده از تانکر استیل و چهار مواد
داشتم امکانات ویژه متخصص جهت حمل انواع محمولات سنگین (کمرشکن و بوزی)
- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- انجام پروژه های ترکیبی و خدمات حمل و نقل دریایی، وارداتی، صادراتی، کانتینر
دریست و گروپاژ
- دارای پایانه اختصاصی به مساحت ۱۰ هکتار با کلیه امکانات جهت
واردات و صادرات در اسکله شهید رجایی

آدرس: خیابان آفریقا (چردن)، جنب پمپ بنزین، کوچه نور، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۶۳۳۱۰ / ۰۲۱ - ۸۸۶۶۱۲۴۳ / ۰۲۱ - ۸۸۶۳۳۱۰ / ۱۹۱۷۷۴۵۱۹۱ کدپستی:

info@soratatarabariranian.com



شرکت کالا بر

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

kALA BAR

International Transport & Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت

- ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- سرویس کامیون ایرانی و خارجی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
- دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، رومانی،
بلغارستان، ترکیه، یونان، چین و تایوان
- دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاسد شدنی به مقصد کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۷۷۵۳۲۶۲۰ / ۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۹
نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸
نمایندگی ارومیه: ۱۹ و ۳۲۷۵۵۵۱۷ - ۴۴
نمایندگی مشهد: ۳۷۲۷۷۳۳۵ / ۳۷۲۷۶۶۲۳۰ - ۵۱
www.kalabar.net info@kalabar.net



شرکت بر و بحر ایران
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

WAN HAI LINES

نمایندگی انحصاری خط کانتینری
WAN HAI های ایران

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین المللی
- خدمات تحویل گیری کالا به صورت
درب به درب

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،
پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی
تلفن: ۸۸۶۴۳۳۱۰ - ۲۵
فاکس: ۸۸۶۴۳۳۳۰
E-mail: info@iranlandsea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریر - فورواردر
(زمینی، دریایی، ریلی)

- حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
- انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،
امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان طالقانی، بین وصال شیرازی
و فلسطین، خیابان فریمان، پلاک ۴۲، طبقه ۴
تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴ - ۳۵ - ۶۶۶۶۲۴۶۸
۶۶۹۵۷۷۳۶ فاکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰
ترمینال کرج: ۲۶ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲
www.pazhooesh.org
info@pazhooesh.org



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
سوختی و یخچالی
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
در کلیه گمرکات کشور
- دارای نمایندگی فعال داخلی و خارجی
تهران: خیابان میرزای شیرازی، کوچه ناهید،
پلاک ۱۰، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۷۲۷۵۸۸ (خط ۶)
نمابر: ۸۸۷۱۰۸۶۲
www.Donyagard.ir
Azad@Donyagard.ir



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 اترک،
طبقه دوم، واحد ۲۰۵
تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۳ - ۰۲۱ - ۴۶۰۹۲۳۰۶
نمابر: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
www.vafarah.com
vafarah_co@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۲۱۴۲۷ (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: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



شرکت حمل و نقل بین المللی
گیتی رسان کالا

حمل و نقل بین المللی
International Transportation (Air, Sea and Land)
پست سریع بین المللی Courier
حمل و نقل داخلی Domestic Transportation
ترخیص حرفه ای کالا Customs Clearance
بسته بندی و انبارداری Packing & Warehousing
مدیریت لجستیک Logistics Management
مذاکره خرید و تامین تجهیزات
در صنایع مختلف Industry Solutions
تهران: اتوبان همت غرب، باکری جنوب، نرسیده به اتوبان حکیم، خیابان نیلوفر، پلاک ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰
نمابر: ۴۴۱۷۷۱۶۸
www.grk.co.ir THR.sales@grk.co.ir



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: ۰۲۱-۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۵۵۰
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱۰-۱
نمابر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲
سلیمانیه: ۰۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴۰)
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 استفرینگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور
تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ / ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱
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: ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



کاوین 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: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۹۵۱
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۳۴۹
info@aryagroups.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پیوند ترابر آسیا

(کریر - فورواردر)
• حمل زمینی، هوایی، دریایی، ترانزیت
• مجهز به کامیون‌های یخچال دار و چادری
• مجهز به کامیون‌های تانکر دار برای حمل قیر دارای پیمان
جهت خرید قیر از کلیه پالایشگاه‌ها
• دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی و دفتر مستقر در کشورهای ترکیه و گرجستان
آدرس: تهران، خیابان خواجه‌عبدالله انصاری، کوچه هشتم، پلاک ۲۲، طبقه دوم، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۲۷۹۷-۹۸ / ۰۲۱-۳۴۴۸۶۵۷۷
نمابندگی در تبریز: ۰۲۱-۳۴۴۸۶۵۷۷
فکس: ۰۲۱-۲۲۸۶۲۶۱۳
www.ptatransport.com
info@ptatransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترابر ماد
Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر
• ترانزیت کالاهای خشک
• ترانزیت فرآورده های نفتی
• ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
• حمل کالاهای صادراتی
تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۱۸۱-۳ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)
info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir



◀ ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹
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 فوروار دینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰
info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارسا ترابر پرشیا

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور تهران: سپهرودی 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

دریایی - زمینی - هوایی

• ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانتینری (به ویژه کره جنوبی) و فله کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی

• سرویس ویژه ترانزیت ریلی

• انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

• دارای نمایندگی های معتبر فعال در چین، امارات، ایتالیا 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

پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان

هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۴۲۳۰۴-۰۲۱

نمابر: ۸۸۷۶۷۰۶۰-۰۲۱



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوترابر پارس (با مسئولیت محدوده) (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: ۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶/۸۸۵۴۳۵۹۰-۰۲۱ | نمابر: ۸۸۷۶۰۱۷۳-۰۲۱

www.shahootarabar.com | info@shahootarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری ستارگان

STARS FORWARDING (Ltd)

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
حمل محمولات پروژه ای (ترافیکی و سنگین)
حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
دارای شبکه گسترده نمایندگیها در اکثر کشورها

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ / ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
نمابر: ۸۸۸۳۹۳۹۶ / ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
info@starsforwarding.com
www.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 / ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
فکس: 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 / ۶۶۴۶۹۶۱۱ - ۱۲ / ۶۶۴۶۹۶۱۱ - ۰۲۱
فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ / 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 / ۶۶۹۵۲۴۰۳ - ۷
info@toojaltakro.com www.toojaltakro.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 آیدانا (خرمشهر)، خیابان عربلی (نوبخت)، نبش کوچه هفتم، پلاک ۲۴، طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۵۰۰۱۶۱ / ۸۸۵۰۰۱۶۷ / ۸۸۵۰۱۶۵ / ۸۸۵۱۹۴۲۱ - ۰۲۱
amirtarabarsi@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

سی بن ترابر

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 مفتح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲۹۳ / ۸۸۴۶۷۶۴۲ / ۸۸۴۶۷۶۴۲
www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

DEVCO LOJISTIK
International Transport Co.Ltd
Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3
d:13 kucubakkakoy 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
duseldorfg@phnixhandels.com

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 / ۸۸۴۰۹۷۲۶ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۸۸۴۰۹۸۲۲ (+۹۸۲۱) / ۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ / ۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران
www.sarebansafa.com



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)
- ◆ ارایه خدمات پست سریع و تحویل در درب شرکت و منزل (داخلی و بین المللی)
- ◆ حمل بار غیر مسافر
- ◆ پیگیری آنلاین کالا از طریق وب سایت شرکت
- ◆ ترانزیت کالا و کلیه امور گمرکی
- ◆ حمل و نقل دریایی
- ◆ صندوق امانات
- ◆ بسته بندی

تهران: خیابان توانیر، خیابان نظامی گنجوی، کوچه پناه، پلاک ۱۶، طبقه همکف

تلفن: ۸۸۱۹۲۴۳۸ / ۸۸۱۹۲۵۴۴

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: 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



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

راتوک

- 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: ۸۸۸۰۸۰۹۰۰ شماره: ۸۸۸۰۷۷۳۱
همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیام عنقا



تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۳۳-۸۸۷۰۱۳۰۱۳ 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 لجستیک ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۴۳۷۳۲ 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 نمابر : 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

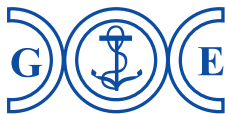
دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوجی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۳۲-۲۱-۰۲۱
فاکس: ۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰
تلفن: ۲۲۲۵۴۴۸۰-۲۲۲۵۴۴۸۱-۰۷۶ فاکس:

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 الشعری بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم فاکس: ۸۸۴۳۷۳۶، ۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۳۴۷۵۸، ۸۸۲۷۷۱۰، 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 سه‌رودی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی

پلاک ۴۲، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۵۲۲۶۹۷-۸۸۵۲۲۶۹۶-۸۸۵۲۵۱۷۲-۸۸۵۲۵۱۷۲

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)
هیئت مدیره و کمیته

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: ۰۹۱۲۲۲۳۰۶۴ پیامک: ۳۰۰۰۰۸۸

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

کریبر - فورواردر - ترانزیت

- ♦ حمل محمولات نفتی از عراق و بالعکس
- ♦ حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک
- ♦ مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- ♦ دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- ♦ تهران، خیابان ترکمنستان، کوی نارون، پلاک ۳، طبقه همکف
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۴۷-۸۸۴۶۱۹۵۸ فکس: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۱۴۱
- E-mail: crm.npj.int@gmail.com
- E-mail: navgan.pars.jaam@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تیرداد سپهر

شماره ثبت: ۱۸۱۱۹۶

TIRDADSEPHR

International Forwarding & transport Co.LTD.

فورواردر - ترانزیت

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، ساختمان تجاری طوس،

طبقه ۵، واحد ۹۹

تلفن: ۰۲۱ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۰۲۱ ۶۹ ۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstc1381@hotmail.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریبر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نماینده گیتی خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان

دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷-۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲ نمابر:

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲

تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸-۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷ نمابر:

www.amadrah.com info@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
- ♦ میزان سود و زیان ماهیانه
- ♦ ثبت خودکار فاکتورهای خرید، فروش، دریافت و پرداخت پروژه ها
- ♦ ثبت خودکار اسناد حسابداری مرتبط با پروژه ها، خرید و فروش، دریافت و پرداخت نقد و چک
- ♦ استفاده چند شرکتی
- ♦ محاسبه پورسانت کارمندان قسمتهای فروش با متدهای جدید
- ♦ محاسبه پورسانت 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 - 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: ۲-۹۷۱۴۲۳۸۹۳۴۱۰۲
- 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، بندر امام 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 - ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳
saleh@pashamarine.com



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

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 - ۸۸۸۰۵۹۱۵ نامبر: ۸۸۴۹۸۶۰ - ۵ - 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 تلسکوپی سنگین و نیمه سنگین)

۴. شرکت JEIL کره جنوبی (تولید کننده انواع Cyclo Drive, Gear Reducer, Geared Motor)

دارای شعب در: بندر شهید رجایی (بندر عباس)، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر انزلی

دفتر مرکزی، تهران: بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ | تلفن: ۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱ - ۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸ - ۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸
 دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا | تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۶-۹۷ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵
www.aryadiesel-co.com | info@aryadiesel.com



شرکت کشتیرانی سیما مارین
 Shipping Agency (P.J.S)

نماینده انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

♦ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی

♦ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۵۵ - ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۵۵

شعبه بندرعباس: 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 (باسئول محدود)

South Port Services Co. Ltd

Shipping & Project Forwarding

طراح و مبری عمل پروژه ها

تهران-خیابان ولیعصر-شماره ۱۱۰-برج آینه-طبقه ششم-واحد ۷۰۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۱۵۶ - ۰۲۱-۸۸۷۸۵۱۵۸

info@spsir.com | www.spsir.com



شرکت خدمات دریایی

نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لندینگرافت:

■ مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر

■ میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو

محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند

بندرعباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۱۶۲۵ / ۰۲۱-۲۲۲۲۱۶۴۵ / ۰۲۱-۲۲۲۲۳۲۹۵ - ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹

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 فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) - ۰۲۱-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

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 اروپایی، آمریکای جنوبی، آفریقا و خاور دور و خاورمیانه

♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین ♦ چارترینگ، فورواردینگ، حمل مرکب

♦ ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه ♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

♦ دارای دفتر اختصاصی در کشور آلمان و امارات

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۵

تلفن: (خط ۷) ۰۲۱-۸۸۵۳۱۹۷۰ - ۰۲۱-۸۸۵۰۷۰۸۲

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

Info@diamondmarine.org

www.diamondmarine.org



**شرکت
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian**

ارایه دهنده خدمات
مطلوب در زمینه های:
♦ کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی
کریر-فورواردر
♦ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
♦ ترانزیت و حمل
کالاهای صادراتی، وارداتی
از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳
sdshippinga@gmail.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا

PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.



- ♦ سرویس های حمل خودرو (Ro / Ro)
- ♦ نمایندگی خطوط کانتینری
- ♦ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ و اجنسی
- ♦ حمل مواد شیمیایی
- ♦ حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- ♦ حمل محمولات نفتی
- ♦ حمل محمولات پروژه ای توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷
تهران
بندر عباس
تلفن: ۲-۳۲۲۴۶۹۴۱-۰۷۶
نمبر: ۰۶ و ۰۳-۶۶۵۷۲۹۰۳
نمبر: ۰۵۴-۳۲۲۳۳۰۵۴
chartering@petroasia.net
info@petroasia.net



شرکت پیش بر

کشتیرانی و ترابری بین المللی

**PISHBAR
SHIPPING AND INT'L
TRANSPORT CO.**

آدرس: تهران: خیابان طالقانی،
شماره ۱۸۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)
فاکس: ۸۸۳۰۹۱۳۳
2ND Flr. No. 180, Taleghani
St., Tehran- Iran
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)
Fax: +98-21- 88309133
E-mail: info@pishbar.com
Site: www.pishbar.com



**Hamle Varedat Iran
Co SA**

No. 9 EAST GARMSAR ST.,
SOUTH SHIRAZ AVE.,
MOLLA SADRA
TEHRAN-IRAN

Tel: +98 21 8804 8030
Fax: +98 21 8804 8801

Email: Info@hamlevaredat.com
Web: www.hamlevaredat.com



Expert in:

- Road transportation Network
- Warehousing Network
- Cargo Projects
- Fresco

Provide logistics services at: Australia, New
Zealand, Africa, South Africa, South
Exclusive Agent in Iran
Hamle Varedat Iran Co SA

www.hamlevaredat.com



شماره ثبت: ۸۸۴۰
**شرکت کشتیرانی
پریان دریای
جنوب**

■ تامین نیرو و تجهیزات،
بکارگیری، اجاره شناور و
ارائه خدمات به سکوها و
بنادر نفتی ■

بوشهر: خیابان ولی عصر، ساختمان

حاجیانی، طبقه ۳، واحد ۱۵
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۷۰
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۳۳
www.pdjco.ir



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، کارآزموده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۷۸۲۹۸
info@koolehbar.com
nicolenikpour@yahoo.co.uk
فاکس: ۰۲۱-۸۸۴۷۷۶۰۵
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 - حمل دریایی فورواردرینگ

چارترینگ - حمل گروپاژ - ترانزیت داخلی و خارجی
حمل هوایی - ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور

ارائه خدمات EXWORK از کشورهای اروپایی

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 های کشتیرانی و خدمات دریایی



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)
تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان
هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس،
بندر بوشهر، بندر خارک،
بندر چابهار، بندر عسلویه،
بندر خرمشهر و انزلی

info@seasark.com
www.seasark.com



S.R.A
Safa Rah Aria

شرکت حمل و نقل بین المللی

سفاراه آریا

کریر-فوروردر

مدیر عامل: مالک اسماعیلی

• صادرات، واردات، ترانزیت، گروپاژ

تهران: خیابان طالقانی ما بین استاد نجات الهی و
سپهد قرنی، پلاک ۳۰۴، طبقه اول، واحد ۳

تلفن (خط ویژه): ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲

همراه: ۰۹۱۲۲۸۸۹۷۶۴

www.safaraharia.ir
safarah.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی،
کشتیرانی و خدمات دریایی

گروه راهبران

RAHBARAN GROUP
International Transport, Shipping



مهیار ایران

حمل و نقل بین المللی کالا (فوروردر - 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، دوی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس،
تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان مفتاح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹ فکس: ۰۲۱-۸۸۳۲۲۳۸-۴۰

Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
info@rahbaranpayam.com



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های
از اقصی نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس
• دارای نمایندگی مشهورترین

خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی

• حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا

• ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قنبر،

کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ - ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com



کژال ترابر

Kazhal Transport

حمل و نقل بین المللی

و خدمات بار هوایی

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی

• دریایی، زمینی، هوایی

• نمایندگی کلیه خطوط هوایی

تهران، بزرگراه جلال آل احمد،

پلاک ۱۳۷ واحد ۳

تلفن: ۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۸۶۰۱۶۲۷۱

۸۸۲۸۱۷۲۳۳ - ۸۸۲۴۷۲۱۴

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 (چارتینگ)

♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات
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

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com



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:

۵۲۲۲۶۲۱۷ / ۵۲۲۲۶۲۲۷-۵۲۱-۰۶۱

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: ۰۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



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 سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۵۵-۵۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۰۲۱ / نمابر: ۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltarnsportco.com

info@hameltarnsportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق عملکردی، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۷۳-۷۳-۸۸۷۵۹۸۷۲-۰۲۱ / نمابر: ۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابر شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۷۱-۷۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۰۲۱ / نمابر: ۲۱-۸۸۷۳۲۹۰۸



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: ۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲ / نمابر: ۲۱-۳۳۳۶۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفربر 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 سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف

کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۰۲۱ / نمابر: ۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com



(با مسئولیت محدود)

گیتی جاده و دریاترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات مربوطه

GITY JADEH & DARYA TARABAR

تهران: سه‌رودی شمالی، خیابان خرمشهر،

پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۱

info@wrscor.ir



شرکت کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

نمایندگی خطوط کشتیرانی
Rashi & R.D.S

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله

◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و گروپاژ

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نشی خیابان

لرستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۴-۸۸۸۹۴۷۰۴ / ۱۵۰۲۱ (خط)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۱۹۰۹۰

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(بامسئولیت محدود)

◆ نمایندگی کشتیرانی داخلی وخارجی

◆ حمل کالا به جزایر ایران وتمامی کشورهای

حوزه خلیج فارس، مالک شناور

◆ دارای شعب در کلیه بنادر وجزایر جنوب ایران

◆ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان یاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com

www.kayhanshpg.com

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 ارمنان غربی، پ ۳ و ۳ و 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 کانتینربر به کشورهای همجوار
 جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۳۳۲۳۳

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: ۲۱-۲۶۱۱۱۳۴۱
 info@ospico.com www.ospico.com

شرکت کشتیرانی امواج نیلگون خرمشهر

(با مسئولیت محدود)

آدرس دفتر: خرمشهر، انتهای خیابان فردوسی، نرسیده به درب گمرک ساختمان نیلوفر، واحد ۶
 تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۶۶۲۸۲
 شماره: ۰۶۱-۵۳۵۱۰۶۶۲
 A-N-Shipping@yahoo.com

دریا سپید
 تاسیس ۱۳۶۴

♦ نمایندگی و خدمات کشتیرانی
 ♦ خدمات حمل کانتینری انواع کالای بارگیری و تحویل کالای 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

خیابان ولیعصر، خیابان مقدس اردبیلی
 خیابان بسیان جنوبی، برج بسیان جنوبی
 پلاک ۱۴، طبقه ۱، واحد ۱۴ تلفن: ۷۵۲۰۱۰۰۰
 sales@seaspeedgroup.com
 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

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: ۱۵۸۶۷۶۴۴۸
 تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸
 شماره: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
 www.starmarine.net
 info@starmarine.net

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی مینو دریای خلیج فارس

مدیرعامل: حمیرا علوی
 ♦ نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی
 ♦ حمل و نقل دریایی
 ♦ صادرات و واردات

شعبه های دیگر استان بوشهر:
 دلوار، دیلم، بوالخیر، گناوه

دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳ / ۰۷۷-۳۳۳۸۹۵۸
 بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷ / دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲
 خارگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲



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 دریایی 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 فورواردینگ، حمل دریایی، جاده ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- نمایندگی Transargo اروپا، آمریکا، استرالیا
- نمایندگی انحصاری چین UniTrans International Logistics co. Ltd
- نمایندگی World Best Logestics کره

تهران: میدان فاطمی، ساختمان فاطمی، پلاک ۱۳، طبقه ۸، واحد ۸۴
 (خط ویژه) تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۴۰۷ نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۶۵۱۵۵

info@bls-co.com www.bls-co.com



شرکت کشتیرانی
 حمل و نقل بین المللی
 و خدمات بار هوایی

فروغ ساحل جنوب
 (با مسئولیت محدود)
South Coast glow Co.
 Shipping and Intl. Transport Co.Ltd

مدیر عامل: عبدالحمید ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق
 ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸
 تلفن: ۴۴۱۵۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴
 نمابر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶
 همراه: ۰۹۱۳۱۱۷۷۱۵



DOLPHIN
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی (بهرز)، بن بست اول، پلاک ۱۶، طبقه ۴

تلفن: ۲۲۹۱۴۱۸۴-۸
 فاکس: ۲۲۲۶۵۵۲۳

دفاتر نمایندگی:
 بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



Admiral
 Logistics

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 فورواردری

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



SWL
 SouthWide Lines Shipping Services

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
خطوط گسترده جنوب

- 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: ۰۷۷-۳۳۳۴۲۸۳۶ 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

- ◆ حمل و مشاوره محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین
- ◆ چارترینگ، فورواردینگ، حمل مرکب
- ◆ حمل محمولات فله و یخچالی
- ◆ دارای نمایندگی های انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، کره جنوبی، مالزی، امارات، ژاپن، عمان، اسپانیا، مصر، آفریقای جنوبی، برزیل

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۶
 شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمان ها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴
 تلفن: 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
فکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰
secretary@cargoshipco.com



شرکت کشتیرانی
امواج آبی ایرانیان


نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آدرس: خیابان سعدی، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه ششم، شماره ۸

تلفن: ۷۷۶۱۰۸۸۳ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۵۱۶۸-۹

فکس: 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
نمبر: ۸۸۳۲۷۸۱۹

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
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،
خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴
۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱
۸۸۷۷۳۹۵۱

فکس:

www.donyabar.com
info@donyabar.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 سپهبدقزنی، ساختمان ۷۴
طبقه ۵، واحد ۲۴

تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴
فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.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: گازبان، خیابان رمضانی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمبر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸

info@caspianilversea.com www.caspianilversea.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
۶۶۷۲۵۹۹۲
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.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
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴

www.abcgroup.ir
www.ara-bakhtar.com
info@arabakhtar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
توکا ترابر

کریر - فورواردر
(جاده ای - دریایی - ریلی)

- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
- ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات، عضو فیاتا

مشهد، خیابان آبکوه، پلاک ۳۳۱، طبقه سوم

تلفن: ۰۳۷۲۹۷۵۸۰-۵۱ (خط)
۷۲۹۷۵۸۵
فکس: ۷۲۹۷۵۸۵

info@tookatarabar.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 بندار

- 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 لیفتراکهای دیزلی، دو گانه سوز برقی هیوندای کره جنوبی

پاسارگاد ماشین پرشیا 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: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

بندرعباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران

تلفن: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰ نمابر: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲

بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران ۰۱۱-۵۲۳۳۳۹۳۳

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 بنادر حوزه خلیج فارس و هند و چین و اروپا
- زمینی، دریایی، هوایی
- ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه
- حمل محمولات، ترافیکی و یخچالی
- حمل محمولات پروژه 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



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

◆ نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران

◆ ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری از کلبه بندر جنوبی کشور به اقصی نقاط جهان بصورت حمل بندر به بندر و EX work

◆ حمل محمولات فله‌ای و پروژهای از کلبه بندر جهان

◆ حمل انواع محمولات فله خشک و مایع و کانتینری در کلبه بندر شمال کشور و کشورهای همسایه دریای خزر

◆ اجاره کشتی‌های فله بر و تانکری در سایزهای مختلف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۶۵۸۷
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۵۷۹۴۷

URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص

تهران: ایران شهر شمالی خیابان مهاجر بلاک ۲۴ طبقه دوم

کدپستی: ۱۵۸۴۶۶۵۴۱۲
تلفن: ۸۸۴۹۱۱۳۲-۸۸۴۹۱۱۲۸
فاکس: 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
فاکس: ۸۸۰۳۲۴۰۶
info@istosha.net



راه انجام حمل و نقل بین‌المللی
(کریر - فورواردر)

◆ سرویس حمل زمینی توسط کامیون‌های 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 نمایندگی‌های خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اوکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان

◆ ترانزیت کلبه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور

◆ ترخیص کالا از کلبه 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 سهراه فاطمی، کوچه صدر، شماره ۴۷، واحد ۱

تلفن: ۸۸۸۰۷۰۸۳ - ۴
۸۸۸۰۲۲۲۳
فاکس: ۸۸۸۰۲۲۲۴
www.rahamjam.ir
info@rahamjam.ir

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 اقتصاد بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
E-mail: info@pejamgulf.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس
(عملیات تخلیه و بارگیری)

◆ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)

◆ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)

◆ رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا

◆ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال

◆ تقدیر نامه از سازمان بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)

◆ (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، شریفات

بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فاکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی کارینا ترابر کیان

(با مسئولیت محدود)



نماینده کشتیرانی
دریای آرام جنوب

- ◆ حمل تخصصی خودرود از امارات به ایران توسط کشتی‌های لن‌دینگ کرافت
- ◆ حمل و ترانزیت انواع خودرو از امارات به عراق، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ و ۳ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶-۷
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳
www.karinatarabar.com www.southpacificsea.com
info@karinatarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



BANY RAH TOOS
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جادهای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله های کشتیرانی با انواع ترپلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- 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
خط تلفن: ۰۹۳۹۸۲۷۲۶۲۷ سامانه پیامتی: ۰۹۸۱۴۲۲۰۰۰۶۹
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۲

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



بهمن ترابار توس

شرکت حمل و نقل بین المللی

Bahman Tarabar Toos
International Transport Co.

حمل کلیه کالاهای صادراتی و ترانزیت به افغانستان و عراق و CIC

نشانی: مشهد، خیابان پاسداران، خیابان سالاری، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد ۱۰۶

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۱، ۳۲۲۲۱۰۱۳، ۳۲۲۳۰۲۲۳

فکس: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

E-mail: bahmantarabartoos@yahoo.com



شرکت جاده طلایی

حمل و نقل بین المللی

کریر فورواردر
حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا
• دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دیلم، آبادان، خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران

• دارای دفتر نمایندگی در حمیره 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: ۰۵۷-۰۵۰۸۹۸۵ / ۵۵۰۸۹۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalaei.com
info@jadehtalaei.com



کالا گزیناس
خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی کالا

KGP

حمل تخصصی مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ایزوتانک های
MEG, VAM, 2-EH, HEXANE جهت حمل carbon steel و stainless steel

دفتر مرکزی: مشهد - بلوار سجاد - چهارراه بزرگمهر - برج نگین پاسارگاد
طبقه پنجم - واحد ۵۰۳ تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۷ و ۳۷۶۷۹۱۵۵

isotank@logistix.ir www.kgpcio.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

اترک بار خراسان

کریر فورواردر

• مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
• ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
• دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
• حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
• بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
• حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
• دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاسارگاد، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ / ۰۵۱-۳۷۶۶۳۴۵۲ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۴۵۲
www.atrackbarkhorasan.com
msh-office@atrackbarkhorasan.com



شبگیر بار توس

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام
نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی
۲ ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نمبر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbar.toos
E-mail: shabgirbar.toos@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

چابک ران توس

کریر - فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
• ترانزیت کالا به افغانستان
• 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 - فورواردر)

• وابسته به صنایع شیمیایی ادیب
• حمل فرآورده های نفتی به صورت تخصصی (صادرات - ترانزیت)
• حمل کالا به کشورهای افغانستان - عراق - ارمنستان - پاکستان - آذربایجان - ترکمنستان
• دارای نمایندگی فعال در سراسر کشور
نشانی: مشهد، بلوار فرامرزی عباسی، بین فرامرزی عباسی ۱ و ۳، مجتمع تجاری آناهیتا،
طبقه دوم، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۱۴۱۶۲ - ۳۶۰۱۴۱۶۱ - ۳۶۰۲۲۱۹۸ - ۳۶۰۲۲۱۹۷
نمبر: 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 آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

نمبر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / علیرضا فرتاج: 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 ۴۴۰، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



امین تارا

شرکت حمل و نقل بین المللی
(TIR) کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان،
اروپا و بالعکس

نشانی: مشهد، انتهای خیابان سنا باد غربی
بین سنا باد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶،
ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷
فاکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰
amintara50@yahoo.com
www.amintara.ir
www.amintara.com



ایران 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 الشعراء بهار، بهار ۱۷،
پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۰۹۱۹
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۳۷۷۰۱
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



AMUT BAR TARABAR

International Transport.Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،
هوابی، ریلی، ترخیص، انبارداری

مشهد، بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۲۲، طبقه ۲
تلفکس: (۱۰ خط) +۹۸۵۱-۳۷۶۵۷۹۲۰ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۴۸۴۱
موبایل: +۹۸ ۹۱۵ ۱۱۵ ۴۶۷۶
www.amutbartarabar.com carrier.amutbar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی 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




SHAYAN KAR KHORASAN

TRANSPORTATION FORWARDING LOGISTICS

شایان کار خراسان (سهامی خاص)
ترابری بین المللی

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع،
ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی:
مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸۶۰۳
www.shayankar.com
E-mail: info@shayankar.com
Zip Code: 91458-65553



شرکت حمل و نقل بین المللی آبانراه طوس

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



Rahnan

International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی
رهنان

(بامسئولیت 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: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳-۲-۲ نمبر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



ATIRAN

حمل و نقل بین المللی
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
تاسیسات محدود
شماره ثبت: ۱۳۰۲۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۲۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹۰
بخش کریر در کمستان (غلی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴۲۰۰ - ۰۹۱۵۵۰۲ ۱۱۴۲
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰ ۸۵۰ - ۰۹۱۵ ۱۵۲ - ۱۲
حمل و نقل طلخی کلا: ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / 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 وزراء ، 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 فاکس: 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: ۰۳-۳۳۲۳۳۷۰۳-۳۳۲۱۹۵۶۴ (۰۵۴)

فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۳۶۰۵

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 وسایط نقلیه و کالاهای فله

دارای شعب در بندرعباس، بندر امام خمینی، خرمشهر و بوشهر

تهران، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان ملاصدرا، شماره ۲۵۶، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۰۴۲۱۵۷ (۶ خط ویژه) فاکس: ۰۸۲۱۰۱۵۹

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 شهید، 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 بین المللی

پارسایان

آماده ارائه خدمات از کشور چین
و هندوستان و دومی به کشورهای
آسیای میانه

تبریز: ۴ کیلومتر ۴ جاده تبریز مرند نرسیده

به پمپ بنزین شهریار

تلفن: ۲-۰۴۱-۳۲۴۴۹۶۰

نمابر: ۰۴۱-۳۲۴۴۸۱۹

تلفن دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۰

نمابر دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱

parsayan.group@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

احسان هرمزگان

دارای کمرشکن ۱۱،۷۰۴ محور جهت حمل محمولات سبک و سنگین

به تمام نقاط ایران و قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور

مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات، دارای محوطه جهت

حمل شهری و انبار داری

دفتر مرکزی بندرعباس: بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه جهانبار، جنب ساختمان

ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو

مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۹۶۵ / ۳۳۵۶۵۳۲۴-۶

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

www.ehsan.hormozgan.com

ehsan.hormozgan@yahoo.co

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

۲۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com

info@arminbazargan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مادترابر

♦ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی،

ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

♦ حمل محمولات به صورت فله، 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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / (+۹۸۲۱) - ۸۸۷۸۵۸۴۴ / (+۹۸۲۱)

www.maadlogistics.com / info@maadlogistics.com

شرکت بازرگانی آرمان پدید



(سهامی خاص)

♦ ارائه دهنده خدمات گمرکی صادرات-واردات و ترخیص کلیه

کالاها از تمامی گمرکات کشور

♦ ارائه خدمات مشاوره ای بانکی و اعتباری

♦ دریافت مجوزهای مربوطه

♦ انجام ترانزیت و پاساوان کالا از گمرکات

♦ ارائه خدمات مشاوره ای در پیاده سازی سیستم های ایجاد

ارزش افزوده در تجارت

♦ ارائه کلیه خدمات بازرگانی خارجی

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد جنوبی

تلفن: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / (+۹۸۲۱) - ۸۸۷۸۵۸۴۴ / (+۹۸۲۱)

www.Armanpadid.com

info@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 فوروردی 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
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 کالاها 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 / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰
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 مسافریین 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.

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی ۵، پلاک ۲۱

تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۹

نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳

www.safirrail.com info@safirrail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی



international transport co.ltd
شرکت حمل و نقل بین المللی
زمین دریا
 فورواردر - کریر
 (زمین) - دریایی - هوایی
 محل معمولات از بندر عباس به کلیه کشورهای مجاور

تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر
 واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۸
 بندر عباس - خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی
 جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا
 کدپستی: ۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ - شماره ۷۹۱۳۷۷۶۱۵۱

تلفن	Tel
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۳۶	041-34470428
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



شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی
ارم ترابر
 (زمینی - دریایی)
 ارائه کلیه امور حمل و نقل (داخلی و بین المللی)
 دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهنمایی
 تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۳۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷
 فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۴۵۸۲
 دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴
 تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱
 info@eram-t.ir



بارپیشان
 شرکت حمل و نقل بین المللی
Barpichan
 International Transport Co.ltd
 Carrier - Forwarder
 دفتر مرکزی: بازارگان، 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



کالجار
 (سهامی خاص)
 International Transport & Air Cargo Services.co
 Carrier - Forwarder
 نمایندگی هواپیمایی ماهکس MahEx
 آتاه ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دوی
 تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
 فرودگاه تبریز، جنب ترمینال بار
 ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
 www.kaljar.co
 kaljar_co@hotmail.com



بهمین ترابر
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 (با مسئولیت محدود)
 فورواردر - کریر
 بازارگان: بلوار امام
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴
 ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۸۸
 ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۶۳ / ۳۴۳۷۳۲۷۲
 نمایر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸
 www.behamin tarabar.com
 behamin_tarabar@yahoo.com



ایده آل راه
 کریر - فورواردر
 حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
 حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
 حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
 ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
 تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۳۲۰ و ۳۱
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
 idealrah@gmail.com



Shipping & Int'l Forwarding Co. (LTD)
 شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
دوررو
 کریر - فورواردر
 دارای شعب در کلیه بنادر و گمرکات ورودی و خروجی کشور
 مجهز به کامیون های چادری و یخچالی استاندارد اروپا - کفی و کمرشکن
 حمل کالا های 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 بازارگان، بلوار امام، روبروی پمپ بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دور-رو
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۳۵۹-۳۴۳۷۳۲۸۹۵
 ۳۴۳۷۳۲۴۸-۳۴۳۷۵۰۶۸-۹
 ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰ فاکس: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰
 همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰
 www.dourro.com
 info@dourro.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
 نمایر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱
 E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبوران ترابر
 حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بنادر کشور (بندر عباس، بازارگان، 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، یونکر، تانکر و سواری کش.
 دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک، رو به روی بانک تجارت
 تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳ همراه: ۰۴۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)
 دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴
 دفتر بازارگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶-۸ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱ / ۳۲۲۳۸۳۹۸

sabooran_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جیحون ترابر
Jeyhoon Tarabar
کریر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه
گنبد کاووس، خیابان امام خمینی شمالی، ساختمان شمسایی، طبقه سوم، واحد ۳۱ کد پستی: ۴۹۷۱۶۳۴۸۷۸
تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳ / ۳۳۲۲۸۷۷۷ / ۳۳۲۲۴۵۴۴
نمبر: ۰۱۷-۳۳۲۹۲۸۹۴
jeyhoontarabar@yahoo.com



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
نمبر: 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
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲
۰۹۱۷۳۵۷۶۵ / ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
www.doostanhormozgan.ir
info@doostanhormozgan.ir



افتخار ترابر
حمل و نقل بین المللی
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 / ۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
هادی بازرگان
HADI BAZARGAN
International Transport co.
مدیر عامل: محمد بایزاد
همراه: ۰۹۱۴۱۵۹۲۶۶
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی
تلفن: ۲۰ - ۰۴۴)۳۴۳۷۴۶۱۵
Mob: +98 914 115 92 66
Head Office: Emam Khomeini Blvd Bazargan-IRAN
Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ایران دهر
کریر - فورواردر یا 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 / ۸۸۹۰۷۰۸۵ (خط ۸) / ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴
نمبر: ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴
Info @ irandahr.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
حنان ترابر شرق
HANNAN TARABAR SHARGH
Int.Transport.co
(سهامی خاص)
(کریر- فورواردر - ترخیص کالا)
دفتر مرکزی: زاهدان، خیابان آزادی ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۲۹۳
فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



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: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸
dumantarabar@apadana.com
info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار طوس
کریر - فورواردر
دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمبر: 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
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۷۸
rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماکاترابر بلوچستان
Maka Trans Co.
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی، ترخیص کالا
حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا
مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا
سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۳۵۹۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳
makatrans@yahoo.com

شرکت های بین المللی و داخلی

شرکت حمل و نقل بین المللی



راه یار ترابری 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 ۲۰
 تلفن: ۴-۸۸۲۱۴۶۸۲-۳ / ۸۸۸۶۱۷۸۳-۳
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۷۲

info@rahyardarabar.ir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابری

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: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸

شرکت حمل و نقل بین المللی



سرافراز ترابری

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۱۴

نمابر: 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، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه



Qizil Yol Kiamaki

قرزل یول کیامکی حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



شهاب آذر ارس

مجتمع انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاحي، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

تلفن: ۱۸-۱۱۷۰۲۵۱۱۷ / ۷-۱۴۵۰۲۵۱۴۵-۴۲۰۲ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸-۴۲۰۲

ilturkarasgroup@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

توسعه حمل کالا

(سهامی خاص)



شماره ثبت: ۶۲۹

کریر - فورواردر

فعال در امر صادرات، واردات و ترانزیت کالا

بازرگان: خیابان امام، روبروی شهرداری کدیستی: ۱۳۳۹۳-۵۸۶۷۱

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۶

thk.alizadeh@hotmail.com



شرکت حمل و نقل

فیروز رخش

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 بندر عباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانه،

روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۶۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳

همراه: ۰۹۱۳۳۲۵۶۸۸۵



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 D7

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵ / ۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- ◆ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

- ◆ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

- ◆ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان

ایاکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی پرستو ترابری

- مجری خدمات حمل و نقل بین المللی کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- با داشتن نمایندگی های رسمی در کشورهای اروپا و آسیای میانه
- دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
- اخذ مجوز ثبت سفارش کالا
- ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- کنترل و نظارت بر بارزسی 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: ۰۲۱-۶۶۳۸۲۲۲۶-۳۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰

ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷

تلفن: ۰۴۴-۳۲۲۵۶۶۰۱ / ۳۲۲۵۴۲۹۱۳ / ۰۴۴-۳۲۲۵۷۳۹۹ / ۰۴۴-۳۲۲۵۷۳۹۹

همراه: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۱۴۵۷۰

parastotabar@yahoo.com



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبدأ 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

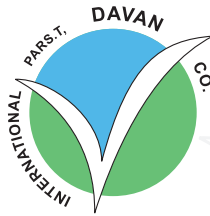
www.KianTarkhis.ir kiantarkhis93@gmail.com

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

فکس: 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 بالاو، بن بست فرشته شرقی، پلاک ۲، واحد ۳
تلفن: ۶۶۴۹۴۸۸۸ - ۶۶۴۸۳۳۴۳ - ۶۶۴۶۵۲۰۷ شماره: 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

شماره: 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
- ابزار آلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه
- لوازم بهداشتی ساختمان
- کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه
- انواع ورقها از نوع MDF، HDF، ملامین و...
- کلیه لوازم الکترونیکی و کامپیوتری

تهران: خیابان آزادی، روبروی وزارت کار، کوچه مسعود، ساختمان پارس، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ - ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴ موبایل:

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

شماره: ۰۸۳-۳۸۳۸۲۲۷۹

bazargani.yaghoobi@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

شماره: ۰۵۱-۳۷۳۴۶۱۸۶

همراه: ۰۹۱۵۱۱۴۵۵۸

۰۹۱۵۶۲۳۴۵۵۸

۰۹۳۵۷۸۲۴۵۵۸

info@sabcu-services.com

www.sabcu-services.com



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

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۲۶۷۸۵

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
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: ۰۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۳۵۵۵۴۵۵۲ / ۳۵۵۵۴۸۴۵۱ / 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.ghasemitrade.com Email: info@ghasemitrade.com



بهر روز مهدیزاده هنجنی
کارگزار رسمی گمرک ایران
مشاور در امور گمرکی
و ترخیص کالا
تلفن: ۶۶۹۵۵۹۷۰
نمابر: 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
نمابر: ۰۲۱-۵۵۰۰۶۳۲
همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۰۷۸۷
دفتر مرکزی: ۵۵۵۰۴۵۹۴

اوستا
شرکت بازرگانی ترخیص
شرکت بازرگانی **اوستا ترخیص**
واردات، صادرات، ترخیص کالا
از کلیه گمرکات و بنادر، واردات در مقابل
صادرات، اعتباری، بدون انتقال ارز،
ثبت سفارش یک روزه
تهران، فلکه دوم صادقیه، ابتدای بلوار
فردوس، خیابان ولیعصر، خیابان اعتمادیان
شرقی، پلاک ۱۵، طبقه دوم، واحد ۵
تلفن: ۴۴۰۲۲۳۷۸ / ۴۱-۱۸۸۳۹-۴۴۰
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
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸
همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱
d.varasteh@gmail.com

بازرگانی حق العملکاری
جلال فاروقی
J.Faruoghi
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 / ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ / ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۸۷
همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷
jfarughi@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 / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
نمابر: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
دفتر انزلی:
انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،
طبقه ۴، واحد ۱۲
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۲۰۱۱-۱۲ / ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳ / ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳ / ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳ / 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 / ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ / ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴
تلفن: ۸۸۵۵۵۶۷۵ / ۸۸۷۰۸۵۸۸-۹ / ۸۸۵۵۲۶۲۳ و ۲۴
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 ۲،
ساختمان ایران، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۷۶-۲۲۲۱۲۷۹۶-۲۲۲۱۲۷۹۶ / ۰۷۶-۲۲۲۴۰۳۷۹-۲۲۲۴۰۳۷۹
بخشی زاد: ۰۹۱۷-۷۶۷۲۹۰۱ / ۰۹۱۷-۷۶۷۲۹۰۱
کرنافی: ۰۹۱۷-۱۶۱۶۸۴۷ / ۰۹۱۷-۱۶۱۶۸۴۷
hkarnafi_trading@yahoo.com

بازرگانی
جهانی
ترخیص کالا از تمامی گمرکات
(بندرعباس - نوشهر - انزلی - تهران)
دفتر بندر عباس:
تلفن: ۰۷۶-۲۳۶۶۲۶۶۶ / ۰۷۶-۲۳۶۶۲۶۶۶
علیرضا جهانی همراه: ۰۹۱۷-۱۶۳۰۰۵۳ / 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، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)
♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک
بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹
شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند
تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸
همراه مدیریت: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹
Khamhezarkit@yahoo.com

بازرگانی
احمد فولادی نشتا
مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی
ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،
پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵-۶ / ۰۲۱-۸۸۷۵۶۴۲۱۷ / ۰۲۱-۸۸۷۵۶۴۲۱۷
fouladinashta.trading@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
و وسایل نقلیه سنگین با رانندگان
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،

پایانه حمل و نقل کلای مبارکه

تلفن: ۰۲۱-۵۲۴۶۴۱۰۸

همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹

www.haditrp.ir



شرکت حمل و نقل
فرآورده های نفتی

اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴

مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی

حمل کلیه فرآورده های نفتی از
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند
(استان مرکزی)

اراک: میدان بسیج (سردشت - سنجان)

شهرک نبئی، روبروی سالن نارنجستان

تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹

نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸

همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱

۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷

Arakbarpooya.co@gmail.com



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،

ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)

فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۰۵۵۲۹۶۲۱۷، ۰۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل داخلی ساحل ترابرس پارس

شماره ثبت: ۵۲۰

(سهامی خاص)

◀ 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: ۰۹۱۷۱۴۴۱۳۲۴-۰۹۱۲۱۹۵۳۸۶۵

E-mail: info@sahelatarabar.com



شرکت حمل و نقل پیک کویر (شایسته جنوب)

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

حمل مواد جامدات و مایعات و محمولات پتروشیمی به سراسر کشور

مجهز به کامیون های ملکی حمل گازهای LPG و پلی پروپیلن و آمونیاک

آدرس منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس عسلویه - شهرک حمل و نقل کالا، قطعه ۱/۲۰

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۳۲۵-۸، تلفن: ۰۷۷-۵۳۲۹-۳۱۳۷

همراه: ۰۹۱۷۷۷۷۶۶۱۴-۰۹۱۷۷۷۷۶۵۱۴

مدیرعامل علی اکبر جهانگیری همراه: ۰۹۱۲۰۶۱۰۶۶۴



شرکت حمل و نقل جاده ای

گلستان تجارت خلیج فارس

انجام کلیه فعالیت های لجستیکی و حمل کالا

دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۱۰۶۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸

مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷

شرکت حمل و نقل



پرستوهای مهاجر نایند

● دارای توان مالی جهت سرمایه گذاری در زمینه های حمل و نقل و لجستیک

● دارای شعبه با امکانات و تجهیزات مشابه در بندر بوشهر

● استفاده از تکنولوژی روز دنیا جهت تسهیل و سرعت در امر خدمت رسانی

● برخوردار از تیم خدمات گمرکی و ترخیص کالا

● امکان حمل تضمینی مواد و محمولات پتروشیمی با تانکر استیل، چهارمواد و گازی در سراسر کشور

● برخوردار از فضای پارکینگ و استرپ و استافینگ در بندر بوشهر

دفتر منطقه ویژه پارس جنوبی (عسلویه)، بیدخون، شهرک حمل و کالا

تلفن: ۰۷۷-۷۳۶-۷۰۷، دورنگار: ۰۷۷۳-۱۳۷-۵۲۱۹

دفتر تهران: خیابان آفریقا، کوچه نور، پلاک ۱۳، واحد ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۲۱۰-۲۱ دورنگار: ۰۲۱-۸۸۶۶۱۲۴۴

دفتر بوشهر: جاده بوشهر به برازجان، نرسیده به پلیس راه احمدی، جنب خودرو فرسوده تلفن: ۰۷۷۳-۵۸۷۵۱۰۹۵

pmn.tco@gmail.com



شرکت حمل و نقل داخلی راهرانان

شرکت حمل و نقل راهرانان اولین
شرکت در سطح استان البرز بوده که
دارای ایزوهای ۹۰۰۱ و ۱۴۰۰۱ می باشد
که توانایی حمل هر گونه بار به اقصی
نقاط کشور در اسرع وقت و با بهترین
خدمات با بارنامه رسمی و بیمه نامه
معتبر می باشد را دارد.

استان البرز: کرج، کیلومتر ۲۷ جاده مخصوص

تهران - کرج، جنب پل روگذر مترو

تلفن: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵

فکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱

rahranan11391@yahoo.com



شرکت حمل و نقل 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 ورزشنده، پلاک ۳۴، واحد ۲.

تلفن: ۰۲۳۷-۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۶۱۱۷

فکس: ۸۸۳۶۷۹۲۱

ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،

جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)

تلفن: ۰۶۶۱۸۰۶۰۶

فکس: ۰۶۶۱۸۰۶۰۷

تلفن: ۰۴۴۵۴۳۸۰۳-۴

موبایل: ۰۹۱۲-۱۶۹۳۹۳۷

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلر های سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آبد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن: 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 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: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹
www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



سنگین ترابار Sangin Tarabar Road Transport Co Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)
حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شقاقی، شماره ۲۰
ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶
تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)
www.sangintarabar.com
E-mail: info@sangintarabar.com



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 / 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



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
• ۲۴۰ محور بوژی ساید بای ساید و نیم ساید
• پایپ تریلر
• بریج سیستم ظرفیت ۴۰۰ تن
• کمرشکن ۹ و ۱۱ محور
• تخلیه و بارگیری
• دارای بیمه مسئولیت کالا
دفتر مرکزی: تهران، خیابان سنایی، شماره ۱۵۴ کدپستی: ۱۵۸۶۶۸۶۷۱۸
تلفن: ۸۸۸۴۷۴۱۰-۱۳ / ۸۸۳۰۱۲۰۶-۹
دفتر بندرعباس: سه راه جهانبار تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۲۶۶ / ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۶۰
ترمینال رباط کریم تلفن: ۵۶۴۲۲۱۴۲
fakharco@yahoo.com



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 کالاها و وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاها و 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: (۶ خط) ۶۶۹۱۳۹۲۹ - ۵ / ۶۶۹۱۵۱۸۳ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴
info@tarkibhamlonaghli.ir www.tarkibhamlonaghli.ir

شرکت حمل و نقل

بزرگ خراسان

سال تاسیس: ۱۳۶۷ شماره ثبت: ۶۰۶۱

صنایع خورده بار و دربستی

ارتباط با ما:

۰۵۱-۳۳۹۲۴۹۰۰-۴ / ۳۳۴۲۵۱۱۲-۳
۰۹۱۵۱۱۵۶۴۴۲ (یحیی پور (مدیریت)
دفتر مرکزی: پایانه حمل و نقل، طبقه همکف، اتاق ۱۱۴
نشانی انبار: خیابان فدائیان اسلام، مقابل فدائیان ۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشتاز ترابار عصر خاوران

فرورواردر - کریر

- حمل فرآورده های نفتی (صادرات - واردات - ترانزیت)
- حمل و نقل فرآورده های نفتی به صورت تخصصی با ۵۰ دستگاه کامیون ملکی واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک و ۳۰۰ دستگاه کامیون تحت پوشش کارگزاری و خدمات لجستیک
- حمل کالا به کشورهای امارات متحده عربی (دبی)، ترکیه، آذربایجان، عراق، پاکستان، افغانستان و کشورهای CIS
- مشهد: جنب انبار نفت شماره ۲، شهرک عسکریه، (عدالتیان)
- حاشیه میدان عسکریه، پلاک ۳، طبقه دوم
- تلفن: ۰۵۱-۳۳۸۲۴۴۵۳ / ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰
- پیشتازtarabar@gmail.com / pishstaztarabar@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل ریلی و بین المللی و داخلی



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 باربد ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹
دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / فکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵
زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۹-۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵
saadat_tarabar@yahoo.com www.saadatatarabar.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده های

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 / ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵ / مدیریتی:

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 واگن ها در مناطق CIS

و جمهوری های بالتیک

برگشت کانتینرهای خالی از مبادی

کشورهای: ترکمنستان، ازبکستان،

تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان

تامین کننده انواع واگن های باری

MPS و خصوصی

دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی،

بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶

نماینده: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

E-mail: info@wagonbar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کرپر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی

بی تا پرواز

نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط

هوایی داخلی و خارجی

ارایه خدمات تورهای

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: ۰۲۰-۴۲۸۸۴۰۰۰ (خط)

www.bitaparvaz.com



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 (این تاپ) و ایزو تانک

حمل و نقل ریلی بین المللی

محمولات صادراتی، وارداتی و

ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان بهشتی،

خیابان احمد قصیر، خیابان ۱۳،

پلاک ۲۰

شماره تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳

دورنگار: ۸۸۷۱۶۰۷۷

info@srpt.ir

www.srpt.ir



راه آهن حمل و نقل

(سهامی خاص)

مدیرعامل: محمد جواد انتظاری

دارای نمایندگی انحصاری شرکت کاز تمیر ترانس تنها مالک واگن های باری راه آهن قزاقستان در جمهوری اسلامی ایران

حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی

ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا، عملیات تخلیه و بارگیری، بسته بندی و انبارداری انواع محمولات

حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس

ارائه سرویس های منظم حمل و نقل ترکیبی انواع محمولات از کلیه بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس

حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی

حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور

حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو و انجام کلیه خدمات راهبری قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۲۰-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فکس: ۰۲۰-۶۶۴۲۱۲۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۳۳۲۷۷-۷۳۳۲۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ / ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۲-۳ / ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۳-۴

مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۳۵۱۱۷ / سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۴ / اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ / اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶

تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ / یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ / اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ / سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵

بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹



ایران پیمان
پیشرو در صنعت
حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:
۶۶۷۰۷۱۴۸

تلفن های زرزو ترمینال جنوب:
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

تلفن های زرزو ترمینال غرب:
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

تلفن های زرزو ترمینال شرق:
۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰

تلفن های زرزو پارکینگ بهقی:
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



**شرکت مسافری
پیک صبا تهران**
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:
۵۵۱۸۵۵۲۶

تلفن زرزو 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



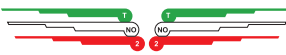
**شرکت مسافری
سواری کرایه
کاسپین سفر
ایرانیان کرج**

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

تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴

۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱

۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



**شرکت مسافری عدل
عدل فارس**

شماره ثبت: ۵۲۸۲

تعاونی ۷

تلفن زرزو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹

ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰

ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱

همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲

(محمد علی پیر احمدیان)

فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



**شرکت های مسافری
تعاونی ۱۱، سیروسفر و روبال 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 کمر بند

تلفن: ۰۱۳-۴۲۵۳۱۱۶۴-۵

۰۱۳-۴۲۵۲۷۲۸۲ / ۴۲۵۲۵۶۵۰-۴۲۵۲۷۲۸۲

همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷

www.mehdipour-travelagency.com



**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
ترازبی تا ایلام

مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴
ایلام: خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان

دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۴۴۹۲

اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۷۷۴۵


ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰-۱

انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲

مهران: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۲

نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۱

www.tbtilam.ir



**شرکت حمل و نقل جاده ای
نجات بندر**

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان
با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

- نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان
- واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره
- داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوژی)
- حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...
- جاده سازی در محل های صعب العبور

بندر عباس، 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 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 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 رشتگی

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



شرکت حمل و نقل جاده ای

فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور

ترمیمال و دفتر مرکزی: تهران کیلومتر ۵ جاده ساوه ابتدای اسماعیل آباد

تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴

نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶

دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸

شعب:

شعبه تهران: پایانه اکبرآباد، غرفه شماره ۲۰۵ - ۵۵۲۹۵۸۹۳ - ۵۵۲۹۵۸۹۵ نمابر:

شعبه بندر امام: ۵۲۲۴۱۲۰۵ - ۰۶۱ - ۵۲۲۴۱۲۹۶ - ۰۶۱ - ۵۲۲۴۱۲۹۶ نمابر:

شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱ - ۰۷۶ - شعبه انزلی: ۰۱۸ - ۳۳۲۳۸۱۲۰

شعبه چابهار: ۳۵۲۳۵۴۲۸ - ۰۵۴

شعبه عسلویه: ۳ - ۳۱۳۷۵۲۵۰ - ۰۷۷ - ۳۱۳۷۵۲۵۴ نمابر:

شعبه کرمانشاه: ۳۱۲۷۲۸۱۵ - ۰۸۳ - شعبه بوشهر: ۳۳۴۴۵۳۱۷ - ۰۷۷

www.fajr-jahad.com

email: info@fajr-jahad.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا

آفریقا و آمریکای لاتین

خدمات زنجیره تامین و 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، نبش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱

تلفن: ۵ - ۸۸۷۰۰۳۶۴ نمابر: ۸۸۵۵۲۱۳۶

www.sinbadlogistics.com

info@sindbadlogistics.com

جهت اشتراک در نشریه ترابران می توانید:

نوع اشتراک	سفراری	پیشتاز یا پیک
شش نوبت (با تخفیف)	۱/۳۰۰/۰۰۰ ریال	۱/۴۵۰/۰۰۰ ریال
دوازده نوبت (با تخفیف)	۲/۴۵۰/۰۰۰ ریال	۲/۸۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه اشتراک را به حساب ۱-۱۰۱۱۸۲۶۰۹۹-۲۴۷ بانک پاسارگاد (عامر آران) و یا شماره کارت ۷۴۸۳-۳۵۴۰-۲۹۱۰-۲۰۲۲-۵۰۲۲

(به نام آقای عامر آران) واریز و اصل رسید را به شماره ۰۲۱-۸۸۹۰۰۴۸۹ فکس یا با پست سفارشی ارسال فرمایید.

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD
Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



A.B.C Group

International Transportation & shipping co.

Head Office: (+9821)88480530-7 Fax: (+9821)88719514

Mashhad Office: (+98513)8539580-3

Fax: (+98513)2219957

B.Abbas Office: (+9876)33563946 Fax: (+9876)33560959

abc_tehran@arabakhtar.com

www.abcgroupp.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

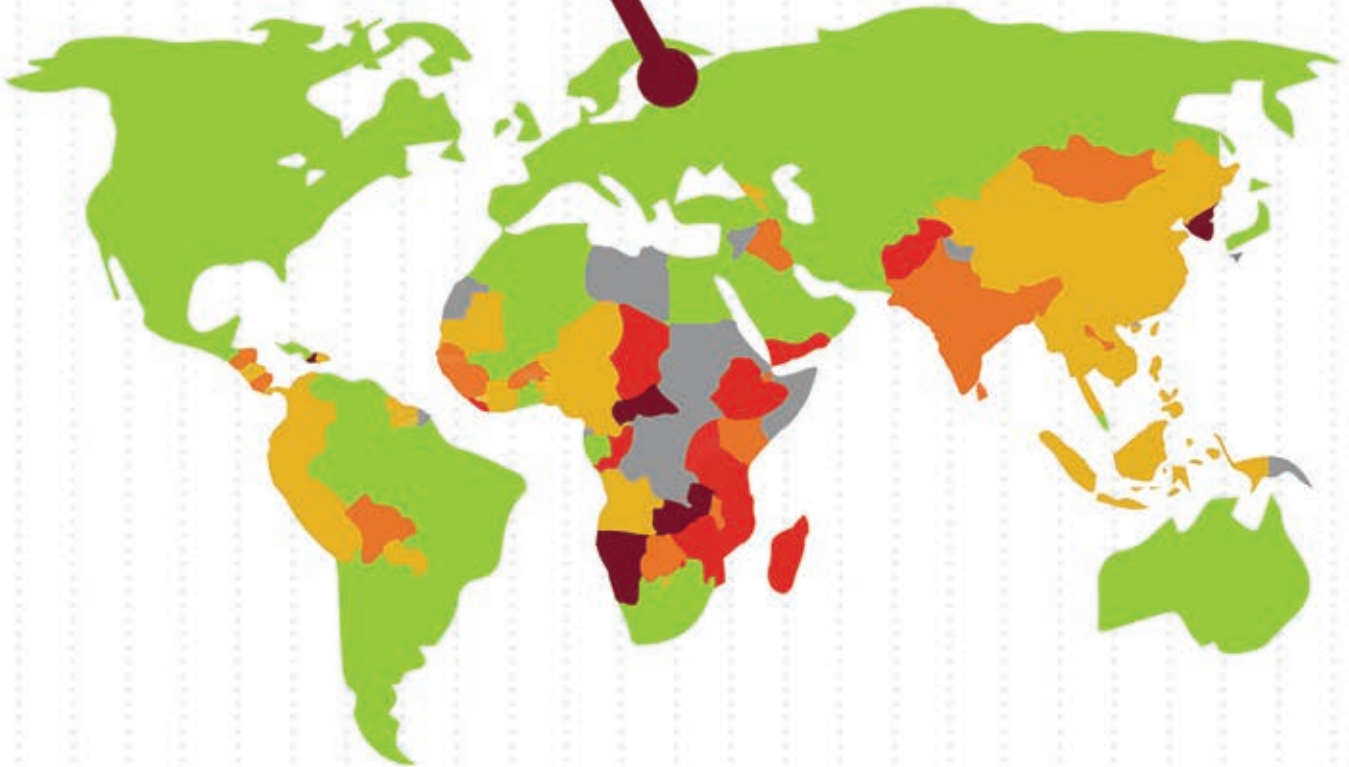
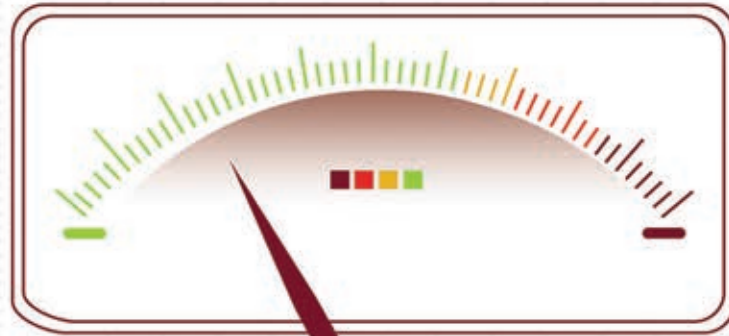
Tel: +9821- 88729890-96 / 88382860-70

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

رسالة كمار افزين



014200

بازارهای دیجیتال و بازاریابی

نیازمند به جای صبح تهران



فهرست پالایش و پخش

راهنمای جامع
Iran Refining and Distribution of oil Products Directory

بانک اطلاعات تخصصی فعالان صنعت نفت و خدمات دهندگان به این صنعت یکی از بزرگترین بانک‌های اطلاعاتی کشور است که برای یافتن پیمانکاران پرسابقه مورد استفاده همه سازمان‌های حاکمیتی و شرکت‌های دولتی صنعت نفت قرار می‌گیرد. فهرست طبقه‌بندی شده irandirectory.info کاملترین فهرست این عرصه است.

شرکت‌های حمل و نقل مرتبط با صنعت نفت می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر جهت ثبت نام و درج اطلاعات شرکت خود در بانک اطلاعاتی با بخش بازرگانی تماس حاصل نمایند.

IRAN
DIRECTORY.INFO

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۳۳۳۳۳ - ۰۲۱-۶۶۳۳۳۳۳۳
فکس: ۰۲۱-۶۶۳۳۳۳۳۳

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.pgpiotco.ir