



اخلال در ادراک

به بی‌حسی مزمن دچاریم و تا بلایی بر سرمان نازل نشود، قدرت پیش‌بینی خطرات احتمالی را نداریم. از همین روست که با وجود روند فزاینده سوانح رانندگی، توانایی پایش و تحلیل فنی دلایل بروز تصادفات به منظور جلوگیری از وقوع مکرر آن، برپایمان به آرمانی دور از دسترس تبدیل شده است.

- ◀ بودمدار به شمشیر می‌زند همه را!
- ◀ کسادای بازار حمل ریلی در بندر
- ◀ عواقب برق‌گرفتگی!
- ◀ سراسیمگی واردات، سریالایی تولید
- ◀ راه بسته و پای خسته
- ◀ آخر تکنجی!
- ◀ ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه





MARINE SAMIN PARS

مارین ثمین پارس

نماینده انحصاری خطوط کانتینری

Feeder Operator

ارائه سرویس خرده بار (LCL) از چین ، کره ، هند ، امارات

سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات ارسال بار به استرالیا (Door to Door)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

☎ +۹۰۸۸۱۷۸۳۳ • 📠 +۹۰۸۸۱۷۸۳۳ • ✉ info@m-sp-co.com

MSP

نامیک ران
گروه درون‌راد

تهران، سپهرودی شمالی، ابتدای خرمشهر، کوچه مهتاب، پلاک یک
ساختمان نام، طبقه اول، کد پستی: ۱۵۵۷۶۳۱۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۱۳۳ نامیکران.com



نامیک

گزاره‌ای از کیفیت زندگی نوین ایرانی





Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



SCAN ME

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis_calm_sea





DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.




شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
 - » Stack provider
 - » Port services
 - » Ship agency
- » Regular port calling schedule at
AEJEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

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

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
تلفن: ۰۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ نامبر: ۸۸۷۱۲۷۵۸
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com

Commitment, Care, Credibility



با ارائه خدمات
لجستیکی، حمل و نقل
را آسان کردیم

We made transportation easier

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info.ilslogistic.com

شرکت پرو بحر ایران
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی



کشتیرانی پاکار

اتجام کلیه امور بازرگانی و
صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500



ARIAN TRANS



www.ariantrans.com

BEST!

WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation

Sea Transportation - Rail Transportation

Cargo inspection - Warehousing



+021 79343 |  /ariantrans

Merry Christmas





خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

دیبا هوا دریا

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

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

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

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

دبا | **DIBA**
Air Cargo Services and Shipping Agency

آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۷

کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM



بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



ترخیص گمرکی

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

خیابان ولیعصر (عج)، نرسیده به جمهوری
 خیابان حسین سخنور، پلاک ۴، واحد ۱۸
 (۰۲۱)۶۷۵۲۸ - (۰۲۱)۶۷۵۳۱
 ۰۹۱۳۱۷۵۹۸۸۳ - ۰۹۱۳۱۵۵۱۳۵۱

Email: info@rtrmed.ir
 www.radcommercialgroup.com
 insta:Rad_group95





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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 +۹۰۲۱-۲۶۲۲۵۳۰۳

 +۹۰۲۱-۲۶۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseas.ir.com

 general@sevenseas.ir.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

We carry your trust...

تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، نرسیده به
بزرگراه کردستان، کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه ۳
بندرعباس، برج ملکه آسمان، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۸
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۸۷۱۳۸۱
www.pas-shipping.com
info@pas-shipping.com

ارائه کننده خدمات حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و لجستیک
(واردات و صادرات)

حمل جاده ای، دریایی و هوایی



مهرراد ناوگان

ایستگاه مسعود
حمل و نقل بین المللی شماره ثبت ۳۱۸۸۶
MEHR RAD Navgan
International Transportation

MLC SHIPPING LINE



مهردریا ناوگان

ایستگاه مسعود
تعمیراتی و خدمات کشتیرانی شماره ثبت ۱۵۲۱۱
MEHR DARYA Navgan
Shipping Agency



www.mehrlogistics.com



02191006050



info@mehrlogistics.com

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



- ☎ (+98) 921 461 3640
- ✉ lcl@robina-shipping.com
- ☎ (+98) 21 26401237 EXT:120
- in Tasse Tejarat Robina
- 📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



**مشاور و مجری پروژه‌های عظیم حمل و نقل
طرف قرارداد با صنایع و کارخانجات فولادی**

حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی
لجستیک، انبارداری، محموله‌های ترافیکی و حمل و نقل ترکیبی
ارسال سریع، مطمئن با قیمتی مناسب

**ما با بهترین متخصصان ما
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم**

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۴۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

www.parchambar.com

شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
(سهامی عام)



Iran
public Warehouses &
customs services co.



ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



www.pwcs.co.ir

☎ ۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

✉ ۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

@ info@pwcs.co.ir

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



یوشهر

تلفن: +۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
نمابر: +۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

بندرعباس

تلفن: +۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵
نمابر: +۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوتد، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم
تلفن: +۹۱-۸۶۰۸۶۰۶۳
نمابر: +۹۱-۸۳۵۶۰۰۰۰

info@hilaldarya.com

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

Pars Trans

شرکت کشتیرانی پارس عبور

شرکت کشتیرانی کالابران نسیم دریا
Sea Breeze Transporters

شرکت های زیر مجموعه

Delta Shipping Co.
شرکت دلتا شیپینگ

شرکت حمل و نقل داخلی زنجیربار
Zanjir Bar Inland Trans Co.

Astra Shipping Co.
شرکت آسترا شیپینگ

شرکت خزرگستر مارلیک
Khazar Gostar Marlik Inland
Transportation Co.

Mega Wood
کارخانه مگاوود

کارگزاری بیمه کد ۱۵۱۷
Insurance Agenc code 1517

Matrix Co.
شرکت ماتریکس



+ 98 13 4444 3501
+ 98 13 4444 3562

www.parsrans.ru
Info@parsrans.ru

No.60, lodan alley, Ramezani St.
Bandar Anzali, Gilan, Iran



PASSARGAD
UNITED SEA



✉ info@pasusea.com

www.pasusea.com

☎ (+98) 21 58 127 000



SHIPPING AGENCY CO.

Alliance
of Friendship Sea



BIMCO
MEMBER

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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com





Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

۸۸۱۰۰۷۰۱



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

◀ نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)

◀ سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند
بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵ / ۲۶-۳۳۳۸۶۴۴۵۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴

تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ ۰۲۱

ceo@shakhessd.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را
برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی

هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس



تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلحه‌بوی (وزرا)، نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

☎ +۹۰-۸۸۴۸۱۴۳۸-۲۰

☎ +۹۰-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



اعتبار با دارایی ست شد!

شما می‌توانید هنگام دریافت تسهیلات با مراجعه به سامانه Set.bsi.ir به سادگی از دارایی‌های خود به عنوان وثیقه استفاده کنید.



سامانه وثیقه



بانک صادرات ایران



نرم افزار مدیریت حمل و نقل بین المللی

رویان

رویان با خودکارسازی بسیاری از فعالیت‌ها باعث عملکرد بهتر و بهینه‌تر، کاهش خطای انسانی و در نهایت رضایت‌مندی بیش‌تر مشتریان شما خواهد شد.



SALES@ROYAN.CO



WWW.ROYANTMS.COM



021 44 35 14 80

TIPAX
Courier Service



تیپاکس

حامی کسب و کار شماست
ارسال امن و راحت،
چه بسته، چه پاکت

شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



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

- نماینده شرکت NVOCC
- حمل کانتینر واردکن و صادراتی به صورت Transship و Cross Stuff
 - اجاره انبارها (WAREHOUSES) در امارات ، هند و مالزی
 - ارائه خدمات (REELERS) در بندر هند و امارات
 - حمل تخصصی بارهای کانتینر پانچالی ، Flatrack ، for Tank and Open top .

تلفنکس : +۹۸۴۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : info@rtmarine.co

وبسایت : www.rtmarine.ir

آدرس: تهران ، بلوار آفریقا ، بالاتر از پل میرداماد ، کوچه تابان غربی ، بلاک ۶۲ ، طبقه اول ، واحد ۲

Add:Unit.2,1st floor , Block No.62,West Taban Alley,After Mirdamad Bridge, Africa Blv,TEHRAN-IRAN



Golden Calm Sea
Logistics Beyond Borders

دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریشترکس



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

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۲۲۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۲۲۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷

فکس: ۰۷۶۲۲۵۲۴۷۱۸

وبسایت: www.betaco.org ایمیل: info@betaco.org

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزرگراه

تعطل و تغافل

در ادامه نشست‌های مشترک ترابری با جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها، این بار به بررسی علت تعطل و تاخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی، پرداخته‌ایم.



۵۱ گذرگاه

مداخلات مضر

- ورود غیرقانونی!
- راه بسته و پای خسته
- راه و رسم خودانگیزی
- پرداختار به شمشیر می‌زند همه را!



۶۷ زیرساخت

پیوندهای مکدر

- کسانای بازار حمل ریلی در بندر
- ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



۸۱ لنگرگاه

روایت جذب و دفع

- به دلایل یک قانون جذب
- آخر تلنگر!



۹۱ فرمان

به سرعت برق!

- عواقب برق‌گرفتگی!
- سراسیمگی واردات، سربالایی تولید
- انقلاب چینی در خودروی برقی



بازار



۱۶۸ صفحه

ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و ششم

شماره دویست و یازدهم / بهمن ماه ۱۴۰۲



• صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابریان اندیشه فردا

• مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

• مدیرمسئول و سردبیر: پروین عروج‌نیا

• گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، پروین باورصدا،

یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، یونا فیروزی، علی کجیاف،

امید ملک، ملنگرضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

• دبیر تحریریه: بهاره بوذری

• دبیر پایگاه خبری ترابریان: مونا روشندل

• گزارشگران: زینب نورانیان، رامین موق

• مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

• عکاس: فاطمه علی‌نژاد

• مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

• بازرگانی: اعظم بزرگی، عاطفه خدادوردی، امیربهرام جاویدی

• مسئول روابط عمومی و اشتراک: غزاله خندان‌دل

• امور اداری: جعفر علیمحمدی

• چاپ: پیمان نوآندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ • صدایی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم • کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

• صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۷۴۵

• تلفنکس: ۸۸۹۲۵۹۹۴ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

• تلگرام و واتساپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

• www.tarabaran.com

• tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
IRANIAN ASSOCIATION OF SHIPERS

قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه یاسارگاد

“ طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر ”
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر
مورد پذیرش ۸۵ خط کشتیرانی

با همکاری:

- انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (موسسه ضامن)
- شرکت بیمه پاسارگاد
- انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران
- انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان
- انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی کالای استان گلستان
- انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب
- انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان کردستان

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

- عدم نیاز به پرداخت سپرده نقدی و تودیع چک به شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- پوشش بیمه ای بر روی خسارت های بزرگ وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش بیمه ای بر روی حق توقف حداکثر ۱۵ روز تاخیر در تحویل کانتینر ناشی از وقوع حادثه (مشروط به احراز شرایط)
- متحدالشکل شدن تعهدنامه های شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- افزایش سرعت صدور ترخیصیه
- امکان انتقال مسئولیت به تحویل گیرنده های بعدی (مشروط به احراز شرایط)
- فرصت ۳۰ روزه برای پرداخت صورتحساب های خط کشتیرانی

www.instransport.com

021-88140071



وقتی همه خوابیم!

تقدیر همواره دستاویز خوبی برای توجیه خطاهای محاسباتی بشر بوده است، چه جان‌هایی که بیهوده قربان نشدند و چه نسل‌هایی که به تباهی نرسیدند، فقط به این دلیل که بی‌فکری و بی‌توجهی قدم در راه بی‌برگشت نهاده بودند. تصمیمات خلق‌الساعه، فواین پی در پی و ناهمگون، به نابودی کشتادن گنجینه‌های انسانی و واکنش‌های انتقام‌جویانه سریع، همه و همه مصداق بارز غفلتی دیرینه و نهادینه‌شده است. یک روز برجام را کاغذپاره می‌خوانیم و روز دیگر در به‌در نسخه دوم و سوم آن می‌شویم و سر آخر هم دستمان از همان منافع به مراتب کمتر هم کوتاه می‌شود؛ از سوئی، برای کسب‌وکار نجیبانه تهلنجی‌ها و کوله‌برها خط و نشان می‌کشیم و داغ و درفش نشان می‌دهیم و از سوی دیگر، برای رسوایی اختلاس ۳۶۴ میلیارد دلاری چای دیش پی مقصر در دولت‌های پیشین می‌گردیم؛ زمانی خواستار مجازات محرومیت اجتماعی برای طرفداران حجاب اختیاری می‌شویم و هنگام دیگری به دنبال گسادی بازار انتخابات، درباره حق رای بی‌حجاب‌ها داد سخن می‌دهیم... اما هزینه حرکت حاکمیت بر مدار بی‌خردی خودخواسته را چه کسی خواهد داد؟!

توان بی‌مبالاتی‌ها و ندانم‌کاری‌های سیاست‌گذاران را جز مردم کوچک و بازار نمی‌دهند. همان‌هایی که از روی دست حاکمان خود سرمشق می‌گیرند و در تصمیمات شخصی خود نیز گز نکرده، می‌برند. درباره معضل افزایش سوانح رانندگی هم که بار دیگر سوزگزارش اصلی ترابریان شده، به روشنی می‌بینیم که با وجود زنجیره سوانح سهمناک رانندگی در کشور، مسئولان و تصمیم‌گیران بر بحران‌هایی که تمام‌قد مقابلشان ایستاده است چشم فروبسته‌اند و سرگرم منازعات داخلی و قدرت‌نمایی‌های نمایشی هستند و مردم نیز به تاسی از حاکمان، سعی در دور زدن هرچه بیشتر و ماهرانه‌تر فواین دارند و به این ترتیب است که تعداد کشته‌شدگان و مجروحان تصادفات کشور از مجموع آمار آسیب‌دیدگان جنگ‌های منطقه‌ای هم بیشتر می‌شود.

حال اگر هشیار هم باشند، حدس می‌زنید نتیجه چه خواهد شد؟ در حالی که تاکنون اختیارات بی‌اثر ۳۲ دستگاه سازگار برای افزایش ایمنی و کاهش تصادفات راه به جایی نبرده است و روند شتابان تصادفات را تا پایان سال جاری سر بازایستادن نخواهد بود، سیاست‌گذاران تازه از راه رسیده و به‌ظاهر دغدغه‌مند برای از نو پیدا کردن راه‌های آزموده جهانی وارد میدان شده‌اند و با اقدامات جهادی، سرخوشانه دستورات بالادستی صادر می‌کنند؛ تصمیماتی برای جستن راهکارهای دانش‌بنیان کاهش تصادفات و تلفات آن، با امضای توافق‌نامه‌های دو یا چندجانبه میان خودی‌ها که بیشتر به سرگرمی‌های جدید می‌ماند تا راه‌حل‌هایی برای کاهش خسارات خاتمان‌برانداز سوانح رانندگی!

شاید وقت آن رسیده باشد که فارغ از همه حسرت‌ها و فرصت‌های از دست رفته، کاربران راه را رویه‌روی خود بنشانیم و به آنها بگوییم برای کاهش تصادفات و حفظ جانتن خودتان هستید و خودتان! زیرا دولت‌ها هر چه در چنته داشته‌اند رو کرده‌اند و اگر عمر و زندگی خود را عزیز می‌دارید، بدانید که لطمات ناشی از تصادفات جاده‌ای یکی از پنج علت مهم مرگ ایرانیان است، ایران رتبه هفتم مرگ‌ومیر در تصادفات جاده‌ای را در میان کشورهای جهان داراست و ما همچنان رکوردداریم در هر شاخصی که مملکتی را به فلاکت می‌کشاند.



EAMA HEV

TWO HEARTS BEATING AS ONE



LAMARI

WWW.LAMARI.IR



تعامل و تغافل

آمارهای رسمی بیانگر آن است که هر روز حدود ۵۰ نفر در تصادفات رانندگی کشور جان خود را از دست می‌دهند. در دو دهه گذشته، نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر در ایران جان خود را بر اثر این حوادث از دست داده و بیش از ۶ میلیون نفر نیز مصدوم شده‌اند؛ این ارقام هراسناک ما را بر آن می‌دارد که برخلاف مسئولان، عمق فاجعه انسانی تصادفات را فراموش نکنیم و بار دیگر در میزگردی به بررسی دلایل تعلل و تاخیر تصمیم‌گیران در اقدامات موثر و پایش دقیق سوانح رانندگی بپردازیم.



چرا سایه شوم تصادفات، ساعتی ما را رها نمی‌کند؟

اخلال در ادراک خطر



گفتوگو از
بهاره بوذری

اسباب فراهم است و اراده نیست. گویی برای ما عادی شده که در منوی صبحانه خبری هر روزمان دست‌کم یک تصادف باشد. همچنان‌که در صبح روز نگارش این پیشگفتار نیز واژگونی اتوبوس در محور تهران-خرم‌آباد جان ۷ تن از هموطنان را ستاند و ۸ مجروح بر جای گذاشت. تاسف‌بارتر آن است که این اعداد و هزینه‌های سنگین و گوناگون اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، از فرط تکرار، دیگر چندان برایمان هولناک جلوه نمی‌کند، حتی اگر در میان این جان‌باختگان امثال «ملیکا محمدی»ها باشند که با دنیایی از استعداد و اشتیاق جوانی به آغوش سرد خاک بروند؛ گویی سوگواری مداوم ما را به حالت انکار و عدم درک خطر رسانده است. فرآوانی سفرهای بی‌بازگشت را با ارابه‌های مرگ در جاده‌های مرگبار می‌بینیم و هیچ نهادی پاسخگوی چرایی آنها نیست.

در ادامه نشست‌های مشترک ترابران با جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها و در پنجمین میزگرد از این دست گفت‌وگوها، این بار نیز از چند تن از صاحب‌نظران حوزه ایمنی دعوت کردیم تا به بررسی «علت تعلل و تأخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی» بپردازیم.

نکته متاثرکننده در این میزگرد آن بود که به مرحله‌ای از گرختی رسیده‌ایم که حتی کارشناسان مدعو هم اندک امیدي نداشتند که در رویکرد سهل‌انگارانه مسئولان ایمنی کشور در قبال وظایفشان تغییری رخ دهد و در حرکت پرشتاب ما به انتهای دره سوانح رانندگی توقفی ایجاد شود.





رئیس هیئت‌مدیره انجمن حامیان سفر:
عوامل موثر در بروز تصادفات تا حدودی مشخص هستند، اما خوب است که برخی از پیش‌زمینه‌های فرهنگی را هم که در ذهن و ادبیات ما ریشه دوانده و در رفتار ما بروز می‌یابد، مدنظر قرار دهیم، مانند تقدیرگرایی، سرنوشت‌باوری یا بی‌ارزشی دنیا. مردم ما اغلب معتقدند که اگر اجلسان فرارسیده باشد، چیزی آنها را ایمن نگاه نمی‌دارد و اگر هم نرسیده باشد، «شیشه» را در پهل سنگ نگه می‌دارد!



عواملی مانند تاریک بودن جاده، شب غیرواستاندارد جاده یا نقص فنی وسیله نقلیه اشاره می‌شد، اما در نهایت در ستون علت تافه تصادف، نوشته می‌شد خواب‌آلودگی یا بی‌توجهی راننده. حساباً در چنین شرایطی معلوم است که تقصیر از دوش بقیه عوامل برداشته شده و دیگر کسی خود را موظف به انجام مسئولیتی نمی‌بیند. طبیعتاً چنین این رویکرد غیرکارشناسی نمی‌تواند پایش درستی در مورد حادثه به ما بدهد.

■ حمید صفریان (رئیس کمیته فرهنگی جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها): به نظرم جدا از اینکه اصلی‌ترین تشکیلات راهبری یعنی کمیسیون ایمنی راه‌ها حداقل طی ۱۰ سال اخیر بازخورد اثربخش یا اراده و اقدامی در مقابل اپیدمی اجتماعی تصادفات نداشته است، اکنون حتی مخاطب ما هم درگیر این موضوع نیست یعنی اراده کسی که از این بیماری آسیب می‌بیند هم به این سمت نیست که حداقل خوددرمانی یا خودایمنی ایجاد کند. امروز ما باید به جامعه بگوییم که شرایط فعلی کشور در حد بضاعت دولت است و دیگر ما باید خودمان به فکر خودمان باشیم، در حالی که آمار نشان می‌دهد که خودمان هم به فکر خودمان نیستیم و تقریباً داریم به تعداد تلفات سال ۸۶ می‌رسیم، حقیقتاً رقم ۲۲ هزار

ترابران: شرایط کشور در موضوع سوانح رانندگی بیش از هر زمان دیگر نگران‌کننده و مخاطره‌آمیز شده است، چرا که با روند رو به افزایشی که از سال گذشته آغاز شده، یعنی مرگ ۱۹۴۹۰ نفر از هموطنان در سال ۱۴۰۱ و مجروح و مصدوم شدن ۳۶۹ هزار و ۳۷۹ نفر که بیش از ۱۰ درصد از آنان دچار معلولیت و از کارافتادگی دائم شده‌اند، متأسفانه به ترتیب با ۱۶/۲ و ۱۶/۴ درصد افزایش نسبت به سال ۱۴۰۰ مواجه هستیم. این واقعیت تلخ در هفت‌ماه نخست سال جاری هم ادامه داشته، به‌طوری که بالغ بر ۱۲ هزار و ۵۰۰ نفر از سرمایه‌های انسانی اجتماعی کشور که حدود ۶۲ درصد از آنان در سن اشتغال بودند، در این گونه حوادث جان خود را از دست داده‌اند. بنابراین این بار، در نظر داریم با رویکرد آسیب‌شناسی علل و عوامل تاخیر و تعلل عملکرد مسئولان در اجرای قوانین و مقررات ایمنی، نظر صاحب‌نظران را جویا شویم.

یکی از نشانه‌های تعلل مسئولان، عدم بایش و تحلیل دقیق علل تصادفات است تا با شناسایی درست دلایل فنی تصادفات از تکرار آنها جلوگیری شود، به نظر شما، علت برخورد سهل‌انگارانه مسئولان با بایش تصادفات و نبود کارگروه‌های تخصصی بررسی سوانح رانندگی چیست؟

■ زهرا محمادی‌بیکر (رئیس هیئت‌مدیره انجمن حامیان سفر): من مایلیم در ابتدا توجه شما را به نکته دیگری جلب کنم؛ به نظر من راجع به بی‌توجهی سازمان‌های مختلف درگیر در امر تصادفات در این سال‌ها صحبت‌های بسیاری شده و عوامل موثر در بروز تصادفات هم تا حدودی مشخص هستند، اما خوب است که برخی از پیش‌زمینه‌های فرهنگی را هم که در ذهن و ادبیات ما ریشه دوانده و در رفتار ما بروز می‌یابد، مدنظر قرار دهیم، مانند تقدیرگرایی، سرنوشت‌باوری یا بی‌ارزشی دنیا که در نتیجه آن مثلاً موتورسواران با اینکه می‌توانند به‌راحتی از خودشان محافظت کنند، اما اصلاً به موضوع ایمنی اهمیت نمی‌دهند، چون اغلب معتقدند که اگر اجلسان فرارسیده باشد، چیزی آنها را ایمن نگاه نمی‌دارد و اگر هم نرسیده باشد، «شیشه» را در پهل سنگ نگه می‌دارد!

به همین دلیل، من علاوه‌بر مندم که به جای «تصادف» از عبارت «حادثه» استفاده شود، چون واژه تصادف در خود مفهوم تقدیرگرایی را مستتر دارد، یعنی آنچه که خارج از کنترل و اراده ماست، ولی حادثه چیزی است که ما می‌توانیم جلوی آن را بگیریم.

اما در مورد پرسش شما در خصوص بایش حوادث رانندگی باید بگویم من در دوره‌های گزارش‌های تصادفات را می‌خواندم و می‌توانم بگویم در ۱۰۰ درصد گزارش‌هایی که پلیس از این حوادث رانندگی می‌نویسد، به



زهرا محمدی بیکر: من در دوره‌ای گزارش‌های تصادفات را می‌خواندم و می‌توانم بگویم در ۱۰۰ درصد گزارش‌هایی که پلیس تهیه می‌کرد، به عواملی مانند تریک بودن جاده، شیب غیراستاندارد جاده یا نقص فنی وسیله نقلیه اشاره می‌شد، اما در نهایت علت تامه تصادف، خواب‌آلودگی یا بی‌توجهی راننده نوشته می‌شد. خب! در چنین شرایطی معلوم است که تقصیر از دوش بقیه عوامل برداشته شده و کسی خود را موظف به انجام مسئولیتی نمی‌بیند



گشته‌شده ناشی از حوادث رانندگی یک واقعتاً فاجعه‌بار است.

از نظر من، نه تحلیلی درباره کاهش تصادفات وجود دارد و نه اراده‌ای که بعد این اراده را تبدیل به جریانی عملیاتی کند. من گاهی اوقات شاهد سردرگمی تاسف‌باری در برخی سازمان‌های متولی هستم. وقتی هنوز معضل تصادفات رانندگی جزء دغدغه‌های اولویت‌دار حاکمیت نیست، دستگاه‌های ذی‌ربط هم نمی‌دانند چگونه برنامه‌شان را تنظیم کنند و چگونه با وجود اعتبارات اختصاص یافته از دستگاه‌های مسئول کارنامه عملکرد بخواهند.

■ مرتضی اسدماجری (استاد دانشگاه شهید بهشتی): فراموش نکنید که بحث پایش وابسته به «داده» است و اوضاع داده در کشور ما بسیار نابسامان است، بنابراین انتظار مباحث تحلیلی، نظارتی دقیق هم نباید داشت. اگر افرادی بخواهند مستندات تصادفات را جمع‌آوری و تحلیل کنند، اشکالات عمده‌ای در این بحث وجود دارد، مثلاً در بسیاری از تصادفات دلایل آن را عدم توجه به جلو، عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه و امثال آن اعلام می‌کنند و بعدها تحلیل‌ها هم بر همین می‌بایست. تازه این در شرایطی است که اساساً شما امکان دسترسی به همین داده‌ها را هم پیدا کنید، وگرنه این قبیل امور همیشه برای بسیاری از افراد

محرمانه و امنیتی تلقی می‌شود، در صورتی که در بسیاری از کشورها داده‌های مربوط به چنین مسائل عام‌المنفعه‌ای روی سایت‌ها در دسترس است و تحلیل‌ها و پایش‌ها براساس همین داده‌ها انجام می‌شود. مشکل دیگر هم این است که ما ساختاری برای تعاملات میان‌رگانی نداریم، در حالی که در کشورهای دیگر راجع به بسیاری از مباحث از جمله ایمنی و ترافیک، معماری تعاملات سازمانی تنظیم می‌شود. در ایران در خصوص امور مربوط به مراحل مختلف ایمنی ترافیک تعاملات مناسبی تبیین نشده است و پژوهش‌ها و ساختارهای مناسب تدوین شده نیز به مرحله اجرا نمی‌رسد.

یک مثال ساده در این خصوص پروژه تدوین برنامه عملیاتی ایمنی راه‌هاست که در آن راهکارهای مختلف ارتقای ایمنی ترافیک در راه‌های کشور توسط ۱۱ گروه دارای تجربه مناسب ایمنی تدوین و در راستای راهبردهای ایمنی راه‌های کشور طراحی شد اما برای اجرای آن، انواع بن‌بست‌ها ایجاد می‌شود و در همان اثنا، یک پروژه چند میلیاردی در مرکز دیگری با همان ساختار و به صورت موازی تعریف می‌شود.

به عبارت قابل‌فهم‌تر این دست از دست دیگر خیر ندارد و اگر هم خبر داشته باشد اصلاً پایش اهمیتی ندارد. در واقع، صدمات پروژه هم‌ارز دیگر هم تعریف شود، کسی بابت هدررفت سرمایه‌های ملی و بیت‌المال بازخواست نخواهد شد.

■ دکتر عباس محمودآبادی (استاد دانشگاه و از مدیران اسبق دفتر ایمنی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای): حقیقت این است که من هم مشکل اساسی را در نظام رسیدگی به حوادث رانندگی می‌بینم. در مباحث و ساختار علمی و فنی رسیدگی به حادثه، سه سطح رسیدگی متفاوت وجود دارد که یکی از این سطوح، سطح اولیه رسیدگی یا سطح رسیدگی فضایی است، اما آنچه در کشور ما اتفاق می‌افتد فقط همین سطح رسیدگی فضایی است، یعنی مأمور پلیس تحت عنوان ضابط فضایی حادثه را بررسی می‌کند و نظر خود را در خصوص قصور راننده و عدم رعایت مقررات رانندگی ارائه می‌دهد. در حالی که کارشناسان برجسته ایمنی بر این موضوع تأکید دارند که سطح رسیدگی فضایی نمی‌تواند مبنای بهره‌برداری در امور مهندسی ترافیک قرار گیرد، فقط مشخص می‌کند چه کسی مقصر است و به شرکت‌های بیمه برای جبران خسارت ارجاع می‌شود. به همین دلیل بخش عمده‌ای از این گونه رسیدگی در کشورهای پیشرفته از طریق نظام بیمه‌ای انجام می‌شود که

ازماً تخصص ترافیکی هم ندارند. پس از رسیدگی فضایی، به سطح رسیدگی فنی می‌رسیم. در این

از مدتی در همین منطقه، مجدداً عابری جلوی یک خودرو می‌آید، راننده ترمز می‌زند و خودروی پشت سری با او برخورد می‌کند. در این حادثه، بر اساس نظام رسیدگی قضایی، چون عابری صدمه ندیده، راننده خودروی دومی تحت عنوان عدم توجه به جلو مقصر شناخته می‌شود که فاصله مطمئنه را رعایت نکرده است.

به این ترتیب، در بررسی سابقه دو حادثه بنا بر اطلاعات جمع‌آوری‌شده توسط مأموران پلیس کارشناسان گمراه می‌شوند و فکر می‌کنند که دلیل

سطح، متخصصان دیگری که مستقل از نظام اجرایی هستند، درباره آن حادثه اطلاعات تکمیل‌تر و دقیق‌تری را دریافت و بررسی می‌کنند. این کارشناسان اصولاً متکی به گزارش پلیس نیستند و جداگانه حادثه را بررسی و اصطلاحاً عامل پشت پرده و مداخله گراصلی (Contributing Factor) را شناسایی می‌کنند. به عنوان مثال، در معظفه‌ای خودرویی در حال حرکت است و یک‌باره عابری وسط خیابان می‌آید و خودرو به عابر می‌زند، پلیس این حادثه را رسیدگی می‌کند و ماجرا تمام می‌شود. پس



معضلی به نام پروژه نفوذ!

ملک‌رضا ملک‌پور - کارشناس دادگستری

کنیم، تقاضای زیادی ایجاد می‌کند. پس باید این تقاضا و آن امکانات را با هم بسنجیم.

بالاخره طرحی نوشتیم و این طرح به وزارت راه و از طریق دبیرکل ICC نزد آقای آخوندی وزیر وقت راه رفت. من را به گزارش شرکت سوئدی Swerood ارجاع دادند که در سال ۱۳۸۰ و در زمان وزارت آقای خرم نوشته شده بود. دیدم که یک پروژه بسیار عظیم در ایران انجام شده که ۵ هزار صفحه است و کسی هم میلی به خواندن آن ندارد. ولی من تمام صفحات آن را خواندم و...

خلاصه اینکه، ۱۰ ماه جلسه‌های ما طول کشید و بعد هم برای تصویب به کمیسیون ایمنی راه‌ها رفت. من به عنوان نماینده مدافع به کمیسیون رفتم. آنجا همه موافق بودند جز نماینده دیوان عالی کشور. معاون آقای وزیر به ایشان گفت: شما چرا مخالف هستید؟ گفت: این آقای ملک‌پور به ما بگوید که اصلاً ICC نماینده کجاست؟ گفت: ICC یک نهاد بین‌المللی است، کمیته‌ای در ایران دارد، اما مرکز آن در پاریس است، ۱۰۵ سال سابقه کار دارد و ما هم در کار اجرایی دخالت نمی‌کنیم و فقط طرح می‌دهیم. ایشان گفت: رهبر انقلاب در مورد پروژه نفوذ هشدار داده‌اند، این آقا نفوذی است! گفت: ممکن است دلپش را بفرمایید. گفت: تمام هنر ما این است که در ایام اربعین ۲۲ میلیون زائر را به عراق ببریم و رویه‌روی عربستان که سالی ۲/۵ میلیون زائر هم نمی‌تواند ببرد، بایستیم. شما به عنوان نفوذی دارید این قدرت ما را از بین می‌برید!

البته طرح تصویب شد اما وقتی از در بیرون آمدم، همان آقا گفت: در خواب ببینی که بگذارم این طرح اجرا شود! و همین‌طور هم شد!

من ۴۴ سال از ۵۱ سال سابقه کاری خود را کارشناس دادگستری در رشته سوانح دریایی بوده‌ام. سال ۹۵، قائم‌مقام دبیرکل ICC (اتاق بازرگانی بین‌المللی) شدم که کمیته‌ای ملی در ایران دارد و مرکز آن در پاریس قرار دارد. در ICC من با بحث ۲۵ تا ۲۷ هزار کشته‌شدگان سوانح جاده‌ای در سال مواجه شدم. در یک مجمع، به همکاران خودم در کانون کارشناسان که ۸۰۰ نفر بودند گفتم ما هر وقت به جلسه‌ای می‌رویم، بحث عملکرد دولت، وزارتخانه، مجلس و حاکمیت مطرح می‌شود، همه هم چیزهایی برای خودشان می‌گویند و به متزیشان می‌روند، اما آیا ما به عنوان کسانی که ادعا داریم کارشناس این رشته هستیم هیچ‌گاه پروژه، پروپوزال یا طرحی در این زمینه تهیه کرده‌ایم یا مدام به دست دولت نگاه کردیم و می‌گوییم تو بلد نیستی و...

آن زمان این صحبت‌ها خیلی موثر واقع شد و کارگروهی تشکیل دادیم که این کارگروه کارش را از آموزش و پرورش و تعیین ایام تعطیلات در استان‌های مختلف شمالی و جنوبی کشور با توجه به آب‌وهوای مختلف شروع کرد. بعد به آموزش عالی، نظام پزشکی، نیروی انتظامی و... رفتیم. نیروی انتظامی به طور شگفت‌انگیزی با ما همکاری کرد. در پایان ما جمع‌بندی کردیم و گفتیم آقایان ما یک عرضه داریم و یک تقاضا، ما جاده‌ای داریم که حجمی از ترافیک را می‌تواند تحمل کند و حداقل و حداکثر آن را باید مشخص کنیم. یک ناوگان داریم که با تمام ایرادها و حسن‌هایی دارد، بالاخره توان کشش و عرضه مشخصی دارد که می‌تواند یک حدی از تقاضا را پاسخ بدهد، از این طرف هم تعطیلات مدارس یا مرخصی کارگران و کارمندان و تعطیلات ملی و مذهبی داریم که اگر همه را با هم جمع

تصادفات جمع‌آوری شده توسط مأموران پلیس راه در جاده‌ها عملاً پایه و اساس مهندسی ندارند و نباید مورد استفاده قرار گیرند.

متأسفانه باید بگوییم در ۱۸ یا ۱۹ سال اخیر، ما نتوانستیم نظام رسیدگی به حوادث خاص را رابانداری و برنامه‌ریزی کنیم. البته در سال ۷۷ که جوانتر بودیم و فکر می‌کردیم کارهای خیلی بزرگی قرار است انجام دهیم، درباره بعضی از تصادفات خودمان نظام رسیدگی دقیق انجام دادیم. خاطرم هست یکی از حوادثی که من و همکارانم بررسی کردیم در استان فارس بود که یک تریلی به اتوبوسی برخورد کرده بود و حدود ۲۵ نفر از هموطنان جان خود را از دست داده بودند. ما در بررسی‌های خود متوجه شدیم که در محورهای عقب تریلی فاقد سیستم ترمز است، در حالی که گواهی معاينه فنی را هم روز قبل از تصادف دریافت کرده بود. با همکاران وزارت کشور وارد این مذاکره شدیم که باید وضعیت صدور معاينه فنی بهبود یابد و بالاخره هم در سال ۱۳۸۰، موفق شدیم قانون را عوض کنیم که اصلاً پلیس اجازه صدور معاينه فنی نداشته باشد، بلکه باید نهادی معاينه فنی را صادر کند که هم توان فنی کافی و هم قابلیت کنترل و نظارت بر آن را دارد.

این اقدام به معنای همان سطح رسیدگی سوم است و ما باید چنین کارهایی می‌کردیم، اما متأسفانه پس از سال‌های ۷۷ یا ۷۸ این‌گونه اقدامات متوقف شد، چون نتوانستیم سازوکار آن را هماهنگ کنیم تا در همه تصادفات در صحنه حاضر باشیم و به تصادفات رسیدگی کنیم. متأسفانه در حال حاضر هم که نه امکان حقوقی آن وجود دارد و نه توان و دانش فنی آن به اندازه کافی رشد کرده است.

مشکل دیگر نیز این است که در سیستم پروکراتیک کشور ملاحظاتی اداری بسیاری وجود دارد؛ مثلاً ما در یک بررسی خیلی شفاف نوشتیم که در این نقطه نقص راه وجود دارد، بعد از دفتر مدیریت ما را بازخواست می‌کردند که چرا اینها را نوشتید، ما همه در یک وزارتخانه کار می‌کنیم؛ حتی نظام حقوقی ما برای این قضیه سازوکار روشنی ندارد، فرضاً ممکن است از نظر حقوقی به شما بگویند که رسیدگی به حادثه بر اساس قانون ربطی به شما نداشته است یا به اصطلاح حقوقی ما صلاحیت چنین رسیدگی را نداریم و... همه اینها دست به دست هم می‌دهد که شما داده‌ای را داشته باشید که نتوانید از آن استفاده کنید، بنابراین اقداماتی هم که انجام می‌دهید، اثربخشی کافی را در ارتقای سطح ایمنی ندارند.

■ حسن عبدوس (کارشناس ایمنی حمل‌ونقل): براساس آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور و آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مسئولیت پایش و تحلیل عمقی تصادفات

دو تصادف کاملاً متفاوت است و این در حالی است که در نظام رسیدگی سطح دوم مشخص می‌شود که منشأ این رخدادها، تداخلی است که عابرها با خودروها دارند و سپس با این رویکرد تصمیم‌گیری می‌کنند که مثلاً سرعت مجاز حرکت در آن منطقه را کمتر کنند یا روش‌های آرام‌سازی ترافیک را به مورد اجرا گذارند، یا تداخل عابرین و خودروها را با روش‌هایی مانند احداث پل‌های عابر پیاده کاهش دهند.

سطح دیگری هم وجود دارد که اصطلاحاً به آن نظام رسیدگی دقیق به حادثه می‌گویند. این سطح درباره سوانح خاص و ویژه حمل‌ونقل است و وظیفه‌اش آن است که تمام عوامل و فاکتورها را با دقت و با ابزار و تجهیزات و مطالعات خاص بررسی کرده و پیشنهاد بدهد که چه باید کرد تا این حادثه تکرار نشود. نمونه بارز این نوع از رسیدگی به حادثه، گزارشی است که شرکت سازنده ولوو را به این نتیجه رساند که طراحی کابین کامیون‌های خود را به نحوی تغییر دهد که راننده بتواند جلوی خود را به نحوی ببیند که در صورت عبور عابر با فاصله کوتاه امکان عکس‌العمل وجود داشته باشد و در نهایت آنچه که امروز شاهد آن هستیم رخ داد یعنی عملاً ساخت وسایل نقلیه به اصطلاح دماغ‌دار در کارخانه متوقف شد.

پس به‌طور خلاصه، مسئله این است که ما سطح ۲ و ۳ رسیدگی به حوادث را در کشور نداریم و مبنایمان را براساس داده‌هایی گذاشته‌ایم که نباید مورد استفاده در طراحی و مهندسی راه یا خودرو و حتی امور نظارتی و فرآیندی قرار گیرند. پس در نهایت نتیجه‌گیری‌های مبتنی بر داده‌های

”

حسن عبدوس: با پیگیری کمیسیون ایمنی راه‌ها و شورای عالی ایمنی و حسب تکالیف قانونی، سامانه جامع تصادفات ایجاد شده، اما هنوز بسیاری از آمار و جزئیات مرتبط با تصادفات، تلفات و مجروحان از سوی نهادهای مسئول به‌صورت برخط یا غیربرخط در این سامانه بارگذاری نشده و دسترسی‌های لازم در اختیار دستگاه‌های اجرایی و علمی قرار ندارد

“



مهدوس: رویدادی را که از جوانب مختلف آن مطلع نباشیم، نمی‌توانیم به‌طور کامل تحلیل و کاوش کنیم. تا وقتی اطلاعات تصادفات در اختیار کارشناسان، مجامع دانشگاهی و محققان قرار نمی‌گیرد، طبیعتاً نمی‌توانند مشکلات و اولویت‌های ایمنی را به‌درستی تحلیل کنند و در جهت شناسایی مداخلات صحیح و استفاده از فناوری در این زمینه اقدامی کنند



حد مؤثر بوده است و آیا آنها را ادامه بدهند یا متوقف و اصلاح کنند، یک اصل مهم است که در کشور به‌ندرت به آن توجه می‌شود. تدوین شاخص‌های مناسب و قابل سنجش جهت ارزیابی اقدامات و وظایف دستگاه‌های اجرایی، نظارتی، امدادی و مدیریتی در موضوع ایمنی حمل‌ونقل یکی از اولویت‌های لازم و واجب کشور است که می‌بایست مورد عنایت قرار گیرد.

■ **ترابران:** در اختیار قرار دادن اطلاعات را باید از کدام نهاد مطالبه کرد؟ وقتی پلیس راهور پاسخگو نیست، آیا نهاد بالاتر دست‌خوش است که بتواند آنها را وادار به ارائه این اطلاعات کند؟

■ **مهدوس:** عالی‌ترین مقام ایمنی کشور کمیسیون ایمنی راه‌ها و یک درجه بالاتر از آن شورای عالی ایمنی است که به ریاست رئیس‌جمهور و فعلاً به ریاست معاون اول ایشان تشکیل می‌شود. با پیگیری این دو مرجع و حسب تکلیفی که در قانون وجود دارد، سامانه جامع تصادفات ایجاد شده است، اما هنوز بسیاری از آمار و جزئیات مرتبط با تصادفات، تلفات و مجروحان از سوی نهادهای مسئول به‌صورت برخط یا حتی غیربرخط در سامانه بارگذاری نشده است و دسترسی‌های لازم در اختیار دستگاه‌های اجرایی و مجامع علمی قرار نگرفته است.

بر عهده کمیسیون راه‌ها گذاشته شده است، معمولاً در اغلب تصادفات مهم که تعداد کشته و مجروح آن از یک حدی بالاتر باشد (به‌ویژه در مورد ناوگان عمومی یا ناوگان مواد خطرناک) کارشناسان ایمنی و ترافیک در سر صحنه تصادف حاضر می‌شوند و ضمن بررسی جزئیات صحنه و گزارش پلیس‌راه، گزارش‌های واکنشی و تحلیلی تصادفات تهیه می‌شود. در این گزارش‌ها وضعیت جاده و اطراف آن، وسایل نقلیه درگیر، کیفیت امدادرسانی، نحوه مدیریت صحنه تصادف، شرایط جوی و... بررسی شده و همراه با اخذ اطلاعات از مجروحان و شاهدان تصادف و تهیه تصاویر لازم از محل وقوع، دلایل ریشه‌ای شناسایی می‌شوند و راهکارهای مقتضی ارائه می‌شوند. این راهکارها، در قالب اصلاح دستورالعمل‌ها و ضوابط اجرایی، اقدامات مهندسی و نظارتی و یک‌سری مداخلات بوده تا باعث پیشگیری از وقوع تصادفات مشابه شوند.

این گزارش‌ها اگرچه مطلوب و کاربردی هستند اما کامل نیستند و برای تهیه تحلیل‌های عمقی و دقیق از تصادفات نیاز به داده‌های کامل‌تری از حوادث رانندگی با همه جزئیات و شامل تواتر سوانح مشابه در یک نقطه، یک مسیر یا در گستره یک استان است تا بتوان نسخه بهتری برای ارتقای ایمنی تجویز کرد. بدیهی است رویدادی را که از جوانب مختلف آن مطلع نباشیم، نمی‌توانیم به‌طور کامل تحلیل و کاوش کنیم. تا وقتی اطلاعات تصادفات در اختیار کارشناسان، مجامع دانشگاهی و محققان قرار نمی‌گیرد، طبیعتاً نمی‌توانند مشکلات و اولویت‌های ایمنی را به‌درستی تحلیل کنند و در جهت شناسایی مداخلات صحیح و استفاده از فناوری در این زمینه اقدامی کنند.

فاز بعدی در بحث تحلیل تصادفات پایش بعد از وقوع حادثه است که به نحوه امدادرسانی و نجات، سرعت و شیوه انتقال مصدومان و کیفیت رسیدگی به مجروحان در مراکز تروما و ارائه خدمات بیمارستانی و نیز ثبت مرگ‌ها در پزشکی قانونی برمی‌گردد. در این حوزه پایش و تحلیل‌های بسیار خوبی در حال انجام است و داده‌های مفیدی وجود دارد، اما آمار و گزارش‌های آن غالباً به‌صورت رسمی منتشر نمی‌شود و به‌صورت آزاد در اختیار مردم قرار نمی‌گیرد.

از نتایج و خروجی این تحلیل‌ها واقعیت‌ها و نکات ساده‌ای به‌دست می‌آید که اگر به شیوه درست به اطلاع مردم رسانده شود، با رعایت آنها از بسیاری تصادفات که به دلیل بی‌خبری و رفتارهای نالایم رانندگان در راه‌ها اتفاق می‌افتد، جلوگیری خواهد شد.

در مرحله آخر پس از گردآوری آمار، تحلیل و پایش تصادفات، آنچه بسیار حائز اهمیت است ارزیابی اقدامات و مداخلات است. اینکه ارزیابی شود مداخلاتی که انجام شده و تصمیماتی که گرفته شده تا چه



اسد امرجی: فراموش نکنید که بحث پایش وابسته به داده است و اوضاع داده در کشور ما بسیار نابسامان است، بنابراین انتظار مباحث تحلیلی، نظارتی و... هم نباید داشت. مثلاً در همه گزارش های تصادفات می نویسند عدم توجه به جلو، خواب آلودگی و... یعنی یکسری عبارات کلی و قابل تفسیر. تازه این در شرایطی است که اساساً شما امکان دسترسی به همین داده ها را هم پیدا کنید



■ ملکرضا ملکپور (کارشناس دادگستری): من می خواهم بگویم که ما در حال حاضر، یک طرح کاملاً مطالعه شده درباره مدیریت سفر و ایجاد تعادل بین تقاضای سفر و امکانات زیرساختی کشور داریم که مصوب شورای ایمنی راهها است و تمام رفتارهای بین المللی آن را هم نوشته ایم. وقتی این طرح در کمیسیون ایمنی راهها به تصویب رسید، اما جلوی اجرای آن را به بهانه پروژه «نقوذ» گرفتند. من به دانشگاه شریف رفتم، پرسیدم شما می توانید این پروژه را که تصویب شورای عالی ایمنی راهها را دارد انجام بدهید.

دو استاد این طرح را خواندند و گفتند ما بر مبنای این مصوبه ظرف ۶ ماه نرم افزار آن را می نویسیم و به کمیسیون عالی ایمنی راهها می دهیم که بر مبنای این نرم افزار تمام استانداردها مکلف شوند مطابق آن کنند و حتی به کارگران کارخانه ها بگویند که اگر می خواهید مرخصی بروید این ماه بروید و تقاضای سفر را مدیریت کنید، اما تاکید کردند که تهیه نرم افزار ظرف ۶ ماه ۷۰۰ میلیون تومان هم اعتبار نیاز دارد.

این موضوع را نزد دفتر ایمنی راهها و دبیر جلسه آوردم، اما گفتند ما پول نداریم، گفتم اگر اجازه بدهید بروم برمه مرکزی صحبت کنم، چون سالانه برای دیه ۲۷ هزار نفر از متوفیان حوادث رانندگی هزینه می شود و دیه ۲ نفرشان برای اجرای این طرح کفایت می کند، ولی باز هم به نتیجه نرسید.

براساس این طرح در این طرح نوشته شده بود که اگر این نرم افزار اجرایی شود، سال اول اجرا تعداد کشته ها یک چهارم خواهد شد و اگر نشود، مشخص می شود که در چه مسئولیت هایی کوتاهی شده و هدف نهایی هم این بود که ظرف چهار سال آمار کشته شدگان تصادفات ایران به آمار ترکیه برسد. علت این که ترکیه برای ما الگو شده بود این بود که از نظر فرهنگی، وسعت جغرافیایی، دین و مذهب و رفتار اجتماعی خیلی شبیه همسایه مان هستیم. البته همسایه ای که یک پنجم ایران حادثه دارد! این را هم در نظر بگیرید در گزارش Swerood نوشته شده بود که باید آمار ۲۷ هزار نفر را ضرب در ۳ کنید، چون پزشکی قانونی فقط آمار تعداد کشته شدگان سر صحنه را می دهد. الغرض، ۱۰ ماه در وزارت راه رفتم و آمدم تا تصویب شده است، ولی تاکنون، از اجرای مصوبه کمیسیون ایمنی راهها به بهانه پروژه نقوذ جلوگیری شده است!

■ ناصر رزاق منشی (مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راهها): درباره موضوع علل و تاخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی بنده در درجه اول، یکی از اشکالات در حوزه ایمنی حمل و نقل و پایش سوانح رانندگی در کشورمان را در اجرا نشدن تصویب نامه تشکیل شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور می بینم، چرا که هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۷/۱۷/۱۵ بنا به پیشنهاد رئیس جمهور و به استناد اصل ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی، مصوب کرده است: «به منظور اجرای ماده یکی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و یکپارچه سازی ساماندهی و مدیریت واحد حمل و نقل درون شهری و برون شهری و هم افزایی اقدامات و پیشگیری از فعالیت های موازی در وزارتخانه های مرتبط با حمل و نقل، با انتقال وظایف و مسئولیت های شورای عالی هماهنگی ترافیکی کشور، کمیسیون ایمنی راهها، شورای عالی هماهنگی ترافیکی شهرهای کشور، شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور تشکیل می شود»

یکسری وظایف هم برای آن تعریف کرده است، اما از سال ۹۱ تاکنون شورای عالی ایمنی حمل و نقل به طور رسمی تشکیل نشده و کمیسیون ایمنی راهها نیز به دلیل سطح شرکت کنندگان در جلسات که مستمر نیز تشکیل نمی شود و توان راهبری مورد انتظار را ندارد، وضعیت شورای عالی هماهنگی ترافیکی شهرهای کشور نیز به همین منوال است. از سال گذشته، هم بنا بر اصرار و خواسته بسیاری از مراجع و مطالبات عمومی، شورای عالی ایمنی حمل و نقل که قرار بود به ریاست رئیس جمهور تشکیل شود به ریاست معاون اول، یک یا دو جلسه داشته که کاملاً مغایر با این مصوبه است چون هر سه اینها دارند روی یک موضوع کار می کنند

را خیلی به دستورات و تکالیفی که دولت تعیین می‌کند مقید نمی‌دانند و در سال‌های گذشته نیز به همین دلیل، مرحوم ترکان وزیر وقت راه و ترابری خیلی تلاش کردند که مانند دوره‌های گذشته تر پلیس راه را تحت نظر وزارت راه بیاورند، اما موفق نشدند.

من هم مانند بقیه دوستان، عامل سومی را که در بحث پایش تصادفات موثر می‌دانم، محرمانگی و پوشیده نگاشتن اطلاعات از سوی برخی سازمان‌ها است. این زمینه نیست که یک گزارش تحلیلی از سوانح رانندگی در سال ۱۴۰۱ در اختیار نیست و اگر هست، انتشار نمی‌یابد؛ نه دبیرخانه کمیسیون ایمنی راه‌ها نسخه‌ای از آن را در اختیار دارد و نه

و این مصوبه برای حلاف فعالیت‌های موازی است که شورا تشکیل شود و کارش را پیش ببرد.

به همین علت است که اصرار می‌شود شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی رسماً شکل بگیرد. از طرف جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها، نامه‌ای نیز به آقای رئیس‌جمهور نوشته شده که بایستی آن دو کمیسیون جمع شوند و شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی شکل بگیرد.

اشکال دیگری که به نظرم بسیار اهمیت دارد این است که پلیس راهور و رسانه ملی که دورکن از ارکان مهم دخیل در ایمنی حمل‌ونقل هستند، از مجموعه سازمان‌های تحت نظارت و مدیریت قوه مجریه نیستند و خود



خطرات بی‌حسی!

دکتر مرتضی اسدمارجی - استاد دانشگاه شهید بهشتی

علاوه بر این، به نظر می‌رسد که در اغلب مواقع، در تحلیل‌ها این‌گونه اعلام می‌شود که عامل انسانی مقصر است، اما منظور از عامل انسانی فقط راننده نیست و باید به کاربران دیگر راه مانند عابران هم توجه داشت. به عبارت دیگر، زمانی که از درک خطر صحبت می‌کنیم فقط نباید روی رانندگان متمرکز شویم، بلکه باید درک خطر را در عابران پیاده یا موتورسواران هم افزایش دهیم؛ به‌عنوان مثال، اگر تعداد فوتی‌ها تصادف در شهر تهران را مورد بررسی قرار دهیم، می‌بینیم حدود ۸۰ درصد فوتی‌ها عابران پیاده و موتورسواران هستند.

از سوی دیگر، به نظرم بهتر است بیشتر روی هزینه و تبعات تصادفات مانور داده شود تا هم مسئولان و هم مردم حساس‌تر شوند. مثلاً براساس مطالعه‌ای که در تهران انجام شد و بر مبنای تعمیم آن برای سال ۱۴۰۱، به طور میانگین خسارت هر تصادف بالغ بر ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، هزینه جراحی خفیف ۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان، جراحی متوسط، یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، جراحی شدید ۱۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و فوتی ۱۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان بوده است. این رقم‌ها با توجه به آمار تهران محاسبه شده اما نباید با آمار کشوری تفاوت چندانی داشته باشد. تفاوت در یکسری بحث‌های اداری و... است اما تبعات اجتماعی و اقتصادی آن تقریباً در همین مبالغ است. اگر این اعداد را برای مردم یا مسئولان پررنگ کنیم، شاید یک مقدار بحث جدی‌تر گرفته شود.

در انگلستان آزمون‌های برای دریافت گواهینامه وجود دارد به نام «آزمون درک خطر» که کشورهای دیگری از جمله استرالیا هم مدتی است انجام این آزمون را برنامه‌ریزی کرده‌اند. آزمون مذکور به این صورت است که راننده پشت یک مانیتور می‌نشیند و تصویری از جاده به او نشان داده می‌شود. سپس فرد باید خطرات احتمالی را تشخیص بدهد. اگر بخواهیم از عنوان این آزمون استفاده کنیم، احساس من این است که در بحث ایمنی ترافیک، درک خطر بسیاری از مردم و مسئولان پایین است. به همین دلیل به افزایش سوانح رانندگی به صورت یک دغدغه و بحران ملی نگاه نمی‌شود.

موضوع بعدی این است که ما نه در ایمنی و نه در هیچ مقوله دیگری رابطه مناسبی بین پژوهش و اجرا به وجود نیاورده‌ایم. البته منظورم این نیست که در سازمان‌های مختلف، دفتر جدیدی اضافه شود تا این رابطه را ایجاد کند، اما باید رابطه منطقی بین پژوهش و اجرا تبیین شود، چون الان با توجه به صحبت‌ها به این نتیجه رسیدیم که بسیاری از برنامه‌ها با توجه به داده‌های قبلی موجود است، اما مدیریت برای اجرای آنها وجود ندارد.

بحث بعدی این است که بعضی کارها باید به بخش خصوصی واگذار شود چون واقعاً اگر بخواهند بررسی سوانح رانندگی را در سه سطح موردنظر از نگاه معیارهای جهانی انجام دهند، از نیروی کافی در بخش دولتی برخوردار نیستند.



محمودآبادی: در مباحث و ساختار علمی و فنی رسیدگی به حادثه، سه سطح رسیدگی وجود دارد که یکی از این سطوح، سطح اولیه رسیدگی یا سطح رسیدگی قضایی است. آنچه در کشور ما اتفاق می‌افتد فقط همین سطح رسیدگی قضایی است، در حالی که کارشناسان برجسته ایمنی بر این موضوع تاکید دارند که سطح رسیدگی قضایی نمی‌تواند مبنای بهره‌برداری در امور مهندسی ترافیک قرار گیرد



سازمان راهداری. اگر هم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به این گزارش (درون شهری) دسترسی داشته باشد به هیچ عنوان حاضر نیست در اختیار دیگران بگذارد. برنامه مشخص و معینی همانند سامانه ثبت سوانح حمل‌ونقل پس از گذشت تقریباً یک دهه هنوز به دلیل عدم همکاری برخی از نهادها متأسفانه به سرانجام نرسیده است.

■ محمودآبادی: موضوع این است که خیلی از مصوبات تصویب می‌شوند ولی دستگاه‌های اجرایی در جریان آنها نیستند یا شاید اصلاً اعتقادی به اجرای آن ندارند. من خاطرم هست در دی‌ماه سال ۱۳۷۶ در سانحه‌ای در مسیر همدان به کرمانشاه یک تانکر حامل سود سوزآور به یک اتوبوس برخورد کرده و چندین نفر را پس از برخورد سوزانده بود. ما پس از رسیدگی به این جمع‌بندی رسیدیم که آیین‌نامه‌ای برای حمل‌ونقل مواد خطرناک تدوین کنیم، ولی از زمانی که آن تصادف اتفاق افتاد تا زمانی که من توانستم آن آیین‌نامه را بگیرم ۴ سال طول کشید. این در حالی بود که شخصیت‌های قدرتمندی هم مثلاً در حد آقای مهندس خوانساری پشت سرما بودند و حمایت می‌کردند، اما در نهایت نتوانستیم دستگاه‌های اجرایی دیگر را هملنگ کنیم.

اکنون می‌بینیم که امروز یک مصوبه در یک کمیسیون داریم و فردا یک مصوبه برخلاف آن در کمیسویی دیگر... شأن مصوبات و مقررات نیز کاهش یافته است به نحوی که برای خیلی از سازمان‌ها و کارکنان آنها

مهم نیست که مصوبات شما را اجرا کنند یا خیر.

به نظرم، به اجرای مصوبات از جمله مصوبه مورد نظر آقای رزاق‌منش رسیدگی نمی‌شود چون ملاحظت نهاد راهبر را نداریم. ما در مورد تقویت نهاد راهبر و به سفارش دفتر سازمان جهانی بهداشت در ایران پروژه تحقیقاتی را با دکتر مهدی شفیعیان، استاد دانشگاه امیرکبیر (پلی‌تکنیک) انجام دادیم و تحویل دفتر WHO دادیم. در آن طرح تاکید شده که یک مجموعه باید کنار این نهاد باشد که مستقل از نظام دولتی، حوادث مرتبط با حوزه وظایف کمیسیون را رسیدگی کند چون کارمند در اداره نمی‌تواند چیزی را برخلاف نظر مسئولان بنویسد.

بنابراین در کنار کمیسیون ایمنی باید نهاد مستقلی وجود داشته باشد که در زمان رسیدگی، ملاحظه هیچ نهاد، شخص یا سازمانی را نکند. بگویم من رفته رسیدگی کردم و مثلاً اشکال از تصمیم نادرست فلان مدیر است، مثلاً بخشنامه‌ای که ابلاغ شده اشتباه است، یعنی باید بتواند به صراحت مشکلات موجود در روندها و فرآیندها و شرایط موجود را مطرح کند. خوب ما این سازوکارها را در کمیسیون ایمنی نداریم، وقتی هم نداریم، نمی‌توانیم به نظرانی که با ملاحظات بسیاری مطرح می‌شود، متکی و منتظر باشیم که روند کاهشی حوادث رانندگی رخ دهد.

■ اسدماجرجی: درباره اجرا نشدن مصوبات، باید بگویم من مسئول پروژه و مدیر ۱۰ دستورالعمل وزارت کشور در خصوص ایمنی معابر بودم که شورای هماهنگی مصوب کرده بود.

همه آن دستورالعمل‌ها به استان‌ها ابلاغ شد، ولی الان در هیچ شهری یک بند از آن هم اجرا نمی‌شود؛ مثلاً درباره تبلیغات محیطی، ما گفتم استفاده از تلویزیون‌های شهری به جز داخل پارک‌ها یا مثلاً معابری که پیادمره هستند ممنوع است، ولی اکنون به دلایل اقتصاد و بحث درآمدزایی این تلویزیون‌ها در مکان‌های خطرآفرینی جاهایی می‌شوند. هدف از راه این مثال این بود که بگویم در خصوص اجرای پژوهش‌ها ضمانت اجرا و کنترل مناسب وجود ندارد.

■ ترابریان: طی یک سال اخیر با توجه به ناآرامی‌های اجتماعی، شاهد بودیم که اگر اراده وجود داشته باشد، همه سازمان‌ها بحسب سرعت هماهنگ می‌شوند و انواع راهکاری کنترلی و نظارتی اتفاق می‌افتد. به نظر شما با توجه به این ظرفیت، علت تأخیر و تعلل درباره کنترل تصادفات چیست؟ آیا باید تصادفات هم به عنوان بحران امنیتی شناخته شود تا اهتمام جدی‌تری را به همراه داشته باشد؟

■ محمدی‌پیکر: بله؛ ظاهراً طرح‌ها و برنامه‌ها مشخص است ولی شاید

که به عنوان مهم‌ترین دلایل بروز سوانح رانندگی محسوب می‌شوند کاهش قدرت اقتصادی در جامعه تأثیر شگرفی در تشدید و گسترش این عوامل داشته است. چند روز پیش، ۱۲ تا ۱۳ خودرو در محور شمال به جنوب بزرگراه کردستان در شهر تهران با هم برخورد کرده بودند، بسیار جای تعجب بود چنین تصادفاتی در آزادراه برون‌شهری آن هم در زمان یخبندان و برف و باران شاید اجتناب‌ناپذیر باشد، اما در داخل شهر، هوای آفتابی، زمین خشک و صبح اول وقت واقعاً توجیهی ندارد. ادامه همان مبحث پایش، سؤال می‌شود آیا نهاد ناظر با همین ۱۳ تا

جامعه اصولاً برای زندگی ارزشی قائل نیست که یک بخش از آن به مردم و بخشی هم به نگاه حکومتی برمی‌گردد، یعنی حکومت هم باید برای زندگی شهروندانش ارزش قائل باشد تا بر مبنای آن ارزش برای اتفاقاتی که رخ می‌دهد، اجرای مصوبات و مقررات را پیگیری کند.

■ **رزاق‌مثنی:** من یکی از ریشه‌های اصلی افزایش سوانح رانندگی در سال‌های اخیر را در مشکلات اقتصادی می‌دانم. اقتصاد در بخش خودرو، اقتصاد در بخش زیرساخت‌ها و اقتصاد در بخش عامل انسانی

نگاه آرمان‌گرایانه مغلوب چالش‌های اداری و اقتصادی

دکتر عباس محمودآبادی - استاد دانشگاه و از مدیران اسبق دفتر ایمنی سازمان راهداری



فنی آنها را به عهده داشته باشد. با این حال، در ادامه، با چالش‌های اداری و اجرایی مواجه شدیم و نتوانستیم رسالت رسیدگی به حوادث رانندگی را به‌درستی انجام دهیم و از مزایای آن استفاده کنیم.

این نکته را هم فراموش نکنید که وقتی مسائل اساسی‌تر مانند خوراک و پوشاک مردم پیش می‌آید، اولویت ایمنی به‌طور اتوماتیک به انتهای صف می‌رود. در همه‌جای دنیا هم همین شرایط وجود دارد. رانندگانی که مجبور است در طول شبانه‌روز ۲۰ ساعت کار کند که بتواند زندگی خانوادگی‌اش را اداره کند و قسط ماهیانه خودرو خود را بپردازد، در صف‌های طولانی سوخت‌گیری بایستد، تعمیرات وسیله نقلیه را خودش انجام دهد، معلوم است که در جاده خوابش می‌برد! کامیونداری هم که از لاستیک‌های فرسوده استفاده می‌کند، دلش می‌خواهد این لاستیک‌ها را عوض کند، اما پولش ندارد. شخصی که ماشین فرسوده سوار می‌شود، هرچقدر هم برایش قانون بگذارید امکان جایگزینی آن را ندارد.

چنین مسائلی باید در معیشت افراد حل‌وفصل شود. حدود ۱۵ یا ۱۶ سال پیش یک نفر را از خارج از کشور دعوت کرده بودیم که به ایران بیاید و دوره آموزشی ترافیک و ایمنی ارائه کند. چند روزی در خیابان‌ها می‌چرخید و یک بار به من گفت: چقدر در سال کشته دارید؟ آن زمان حدود ۲۱ هزار کشته در سال داشتیم. گفت: با این نحوه رانندگی‌تان تا ۱۰۰ هزار نفر نیز قابل انتظار است!

واقعیت این است که از خرداد سال ۷۷ طیفی در سازمان راهداری مسئولیت ایمنی را به عهده گرفتند که نگاه خاص و آرمان‌گرایانه‌ای به مسائل مختلف داشتند. من و تعدادی از همکاران آن زمان در موسسه تحقیقات حمل‌ونقل انگلیس، دوره ایمنی حمل‌ونقل را گذرانده بودیم، با بانک توسعه آسیایی ارتباط داشتیم و آرزوهای بزرگی در خصوص ارتقای سطح ایمنی در سر می‌پروراندیم. آن زمان تقریباً به چیزی حدود ۳۷ یا ۳۸ تصادف رسیدگی دقیق انجام داده بودیم؛ مثلاً در یک مورد، بین زنا و الیگودرز یک تریلی به اتوبوس برخورد کرده بود و ورق‌های آهن از روی تریلی پایین افتاده بودند و سر نشینان اتوبوس قطع شده بود. من دنبال این قضیه افتادم که دلیل این موضوع چیست؟ حتی با یک متخصص در همان موسسه انگلیسی مکاتبه و صحبت کردم و او گفت شما باید دستورالعملی تحت عنوان مهار بار در وسایل نقلیه داشته باشید. در آن زمان مطالب و مستندات را برای ما فرستاد و بر اساس آن دستورالعملی برای مهار بار تهیه کردیم که به تصویب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور رسید و خوشبختانه این قدر فرصت داشتیم که آموزش آن را نیز برای رانندگان و مدیران فنی شرکت‌های حمل‌ونقل در دستور کار خود قرار دهیم. گاهی هم متوجه می‌شدیم که اشتباه از فرآیندهای خودمان است، مثلاً اجازه تأسیس شرکت حمل‌ونقلی را داده‌ایم که اصول و مبانی کار را نمی‌داند یا متوجه شدیم که وضعیت فنی و بارگیری کامیون‌ها از نظر ایمنی نامطلوب است، در حالی که شرکت باید مسئولیت سلامت

پرداخت کند خیلی فرق می‌کند، اما در نظام مهندسی ما به این موضوعات اساساً دقت نمی‌شود. منظورم این نیست که نباید به راننده متخلف وانت بی‌توجهی کرد، می‌خواهم بگویم که باید ساختار اقتصادی مناسبی را بر جامعه حاکم کرد که فردی وادار به چنین نحوه‌ی فعالیتی نشود.

البته من با اینکه به اندازه مسائل امنیتی در مورد این مقوله هم ایجاد حساسیت کنیم، مخالفم. چون وقتی موضوعی در کشور ما امنیتی می‌شود یا مثلاً شرایط اجتماعی خاصی پدید می‌آید، طیفی که کار و تخصصشان این نیست سوار بر موضوع و مطبوعات و رسانه‌ها می‌شوند و بهره‌گیری و بهره‌برداری می‌کنند و کار فنی و مهندسی که فعالیت بسیار پیچیده‌ای است تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد. کار مهندسی صرف و حرفه‌ای نیازمند افراد و فرآیندهای خاص است. به نظر من هرجه به سمت فضای امنیتی‌تر برویم، بیشتر صدمه می‌خوریم و اختیار هر آنچه را هم که در کف داریم از دست می‌دهیم.

به نظر من، اولویت ساختارهای تصمیم‌گیر در کشور باید حمایت به ورود بخش‌های تخصصی به مقوله متمرکز باشد. من واقعاً به این معتقدم که دانش تخصصی‌مان کافی نیست که بتواند چنین پروژه سنگینی را حتی اگر به ما اختیارات و پول هم بدهند، مدیریت کنیم.

من اشتباهات فاحشی را از طریق همکاران خودمان در راه‌ها می‌بینم. اصلاً باورکردنی نیست که نظام رسیدگی به عملکرد رانندگان اتوبوس هنوز دفترچه ثبت ساعت است که ۷۰ سال است همه متوجه شده‌اند که روش غلطی است و باید کنار گذاشته شود، اما ما داده عقب رفتیم و دوباره به این موضوع برگشتیم!

ما نمی‌توانیم با اطمینان بگوییم که همه چیز را بلدیم و دانش کافی داریم. اتفاقاً ضعیف هستیم، داده نداریم، توان مهندسی‌مان پایین است، نمی‌شناسیم و دنیا هم ما را رها کرده است.

■ **ترابران:** برای جبران ضعف دانش فنی، چه راهکار عملی می‌توان پیشنهاد داد؟ آیا استفاده از مشاور خارجی می‌تواند کمک کند؟

■ **محمودآبادی:** بله، حتماً. کارشناسی که از طرف یک شرکت خارجی به ایران آمده بودند، تجاربی در کارشان داشتند که خیلی روشنگر و جالب‌توجه بود. خاطرم هست آن زمان یعنی در سال‌های ۸۲ یا ۸۳ قرار بود به ما ۱۰۰ میلیون دلار وام بدهند تا یک کریدور را در کشور به صورت نمونه ایمن‌سازی کنیم. هم‌زمان روی یک پروژه در آرژانتین هم کار می‌کردند. از گفت‌وگوهای تلفنی آنها متوجه شدم که منابع مالی انجام کار در آرژانتین را نامین کرده‌اند، اما وقتی نوبت ما می‌رسید، می‌گفتند باید بررسی بیشتری داشته باشند.

۱۴ راننده پرسش و پاسخی حتی در محل برای علت‌های بروز سانحه داشته است؟ به نظر و بر اساس مشاهدات همیشگی تنها به تنظیم کروکی و خسارت‌ها پرداخته شده و رانندگان نیز با تحمل فشارهای روحی و روانی و خسارت به کار خود ادامه می‌دهند، چه کسی در این موارد باید آسیب‌شناسی کند؟!

■ **محمودآبادی:** در یکی از همایش‌های ایمنی، یکی از اساتید دانشگاهی خارجی که پژوهش‌های زیادی در رشته ایمنی داشته، نمودارهایی را نشان داد و نتیجه‌گیری کرد که وضعیت ایمنی حمل‌ونقل در هر کشوری تا حدودی متأثر از اقتصاد آن کشور است. نوع بهره‌برداری از وسایل نقلیه و مشکلات پیش روی آنها از اهمیت خاصی برخوردار است که اساساً ما به آنها فکر نمی‌کنیم. مثلاً شما یک راننده وانت را در نظر بگیرید که باید ساعت ۲/۵ صبح راه بیفتد و به پایین‌تر از یک‌دشت برود، تا سبزیجات مختلف را بار بزند. طوری که قبل از ساعت ۶ که طرح ترافیک شروع می‌شود خودش را به محدوده تهران برساند، بارش را شخصاً تخلیه کند و بعد دوباره در شهر بچرخد و احتمالاً ۴ تا پخجال، کمد و... را جابه‌جا کند و... در نهایت غروب به منزل برگردد. طبیعتاً نحوه رانندگی این فرد با کسی که صبح حمام رفته، صبحانه خورده، ساعت ۸ از خانه‌اش راه افتاده و برایش مهم نیست که ۱۵۰ هزار تومان هم برای طرح ترافیک

”

محمودآبادی: من به اندازه بقیه روی موضوع

فرهنگ‌سازی و آموزش حساس نیستم.

براساس تجربه، معتقد هستم که هر جا

مردم را مخاطب قرار دادند و متضرر دانستند

بیشتر شاهد فرار از مسئولیت بوده‌ایم.

البته متوجه آموزش و فرهنگ‌سازی در همه

کشورها وجود دارد، ولی در وهله اول

این ساختار مهندسی و فرآیندی است که

انتظار از جامعه از مردم را شکل می‌دهد

“



اسد امرجی: من مسئول پروژه و مدیر اجرای ۱۰ دستورالعمل وزارت کشور در خصوص ایمنی بودم. همه آن دستورالعمل‌ها به استان‌ها ابلاغ شد، ولی الان در هیچ شهری حتی یک بند از آن هم اجرا نمی‌شود؛ مثلاً درباره تبلیغات محیطی، ما گفتیم استفاده از تلویزیون‌های شهری به جز داخل پارک‌ها یا مثلاً معابری که پیاده‌راه هستند ممنوع است، ولی اکنون به دلایل اقتصادی و بحث درآمدزایی این تلویزیون‌ها در مکان‌های خطرآفرینی جانمایی می‌شوند



بیش آقای مهندس خوانساری که آن زمان رئیس سازمان راهسازی و حمل‌ونقل جاده‌ای بود، رفتم و گفتم: آقای مهندس اینها به ما پول نمی‌دهند اما برای آرزاتین کارسازی می‌کنند. به نظرم بیهوده وقت خودمان را تلف نکنیم. هیچ‌وقت از خاطر منبرود که آقای خوانساری به من گفت اصلاً مسئله ما پول نیست، این ۱۰۰ میلیون دلاری که قرار است به ما بدهند (که نهایتاً هم ندادند) خودمان در سازمان هم می‌توانیم تأمین کنیم، اما هدف من این است که شما یاد بگیرید باید چه کار کنید و متوجه شوید که کجای کارتان اشتباه است و از تجربیات این کارشناسان استفاده کنید.

این رویکرد بسیار تاثیرگذار بود. اکنون ما اصلاً با دنیا ارتباط نداریم که بدانیم دارند در حوزه ایمنی چه کار می‌کنند، فقط حرف می‌زنیم و طبع ذهنیت خودمان تصمیم می‌گیریم. من آن زمان متوجه شدم که خیلی از روش‌ها و تصمیمات اشتباه بوده و نباید به این شکل عمل می‌کردیم. تردید نداشته باشید که حضور مشاور خارجی حداقل در بخش‌های نظارتی یک ضرورت است، اما همان‌طور که آقای ملکپور گفتند متأسفانه ساختار دولتی از چنین پروژه‌هایی حمایت نمی‌کند.

■ **عبدوس:** اساساً چرا باید مسئولان با مردم دغدغه ایمنی داشته باشند؟ مگر ما چه اطلاعاتی به آنها داده‌ایم که این دغدغه، نگرانی یا احساس بحران در مردم یا حتی در مسئولان ایجاد شود؟ صرف اینکه می‌گوییم ۲۰ هزار نفر در سال کشته می‌شوند غیر از یک حس تأسف زودگذر چه تحول و مطالبه‌گری را ایجاد می‌کند؟

واقعیت این است که متأسفانه این اعداد و آمار معنا و مفهومی برای مخاطب ندارند. این در شرایطی است که تقریباً در میان اقوام و دوستان هر ایرانی یک یا چند نفر تجربه فوت و یا جرح در تصادفات را داشته‌اند بنابراین درک آن موضوع غریبی نیست.

وقتی در خیابان‌های شهر و جاده‌ها با مجموعه فرآوانی از تخلفات و رفتارهای قانون‌گریز و مغایر ایمنی روبه‌رو هستیم و این پدیده به‌عنوان یک هنجار پذیرفته شده و برخورد فاطمی با آن صورت نمی‌گیرد، نمی‌توان انتظار داشت که مردم و مسئولان با انزجار به موضوع تصادفات و آسیب‌های ناشی از آن نگاه کنند. این قانون‌گریزی که به امری عادی تبدیل شده است قطعاً ریشه در مسائل اجتماعی و اقتصادی دارد. لذا در وضعیت فعلی شاید بهتر باشد زاویه دید را عوض کنیم و از کسانی که تصادف نکردند پرسیم که چرا شما در این سفر روزمره تصادف نکردید؟ چه شد که توانستید سالم به مقصد برسید؟

این در شرایطی است که سایر تبعات و هزینه‌های فرآوان تصادفات

هنوز از نگاه‌ها پنهان مانده است. در موضوع ایمنی، تصادفات مثل کوه یخ شناور در آب است که معمولاً فقط نوک آن یعنی تلفات حوادث رانندگی بیشتر دیده می‌شود ولی هزینه‌های درمانی و بازتوانی مجروحان و معلولان تصادفات، هزینه‌های اداری، خسارات مادی، از دست دادن نیروی کار و سرمایه هزینه شده روی افراد، مشکلات روانی تجربه کردن تصادف و فقدان عزیزان، بی‌سرپرست شدن خانواده‌ها، تولید فقر و بزه‌های اجتماعی و... عمدتاً مورد غفلت قرار می‌گیرند. حال اگر روی این آمار و ارقام بیشتر کار کنیم و حتی کوه یخ را هم به‌طور کامل از آقیانوس بیرون بکشیم، باز هم اتفاقی نخواهد افتاد.

اگر می‌خواهیم حس مطالبه‌گری و دغدغه واقعی ایجاد شود، باید از تجربه‌های آزموده شده مثل کرونا استفاده نمود که با اطلاع‌رسانی گسترده و بسیج مردمی و دولت برای مقابله با آنچه عملکرد خوب و اثرگذاری رقم خورد. تنها راه فعلی برای این‌که خیلی سریع بتوان به مقصد رسید، اطلاع‌رسانی همه جانبه و بدون حذف در مورد تبعات اقتصادی و اجتماعی تصادفات و آگاهی‌بخشی و انتقال اصول و مهارت‌های ساده رانندگی و رفتاری ترافیک جهت دور ماندن از موقعیت‌های وقوع تصادف است که در این راه نباید از ظرفیت شگفت‌انگیز فضای مجازی در جذب مخاطب غافل شد.



صفریان: از نظر من، نه تحلیلی درباره کاهش تصادفات وجود دارد و نه اراده‌ای که بعداً تبدیل به جریانی عملیاتی شود. وقتی هنوز معضل تصادفات رانندگی جزء دغدغه‌های اولویت‌دار حاکمیت نیست، دستگاه‌های ذی‌ربط هم نمی‌دانند چطور برنامه‌شان را تنظیم کنند و چگونه با وجود اعتبارات اختصاص یافته از دستگاه‌های مسئول کارنامه عملکرد بخواهند



■ **ملک‌پور:** فارغ از اینکه جان مهم است، به نظر من، مال هم مهم است. در جلسه کمیسیون ایمنی هم از من پرسیدند شما چرا از طرف اتاق بازرگانی بین‌المللی می‌آیید؟ مگر تلفات جادای به شما چه ربطی دارد؟ گفتم به دلیل که ۴ تا ۶ درصد GDP صرف هزینه ناشی از پیامدهای سوانح رانندگی می‌شود. بنابراین ما فارغ از جان افراد فکر می‌کنم که در شرایط فعلی اقتصادی باید هزینه‌هایمان را کم کنیم و برای کاهش هزینه‌ها باید جلوی سوانح را بگیریم و در این راه می‌توانیم از ظرفیت‌های سازمان‌های مردم‌نهاد استفاده کنیم.

■ **تراپران:** یکی از راهکارها برای کم‌رنگ شدن تعطل و تاخیر مسئولان، آگاهی‌بخشی به کاربران راه است. مثلاً اکثر موتورسواران اساساً اعتقادی به رعایت چراغ قرمز ندارد یا رانندگان جاده‌ای در هنگام خستگی، فرزندان یا شاگردشان را که گواهینامه پایه یک ندارند، پشت فرمان می‌نشانند که همین‌ها باعث تصادف می‌شود، به نظر شما، آیا با فرهنگ‌سازی یا اعمال جریم سنگین‌تر می‌توان کاربران جاده را به رعایت قوانین ملزم‌تر کرد؟

■ **ملک‌پور:** بگذارید خاطره‌ای برایتان تعریف کنم. من برای مهاجرت به آمریکا به ارمنستان رفتم. مامور کنسولگری آمریکا در ایروان گفت: متأسفانه عدم سو پیشینه شما در کشوری که ۵۱ سال پیش زندگی و تحصیل می‌کردید نشان می‌دهد پرونده جنایی دارید. به همین دلیل ویزا

صادر نکرد. ماجرا از این قرار بود که مامور کنسولگری گفت شما تاکنون در انگلیس زندگی کردید؟ گفتم ۵۱ سال پیش. گفت سوابق عدم سوءپیشینه شما نشان می‌دهد که شما گزارش مجرمانه دارید. پادم افتاد که سال ۵۲، من با همسرم از کاردیف (پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر واز) به لندن آمدم. ساعت ۱۰ شب بود و متوجه شدم پلیس دنبال من است. سر چهارراه به من رسید و گفت شما گواهینامه دارید؟ گفتم: بله. گفت: گواهینامه‌ات بین‌المللی است؟ گفتم: بله اعتبار آن هم یک‌ساله است. گفت: شما یک سال است اینجا هستید یا بیشتر از یک سال؟ گفتم: یک سال است. گفت: مطمئن هستید، گفتم: بله. استعلام گرفت و گفت: نه، ۱۲ ماه و یک هفته است، پس باید به دادگاه بروید.

البته آن زمان چون عکس نیروی دریایی روی گواهینامه‌ام بود و پلیس واز هم دل خوشی از انگلیسی‌ها نداشت، آن پرونده مختومه شد و من به دادگاه نرفتم. اما تخلفم ثبت شده بود و ۵۱ سال بعد علیه من مورد استفاده قرار گرفت. در صورتی که در ایران روی عملکرد موتورسواران از سوی هیچ نهادی نظارتی نمی‌شود. در حالی که باید از روزی بترسند که جلوی پلیس بنشینند و از دیدن گزارش تخلفاتشان خجالت‌زده شوند.

■ **محمدی‌پیکو:** به نظر من، نیاز به کار فرهنگی بسیار جدی است. البته همیشه بحث‌هایی وجود دارد مبنی بر این‌که انسان ممکن است همیشه خطا کند. ممکن است از نظر سیستم عصبی در وضعیتی باشد که نتواند تصمیم درست بگیرد، اما حادثه‌ای که اتفاق می‌افتد نباید این‌قدر عوارض سخت و فاجعه‌باری به وجود بیاورد. اشتباه یک انسان نباید منجر به کشته شدن چند نفر شود؛ پس در اینجا باید به این موضوع توجه کرد که خودرو ناایمن است یا جاده مشکل دارد و فقط هم بحث بی‌احتیاطی کاربران مطرح نیست. من به عنوان کسی که از جاده‌ها استفاده می‌کنم مشکلات بسیاری را در تابلوهای جاده‌ها می‌بینم. زمانی هم که در سازمان راهداری بودم همیشه می‌گفتم که واقعاً این تابلوها خودشان عامل حادثه هستند. گاهی می‌رفتند و مشکل را برطرف می‌کردند و خیلی وقت‌ها هم مشکل برطرف نمی‌شد و همین‌طور می‌ماند. همان‌طور که دوستان گفتند ما با مجموعه‌ای پیچیده اما قابل حل روبه‌رو هستیم، زیرا دیگر نقاط دنیا این کارها را کردند و توانستند مشکلاتشان را حل کنند. چند برابر ما هم وسیله نقلیه و سفر دارند، اما تعداد حوادث، کشته‌ها و مجروحان بسیار کمتر از ما است.

■ **صفریان:** در ارتباط با پرسش شما باید بگویم علی‌رغم اینکه دانش عمومی در تمام سطوح بالا رفته است، اما سطح رفتاری کاربران جاده‌ای

در هر دو مورد نیاز است با همت قابل‌توجهی عمل کنیم. بهبود رفتار کاربران جاده نیازمند ارتقای فرهنگی است و با هنجارشکنان هم باید فاطمانه برخورد کرد که عملکرد ما در هر دو مورد ضعیف است.

■ **اسد امرجی:** من چون تا حدودی در حوزه رفتارشناسی کار کرده‌ام، فکر می‌کنم برای انتقال یک پیام اجتماعی، باید با مراحل انتقال آن آشنا باشیم. یکی ابزار است که باید درست انتخاب کنیم و فضای مجازی در حال حاضر مناسب‌تر از سایر ابزارها جواب می‌دهد. دومین موضوع طراحی پیام است و اینکه باید چه خصوصیتی داشته باشد؟ به یک بخش از جامعه باید به‌طور مستقیم پیام داد و در بخش دیگر پیام‌های غیرمستقیم تأثیرگذار است. بحث بعدی ضریب پذیرش است، یعنی اگر بخواهیم موضوعی را در دانشگاه به دانشجویان القا کنیم، باید ببینیم که کدام استاد می‌تواند این پیام را موثرتر به دانشجویان منتقل کند یا اگر

ما مقداری اکت کرده و حتی در بعضی رده‌های سنی تبدیل به عادت شده که تغییر آن خیلی پیچیده و سخت شده است. در بحث آموزش و فرهنگ‌سازی هم خیلی فضا و فرصت نداریم. یک گارد اجتماعی هم وجود دارد که فرصت کار فرهنگی را از ما می‌گیرد. کار فرهنگی فوق‌العاده بفرج و تخصصی است و باید با نگرانی عمیق صورت گیرد. این طور نیست که به‌سرعت یک پویش راه بیندازیم و... فرض کنید که یک سازمان بخواهد کار آموزشی انجام دهد، چقدر مخاطب دارد؟ ما اخیراً جلسه‌ای با یکی از آقایان پلیس داشتیم، می‌گفت ما ۵۰۰ پروشور در یک سال توزیع کردیم، اما روزانه ۲۰ هزار تصادف در کشور اتفاق می‌افتد. شب این چه سختی با هم دارد؟ یعنی اگر بخواهیم کار فرهنگی بکنیم، باید گسترده‌تر باشد. یک بخش از موضوع به ارتقای رفتارها برمی‌گردد و بخشی هم به درصدی از قانون‌شکنان که باید اعمال قانون شوند و در واقع با برخورد قهری، بازدارندگی ایجاد شود.

صورت مسئله اشتباه و پاسخ‌دهندگان بی‌اعتنا!

حمید صفریان - رئیس کمیته فرهنگی جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها



تا جایی که مدیریت این سفرها زیر سوال رفت. کار به جایی رسید که رخصری ورود پیدا کرد و چهار سال بعد جشن به صفر رساندن تصادفات کاروان‌های راهیان نور برگزار شد. پس صورت مسئله چندان پیچیده نیست؛ اگر هم پیچیده باشد، دانش مهندسی و دانش مدیریت در داخل کشور آن قدر هست که بتوانیم ورود پیدا کرده و تقابض را برطرف کنیم، اما اکنون موضوع اینجاست که نقطه در سطوح مدیریتی، بلکه خود مردم و افکار عمومی هم مطالبه‌گر کاهش تصادفات نیستند؛ مثلاً اگر امروز در یک اتوبوس ۱۲ نفر کشته شود، دغدغه ذهنی جامعه نمی‌شود و فقط در حد یک خبر ساده در فضای مجازی بازخورد دارد. البته متأسفانه ما نوک پیکان را فقط روی کشته‌ها گذاشته‌ایم و از ۳۰۰ هزار آسیب جدی یا ۸۰۰ هزار تصادف جدی در سال چیزی نمی‌گوییم. در واقع، هزینه‌های اقتصادی کلان تصادفات را در نظر نمی‌گیریم و ناهنجاری‌های خانوادگی و اجتماعی و دعوای خیابانی را نمی‌بینیم؛ اینها همه حاصل رفتار ترافیکی اشتباه است که فکر می‌کنم بررسی آنها در فضای ذهنی و مدیریتی کنونی کشور جایگاهی ندارد.

تجربه نشان داده است که اگر ورود با انضباطی به مسئله سوانح رانندگی صورت گیرد و اراده لازم وجود داشته باشد، به لحاظ فنی و اجرایی توان کاهش آمار تصادفات را داریم. در دهه ۸۰ شمسی، وقتی صورت مسئله درست تعریف شد و به عنوان یک دغدغه شناخته شد - حال به واسطه فعالیت چند مسئول متعهد یا اینکه کمیسیون ایمنی تازه شکل گرفته بود - پروژه‌های زیادی تعریف و و ماه‌های آن قوانینی تصویب شد که حاصل آن کاهش تصادفات بود. البته درست است که با آمار WHO پیش نرفتیم، اما حداقل نتیجه افتخارآمیزی به دست آمد. تمام دستگاه‌ها هم در این کاهش تصادفات دخیل بودند، در حالی که در فضای بی‌انضباطی فعلی، اولین کاری که صورت می‌گیرد فرافکنی است و هر فرد مسئولیت خودش را به گردن افراد دیگری می‌اندازد. مثلاً پلیس خودروسازان را مقصر می‌داند، خودروسازان سیاست‌های دولت را نقد می‌کنند و سازمان راهداری از کمبود بودجه می‌گویند و الی آخر. خاطرم هست وقتی کاروان راهیان نور در کشور به راه افتاده بود، تا چند سال شاهد وقوع سوانح رانندگی جدی طی انجام آن بودیم

هر جا که مردم را مخاطب قرار دادند و مقصر دانستند، بیشتر شاهد فرار از مسئولیت بوده‌ایم. در واقع، من در هیچ برنامه ایمنی در کشورهای دیگر ندیدم که بگویند مردم وظیفه دارند چه کارهایی انجام دهند. بحث‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی وجود دارد، ولی ساختار مهندسی و فرآیندی است که انتظار از مردم را شکل می‌دهد. به همین دلیل من همیشه نظارت را در کنار آموزش و فرهنگ‌سازی می‌بینم و باورم بر این است که هرچه آموزش بدهید و تلاش کنید و به آنها تذکر بدهید، وقتی نظام حرفه‌ای نظارتی نداشته باشید همه کارهای بی‌اثر می‌شود.

در نظام نظارتی چند موضوع اساسی وجود دارد که مسئولان از آنها بی‌اطلاع هستند. یکی از آنها غیرقابل پیش‌بینی بودن نظارت است، یعنی راننده باید در همه نقاط جاده احساس کند که تحت کنترل است. وجود دفترچه ثبت ساعت رانندگان اتوبوس نمونه بارز نقض چنین اصلی است؛ چرا که راننده مطمئن است که صرفاً در محل‌های مشخصی تحت عنوان پاسگاه مورد کنترل قرار می‌گیرد. موضوع دیگر آن است که وقتی تخلف کردید قطعاً شما را تحت کنترل قرار می‌دهند و نکته سوم اینکه وقتی تخلف کردید، حتماً مجازات می‌شوید. اگر این سه مورد با هم اتفاق نیفتد، نظارت اثربخش نیست.

من در رابطه با خودم مثال می‌زنم. چون گاهی اوقات صبح زود راه می‌افتم و به گیلان می‌روم، لولاً کاملاً آگاه هستم که از تهران تا لاهیجان هیچ خبری از نظارت جاده‌ای نیست، یعنی اگر شما ساعت ۴ صبح به سمت لاهیجان راه بیفتید، تقریباً هیچ نظارتی وجود ندارد و هر طور که دلتان خواست می‌توانید رانندگی کنید. کلاً دو دوره‌ی در کل این مسیر هست که من دقیقاً می‌دانم کجاست، یعنی اگر خواستم با سرعت زیاد بروم به راحتی می‌توانم، البته من بنا به دلایل شخصی و دانش و آگاهی خودم رعایت می‌کنم. اما منظورم این است که ویژگی غیرقابل پیش‌بینی بودن را تقریباً حذف کرده‌ایم. ما اصلاً برنامه نظارتی نداریم و همه کاربران جاده متوجه می‌شوند که نظارت موثری وجود ندارد. به اعتقاد من، در حوزه نظارت هر قدر مردم را نصیحت کنیم، آموزش بدهیم، بترسانیم، تا زمانی که باور نداشته باشند که روی عملکردشان نظارت موثر داریم، واقعاً هیچ تمرعی ندارد.

■ **توابران: یعنی به نظارت سختگیرانه‌تر اعتقاد دارید؟**

■ **محمودآبادی:** نه لزوماً سختگیرانه؛ یک درجه‌بندی در نظام تدوین جریمه‌ها وجود دارد که بدترین تخلف در نظام ترافیکی، عبور از چراغ قرمز است. میزان جریمه این مورد باید معادل درآمد یک روز خودرویی باشد که کار حمل‌ونقل عمومی در آن شهر انجام می‌دهد. فرض کنید اگر یک

بخواهیم به اقوام مختلف پیام ایمنی بدهیم شاید باید از یکسری افراد موردتوق این جوامع استفاده کرد، این ضریب پذیرش بسیار حائز اهمیت است، بنابراین از دیدگاه جامعه‌شناختی و روان‌شناختی باید مخاطب را کامل شناخت و روی ویژگی‌های مخاطب کار کرد.

همه اینها نشان می‌دهد که جامعه با یک بحث بلندمدت مواجه است، نه کوتاه‌مدت، در حالی که ما به‌صورت پایه‌ای روی آن کار نمی‌کنیم. اگر دروس یا نکات ایمنی از همان دوره دبستان آموزش داده شود یا بحث ایمنی ترافیک از پیش‌دستانی به‌شکل ابزار اسباب‌بازی مورد استفاده قرار گیرد، بسیار موثرتر خواهد بود. ضمناً باید به موضوع به‌صورت بین‌رشته‌ای نگاه کرد. البته کارهای بسیاری انجام شده و خیلی پیشنهادها در برنامه عملیاتی ارائه شده، منتهی کارگروهی لازم است تا مشخص شود که کدام‌یک از اینها باید در اولویت قرار گیرد.

معطل بعدی دیدگاه سازمانی است؛ زمانی که می‌خواهیم جاده‌ای را ایمن‌سازی کنیم، می‌گویند برای نقاط حادثه‌خیز و... در این حد بودجه وجود دارد، ولی برای بحث‌های آموزشی و فرهنگی اگر بودجه‌ای درخواست شود، می‌گویند واقعاً یک میلیارد برای بحث آموزشی و یک میلیارد برای بحث فرهنگ‌سازی؟! بعد هم هیچ مسئولی زیر بار چنین مبالغه نمی‌رود و در شرایطی که بحث آموزش باید در اولویت قرار بگیرد، ما به جاده، خودرو و... بیشتر اهمیت می‌دهیم.

■ **محمودآبادی:** من به اندازه بقیه در مورد بحث‌های فرهنگ‌سازی و آموزش حساس نیستم. براساس تجربه‌ای که داشتم باورم بر این است که

»

رزاق‌منش: اشکالی که به نظرم بسیار اهمیت دارد این است که پلیس راهور و رسانه ملی که دو رکن از ارکان مهم دخیل در ایمنی حمل‌ونقل هستند، از مجموعه سازمان‌های تحت نظارت و مدیریت فوه مجریه نیستند و خود را خیلی به دستورات و تکالیفی که دولت تعیین می‌کند مشید نمی‌دانند

«

”

عبدوس: اساساً چرا باید مسئولان یا مردم دغدغه ایمنی داشته باشند؟ مگر ما چه اطلاعاتی به آنها داده‌ایم که این دغدغه یا احساس بحران در مردم یا حتی در مسئولان ایجاد شود؟ صرف اینکه می‌گوییم ۲۰ هزار نفر در سال کشته می‌شوند غیر از یک حس تاسف زودگذر چه مطالبه‌گری ایجاد می‌کند؟ واقعیت این است که این اعداد و آمار معنا و مفهومی برای مخاطب ندارند

“

تا کسی در روز ۴۰۰ هزار تومان درآمد دارد، می‌گویند اگر برای جرمه عبور از چراغ قرمز که بدترین نوع تخلف است، ۴۰۰ هزار تومان در نظر بگیرند، تقریباً در حالت بهینه قرار می‌گیرد. اگر آن را بیشتر کنید، بازخوردهای بد خواهد داشت و اگر کمتر باشد، کسی آن را جدی نمی‌گیرد، فاعده‌ای دارد که WHO به آن رسیده و می‌گوید خوب است که چنین معدلی داشته باشد، اما ما کاری به این مسائل نداریم، فقط حرف می‌زنیم و هیچوقت بررسی نکردیم که جرمه‌های فعلی چقدر تأثیرگذار است و فقط جنجال می‌آفرینیم که باید جرمه‌ها را افزایش دهیم.

■ **عبدوس:** یکی از کلیدی‌ترین و اصلی‌ترین سرفصل‌هایی که در حوزه ارتقای ایمنی باید به آن توجه شود، نظام آموزش و آزمون برای صدور گواهینامه است. متأسفانه در ایران شما به راحتی می‌توانید گواهینامه بگیرید و با محدودیت سختی مواجه نمی‌شوید. این نداشتن آموزش



ماموریت‌های ناتمام

ناصر رزاق‌منش - مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها

آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب سال ۱۴۰۰ اجرا شود، ۳۰ درصد از تصادفات کاهش پیدا خواهد کرد. این در حالی است که بسیاری از ماموریت‌های تعیین‌شده در این دو مصوبه مانند سند «دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها» که از سال ۱۴۰۶-۱۴۰۰ برای کاهش سالانه ۱۰ درصد از قربانیان سوانح رانندگی تصویب و تکلیف شده، به طور جدی اجرا نشده و از همین سال (۱۴۰۱) افزایش حوادث ترافیکی را شاهد هستیم. البته فعلاً کمیسیون ایمنی راه‌ها مسئولیت شورای عالی ایمنی حمل‌ونقل را عهده دار است، ولی ظاهراً قدرت عمل مورد انتظار را ندارد که مثلاً از وزارت ارشاد یا دیگر نهادهای مسئول در امر حمل‌ونقل درباره عملکردشان بازخواست کند.

جالب اینکه در آخرین جلسه‌ای که توسط معاون اول رئیس‌جمهور برگزار شد، دستگاه‌ها را مکلف کرده‌اند که برنامه‌ای برای کاهش تصادفات رانندگی تهیه و تدوین کنند. جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها خطاب به ایشان نامه‌ای نوشت که آقای مخبر چه برنامه‌ای بیابند؟ این دو تا برنامه و مصوبه، اکشن‌پلن و نقشه راه از سال‌های گذشته وجود دارد، تازه می‌خواهید از صفر شروع کنید؟

جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها به دلیل عدم جدیت در تهییر سیاست‌ها و برنامه‌ها از سوی قوه مجریه، به ناچار سراغ قوه مقننه رفته و از رئیس مجلس شورای اسلامی درخواست کرده که نسبت به این موضوع حساسیت نشان دهد. چند سال است که تلاش می‌کنیم در مجلس، فرآکسیون ایمنی حمل‌ونقل تشکیل شود، ولی متأسفانه موضوع سوانح رانندگی و از بین رفتن هر روز و هر ساعت از هموطنان در این‌گونه حوادث حتی در میان نمایندگان مجلس هم عادی‌انگاری شده است، درحالی‌که بنا بر آخرین پژوهش‌های صورت گرفته، اکنون حدود ۸ درصد از درآمد ناخالص ملی کشور صرف هزینه تصادفات می‌شود. ۱۱ درصد از بودجه کل کشور هم اختصاص به سلامت عمومی جامعه دارد که از این ۱۱ درصد، ۴۵/۵ درصد به سوانح رانندگی و پیامدهای بی‌شمار بهداشتی ناشی از آن مربوط می‌شود. اینها آمار وزارت بهداشت و گویای شرایط وخیم کشور است.

من مطمئن هستم که اگر آیین‌نامه اجرایی جزء ۴ بند «ب» ماده ۴۶ قانون احکام دائمی کشور که در سال ۱۳۹۹ تصویب شده و برای ۱۹ دستگاه، سازمان و وزارتخانه تکالیفی را مشخص کرده، همچنین

که کنترل و نظارت به صورت جدی و مستمر وجود نداشته باشد، قطعاً آموزش تاثیر لازم را نخواهد داشت و به نتیجه نمی‌انجامد.

■ **رزاق منش:** من معتقدم که خلأ بخشندگی راه، بخشندگی خودرو و بخشندگی رانندگان در سفرها را نباید با بخشندگی جرایم رانندگی بر کرد. سال‌ها است که در مناسبت‌های مختلف بخشودگی جرایم اتفاق می‌افتد که بسیار آسیب‌زا است. امروزه در بسیاری از کشورهای در حال توسعه با توسعه یافته استفاده از سیستم‌های نظارتی هوشمند در موضوع رانندگی امری جدی تلقی و جهت جلوگیری و پیشگیری از سوانح بسیار موثر واقع شده است اما ما حتی در اجرای روش‌های سنتی هم متوقف هستیم و نمی‌توانیم آنها را به درستی اجرا کنیم. من هم با نظر همه دوستان موافقم که بایستی محرومیت‌های اجتماعی برای متخلفانی که از قوانین سرپیچی می‌کنند قائل شد، اما واقعاً در زمان حال امکان‌پذیر نیست و نیازمند تغییر در ساختارها و تصویب قوانین جدید است.

دستگاه نظارتی مدعی است برای اجرای جرایم سنگین‌تر قانون نیاز است و قوانین موجود هم چنین اجازه‌ای را نمی‌دهند اما از سوی دیگر، ملاحظه می‌شود آسان‌سازی‌ها برای رانندگان افزایش می‌یابد. به عنوان مثال، اخیراً برای اخذ گواهینامه موتور سیکلت سیستم مجازی تعریف شده است یا برای افراد ۱۶ ساله نیز مجوز صدور گواهینامه موتور سیکلت داده شده است که به نظر می‌رسد با توجه به شرایط رفتاری و تمکین به چهارمها از سوی برخی از شهروندان این امر موجب روند افزایشی حوادث ترافیکی خواهد بود و این در حالی است که در همه جای دنیا به شدت برای اعطای گواهینامه از هر نوع آن سختگیری می‌شود. البته جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها مگر از متصدیان امر (پلیس راهور) تجدید نظر و تغییر اساسی و زیربنایی در مورد آزمون‌های دریافت گواهینامه را درخواست کرده ولی تاکنون این مطالبه‌گری مورد قبول قرار نگرفته است.

در این فرصت تاکید می‌کنم مشارکت جامعه مدنی، سمن‌ها، دانشگاهیان همچنین بخش‌های خصوصی و سرمایه‌گذاران می‌تواند در پیشگیری از آسیب‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی ناشی از رشد روزافزون سوانح رانندگی موثر باشد. به همین جهت جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها در صدد است تا با جلب مشارکت رسانه‌های مطرح و شخصیت‌های پرتر و مطرح اجتماعی برای ارتباط موثر با افکار عمومی و تغییر رفتارهای مردم در حوزه رانندگی استفاده مؤثر کند. باید اذعان کرد که مسئولیت اجتماعی و اعتماد عمومی در کشور در سال‌های اخیر اگر روند کاهشی نداشته باشد، در حالت خوشبینانه، متوقف است که تقویت و گسترش آن یک امر ضروری و بدیهی است. ■

کافی و مهم‌تر از آن، عدم مهارت و موضوع درک پایین از خطر، بسیار نگران‌کننده است. جالب توجه اینکه اگر همین افراد را با همین سطح آموزش و مهارت کم، به کشوری ببریم که قوانین و مقررات به صورت جدی در آنجا اجرا می‌شود، ممکن است در ابتدا چند تخلف از آنها سر بزند، اما به سرعت خودشان را به‌روز کرده و مانند دیگر رانندگان به صورت قانونمند رفتار می‌کنند. این نتیجه همان احساس تحت کنترل بودن است که یکی از شاخص‌های مهم در بحث ارزیابی است.

تفاوت بعدی از نظر رانندگی در کشورهای دیگر این است که اگر تخلف کردید، بلادرنگ نوع تخلف به شما پیامک شده، مبلغ جریمه از حساب شما کسر می‌شود، گزارش آن در سوابق شما درج خواهد شد و مشمول محرومیت‌های اجتماعی در اخذ وام و اعتبار، جایگاه اجتماعی، انتصابات، الزام به ارائه خدمات عام المنفعه و... خواهید شد؛ اما این برخورد در ایران وجود ندارد و افراد حاشیه امن برای خودشان متصور هستند که بر اساس آن هر قدر هم تخلف کنند، نهایتاً چند صد هزار تومان جریمه خواهند شد. متأسفانه مقاومتی هم در قانون‌گذاران و مجریان آن وجود دارد که معتقدند اگر جریمه‌ها را زیاد کنیم، مردم واکنش منفی نشان می‌دهند. مگر این مهم در موارد دیگر مثل تورم یا گرانی شدن اقلام ضروری مردم هم لحاظ می‌شود؟ ضمن آنکه جریمه سنگین قرار است مشمول متخلفی شود که با رفتار مجرمانه خود جان و سلامت دیگر افراد جامعه را به خطر می‌اندازد، نه عموم مردم!

بنابراین اگرچه آموزش و آگاهی‌بخشی هم بسیار مهم است، اما مادامی

»»

ملک‌پور: در جلسه کمیسیون ایمنی از من پرسیدند شما چرا از طرف اتاق بازرگانی بین‌المللی می‌آیید؟ مگر تلفات جاده‌ای به شما چه ربطی دارد؟ گفتم به دلیل اینکه ۶ تا ۷ درصد GDP صرف هزینه ناشی از پیامدهای سوانح رانندگی می‌شود. بنابراین فارغ از جان افراد، فکر می‌کنم که در شرایط فعلی اقتصادی باید هزینه‌هایمان را کم کنیم و برای کاهش هزینه‌ها باید جلوی سوانح رانندگی را بگیریم

««

مداخلات مضر

ورود دردساز دولت به حیطه کاری بخش خصوصی و از طرف دیگر، کوتاهی در انجام وظایف خطیر محوله روزه‌به‌روز گره فعالیت‌های اقتصادی را کورتر می‌کند. اعطای بی‌انضباط مجوز تاسیس شرکت‌های نمایندگی و کارگزاری، تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون کارت سبز و چالش‌های شرکت‌های پست سریع نمونه‌هایی است که جزئیات رفتاری‌های آنها را در ادامه می‌خوانید.

- ◀ ورود غیرقانونی!
- ◀ راه بسته و پای خسته
- ◀ راه و رسم خوداتکایی
- ◀ پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!



آیا خدمات فورواردری کار شرکت‌های نمایندگی و کارگزاری است؟

ورود غیرقانونی!



حیدر زمانی

رئیس هیئتمدیره شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ناوگان بار

ناهنجاری‌ها تا جایی پیش رفته که در حال حاضر، اشخاصی با طراحی و راه‌اندازی یک وب‌سایت، لوگو و نام‌های غیررسمی اقدام به معرفی خود در فضای مجازی به‌عنوان شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی می‌کنند و البته موفق به گشایش باب همکاری با صاحبان کالا هم می‌شوند که در بخش‌های دیگر همین مقاله به علل این امر خواهیم پرداخت.

از سوی دیگر، هر چه تعداد مجوزهای نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی (نه حمل‌ونقل بین‌المللی) صادره از سوی سازمان‌های ذیربط از جمله سازمان بنادر، سازمان هواپیمایی کشوری یا راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای فعالیت کارگزاری بیشتر می‌شود، به همان نسبت دامنه ناسامانی‌ها در زمینه خدمات بارفرابری (فورواردری) وسیع‌تر می‌شود.

ولی آیا در قوانین کشور ما مسئولیت‌های مدنی که برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به‌عنوان «متصدی حمل» در نظر گرفته شده، با سایر فعالان این حوزه یکسان است؟ اگر پاسخ منفی است، پس این‌گونه شرکت‌ها چگونه می‌توانند در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی و ارائه سرویس‌های بارفرابری را یافته‌اند؟ اصالتاً فعالیت بارفرابری (فورواردری) چیست و بارفرابری (فورواردری) چیست؟ از دیدگاه قوانین و مقررات چه شخصیت‌های حقوقی مجاز به ارائه چنین خدماتی هستند؟

برای پاسخ به این سوالات لازم است نگاهی اجمالی به آیین‌نامه‌های تاسیس و فعالیت و همین‌طور مجوزهای صادره از سوی معاونت‌های وزارت راه و ترابری کشور و رده بندی‌های صورت گرفته داشته باشیم.

چه کسانی بر سر این سفره دهنوت هستند؟

بر اساس آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (مصوب جلسه ۱۶۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تاریخ ۱۳۷۷/۰۷/۱۸) مشتمل بر ۲۴ ماده و ۲۷ تبصره، شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی عبارت است از یک شخصیت حقوقی که به‌منظور تصدی عملیات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا شامل فعالیت‌های فورواردری، کیری یا توأمآ تشکیل خواهد شد.

حالا فعالیت فورواردری به چه معناست؟ طبق همین مصوبه، فعالیت

اگر ارائه خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی در شاخه بارفرابری (فورواردری) به این سادگی است که هر شخصیت حقوقی اعم از شرکت نمایندگی کشتیرانی، شرکت کارگزاری خدمات بار هوایی، شرکت‌های بازرگانی، حق‌العمر کاری و... با هر مجوزی بتوانند اقدام به این امر کنند، پس هدف از تشکیل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی چیست؟ اساساً رعایت آیین‌نامه‌های سخت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تودیع تضامین نزد موسسه ضامن کارنتیر، نظارت‌های مستقیم گمرک جمهوری اسلامی ایران، عضویت در انجمن‌های محلی و فدراسیون‌های بین‌المللی، پوشش بیمه مسئولیت با هزینه بالا و... برای تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی به چه منظور است؟

در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی و به‌خصوص خدمات بارفرابری چه می‌گذرد؟ چه عواملی تخلفات متعدد و پرونده‌های اختلافات پیچیده بین صاحبان کالا و شرکت‌هایی را که با استفاده از مجوز نمایندگی کشتیرانی یا مجوز کارگزاری خدمات بار هوایی در جایگاه شرکت حمل‌ونقل وارد خدمات بارفرابری می‌شوند، رقم زده است؟

در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و به‌خصوص خدمات بارفرابری (فورواردری) سردرگمی‌های فراوانی وجود دارد و دعای بین صاحبان کالا و اشخاص حقوقی و حتی حقیقی که در سایه خلأ قوانین خود را به‌عنوان شرکت بارفرابری معرفی می‌کنند رو به فزونی گذاشته است. به عبارت دیگر، بهره‌گیری از عبارتی مانند Freight Forwarding، لجستیک، حمل‌ونقل بین‌المللی و غیره به‌دنبال نام شرکت‌ها که شائبه شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی را برای صاحبان کالا ایجاد می‌کند منجر به خلق مدل‌های تجاری جدیدی شده که مبتنی قانونی ندارند و فقط پیچیدگی‌های حقوقی ایجاد کرده‌اند.

»

هر چه تعداد مجوزهای نمایندگی مشتریان و خدمات بار هوایی (نه حمل و نقل بین‌المللی) صادره از سوی سازمان‌های ذی‌ربط از جمله سازمان بنادر، سازمان هواپیمایی یا راه‌آهن برای فعالیت کارگزاری بیشتر می‌شود، به همان نسبت دامنه نایسامانی‌ها در زمینه خدمات فورواردری وسیع‌تر می‌گردد. این‌گونه شرکت‌ها چطور امکان مداخله در بازار حمل و نقل بین‌المللی و ارائه سرویس‌های بارفرابری را یافته‌اند؟

«

به گمرک جهت انجام تشریفات ترانزیت خارجی و داخلی (رویه عبوری)، تحویل کالا به گمرک و اخذ قبض انبار و تسلک یا تحت پوشش قرار دادن کامیون‌های مورد نیاز نیز از جمله صلاحیت‌ها و اختیارات شرکت حمل و نقل بین‌المللی است.

در عین حال، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با عضویت در سازمان جهانی انجمن‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی (از طریق انجمن‌های محلی، تنها مرجع صالح جهت صدور بارنامه برای

فورواردری عبارت است از هماهنگی ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه‌های مختلف زمینی، هوایی، دریایی یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوطه و قبول مسئولیت به‌موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد بر اساس مفاد آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل بین‌المللی. فقط این شرکت‌ها (شخصیت‌های حقوقی) مجاز به ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی و پذیرش تصدی حمل هستند که با تأیید امور کارانه‌نراتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی جهت استفاده از مزایای کنوانسیون TIR و نیز تأیید گمرک جمهوری اسلامی ایران مجاز به فعالیت در کلیه گمرکات اجرایی کشور می‌شوند.

در ماده ۲ آیین‌نامه به وضوح آمده است که انجام هرگونه عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا به‌وسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی مستلزم اخذ مجوز تاسیس شرکت و پروانه فعالیت مطابق مفاد این آیین‌نامه از سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فعلی) است.

در ماده ۲۰ آیین‌نامه نیز وظایف و مسئولیت‌های فورواردر، صلاحیت‌ها و خدمات قابل ارائه در ۲۷ بند تعریف و رده‌بندی شده است. بر این اساس، به‌طور خلاصه شرکت حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند در مقام متصدی اصلی حمل، در مقام کارگزار، به‌عنوان گیرنده، به‌عنوان بارفرابری (فورواردر)، در نقش توأمان گیرنده و فورواردر، به‌عنوان صادرکننده بارنامه حمل تک‌وجهی و چندوجهی و منعقدکننده قرارداد حمل به‌منظور پذیرش تصدی حمل در راستای ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایفای نقش کند. ارائه خدمات مرزی جهت کامیون‌های ورودی و خروجی، اظهار کالا



پیش‌بینی شده است و بر این اساس شخصیت حقوقی که چنین مجوزی دریافت می‌کند، مجاز است که حسب آیین‌نامه مربوطه فقط در حوزه تخصصی دریایی، هوایی یا ریلی به‌عنوان کارگزار و نماینده کریر (مجری حمل) فعالیت کند.

به‌عنوان نمونه، به بخشی از آیین‌نامه سازمان بنادر در خصوص تاسیس و فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی نگاهی می‌اندازیم و حدود صلاحیت‌های آنها را بازبینی می‌کنیم:

در ماده اول از آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی (مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۱/۴/۶) شامل ۹ ماده و ۲۰ تبصره، شرکت نمایندگی کشتیرانی چنین تعریف شده است: شخص حقوقی ایرانی دارای مجوز فعالیت از سازمان بنادر که از طرف مالک کشتی یا خطوط کشتیرانی یا اجاره‌کننده یا هر شخصی که مجاز به اداره و بهره‌برداری کلی یا جزئی از کشتی است، مکلف به انجام وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ماده دوم و سوم باشد.

در ماده دوم همین آیین‌نامه نیز وظایف شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی در ۱۵ بند به تفصیل ذکر و فعالیت آنها جهت اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی یا بارفرایها (NVOCC) و فروش سرویس‌های اختصاصی به‌عنوان کارگزار یا نماینده (Agent) مجاز شناخته شده است. از جمله وظایف پیش‌بینی شده برای چنین شرکت‌هایی نیز انجام امور مربوط به ورود و خروج و پاس کشتی‌ها، تدارک خدمات مورد نیاز کشتی و کارکنان، ترتیبات لازم جهت تخلیه و بارگیری، بارشمار و تحویل و تحوال کالا و کانتینر، تهیه و تکمیل اسناد محمولات ورودی، صورت‌جلسه کسر و اضافه و تخلیه، ترخیص و بازرایی در امور دریایی است.

به این ترتیب، از آنجا که اساس آیین‌نامه و مجوز فعالیت نمایندگی دریایی بر مبنای ارائه خدمات به‌عنوان کارگزار یا نماینده - و نه متصدی حمل - است، بنابراین امکان پذیرش تصدی حمل و عقد قرارداد حمل مستقیم را ندارد. به‌عبارت دیگر، حوزه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی بر اساس آیین‌نامه مربوطه صرفاً خدمات بندر به بندر (Port to Port) تعیین شده و سند حملی (بارنامه‌ای) که چنین شرکت‌هایی مجاز به صدور و استفاده از آن هستند، بارنامه خط کشتیرانی یا NVOCC (کریر دریایی) است که نمایندگی آن را برعهده دارند.

همین‌طور در دستورالعمل شماره ۶۰۱۴/۲۳ سازمان هواپیمایی کشوری که تحت عنوان دستورالعمل تخصصی مجوز شرکت‌ها و دفاتر خدمات کارگزاری بار هوایی شناخته می‌شود، اهداف و حوزه عمل مؤسسات خدمات کارگزاری بار هوایی، هماهنگی و ترتیب حمل کالا (منظور حمل هوایی است) در محدوده وظایف مشخصه (به‌عنوان کارگزار) و

صاحبان کالا شناخته می‌شوند. البته علاوه بر آیین‌نامه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در قانون تجارت، کنوانسیون CMR و نهایتاً ظهر بارنامه FBI نیز حدود وظایف و مسئولیت‌های و اختیارات متصدی حمل (شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی) و عوامل تحت امر او به‌خوبی مشخص شده‌اند.

« میهمانان ناخواندگی که صاحبخانه شده‌اند

حال ببینیم چه شخصیت‌های حقوقی دیگری امروز خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی ارائه می‌کنند و کدام‌یک بر اساس قوانین و مقررات مجاز به این امر هستند؟

ساماندهی تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به‌واسطه آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و پیش‌بینی سازوکارهایی برای نظارت هر چه بیشتر بر روند تاسیس این شرکت‌ها موجب شد تا متقاضیانی که از حیث قوانین و مقررات و یا از منظر مالی فاقد شرایط تاسیس و راهاندازی شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی بودند با اخذ مجوز نمایندگی کشتیرانی و یا مجوز خدمات کارگزاری بار هوایی به‌ترتیب از سازمان بنادر یا سازمان هواپیمایی کشوری به‌سادگی به عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی در بخش بارفرایی قدم نهاده و اقدام به ارائه خدمات همه‌جانبه بارفرایی به مثابه یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی کنند؛ حال آنکه مجوزهایی که این سازمان‌ها صادر می‌کنند صرفاً به‌منظور اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی، خطوط هوایی و فعالیت در همان حوزه مربوطه

»

بررسی‌های به‌عمل آمده به‌خوبی نشان می‌دهد که تنها فعالیتی که احتمالاً دارندگان مجوزهای نمایندگی و کارگزاری به آن اشتغال ندارند فعالیتی است که در اساسنامه شرکت‌هایشان پیش‌بینی شده و قانوناً مجاز به انجام آن هستند

«

قبول مسئولیت به موجب قراردادهای منعقد و اخذ کالا و تحویل آن به شرکت هواپیمایی و یا موسسه خدمات بار هوایی جهت صدور بارنامه تعیین شده است. ضمن اینکه جمع‌آوری، انبارداری، بسته‌بندی، خدمات بیمه، اخذ صورت‌مجلس کسر و اضافه و آسیب‌دیدگی و ترخیص از نماینده خط هوایی تشریفات ترخیص، تحویل کالا در مقصد تا انبار صاحب کالا نیز می‌تواند در قلمرو فعالیت‌های شرکت‌های خدمات کارگزاری بار هوایی قرار گیرند.

در این آیین‌نامه هم منبای رابطه حقوقی بین این شرکت‌ها و صاحب کالا، رابطه کارگزاری / نمایندگی است و مرکز موضوع تصدی حمل (عقد فراداد حمل به‌عنوان متصدی حمل یا Principal) پیش‌بینی نشده است. به عبارت دیگر، در بهترین شرایط نقشی که برای شرکت‌های کارگزاری خدمات بار هوایی می‌توان متصور بود نقش Contracting Carrier آن هم در حوزه حمل و نقل هوایی است.

با این وجود، در حال حاضر به‌جز تعداد محدودی از شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و یا شرکت‌های خدمات کارگزاری بار هوایی که به فعالیت اصلی خود (نمایندگی خطوط یا بارفرایرها یا فعالیت در امر حمل هوایی براساس آیین‌نامه) مشغولند، سایر شرکت‌های کارگزاری دریایی یا هوایی بدون پایبندی به آیین‌نامه ناظر بر تاسیس و فعالیتشان و نیز اساسنامه‌ای که به نایب سازمان‌های مربوطه رسیده، به دلیل عدم نظارت‌های کافی و احتمالاً به‌دور از چشم سازمان‌های نامبرده و از همه مهم‌تر در سایه بی‌اطلاعی صاحبان کالا، نسبت به معرفی خود به‌عنوان شرکت بارفرایی (حمل و نقل بین‌المللی) اقدام کرده و چنین خدماتی را در بخش‌های زمینی، دریایی، هوایی و ترانزیت به‌صورت واسطه ارائه می‌کنند. شاهد این مدعا و نابسامانی و خلأهای قانونی نیز تعدد پرونده‌های اختلاف بین این قبیل شرکت‌ها و صاحبان کالا است.

حتی قانون‌شکنی‌ها و رفتارهای غیرحرفه‌ای تا جایی پیش رفته که این شرکت‌ها بعضاً از روی بی‌اطلاعی اقدام به چاپ و بهره‌برداری از بارنامه‌های سراسری و چندمنظوره از جمله بارنامه FBI کرده‌اند؛ در صورتی که استفاده از بارنامه FBI همان‌طور که قبلاً اشاره شد صرفاً در صلاحیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی عضو انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و سازمان فیاتا است.

این خوان گسترده چگونه پهن شده است؟

حال می‌خواهیم ببینیم که چه عواملی ورود اشخاص حقوقی مختلف به حوزه خدمات بارفرایی را موجب شده است؟

۱- یکی از دلایلی که این امکان را ایجاد کرده، وجود شرکت‌های بارفرایی

»

امروز شاهد شرکت‌هایی هستیم که اگرچه باید از مجوز دریافتی از سازمان هواپیمایی فقط در حوزه حمل و نقل بین‌المللی استفاده کنند، ولی یک‌بار هم رنگ محوطه بار فرودگاه و تشریفات عملیاتی بار هوایی در فرودگاه را ندیده‌اند و از این مجوز صرفاً به‌عنوان روزنه ورود به حوزه فور واردی استفاده کرده‌اند. همین‌طور شرکت‌هایی با مجوز نمایندگی کشتیرانی که سالانه حتی چند کانتینر هم جابه‌جا نمی‌کنند، ولی در فروش سرویس‌های حمل زمینی یا هوایی حضوری فعال دارند

»

خارجی (غالباً شرکت‌های اروپایی و ترکیه‌ای) و بهره‌گیری از مدل تجاری همکاری غیرانحصاری یا Non-Exclusive Cooperation بوده است. به‌عبارت دیگر، می‌توان اذعان داشت که شرکت‌های کارگزاری امروز به‌عنوان بخش مارکتینگ بارفرایران خارجی در ایران مشغول به فعالیت هستند و با حلف شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی، در بازار ایران برای شرکت‌های بارفرایی خارجی فعالیت می‌کنند. جذب مشتری از یک سو و واگذاری تصدی حمل به فورواردر خارجی (چون خود بر اساس مقررات امکان پذیرش تصدی حمل را ندارند) از سوی دیگر، این شخصیت‌های حقوقی را به بخش بازاریابی و فروش شرکت‌های فورواردر خارجی بدل کرده است.

این فعالیت در حالی اتفاق می‌افتد که نام شرکت مربوطه در هیچ‌یک از اسناد حمل ذکر نمی‌شود و شرکت مزبور صرفاً کنترل عالی پروژه حمل را رهبری می‌کند، در حالی که در آیین‌نامه‌های مربوط به فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی یا خدمات کارگزاری هوایی به صراحت فرد شده که این بنگاه‌های اقتصادی باید با هدف اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی یا خطوط هوایی جهت ارائه سرویس در حوزه‌های تعریف‌شده تاسیس شوند و بنابراین قلمرو فعالیت تخصصی آنها بر اساس قانون

فرودگاه را ندیدند و از این مجوز صرفاً به عنوان روزه‌های برای ورود به حوزه بارفرایی (فورواردری) استفاده کرده‌اند. همین‌طور شرکت‌هایی که دارای مجوز نمایندگی کشتیرانی هستند، اما سالانه حتی چند کانتر هم جابه‌جا نمی‌کنند، با این حال در فروش سرویس‌های حمل‌ونقل زمینی با هوایی حضوری فعال دارند.

در این میان، برخی از صاحبان کالا با عدم اطلاع از حقایق امر، با واگذاری محموله خود به چنین شرکت‌هایی به حیات و ادامه فعالیت آنها رسمیت می‌بخشند و تا زمانی که حادثه‌ای رخ ندهد یا معضلاتی در اجرای امور اتفاق نیفتاده است، از آثار و تبعات حقوقی پنهان و آشکار همکاری با این شرکت‌ها بی‌اطلاع نگه داشته می‌شوند.



بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که برون‌رفت از این معضل، همکاری جدی و نزدیک مدیران انجمن‌های صنفی و مسئولان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای را می‌طلبد؛ چراکه براساس ماده ۸ آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، نظارت بر حسن اجرای این آیین‌نامه و در نتیجه نظارت بر فعالیت فورواردرها و به‌عبارت بهتر، خدمات بارفرایی در سراسر کشور بر عهده این سازمان گذاشته شده است و دخالت آنها به‌همراه انجمن‌های محلی از جمله انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران که نهادی با قدمت ۵۰ ساله است می‌تواند کمک موثری در این زمینه باشد.

همان‌طور که در گذشته و در دوره‌هایی، اقدامات موثری با حمایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به انجام می‌رسید و با چنین پدیده‌هایی برخورد‌های بازدارنده مناسبی صورت می‌گرفت، باز هم ضروری است که همه انجمن‌های مرتبط به‌خصوص انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با سازمان‌های متولی شرکت‌های کارگزاری از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری و راه آهن جمهوری اسلامی وارد گفت‌وگو شده و سازوکارهای نظارتی و تفکیک فعالیت‌های غیرمرتبط اشخاص حقیقی و حقوقی در خصوص خدمات بارفرایی بین‌المللی (فورواردری) را مورد بازنگری قرار دهند.

در غیر این صورت، همچنان شاهد تزلزل جایگاه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی از حیث فنی و حقوقی، دلسردی فعالان این حوزه و سردرگمی هر چه بیشتر صاحبان کالا در دریافت خدمات بارفرایی (فورواردری) از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی واقعی خواهیم بود که این موارد در نهایت افزایش دعوای این حوزه در دادگاه‌ها و کمیته‌های حل اختلاف را نیز به‌همراه خواهد داشت. ■



برخی از صاحبان کالا با عدم اطلاع از حقایق امر، با واگذاری محموله خود به شرکت‌هایی که قانوناً مجوز ورود به حیظه فورواردری را ندارند، به حیات و ادامه فعالیت آنها رسمیت می‌بخشند و تا زمانی که حادثه‌ای رخ ندهد یا معضلاتی در اجرای امور اتفاق نیفتاده، از آثار و تبعات حقوقی پنهان و آشکار همکاری با این شرکت‌ها بی‌اطلاع نگه داشته می‌شوند



کاملاً متفاوت از شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی است. به‌عبارت دیگر فرار است شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از خدمات شرکت‌های نمایندگی (کارگزاری) به‌عنوان نمایندگان خطوط کشتیرانی و با خطوط هوایی بهره‌مند شوند.

۲- عامل دیگری که شاید به این شرایط دامن زده، امکان استفاده همه اشخاص حقوقی از سامانه «بنچره واحد تجارت فرامرزی یا سامانه EPL» گمرک است. در واقع، شرکت‌های کارگزاری (غیر بارفرایی) نیز با توسل به همین ابزار، این امکان را به‌دست آورده‌اند که دانسته و یا نادانسته اقدام به عقد قرارداد تصدی حمل با صاحبان کالا کنند و در برخی موارد با عمل واگذاری قبض انبار و ترخیصیه در سامانه EPL به این عملکرد خود رسمیت بخشند.

بررسی‌های به‌عمل آمده به‌خوبی نشان می‌دهد که تنها فعالیتی که احتمالاً دارندگان مجوزهای نمایندگی و کارگزاری به آن اشتغال ندارند فعالیتی است که در اساسنامه شرکت‌هایشان پیش‌بینی شده و قانوناً مجاز به انجام آن هستند. به عبارت بهتر، امروز شاهد شرکت‌هایی هستیم که با لوح دریافتی از سازمان هواپیمایی کشوری می‌بایست در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت کنند، ولی به جرئت می‌توان گفت یک‌بار هم رنگ محوطه بار فرودگاه و تشریفات عملیاتی بار هوایی در

ارزیابی چالش‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در حوزه بیمه شخصی ثالث و صدور ویزا

راه بسته و پای خسته



گزارش از
مونا روشندل

باز هم دولتی بودن اقتصاد ایران کار دست فعالان بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت داد و راه رسیدن آنها را به کشورهای اروپایی محدودتر کرد. وقتی دو سال پیش، آلمان صدور ویزا برای رانندگان ایرانی را قطع کرد و ایتالیا هم با سهمیه‌بندی ویزا، به‌نوعی کارت زرد به آنها نشان داد، شورای دفاتر کارت سبز هم در اقدامی مشابه به ایران فرجه داد که تا سال ۲۰۲۴ الزامات این کنوانسیون را کاملاً رعایت کند و نهاد صدور بیمه کارت سبز را در ایران خصوصی و از ید اختیار دولت خارج کند تا عضویتش در این شورا تعلیق نشود.

در نامه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل که حامل این پیام برای ایران بود، دلایل احتمال تعلیق را تحریم، عدم امکان پرداخت حق عضویت ایران و پاسخگو نبودن واحد مرتبط با کنوانسیون بیمه سبز اعلام شده بود. با این حال، بدنه کرخت، بی‌تحرک و بی‌انگیزه بیمه دولتی ایران، در این دو سال به خواب غفلت خود ادامه داد تا اینکه در واپسین روزها با تکان‌های بخش خصوصی به دنبال چاره رفت اما اقداماتش کارگر نیفتاد و ایران از عضویت در شورای کارت سبز تعلیق شد.

اکنون کابرد نحیف حمل‌ونقل بین‌المللی ایران که از پشت درهای بسته آلمان به صف انتظار ویزای سفارت ایتالیا رسیده است، باید به ترکیه یاچ بدهد و سبیل بلغارستان را برای دریافت پوشش بین‌المللی بیمه شخص ثالث چرب کند. از همه مهم‌تر اینکه گفته می‌شود در سال ۲۰۲۴ هنوز آلمان به ماشین‌های ایران دوزیلاغ نداده است که اگر این کار ادامه یابد می‌تواند ضربه مهلکی را به پیکر حمل‌ونقل بین‌المللی ایران وارد کند.

درباره راهکار رفع تعلیق عضویت ایران در شورای دفاتر کارت سبز با بیان اینکه با درخواست از بیمه مرکزی برای تشکیل یک تیم حرفه‌ای آشنا به موضوعات حقوق بین‌الملل، این تیم مجرب حقوقی تشکیل شد. اظهار کرد: «تیم مجرب حقوقی آشنا به موضوعات حقوق بین‌الملل با بررسی اسناد، با توجه به شرایط موجود چهارچوب‌ها و سازوکارهای حقوقی در غالب معامله بیمه سبز مکانیزم‌های مختلف برای طرح مجدد پرونده رفع تعلیق و عضویت دوباره ایران را در این شورا شناسایی کرد.»

او اظهار کرد: «بر اساس گزارش‌های واصله، جلسه بعدی مجمع عمومی شورای دفاتر کارت سبز در ژوئن ۲۰۲۴ یعنی حدود ۶ ماه آینده برگزار خواهد شد که باید تا آن زمان بتوانیم با ارائه مدارک و مستندات لازم ثابت کنیم که دغدغه‌های آنها را که موجب تعلیق عضویت ایران شده است، برطرف کرده‌ایم و آنها را توجیه کنیم که همه اقدامات لازم از جانب ایران انجام شده و شرایط برای تصمیم‌گیری مجدد فراهم است.»

هدایتی در پاسخ به این پرسش که آیا صبر کردن تا ماه ژوئن برای رفع تعلیق ایران از کنوانسیون کارت سبز دیر نیست؟ با بیان اینکه آمریستان و بدترین حالت ممکن، انتظار تا ۵ ماه آینده خواهد بود، خاطرنشان کرد: «مکانیزم‌هایی وجود دارد که با استفاده از آنها می‌توانیم در زمان نزدیکتری این جلسه را تشکیل دهیم. جلسه ماه ژوئن، مجمع عالی آنها است در حالی که شاید ما بتوانیم با رایزنی‌های لازم زودتر از آن زمان، از ظرفیت برگزاری جلسه فوق‌العاده مجمع بهره‌مند شویم، هرچند زمانی که این شرایط فراهم و تعلیق عضویت ایران رفع شود، باید بتوانیم سازوکارهای جایگزین و مشابه بیمه سبز را فراهم کنیم.»

هدایتی در پاسخ به این پرسش که رایزنی‌ها با چند شرکت در ترکیه با فراخستان به منظور صدور بیمه سبز برای ناوگان ایرانی به کجا رسید، گفت: «با بررسی ابعاد حقوقی مشخص شد که بر اساس بند ۷ اساسنامه شورای دفاتر کارت سبز، تا زمان تداوم تعلیق، امکان صدور بیمه‌نامه برای ناوگانی با پلاک ملی آن کشور توسط کشورهای ثالث وجود نخواهد داشت. به همین دلیل نمی‌توانیم از این راهکار استفاده کنیم، بنابراین در حال حاضر، بیمه مرکزی به دنبال بیمه‌نامه‌هایی از شرکت‌های معتبر بین‌المللی است که پوشش‌هایی مشابه بیمه سبز و کارکردی شبیه آن داشته باشد. البته گفته شده که آنها تلاش می‌کنند تا صدور این بیمه‌ها کمترین اختلاف قیمت را با بیمه سبز داشته باشد.»

پوشش بیمه بلغاری برای ناوگان ایرانی

در همین زمینه، عضو هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران به تریبان گفته است: «در حال حاضر، تنها کشوری که

محمد عددیان نیشابوری، عضو هیئت‌مدیره انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره تاثیر تعلیق عضویت کشورمان در کنوانسیون کارت سبز با تریبان گفت‌وگو کرد و با اشاره به کوتاهی‌ها و غفلت چندین‌ساله بیمه مرکزی گفت: «بیمه مرکزی چند سالی است که در مجامع شورای کارت سبز شرکت نمی‌کرد و پرداخت حق عضویتش نامنظم بود و نمی‌دانست کجای قفسه است و با این رفتار چه حجمی از مشکلات را برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد می‌کند.»

او اظهار کرد: «این نهاد دولتی تازه به دنبال رعایت الزامات آن کنوانسیون رفته، اما دیگر حکم نوشدارو پس از مرگ سهراب را دارد. با این حال، اکنون همه ارگان‌های ذیربط و غیر ذیربط به همراه بیمه مرکزی دست به دست هم داده‌اند و در تلاش هستند تا شاید راه چاره‌ای بیابند.»

عددیان با بیان اینکه کارهایی هم انجام شده است اما به دلیل اینکه هنوز نتیجه نداده، از اعلام آن پرهیز می‌کنیم، گفت: «در هر حال، از نخستین روز سال ۲۰۲۴ ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی ایران از پوشش بیمه سبز برخوردار نیست و به همین دلیل، تلاش کردیم از کشورهای دیگر به هر شیوه‌ای که شده است این بیمه‌نامه را تهیه کنیم تا روند حرکت ناوگان بین‌المللی ایران متوقف نشود.»

چشم به راه ماه ژوئن هستیم

در همین زمینه، جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با تریبان



محمد عددیان: بیمه مرکزی چند سالی بود که در مجامع شورای دفاتر کارت سبز شرکت نمی‌کرد و پرداخت حق عضویتش نامنظم بود و نمی‌دانست با این رفتار چه مشکلاتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد می‌کند. آنها تازه به دنبال رعایت الزامات آن کنوانسیون و پرداخت‌هایش رفته‌اند که حکم نوشدارو پس از مرگ سهراب را دارد





در حال حاضر، تنها کشوری که برای کامیون های ایرانی بیمه بین المللی شخص ثالث صادر می کند، بلغارستان است. قبلاً برای خرید پوشش سه ماهه بیمه سبز حدود ۳۰۰ نهایتاً ۳۵۰ یورو پرداخت می کردیم که هزینه سالانه آن حدود ۱۲۰۰ یورو می شد، اما اکنون برای خرید سه ماهه بیمه ترکیه و بلغارستان ۱۲۰۰ یورو پرداخت می کنیم؛ یعنی هزینه تهیه بیمه برای ناوگان ایرانی ۴ برابر شده است



ترکیه در حوزه تراژیت رقیب ایران است و حتماً از این شرایط پیش آمده برای کارت سبز ایران خوشحال است. اینکه برخی فکر می کنند کارت سبز به درد نمی خورد، برای من عجیب است. فعالان حمل و نقلی معتقد بودند که اگر وضع بر همین منوال پیش رود، رانندگان ایرانی با محدودیت های بیشتری روبه رو می شوند و فرصت های تراژیتی را به رقبای منطقه ای مانند ترکیه واگذار می کنند.

❖ رانندگان پشت درهای بسته

عده های یکی دیگر از مشکلات رانندگان فعال در بخش حمل و نقل بین المللی ایران را نیز برابمان تشریح کرد. او با بیان اینکه کشورهای اروپایی به جز ایتالیا به رانندگان ایرانی ویزا نمی دهند. گفت: «منع بسیار قوی ما برای دریافت ویزای اروپایی رانندگان دو کشور آلمان و ایتالیا بودند که به دلایلی آلمان بیش از دو سال است که به هیچ وجه به رانندگان ایرانی ویزا نمی دهد و ایتالیا هم ویزای خود را به هفته ای ۲۰ ویزا محدود کرده است.»

عضو هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران گفت: «از زمانی که ایتالیا اعلام کرد که هفته ای ۲۰ ویزا بیشتر به رانندگان ایرانی نمی دهد، انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی رانندگان

با ما همکاری می کند و برای کامیون های ایرانی بیمه بین المللی شخص ثالث صادر می کند. بلغارستان است. این کشور فعلاً به صورت موفقی در دو مرزی که با ترکیه دارد برای ناوگان ایرانی بیمه شخص ثالث صادر می کند که متأسفانه هزینه آن بسیار بالا است و فشار سنگینی را بر رانندگان ایرانی تحمیل می کند. همچنین آنجا این ازام وجود داشت که حتماً باید ماشین در مرز حضور داشته باشد تا بیمه برای آن صادر شود؛ البته این مورد را توانستیم با پرداخت هزینه بیشتر رفع کنیم.»

عده های با بیان اینکه فعلاً ناوگان ایرانی با پوشش بیمه های بلغاری در حال حرکت هستند و متوقف نشدند، می گوید: «بیمه ای که بلغارستان صادر می کند، به غیر از ترکیه، صربستان و چند کشور دیگر، کشورهای اروپایی را پوشش می دهد، بنابراین از نخستین روز سال میلادی ۲۰۲۴ وقتی ماشین ایرانی می خواهد از مرز خارج شود، باید بیمه ترک را از خود کشور ترکیه خریداری کند و در مرز با بلغارستان بیمه بین المللی آن کشور را بگیرد که تقریباً پوششی شبیه به بیمه سبز دارد. البته در کشور خودمان هم بیمه ایرانی باید خریداری شود؛ زیرا مانند بیمه سبز که در ایران اعتبار نداشت و آن زمان هم رانندگان باید بیمه شخص ثالث داخلی را برای تردد در داخل قلمروی کشور خودمان خریداری می کردند و از مرز به بعد را بیمه سبز پوشش می داد. اکنون هم برای درون کشور باید بیمه داخلی خریداری شود.»

او تأکید می کند: «با کشورهای دیگر از جمله ایتالیا و یونان هم صحبت شده است و آنها هم قول همکاری دادند اما هنوز هیچ بیمه ای از هیچ کشوری به غیر از بلغارستان برای ناوگان ایرانی صادر نشده است.» عده های درباره میزان افزایش هزینه برای خرید بیمه می گوید: «ما برای خرید پوشش سه ماهه بیمه سبز حدود ۳۰۰ نهایتاً ۳۵۰ یورو پرداخت می کردیم که هزینه سالانه آن حدود ۱۲۰۰ یورو می شد، اما اکنون برای خرید سه ماهه بیمه ترکیه و بلغارستان ۱۲۰۰ یورو پرداخت می کنیم؛ یعنی هزینه تهیه بیمه برای ناوگان بین المللی ۴ برابر شده است.»

❖ آب به آسیاب ترکیه می ریزیم

با این حال، در یکی از نشست های کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایرانی فعالان این حوزه از اینکه مجبور هستند از ترکیه بیمه شخص ثالث خریداری کنند، گلایه مند بودند و می گفتند که ما تا چه زمانی باید به ترکیه باج دهیم؟ در همه بزرگراه ها ترکیه به ایران هزینه وارد کرده است. چرا نباید ما خودمان بیمه بخریم و مجبور باشیم از ترکیه بیمه تهیه کنیم؟ مگر بیمه ترکیه چه ریسک هایی را برای ما پوشش می دهد؟ حتی غیرها جبرانی، نمایندگی ایران در سازمان ملل در ژنو گفته بود که

این صورت، تعداد ویزاها باز هم کم شده است. علاوه بر این تعداد ویزا، تعداد خیلی اندکی از شرکت‌هایی که در یونان و اسلوونی پایگاه، دفتر یا شرکت ثبت‌شده دارند، از طریق دعوتنامه ویزا می‌گیرند. این گونه است که منبع تامین ویزا برای رانندگان ایرانی همین سه مورد است و از راه دیگری ویزا برای رانندگان صادر نمی‌شود.

عددیان با اشاره به قانون اتحادیه اروپا برای اعطای ویزا در فبال دعوتنامه گفت: «بزرگترین مشکل ما درباره ویزا دعوتنامه معتبر است؛ چراکه دعوت‌کننده مسئولیت همه هزینه‌هایی را که آن مهمان به آن کشور وارد می‌کند و همه اقدامات او را به عهده می‌گیرد بنابراین مسئولیت سنگینی است. به همین دلیل، آنها به سختی برای همکاری‌کنان ایرانی خود دعوتنامه می‌دهند و تعداد شرکت‌های ایرانی مستقر در آنجا که حاضر باشند برای رانندگان ایرانی دعوتنامه ارسال کنند، اندک است. در حالی که اگر همه آنها برای رانندگان ایرانی دعوتنامه بفرستند تعداد فبال توجهی می‌شود و ما دیگر مشکلی برای دریافت ویزا نخواهیم داشت.»

او افزود: «کشورهای اروپایی به دلیل روابط دیپلماتیک ضعیف با دولت ایران نمی‌پذیرند که با طرف ایرانی ملاقات و مذاکره کنند تا ما بتوانیم دلیل ایجاد محدودیت در اعطای ویزا را از آنها جویا شویم.»

عددیان تاکید کرد: «هر اثر این مشکلات روزه‌به‌روز حلقه حمل‌ونقل بین‌المللی کالا برای ایران تنگتر

شده است تا آنجا که در همین مدتی کوتاهی که از شروع سال جدید میلادی می‌گذرد، هنوز کشور آلمان دوزبلاخی به ناوگان ما اختصاص نداده که اگر این سیاست ادامه یابد و کشورهای دیگر هم به از آنها تبعیت کنند، ضربه هولناک دیگری هم به بیکر نحیف حمل‌ونقل بین‌المللی کشور وارد می‌شود.»

این فعال اقتصادی و صافی در پایان تصریح کرد که حل‌وفصل این مشکلات از ید اختیار بخش خصوصی و فعالان حمل‌ونقلی خارج است و باید توسط وزارت امورخارجه و ارگان‌های دولتی پیگیری شود. ■

»

کشورهای اروپایی به جز ایتالیا به رانندگان ایرانی ویزا نمی‌دهند. منبع بسیار قوی ما برای دریافت ویزای اروپایی رانندگان دو کشور آلمان و ایتالیا بودند که به دلایلی آلمان بیش از دو سال است که به هیچ وجه به رانندگان ایرانی ویزا نمی‌دهد و ایتالیا هم ویزای خود را به هفته‌ای ۲۰ ویزا محدود کرده است

“

متقاضی دریافت ویزا را ثبت نام می‌کرد و به نوبت آنها را برای دریافت ویزا معرفی می‌کرد؛ اما ایتالیا به این میزان محدودیت بسته نکرد و اعلام کرد که دیگر از طریق انجمن ویزا نمی‌دهد و متقاضیان باید خودشان

در سایت ثبت‌نام کنند. به این ترتیب، نوبت حدود ۱۳۰۰ راننده که طبق لیست انجمن در صف انتظار برای صدور ویزا بودند و بخشی از آنها شاید نزدیک به دو هفته تا یک ماه بعد نوبتشان می‌شد، از دست رفت.»

او با بیان اینکه اکنون مشکل اینجاست که سایت باز شده و گاهی روزه صدها راننده ثبت‌نام انجام می‌دهند، اما نوبت آنهایی که قبلاً در صف انتظار بودند از بین می‌رود. ادامه داد: «سفرات ایتالیا به آن تعداد رانندگانی که ثبت‌نام کرده‌اند و برای مصاحبه می‌روند، ویزا نمی‌دهد. مثلاً ۳۰ نفر را به مصاحبه دعوت می‌کند اما فقط به ۳ نفر ویزا می‌دهد. به

 **Mojdeh Tarabar**
International Forwarding Transport Co.LTD



info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com

راه و رسم خوداتکایی



شرکت‌های حمل‌ونقل کماکان به قوت خود باقی است. او با بیان اینکه از حدود ۴۷۰۰ شرکت حمل‌ونقل فعال تنها ۱۰ شرکت بزرگ مقیاس هوشمند تاکنون موفق به اخذ مجوز فعالیت شده‌اند، در زمینه نحوه فعالیت و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل بزرگ مقیاس هوشمند، می‌گوید: «امکان ارائه تقاضای تاسیس شرکت حمل‌ونقل بزرگ مقیاس هوشمند از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا یا متقاضیان فاقد پروانه فعالیت وجود دارد؛ اما اگر قبلاً شرکت حمل‌ونقل تاسیس شده باشد، در صورت تقاضای فعالیت در مدل بزرگ مقیاس هوشمند، دیگر نیاز به تاسیس شرکت جدید نیست، بلکه صرفاً مستلزم اصلاح موضوع اساسنامه و احراز شرایط است.»

تغییر ضوابط نحوه تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا در بخش شرکت‌های خوداتکایی نیز به این شرح است:

- در ضوابط جدید، در صورت عدم دارا بودن گواهی دوره‌های آموزشی موردنیاز، شرکت حمل‌ونقل خوداتکایی باید با ارائه تعهد محضری متعهد شود که ظرف ۶ ماه از تاریخ اخذ مجوز فعالیت نسبت به ارائه گواهی گذراندن دوره‌های آموزشی اقدام کند.

- حداقل تعداد ناوگان ملکی شرکت‌های خوداتکایی به یک دستگاه تقلیل یافته و در صورت مالکیت چند شخص در مورد ناوگان ارائه شده، مالکیت شش دانگ ناوگان ملکی باید به نام شرکت و یا مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره باشد.

- اجاره‌نامه رسمی سه‌ساله بابت محل استقرار شرکت، به اجاره‌نامه رسمی حداقل یک‌ساله تغییر کرده است. سند ارائه شده به اداره کل ثبت شرکت‌ها جهت استقرار شرکت خوداتکایی باید سند رسمی مالکیت یا اجاره‌نامه رسمی حداقل یک‌ساله به نام شرکت باشد و در پایان قرارداد اجاره‌نامه، نسبت به ارائه تمدیدیه یا قرارداد جدید اقدام شود.

- شرکت‌های حمل‌ونقل کالای خوداتکایی می‌بایست دارای قرارداد بیعه مسئولیت مدنی باشند و در شهرهای دارای سالن اعلام بار در قالب شرایط سالن‌های اعلان بار فعالیت کنند.

- سایر انواع شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا می‌توانند برای ناوگان ملکی شرکت‌های حمل‌ونقل خوداتکایی بارنامه صادر کنند، اما شرکت حمل‌ونقل خوداتکایی می‌بایست صرفاً از بارنامه الکترونیکی مختص خوداتکایی استفاده کند.



یازدهم دی ماه ۱۴۰۲، اصلاحیه ضوابط تاسیس و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا با هدف تسهیل شرایط و رفع موانع و پیرو سیاست‌های اعلامی هیئت مقررات‌زدایی وزارت امور اقتصادی و دارایی صادر شد.

مدیر کل دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری، درباره ضوابط جدید تاسیس و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کالای بین‌شهری می‌گوید: «در ضوابط مورد اشاره، هم‌زمان با توسعه کسب‌وکارهای نوظهور در کشور، به شرکت‌های حمل‌ونقل دانش‌بنیان پس از احراز شرایط و اخذ مجوز فعالیت، اجازه صدور بارنامه برای ناوگان وانت‌بار و همچنین ناوگان باری حامل شن و ماسه در سراسر کشور از طریق بازارگاه مربوطه داده شده است.»

مهرداد حمداللهی تصریح می‌کند: «در جهت تسهیل شرایط کسب‌وکار، تعداد ناوگان ملکی مورد نیاز برای تاسیس انواع شرکت‌های حمل‌ونقل تا ۵۰ درصد (تنها یک دستگاه) کاهش یافته و رویکرد سازمان در ضوابط تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل از مالکیت ناوگان به مدیریت ناوگان تغییر کرده است.

او یادآور می‌شود: «با توجه به تقاضای زیاد استقرار شرکت‌های حمل‌ونقل در شهرک‌های صنعتی به‌عنوان یکی از مراکز عمده بار و مشکلات عدیده متقاضیان به‌منظور تغییر کاربری اراضی مذکور به حمل‌ونقلی، مقرر شده کاربری صنعتی نیز به‌عنوان یکی از کاربری‌های مجاز به‌منظور تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌شهری کالا مورد پذیرش قرار گیرد.»

حمداللهی می‌گوید: «محدودیت قبلی مینی بر اینکه امکان صدور بارنامه برای ناوگان ملکی و تحت پوشش شرکت فقط از طریق خود شرکت حمل‌ونقل باشد، در این ضوابط برای کلیه شرکت‌ها حذف شده است. ضمن اینکه امکان صدور بارنامه برای ناوگان ملکی در سراسر کشور برای



تلاش بخش خصوصی برای بقا در بازار پست سریع

پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!

گزارش از

رامتین موق

بوروکراسی اداری، فضای نامطلوب کسب‌وکار و سنگ‌اندازی‌های دولتی در سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی موضوعاتی هستند که هر روزه و از هر زبان شنیده می‌شود و هر بار جدیدی تازه دارد. فی‌المجلس سخن از مانع‌تراشی‌های سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی بر سر راه فعالیت شرکت‌های خصوصی پست سریع است که محیط کسب‌وکار را برای آنها تنگ‌تر و شرایط فعالیت را دشوارتر کرده است. در همین رابطه و به‌منظور آگاهی از مشکلات و چالش‌های شرکت‌های خصوصی فعال در بخش پست سریع و رساندن آن به گوش تصمیم‌گیران و قانون‌گذاران، به سخنان دبیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران گوش سپردیم. بهزاد نظری که عامل مشکل‌آفرینی این بخش را تصویب اساسنامه شرکت ملی پست و ایجاد دو ایراتور خصوصی پستی می‌داند، از نگاه به پست با هینک مخابرات گلایه دارد. سخنان نظری هشدار است مبنی بر آسیب‌پذیری شرکت‌های خصوصی فعال در حوزه پست سریع و تزلزل جایگاه ایران در این حوزه؛ چرا که به گفته او، اگر قرار باشد سازمان تنظیم مقررات به‌عنوان پرده‌دار این صنعت، همه متقاضیان و فعالان را با ندادن مجوز یا اختصاص مجوز ممانعه از درب براند و فقط جانب دو ایراتور پستی را نگه دارد، دیگر نه خبری از فعالان این صنعت می‌ماند و نه نشانی از پست سریع در ایران.



»

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران:
مهم ترین چالش فعلی در نظر گرفتن شرایط سخت
برای صدور مجوز توسط سازمان تنظیم مقررات
و ارتباطات رادیویی است. البته در گذشته نیز
مجوزها به صورت ماهیانه صادر می شد
اما از شهریور سال گذشته هیچ مجوز فعالیتی
برای فعالان این حوزه صادر نشده است

«

شد. سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی که زیرمجموعه وزارت ارتباطات است، موظف شد شرکت‌هایی (حداقل دو شرکت) را به عنوان اپراتور تعیین کند. در واقع، مشکل از آنجا شروع شد که تصمیم‌گیران شناختی از پست نداشتند و بیشتر مخابراتی بودند، بنابراین مقرراتی هم که نوشتند بر اساس فعالیت شرکت‌های مخابراتی بود.»

نظری در ادامه با اشاره به اینکه خدمات مخابراتی تقریباً خصوصی‌سازی شده، اما پست همچنان دولتی باقی مانده است، می‌افزاید: «سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در آن زمان مزایده‌ای برای متقاضیان اعطای مجوز برگزار کرد که دو شرکت با مبالغ بسیار بالا (چند صد میلیارد تومان) برای این کار اعلام آمادگی کردند. در حالی که هیچ شناختی از این صنعت نداشتند (یکی از آنها در حوزه متفاوتی فعال بود و دیگری هم در عرصه صنایع داخلی فعالیت داشت و فاقد شناخت از الزامات حمل بین‌المللی بود) با این وجود، سازمان تنظیم اعلام کرد که شرکت‌های پستی باید زیرمجموعه این دو شرکت شوند که این حرکت عملاً معنایی جز تعطیل شدن این بخش نداشت.»

نظری با بیان اینکه در واقع، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با نگاه به همراه اول و ایرانسل می‌خواست دو اپراتور خصوصی پستی ایجاد کند، می‌افزاید: «این چهارچوب از همان ابتدا نادرست بود. زیرا در چنین شرایطی، هیچ زیرساختی به اپراتورهای پستی اعطا نمی‌شود و در عوض،

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران، مهم‌ترین چالش فعلی این شرکت‌ها را در نظر گرفتن شرایط سخت برای صدور مجوز توسط سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی می‌داند.

بهراد نظری می‌گوید: «در گذشته نیز مجوزها به صورت ماهیانه صادر می‌شد که همان هم خسارات زیادی به شرکت‌ها وارد می‌کرد؛ زیرا همه دفعه و فکر آنها به احتمال تمدید یا عدم تمدید مجوزشان در ماه آینده منوط می‌شد و اساساً کارکنان شرکت‌ها با این روند فاقد امنیت شغلی بودند. اما اکنون مشکل اینجاست که از شهریور سال گذشته تاکنون سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی هیچ مجوز فعالیتی برای فعالان این حوزه صادر نکرده است.»

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران توضیح می‌دهد: «بر اساس مصوبه هیئت‌وزیران به تاریخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۹ در اجرای ماده ۱۹۵ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی و سایر مواد ذکر شده، شرکت‌های پستی باید شرایطی اعم از داشتن نمایندگی یکی از شرکت‌های معتبر خارجی یا شرکت ایرانی دارای نمایندگی در خارج از کشور، پروانه فعالیت در زمینه حمل و نقل هوایی از سازمان هواپیمایی و پروانه فعالیت در زمینه امور پستی از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ایران، مجوز فعالیت ترانزیت از گمرک برای محموله‌های ترانزیتی، مجوز حمل سریع طبق اساسنامه شرکت متقاضی و در نهایت تأیید مکان فیزیکی و شرایط مربوط به وسیله گمرک را داشته باشند.»

نظری می‌افزاید: «سه نهاد اعم از سازمان هواپیمایی کشوری، گمرک جمهوری اسلامی و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، باید برای فعالیت شرکت‌های خصوصی پست سریع مجوز صادر کنند که گمرک و سازمان هواپیمایی کشوری با دریافت هزینه معقول این کار را انجام می‌دهند، اما از تاریخ ۱۴۰۷/۰۵/۳۱ سازمان تنظیم مقررات حتی اعطای مجوز ماهانه را هم متوقف کرده است.»

بهراد نظری، با تأکید بر اینکه چالش‌های پیش‌پای صنعت پست سریع، شرکت‌ها را مصمم به تأسیس انجمنی کرد که حافظ منافع آنها باشد، می‌گوید: «اکنون بالغ بر ۲۰ شرکت عضو این انجمن هستند و حدود ۵ هزار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم - با احتساب نیروهای خارج از کشور - در این صنعت مشغول به کار هستند.»

◀ نگاه به پست با عینک مخابرات

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران تصریح می‌کند: «در ابتدا با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی همکاری خوبی داشتیم، اما بعد از اینکه اساسنامه شرکت ملی پست در مجلس تصویب

حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد سود شرکتها می‌شود). علاوه بر موارد ذکرشده، جرایم سنگینی نیز در خصوص عدم انطباق تعهدات و محدوده جغرافیایی برای فعالیت شرکتها در نظر گرفته شد.

نظری تصریح می‌کند: «بر این اساس انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران مجدداً شکایتی با موضوع ابطال یا اصلاح بندهای صدفی این مصوبه (جلسه ۳۲۲ کمیسیون تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی) و همچنین اصلاح مصوبه شماره ۵۲۳۴۹/۵/۵۹۸۷۶۵ ه هیئت‌وزیران برای شورای رقابت تنظیم کرد که بر اساس جلسه ۵۳۴ شورای رقابت مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۳ رأی دیگری در رابطه با اصلاح موارد درخواستی برای این انجمن صادر شد. با این حال، متعاقب آن سازمان تنظیم مقررات ارتباطات رادیویی درخواست تجدید نظرخواهی نسبت به تصمیم ۵۳۴ شورای رقابت کرد که در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۲۹ شورای رقابت ضمن رد اعتراض سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی اعلام می‌کند تصمیم ۵۳۴ تأیید می‌شود و تصمیم صادره قطعی است.»

ریش و قیچی به دست هیئت‌دولت افتاد

نظری درباره سایر اقدامات شرکت‌های فعال در حوزه پست خصوصی برای باقی ماندن در عرصه فعالیت می‌گوید: «ما به هیئت مقررات‌زایی (درگاه ملی کسب‌وکار) نیز مراجعه و رأی شورای رقابت را به آنها اعلام کردیم. وزیر اقتصادی و درایی نیز براساس رأی شورای رقابت، نامه‌ای به محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور مبنی بر ضرورت اجرای تبصره ۳ ماده ۷ اصلاحی ذیل ماده ۲ قانون اصلاح مواد ۱ و ۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ارسال و درخواست کرد که مصوبه ۵۲۳۴۹/۵/۵۹۷۶۵ ه، مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۰۱ هیئت وزیران درباره تعیین حق‌الامتياز دولت از صدور پروانه‌های ارائه خدمات پست داخل و بین‌الملل اصلاح شود. همچنین اعلام شد که هیئت مقررات‌زایی و پیوند محیط کسب‌وکار نیز در جلسه ۷۴ خود و براساس نظریه جلسه ۵۳۴ شورای رقابت مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۳ و درخواست بخش خصوصی، رأی به تمدید موقت صدور پروانه خدمات پستی غیردولتی داده است. با این حال، از تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۳۱، سازمان تنظیم مقررات هیچ مجوزی برای فعالیت اعضای این انجمن صادر نکرد و درگاه‌های دیگر دولتی مانند گمرک هم اعلام کردند تا مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی نباشد اجازه فعالیت ندارند.»

او با اشاره به اقدام دیگر سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی کشور می‌افزاید: «این سازمان در تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۳۱ با رأی‌های گسترده با سایر درگاه‌ها خواستار تعطیلی کسب‌وکار بخش خصوصی در حوزه

»

در ابتدا با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی همکاری خوبی داشتیم، اما مشکل از آنجا شروع شد که آنها با نگاه به همراه اول و ایرانسل می‌خواستند دو اپراتور خصوصی پستی ایجاد کنند. در واقع، مسئولانی که شناخت کافی از پست نداشتند و بیشتر مخابراتی بودند، مقررات این بخش را بر اساس فعالیت شرکت‌های مخابراتی نوشتند

«

شرکت‌های مخابراتی می‌توانند از فضای فرکانسی و امکانات زیرساختی دیگری که در اختیار آنها قرار می‌گیرد استفاده کنند.»

مهر شورای رقابت بر صدفیابی بودن اعضای این مجوزها

دیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران به آغاز اختلافات با سازمان تنظیم مقررات اشاره و اظهار می‌کند: «طی شکایتی که به شورای رقابت داشتیم، این شورا به صدفیابی بودن اعضای مجوز به دو شرکت خاص و تجمیع دیگر شرکت‌ها تحت لوای این دو شرکت رأی داد. بنابراین سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با مصوبه جدیدی، شرکت‌ها را به پرداخت هزینه انعطای مجوز موظف کرد، اما هزینه‌ها آن قدر بالا بود که توجیه اقتصادی نداشت.»

او ادامه می‌دهد: «البته در مصوبه شماره (۱) جلسه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۳ کمیسیون تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، ارقام تعرفه به‌نوعی تعدیل شد و دست آخر به اینجا رسید که هر شرکتی که می‌خواهد فعالیت کند باید به مدت ۵ سال مبلغ ۲ میلیارد تومان بابت حق امتیاز بدهد و مبلغ ۲ میلیارد تومان هم ضمانت‌نامه حسن انجام تعهدات به این سازمان ارائه کند و چنانچه سطح ارائه خدمات در گروه ۴ باشد (شهرهای تهران، تبریز، اصفهان، شیراز، مشهد، رشت، کرج و اهواز) نیز حق‌السهم دولت از پروانه ارائه خدمات پست بین‌الملل ۱۱ درصد خواهد بود (۱۱ درصد از درآمد

یست غیردولتی شد، اما طی مساعدت‌های به‌عمل آمده از طرف معاونت سیاست‌گذاری اقتصادی وزیر اقتصادی و دارایی، مقرر شد با توجه به شرایط سخت و صدف‌رانی و همچنین ایرادات وارده از سوی شورای رقابت، ادامه فعالیت اعضای انجمن حمل‌ونقل سریع تا ۱۴۰۲/۰۹/۳۰ فراهم باشد. پس از آن نیز با توجه به عدم تعیین تکلیف این موضوع از سوی هیئت دولت و هیئت مقررات‌زدایی، مجدداً درخواست دیگری برای ادامه فعالیت تا تعیین تکلیف نهایی دریافت داشتیم که با لطف خداوند فعلاً از همان طریق مشغول ادامه فعالیت هستیم.»

❖ کمک نمی‌خواهیم، سد راه نشوید!

دیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران درباره سخت شدن فضای کسب‌وکار می‌گوید: «باید شرایط به‌نوعی تسهیل شود که شرکت‌های زیرمجموعه انجمن بتوانند به‌راحتی به کسب‌وکار خود ادامه داده و کمک دولت باشند. اعضای ما با توجه به این شرایط سخت نمی‌توانند نیروهای خود را حفظ کنند و برخلاف تمایل خود مجبور شده‌اند، حدود دوسوم نیروهایشان را تعدیل کنند.»

او با تأکید بر اینکه ما از دولت کمکی نمی‌خواهیم، فقط سد راه ما نشوند، اضافه می‌کند: «این مشکلات باعث می‌شود تمرکز مدیریت به‌جای بازرگانی در عرصه بین‌الملل و داخلی معطوف به حفظ خود و پرسنل باشد. ما به گمرک اعلام کردیم که با این شرایطی که به‌وجود آمده، تمایل صاحبان کالا به سمت جابه‌جایی کالاهای خود از طریق قاچاق، کوله‌بری و شونگی افزایش می‌یابد که این خود کاهش درآمدهای دولتی را در پی خواهد داشت؛ آن هم در شرایطی که درآمدهای گمرکی بخش اعظم بودجه کشور را تشکیل می‌دهد.»

نظری می‌افزاید: «اکنون یک شرکت ایرانی در فیرس جنوبی با آمازون فعالیت می‌کند؛ ضمن اینکه در این همکاری، یک سوله و ۲۰ دستگاه خودرو با بهره‌ی صفر درصد (اجاره به‌صورت تملیکی) در اختیار شرکت مذکور قرار گرفته است، آن وقت ما در ایران هر روز با قوانین خلق‌الساعه روبه‌رو می‌شویم؛ برای مثال ما از اول فروردین تا نهم خرداد ۱۴۰۱ کالاهای بسیاری با نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی از گمرک ترخیص کردیم، اما وقتی به یکباره نرخ ارز رسمی از ۴۲۰۰ تومان به ۲۴۰۰۰ تومان (ETS) تغییر کرد، بعد از چند ماه برای شرکت‌ها مطالبه‌نامه آمده که باید ماه‌التفاوت نرخ ارز را پرداخت کنند.»

این فعال اقتصادی می‌گوید: «هرچند ما استدلال کردیم که بر اساس ماده ۱۳۱ قانون امور گمرکی و ماده ۱۹۵ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی صاحب کالا نیستیم و شرکت حمل‌ونقل ما نباید ماه‌التفاوت



مشکلات ما فقط به نحوه برخورد سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ختم نمی‌شود، چون بخش‌های دولتی هم مطالبات خود را افزایش داده‌اند، مثلاً شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) هم اجاره خود را سه برابر کرده و به این ترتیب، به‌جای تسهیل کسب‌وکار، شرایط دشوارتر از قبل شده است



نرخ ارز را پرداخت کنیم، اما آنها پاسخ دادند به ما مربوط نیست و شما از صاحب کالا بگیری. این در حالی است که به صاحب کالا نمی‌توان گفت که بعد چند ماه باید بیایی و به‌دلیل ۶ برابر شدن نرخ ارز، ماه‌التفاوت خدمات پستی را پرداخت کنی.»

دیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران با بیان اینکه مشکلات ما به اینجا ختم نمی‌شود، می‌افزاید: «از طرف دیگر، بخش‌های دولتی هم مطالبات خود را افزایش داده‌اند، مثلاً شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اجاره خود را سه برابر کرده و به این ترتیب، به‌جای تسهیل کسب‌وکار، شرایط دشوارتر از قبل شده است.»

نظری در پایان تأکید می‌کند: «شرکت‌های حمل‌ونقل سریع از بزرگ‌ترین سرویس‌دهندگان پستی پیشرو هستند که طیف وسیعی از سرویس‌ها و راهکارهای زنجیره حمل‌ونقل را با در نظر گرفتن اهمیت زمان پوشش می‌دهند. سرویس‌ها و خدمات این انجمن همواره تحت استاندارد جهانی و دارای مجوزه‌های لازم از سازمان هواپیمایی کشوری و گمرک جمهوری اسلامی بوده و بر اساس قوانین و مقررات یاتا و ایکائو و در سایه پشتوانه علمی یا تهیه‌سازی دیپارتمان‌های متعدد و با به‌کارگیری دانش سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مدرن توانسته‌ایم خدمات خود را در برهه‌های زمانی حساس و به‌طور ویژه در زمان تشدید تحریم‌های ظالمانه و پاندمی کرونا به هموطنان خود ارائه دهیم.» ■



شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

فردا دیزل، تولیدکننده خودروهای تجاری
کامیون های تک محور و جفت محور

دفتر مرکزی:

تهران - کیلومتر ۹ بزرگراه فتح، بلوار سامانی پور، کوچه البرز اول
کدپستی: ۱۳ ۷۹ ۸۴ ۴۴ ۱۳ | تلفن: ۰۲۱ - ۴۸ ۶۴ ۱۶ ۱۶

کارخانه:

قم - منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، فاز ۱، خیابان اقتصاد، خیابان استاندارد، قطعه ۵۸
کدپستی: ۰۲۵ - ۳۳ ۶۷ ۷۱ ۸۴ | تلفن: ۳۷ ۴۶ ۱۳ ۹۶ ۴۸

 www.FardaDiesel.com |  info@FardaDiesel.com



پیوندهای مکدر

در دورانی که همه کشورها برای فرارگیری در شبکه‌های ترانزیتی و حمل‌ونقل بین‌قاره‌ای به کمین نشستند و به دنبال راه‌های پیوند به زنجیره ارزش جهانی هستند، ما در کشورمان همچنان در پیوستن حلقه‌های نخست حمل‌ونقلی مانده‌ایم و برای اتصال زیرساختی بندر به ریل درجا می‌زنیم. البته در جاهایی هم که زیرساختش را داریم، در مدیریت برای ایجاد هماهنگی ناکامیم. این گونه است که در همان حالی که ما برای تحقق شعار ریل بندر برنامه‌ریزی می‌کنیم، در همسایگی ما، قزاقستان با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت، پای خود را در کریدور ترانس خزر محکم می‌کند.

◀ کساد بازار حمل ریلی در بندر

◀ ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



با وجود اتصال چند بندر به شبکه ریلی همچنان راه آهن سهمی از جابه‌جایی‌های بندری ندارد

کسادِ بازار حمل ریلی در بندر

گزارش از

مونا روشندل



زمانی که ارتباط ریل و بندر به درستی شکل نگیرد و در بندر کشور، بار به صورت روان به سمت واگن قطار هدایت نشود، یک گلوگاه‌ها مهم حمل‌ونقلی تشکیل می‌شود که کمترین آسیب آن ماندگاری و رسوب کالا در بندر کشور است، در حالی که اگر بندر ریل پایه شوند، هم هزینه و زمان حمل‌ونقل کاهش می‌یابد و هم جایگاه لجستیکی ایران در بین رقبا ارتقا می‌یابد.

البته گاهی این ارتباط ضعیف به واسطه نرسیدن پای ریل به بندر رقم می‌خورد و گاهی هم بندر به دلایل ناگفتنی و به صورت نامحسوس دست رد به سینه ریل می‌زند و برای حمل جاده‌ای آغوش می‌گشاید. به هر روی، اکنون با پای ریل به بندر ایران باز نشده یا اگر هم باز شده، حال و روزش تعریفی ندارد؛ به همان ناخوانده‌های می‌ماند که گرچه عزیز است اما بر صدر نشسته و برای پذیرایی از آن جهد و تلاشی نشده است. به همین دلیل اکنون سهمش از بزرگترین بندر ایران در بهترین حالت حدود ۱۰ درصد است که برای کشور ایران با این وسعت و با این حجم از بار بسیار غیرمنطقی می‌نماید.

در همین زمینه، شرکت راه آهن در حاشیه هفتمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته، در نشستی به نام «ریل بندر» به کمک کارشناسانی از نهادهای ذیربط سعی کرده اما و اگرهای این ارتباط ضعیف و مکدر را شناسایی کند. باشد که به گوش مسئولان برسد و کارگر افتد.

■ محمدرضا خوش‌نام، کارشناس حمل‌ونقل ترکیبی: بحث در مورد ریل پایه کردن بندر و به دنبال آن حمل‌ونقل ترکیبی است، باید بگویم با وجود اینکه همه برای ریل پایه کردن بندر زحمت کشیده‌اند، اما اکنون خروجی کار به شکلی است که نه ادامه روند آغازشده را می‌بینیم و نه آنچه اکنون واجد آن هستیم به درستی عمل می‌کند. به همین دلیل، برای حمل کانتینر از بندر چه در رویه صادرات و چه در واردات و ترانزیت بستری بسیار پرهزینه و پرجاالش داریم و بستری که بندر مهیا کرده، اصلاً برای این کار مناسب نیست.

به عنوان نمونه، اگرچه راه آهن به گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده که با وجود بارنامه‌هایی که به حمل جاده‌ای تخصیص می‌یابد، حمل ریلی ارزان‌تر تمام شود؛ اما این برنامه با هزینه‌های دمووراز و هزینه‌های جرایمی که شرکت‌ها به خاطر زمان سیر پرداخت می‌کنند، هیچ تناسبی ندارد. ناگفته نماند که زمان سیر فقط به سرعت حرکت قطار بر نمی‌گردد، بلکه مقوله‌های دیگری را هم شامل می‌شود. فرض کنید کانتینر ۱۰ روز زمان فری‌تایم دارد و بعد از آن به ازای ماندگاری کانتینر در بندر، هزینه دیرکرد (دموراز) به آن تعلق می‌گیرد. این در حالی است که صاحب کالا مطمئن نیست که ۱۰ روزه بتواند کانتینر خود را از بندر خارج کند؛ زیرا سیری کردن رویه‌های مختلف گعرکی، برای یک کامیون به مراتب آسان‌تر است، اما همین پروسه برای قطار نا ۴ روز به تعویق می‌افتد.

همچنین مرحله توزین برای حمل با قطار چند روز به طول می‌انجامد، اما برای کامیون کمتر از چند ساعت زمان می‌برد. همین تعویق موجب هزینه‌های دیرکردی می‌شود که چند برابر تخفیف راه آهن است و همه توجه اقتصادی حمل با ریل را برای صاحب کالا از بین می‌برد.

اگر مشکلات سیر را هم نادیده بگیریم، همین مشکلات در مقصد نیز برای واگذاری محموله‌های تجاری به خط مربوطه وجود دارد؛ خلاصه



محمدرضا خوش‌نام: اگرچه همه برای ریل پایه کردن بنادر زحمت کشیده‌اند، اما اکنون خروجی کار به شکلی است که نه ادامه روند آغاز شده را می‌بینیم و نه آنچه اکنون واجد آن هستیم به درستی عمل می‌کند. به همین دلیل، برای حمل کانتینر از بندر چه در رویه صادرات و چه واردات و ترانزیت بستری بسیار پرهزینه و پرجاش داریم



اینکه انتقال کانتینر با کالا با ریل به اندازه‌ای طولانی و زمان‌بر است که همه مزایای آن را از بین می‌برد تا جایی که صاحب کالا می‌پذیرد که کالای خود را با کلمیون حمل کند.

تازه این مشکلات درباره بندر شهیدرجایی است که کم‌وبیش دسترسی مناسبی به ریل دارد (هرچند در اسکله‌های جدید این بندر چنین امکانی ایجاد نشده است). متأسفانه در بندر امام هم کار اتصال ریلی نیمه‌کاره مانده است. در بندر چابهار هم که با وجود گذشت چند سال هنوز ریل به بندر نرسیده است و از همه بدتر در بندر خرمشهر، روی ریل آسفالت شده و زیرساختی که به وجود آمده بود، از بین برده شد.

■ محسن نوروزی، مدیرکل فنی و بررسی طرح‌های راه‌آهن شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور: من معتقد هستم که اساسی‌ترین مشکل ما در دست نیافتن به بسیاری از اهدافمان مانند ریل‌پایه شدن بندر، نداشتن طرح جامع حمل‌ونقلی و به دنبال آن تفکر جزیره‌ای است. از سال ۱۳۸۰ ما منتظر طرح جامع حمل‌ونقل هستیم تا همه دستگاه‌ها را به انجام وظایفشان مکلف کند و به صورت یکپارچه و هماهنگ برای مدهای مختلف حمل‌ونقلی برنامه‌ریزی کند، اما این کار صورت نگرفته و موجب شده است که مثلاً در بخش بندری، اگرچه برای توسعه ظرفیت بندر چابهار به ۲۸ میلیون تن و در گام بعدی به ۸۰ میلیون تن برنامه‌ریزی شده، اما به این فکر نکرده‌اند که قرار است این ۲۸ تا ۸۰ میلیون تن بار چگونه از بندر خارج شود و به استان‌های مختلف برسد. از طرف دیگر، در مکان‌های زیادی بندر خشک پیش‌بینی کرده‌ایم.





مدیرکل بررسی طرح‌های راه‌آهن شرکت ساخت:
از سال ۱۳۸۰، ما منتظر طرح جامع حمل‌ونقل هستیم تا همه دستگاه‌ها به‌صورت هماهنگ عمل کنند، اما این کار صورت نگرفته و موجب شده که مثلاً در بخش بندری، اگرچه برای توسعه ظرفیت بندر چابهار به ۲۸ میلیون تن و در گام بعدی به ۸۰ میلیون تن برنامه‌ریزی شده، اما به این فکر نکرده‌اند که قرار است این پارچگونه از بندر خارج شود!



اما فکر نکرده‌ایم که اول باید برای دسترسی آنها به ریل فکر شود. اگر بخواهیم واقع‌بینانه نگاه کنیم، ما کار را آغاز می‌کنیم و بعد به یاد برنامه‌ریزی و هماهنگی با دستگاه‌های دیگر می‌افتیم.

بندر بوشهر سومین بندر کشور است که به راه‌آهن دسترسی ندارد و همه حجم بار این بندر از طریق جاده و با کامیون جابه‌جا می‌شود. در واقع، علی‌رغم اینکه دنیا به این نتیجه رسیده که باید هزینه جاده را افزایش داده و همه بارها را روی ریل هدایت کند؛ اما در ایران، ما به شکل برعکس عمل می‌کنیم؛ چراکه حمل‌جاده‌ای راحت و در دسترس است و بارانه سوخت می‌گیرد و سرعتش هم بالاتر است. در نتیجه وقتی بندر ایجاد می‌شود، می‌گویند به جاده دسترسی داریم و کارمان انجام می‌شود. پس خودمان را برای ریل معطل نمی‌کنیم. در صورتی که اگر طرح جامع حمل‌ونقل داشتیم بر اساس آن مشخص می‌شد که توسعه حمل‌ریلی و جاده‌ای به چه صورت باید باشد.

خوش‌نام: همه از طرح جامع استقبال می‌کنیم، اما الان در بندهای مانده‌ایم و طرح جامع کمکی به ما نمی‌کند. باید ببینیم که چرا برای صاحب کالا هزینه طی کردن ۵۰۰ متر فاصله محوطه بندری تا واگن بیشتر از هزینه ۵۰۰ کیلومتر حمل‌جاده‌ای تمام می‌شود؛ آن هم در شرایطی که تخلیه از کشتی (خن‌کاری) و دیو در محوطه با محوطه‌دار

است و صاحب کالا هزینه آن را پیش از این پرداخت کرده است؟ چون از اینجا به بعد است که هزینه جدید شروع می‌شود. اگر کامیون باشد، بارگیری می‌کند و پس از عبور از گمرک از بندر خارج می‌شود؛ اما در مورد حمل‌ریلی، برای همین ۵۰۰ متر، کانتینر باید برود روی کشتنده و کشتنده این ۵۰۰ متر را منتقل کند و از کشتنده دوباره بارگیری مجدد به روی واگن صورت گیرد. به این ترتیب، حتی بدون خسارت و آسیب دیدن کالا در این بارگیری‌های مختلف، هزینه این ۵۰۰ متر برای ما با هزینه انتقال بار از بندرعباس به لامرد که حدود ۵۰۰ کیلومتر است، یکی درمی‌آید. برخی معتقدند که منافع عدای به این ۵۰۰ متر وصل است که با نمی‌گذارند ریل این ۵۰۰ متر هم کشیده شود یا اگر وصل هم باشد، ما باید حدود ۲ تا ۳ روز منتظر بمانیم تا قطار برسد.

خسرو سربانی، مدیرکل ترازیت و لجستیک سازمان بنادر: وقتی صحبت از حمل‌ونقل ترکیبی یا حمل یکسره می‌شود باید بدانیم که مدهای مختلف حمل‌ونقلی باید دارای دو قابلیت «در دسترس بودن» و «قابل اتکا بودن» باشند. این در حالی است که این دو خاصیت در راه‌آهن فعلاً پوشش داده نمی‌شود. راه‌آهن اگر به بندر و کارخانه‌های بزرگ دسترسی نداشته باشد، مشکل‌آفرین است، زیرا ابتدا و انتهای رساندن بار از بندر به کارخانه باید با کامیون انجام شود. همین جا می‌بینیم که در حال حاضر، راه‌آهن یک امکان قابل دسترس نیست.

علاوه بر این، ما در بندر برای اینکه بار روی ریل رود، تخفیف‌های تعرفه‌ای قرار داده‌ایم؛ به‌صورتی که اگر در مانیفست کشتی اظهار شود که بار با ریل به مقصد نهایی جابه‌جا خواهد شد، تخفیف تعرفه‌ای به آن تعلق می‌گیرد. با این حال، بار تخلیه می‌شود و به محوطه یارد ریلی کانتینری ما می‌رود، چندین روز معطل است، اما سوار ریل نمی‌شود و با وجود اینکه تخفیف‌های ما را هم گرفته است، دست آخر با کامیون می‌رود! در نهایت اینکه تخفیف‌ها برای حمل کالا توسط کامیون یا ریل تصمیم بگیرد. مشخصاً صاحب کالا باید تعیین کند با استفاده از چه شیوه حملی می‌خواهد بار خود را ببرد.

خوش‌نام: الان مشکل اساسی ما این است که همه منتظر دیگری هستیم و هیچ‌کس کاری انجام نمی‌دهد. تا زمانی که همه منتظر دیگری هستیم کاری پیش نمی‌رود. بنابراین من معتقدم هر کس که در این راه کاری انجام می‌دهد باید مورد تشویق قرار گیرد که معطل دیگری نمانده است؛ مثلاً آخرین که راه بیفتد، بندر را مجبور می‌کند که بار به ریل دهد، راه‌آهن را مجبور می‌کند که به بندر ریل بکشد. در غیر این صورت همه



مدیرکل ترانزیت و لجستیک سازمان بتادر:
مدهای مختلف حمل و نقلی باید دارای دو قابلیت
«در دسترس بودن» و «قابل اتکا بودن» باشند،
در حالی که این دو خاصیت فعلاً در راه آهن
پوشش داده نمی‌شود. ما در بندر برای بارهای
ریلی تخفیفات تعرفه‌ای قرار داده‌ایم؛
با این حال، بارچندین روز معطل می‌ماند،
اما سوار ریل نمی‌شود



تغییرات مدیریتی تغییر می‌کند زیرا مدیر جدید به طرح جامع قبلی اعتقادی ندارد؛ نه اینکه سلیقه‌ای رفتار کند، بلکه می‌بیند آن چیزی که در طرح نوشته شده با چیزی که در زمین رخ داده متفاوت است. پس در مرحله نخست، باید به شرایط عادی برسیم که در آن فضا طرح جامع معنا پیدا کند؛ مانند عربستان، کویت، قزاقستان و... که برای ۲۰۵۰ طرح جامع لجستیکی تعریف کرده‌اند و طبق برنامه پیش می‌روند. تفاوت ما با آنها این است که ما الان ۱۰ سال است می‌خواهیم جایزها را به شبکه ریل سراسری متصل کنیم و هنوز نکرده‌ایم، اما در عربستان این کار ظرف ۲ تا ۳ سال انجام می‌شود.

همچنین در پاسخ به آقای خوش‌نام که می‌گویند همه اسکله‌های بندر شهیدرجایی به ریل دسترسی ندارد، باید گفته شود که در بندر شهیدرجایی ۵۲ کیلومتر ریل داریم و از ۴۵ محوطه حدود ۲۳ محوطه به ریل متصل است، ایران خودرو و سایپا واردکننده حجم قطعات موتور یا لوازم بدکی هستند و در هر یارت می‌توانند ۵۰ کانتینر روی قطار جاها کنند اما این کار را نمی‌کنند و به‌صورت معدود از ریل استفاده می‌کنند.

همین الان سهم ریل از ترافیک کانتینری بندر شهیدرجایی از حدود ۱۴۰ میلیون تن فقط ۳ درصد است، یعنی ۸۰ درصد ظرفیت‌های ریلی ما در بندر شهیدرجایی خالی است، بنابراین سرمایه‌گذار بعدی برای این کار

منتظر هم می‌مانند و زمان می‌گذرد و کاری به نتیجه نمی‌رسد.

■ **نوروزی:** ببینید اگر برای هر نهادی وظیفه تعیین شده باشد، آن نهاد هم موظف است که انجام دهد؛ اما اگر علی‌السویه باشد و تکلیف بالادست تعیین نشده باشد، آن نهاد هم باری به هر جهت کار خود را پیش می‌برد و حساسیت ندارد. وقتی خط فرمز تعیین نشده باشد، کسی کار نمی‌کند. در بازی حمل‌ونقل همه باید طبق طرح جامع موظف شوند در موعد مقرر کار خود را انجام دهند و اگر انجام ندادند، دلیل تعالی آسیب‌شناسی شود.

مشکل دیگر این است که همه مسئولان ارشد و میانی می‌گویند جایزها اولویت اول ماست؛ اما در عمل این اولویت مدنظر قرار نمی‌گیرد. ما از سال ۹۰ در شرکت ساخت، کنگ راه‌آهن جایزها را به زمین زدیم و ۳۰۰ میلیون دلار هم از صندوق توسعه وام گرفتیم که تمام شد و پروژه ۶۶ درصد پیشرفت کرد و تا حاشی افتتاح شد. حالا به ۲۰ همت (۴۸۰ میلیون دلار) نیاز داریم، اما با اینکه به ما می‌گویند اولویت اول باید جایزها باشد، هم‌زمان موظف می‌شویم که اتصال آنتنی سراب یا راه‌آهن جهرم را بسازیم. به همین خاطر هر زمانی از ما بپرسند راه‌آهن جایزها چه زمانی ساخته می‌شود، به سال آینده موکول می‌کنیم!

طرح جامع در چنین مواقعی به درد می‌خورد که وقتی یک طرح به‌عنوان طرح ملی شناخته شد، همه تلاش‌ها در جهت انجام آن باشد، نه اینکه به سفارش دیگران پروژه‌های دیگر ساخته شود. در برهه‌هایی خاص مانند انتخابات مجلس این فشار بیشتر هم می‌شود، تا آنجا که در سال جاری هنوز یک ریال بودجه به این پروژه اختصاص نیافته است.

از طرف دیگر، اگر این راه‌آهن افتتاح شود، نهایتاً ۸ میلیون تن ظرفیت دارد، در حالی که می‌خواهیم ظرفیت بندر را به ۲۸ میلیون تن ارتقا دهیم، پس ۲۰ میلیون تن بقیه باید از طریق دیگر پوشش داده شود که خودش اتفاقات دیگری رقم می‌زند. باز هم می‌بینیم که نهایتاً هم‌افزایی بین دستگاه‌ها وجود ندارد، بلکه تکلیف هر دستگاه هم مشخص نشده است، باید راه‌آهن، سازمان بتادر، سازمان راه‌داری، شرکت ساخت و... با هم بنشینند و تکلیف خودشان را مشخص و کار را آغاز کنند.

همه اینها در حالی است که ما در حوزه ریلی از حکمرانی درست هم بی‌بهره هستیم. حکمرانی درست در مرحله نخست یعنی پاسخگویی که راه‌آهن فاقد آن است.

■ **سرابی:** من معتقدم که ما به طرح جامع نیاز نداریم. ما در شرایط عدم قطعیت هستیم و برای تعریف اهداف در طرح جامع تعداد عدم قطعیت‌ها برمان به اندازه‌ای بالا است که اهدافمان در طول دو سال و با

به این ترتیب بهترین عملکرد سهم‌گیری ریل از بار درون بندر شهیدرجایی مربوط به سال ۱۳۹۹ است که این آمار، با توجه به زیرساخت‌ها، نیروی انسانی، ناوگان و مهارت اصلاً عدد منطقی نیست.

راه‌آهن در برهه زمانی دو ساله همه تمرکز خود را در بندر شهیدرجایی به‌عنوان نخستین بندر کانتینری ایران گذاشت و تعرفه ریل را از تعرفه حمل مواد معدنی که بیشترین سهم ریلی را دارد، ۳۰ درصد کاهش داد تا بتواند کانتینر این بندر را جذب کند؛ اما علی‌رغم تلاش دوساله و تخفیفات تعرفه‌ای اکنون دستاوردی ندارد؛ البته قول و قرار راه‌آهن برای این موضوع همچنان برقرار است، اما از طرف دیگر نهادها و دستگاه‌ها همکاری صورت نگرفته است.

در تکمیل صحبت‌های آقای سرایی درباره ظرفیت‌های استفاده‌نشده ریلی در بندر شهیدرجایی هم باید بگویم، متأسفانه راه‌آهن فقط حدود ۲۰ درصد از کانتینرهای سایه را که در بندر شهیدرجایی وجود دارد، حمل می‌کند، در حالی که بیش از ۸۰ درصد از مواد اولیه و قطعات مورد نیاز ایران‌خودرو توسط ریل از بندر شهیدرجایی حمل می‌شود. پس باید با پاسخ به این پرسش داد که چرا نتوانستیم ریل را در بازار اقتصادی کشور جذاب کنیم.

این نکته را هم فراموش نکنید که در بندر شهیدرجایی از ۳۳ اسکله، اسکله‌های ۱ تا ۱۴ اتصال ریلی دارند که اتصال اسکله‌های ۱ تا ۹ چندان مناسب نیست و فقط اسکله‌های ۹ تا ۱۴ فعال هستند. در سالی که کشور با کمبود غلات مواجه بود، همه دستگاه‌ها ورود کردند تا بتوانیم غلات را از این دو بندر خارج کنیم، بنابراین در همان سال توانستیم با هماهنگی دو وزیر و دستگاه‌های نظارتی حمل یکسره را رقم بزنیم و سهم ۱۲ درصدی ریل را از بار بندر محقق کنیم. خواهش من این است که حداقل در جایگاه همه اسکله‌ها به ریل مجهز شوند.

■ **سرایی:** در اینجا باید یک نکته را خاطرنشان کنم و آن اینکه حتی در بندر پیشرفته دنیا هم همه اسکله‌ها به ریل متصل نیستند، زیرا اگر قطار کنار کشتی بیاید باید آرام حرکت کند و واگن به واگن زیرگتری‌ترین برود که از محدوده ۴۰۰ متری اسکله فراتر می‌رود و به اسکله دیگر می‌رسد و عملیات آنها را به هم می‌ریزد و دسترسی کشته شده یا کامیون را به کشتی دیگر از بین می‌برد؛ بنابراین به لحاظ عملیاتی اصولاً دسترسی همه اسکله‌ها به ریل امکان‌پذیر نیست مگر با هماهنگی بسیار بالای کشتی‌ها و بندر.

از سوی دیگر، اصول بازار را عرضه و تقاضا تعیین می‌کند. شما باید با اهرم‌های اقتصادی سمت تقاضا را تحریک کنید و برای ریل تخفیف قائل شوید، اما برعکس است، یعنی دولت سوخت ارزان به کامیون می‌دهد

”

■ **خسرو سرایی:** در بندر شهیدرجایی ۵۲ کیلومتر ریل داریم و از ۴۵ محوطه حدود ۲۳ محوطه به ریل متصل است، اما همین الان سهم ریل از حدود ۱۴۰ میلیون تن ترافیک کانتینری بندر شهیدرجایی فقط ۳ درصد است. یعنی ۸۰ درصد ظرفیت‌های ریلی ما در بندر شهیدرجایی خالی است

“

تشویق نمی‌شود؛ زیرا سرمایه‌گذاری قبلی باید به بازدهی برسد و ظرفیتش پر شود تا سرمایه جدید جذب شود.

بندر بزرگ‌ترین نمونه تضاد منافع بین همه دست‌اندرکاران است، یک کیک بزرگ است که همه می‌خواهند، سهم بالاتری ببرند. یک گرداننده یکبارچه می‌خواهد، کامیون چون خودمالک است به دنبال منافع خود می‌رود، اما اگر این بار را روی ریل بیآوریم، فربه فرق می‌کند.

■ **نوروزی:** اینکه می‌گوییم طرح جامع جمع‌بندی نمی‌شود و عدم قطعیت داریم، درست است؛ اما ما توجهی برخی بی‌عملی‌های خود را بر گردن تحریم و عدم قطعیت می‌گذاریم. باید ببینیم که ادغام وزارت راه و مسکن اشتباهی بود که ما هنوز جواب آن را داریم می‌خوریم. اصلاً چابکی دستگاه‌ها بیشتر که نشد هیچ، چه‌بسا کاهش هم داشت.

■ **عابدین هادی‌نژاد، مدیرکل بازرگانی داخلی شرکت راه‌آهن:** در سال ۱۳۹۸ سهم ریل از بار درون بندر شهیدرجایی ۹ درصد و در سال ۹۹ حدود ۱۲ درصد بود که در سال ۱۴۰۰ با اندکی کاهش نسبت به سال ماقبل آن به ۱۱ درصد رسید. در سال ۱۴۰۱ نیز از عملکرد تخلیه و بارگیری در بندر، سهم بندر شهیدرجایی با جابه‌جایی ۵۶ میلیون تن ۴۷ درصد بود که ۹ درصد آن نصیب ریل شد.



مدیر کل بازرگانی شرکت راه آهن: راه آهن زمانی پروژه بسیار خوبی به نام «پارنامه ریل دریا» را شروع کرد، به این معنا که صاحب کالا موظف بود در هنگام بازرگانی کالا از میدا، همان جا پارنامه ریل را هم صادر کند تا وقتی کشتی در بندر شهیدرجایی پهلو می‌گیرد، طبق پارنامه، کالا را روی ریل حمل کند؛ اما این کار درست، به دلیل عدم همکاری دیگر دستگاه‌ها نیمه‌کاره ماند

»

و به این ترتیب راه‌آهن هر چقدر هم تخفیف دهد فایده‌ای ندارد. در کشور ما اقتصاد حکم می‌کند که کالا در بندر بماند. در واقع، در حالی که لجستیک یعنی درآمد از حرکت، اما درآمد ما از توقف است و تا این موضوع حل نشود، مشکلات این چنینی ادامه می‌یابد.

■ **مهدی نیاذ:** راه‌آهن زمانی پروژه بسیار خوبی به نام «پارنامه ریل دریا» را شروع کرد، به این معنا که صاحب کالا موظف بود در هنگام بازرگانی کالا از میدا، همان‌جا پارنامه ریل را هم صادر کند تا وقتی کشتی در بندر شهیدرجایی پهلو گرفته، به ناچار طبق پارنامه و برنامه‌ای که از قبل تعیین شده، کالا را روی ریل حمل کند؛ این تصمیم درستی بود، اما نیمه‌کاره ماند. اکنون درخواست ما این است که راه‌آهن به اتفاق سازمان بنادر این کار را انجام دهد. ما مایلیم این پروژه ادامه یابد و به سرانجام برسد. باید با هم سوگند یاد کنیم که هرکجا هستیم، کمک کنیم تا این کار جلو رود.

همچنین سیاست‌گذاری اصلی در سازمان بنادر هم باید به این شکل باشد که آنها ریل را در کنار خود هم بپذیرند و به رونق آن کمک کنند. در سیاست‌گذاری کلان که در مجلس و دولت انجام می‌شود، باید این نکته مدنظر باشد که هر کجا اسکله ساخته می‌شود، باید قابلیت ریل هم برای آن دیده شود و اگر دیده نشد، به مجلس برگردد و اصلاحیه بگیرد تا نقشه ساخت بندر، نقشه ریلی هم داشته باشد. همچنین راه‌آهن باید نسبت به

«

برقراری قطار برنامه‌ای و تضمین در سیر بهتر متعهد شود و حمل ریلی را برای صاحب کالا جذاب‌تر کند تا بتوانیم چرخه مناسبی را که درباره آن صحبت شد، محقق کنیم. ■

توسعه شبکه متصل حمل چندوجهی در اروپا تا سال ۲۰۵۰



درون کشورها را توسعه خواهد داد و مرحله سوم تا سال ۲۰۵۰، روی گسترش حمل‌ونقل در تمام مناطق اروپا متمرکز خواهد شد.

در این قانون، ۹ راهگزر (کریدور) جدید برای جابه‌جایی مسافر و کالا ایجاد خواهد شد. افزایش تعداد واگن‌های قطار باری و رساندن طول هر قطار به ۷۴۰ متر و سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت و ساخت ۱۶۰ کیلومتر خطوط پرسرعت مسافری از دیگر مفاد قانون جدید است؛ چیزی که جابه‌جایی مسافر در کمتر از ۲۵ دقیقه در مرزهای داخلی اتحادیه اروپا را تضمین می‌کند.

تقویت سیستم حمل‌ونقل شهری تا سال ۲۰۲۷ نیز در توافقنامه جدید پیش‌بینی شده است. ایجاد یک پایانه چندوجهی تا پایان ۲۰۴۰ در مسیرهای پرتردد شهری از دیگر برنامه‌های توسعه سیستم حمل‌ونقل پایدار شهری در اروپا است.

با تصویب قانون شبکه حمل‌ونقل میان‌اروپایی، این شبکه در هر سه حوزه ریلی، جاده‌ای و دریایی تا سال ۲۰۵۰ توسعه می‌یابد.

شبکه حمل‌ونقل میان‌اروپایی، اتحادیه اروپا (TEN-T) که برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکپارچه، سریع و با استانداردهای بالا در سراسر اتحادیه اروپا طراحی شده، شامل راه‌آهن‌ها، آبراه‌های داخلی، مسیرهای کشتیرانی دریایی کوتاه و جاده‌ها است. این شبکه که با هدف توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و اجتماعی در میان کشورهای اروپایی ایجاد خواهد شد، قرار است وابستگی این کشورها به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده و از ناوگان حمل‌ونقل برقی استفاده کند.

این قانون، توسعه شبکه حمل‌ونقل را در سه مرحله پیش‌بینی کرده: مرحله اول که تا سال ۲۰۳۰ تکمیل می‌شود، روی شبکه اصلی و اتصال شهرهای بزرگ اروپا متمرکز است. مرحله دوم تا سال ۲۰۴۰ شبکه داخلی

ارزیابی سفارت ایران در آلماتی از سرمایه‌گذاری هنگفت قزاقستان روی ترانس خزر

ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



سیدمحمد حسینی

کارشناس اقتصادی سفارت ایران در قزاقستان

آگاه از جایگاه راهبردی خود و با هدف شبکه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌قاره‌ای، قزاقستان ظرف ۱۵ سال گذشته، ۳۵ میلیارد دلار در زیرساخت حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری کرده است. شاخص‌های موجود نیز حاکی از رشد ترانزیت در قزاقستان است.

اعداد موجود گرچه مبین فاصله معنادار این کشور تا تبدیل شدن به «قدرت تمام‌عیار» حمل‌ونقل است، ولی جریان وقایع پس از فوریه ۲۰۲۲، همچون باد موافق برای توسعه اقتصاد حمل‌ونقل بین‌المللی قزاقستان در حال وزیدن است، تا آنجا که بانک جهانی اخیراً ضمن حمایت از توسعه این کریدور، راهکارهایی برای توسعه توان عملیاتی آن در افق ۲۰۳۰ ارائه داده است.

آنچه در ادامه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، گزارشی است که توسط کارشناس اقتصادی سفارت ایران در آلماتی تهیه و در آن ضمن تشریح موقعیت فعلی و برنامه‌های آتی این کشور به‌منظور توسعه کریدور میانی، پیشنهادهایی برای جمهوری اسلامی ایران جهت بهره‌مندی از فرصت‌های اقتصادی ناشی از درگیری‌های نظامی در منطقه ارائه شده است.

در ۱۰ سال گذشته و در راستای توسعه «جاده ابریشم جدید» از طریق ابتکار جاده و راه، چین‌ها در پی این بوده‌اند که اقتصادهای جهانی را در یک شبکه «چین‌محور» یکپارچه کنند. به همین دلیل راه‌آهن سریع‌السیر چین - اروپا که از قلمرو روسیه و سپس اوکراین یا بلاروس عبور می‌کند به سرعت رشد کرد و به لطف پارت‌های دولتی (چین، قطرهای باری این مسیر جایگاهی بالاتر از حاملان هوایی و دریایی یافتند، زیرا تحفظ قیمت تمام‌شده بار ارسالی از این طریق به یک‌نجم تریبی هوایی بار کاهش یافت، بلکه از حمل توسط کشتی نیز سریع‌تر بود. به این ترتیب این راه‌آهن روشی ارجح برای برخی محصولات گران‌قیمت مورد تقاضای بالا از جمله خودروهای برقی و اقلام تجارت الکترونیک شناخته می‌شد. این وضعیت اما در فوریه ۲۰۲۲ و با حمله روسیه به اوکراین به صورت جدی تغییر کرد و اکنون بسیاری از تجار اروپایی با ترس از گرفتاری در عواقب تحریم‌های ضدروسی، استفاده از دیگر روش‌ها، از جمله مسیرهای دریایی را در پیش گرفته‌اند. در واقع، وضعیت این خط‌آهن که از ۲۰۱۱ کار خود را آغاز کرد، اکنون در حال برگشت به وضعیت زمان شروع به کار آن است؛ البته بر اساس آمارهای رسمی راه‌آهن چین-حجم بار جابه‌جا شده توسط خط‌آهن چین - اروپا در ۸ ماهه نخست سال ۲۰۲۳، در مقایسه با مقطع مشابه سال مقابل آن ۲۳ درصد رشد نشان می‌دهد، اما این موضوع به این دلیل است که بسیاری از کالاهای ارسالی چین، از روسیه فراتر نرفته‌اند و در واقع اکنون این خط‌آهن به خط‌آهن چین - روسیه تبدیل شده است.

این در حالی است که لهستان گزارش کرده ترافیک قطارها در مالدیویچ (ایستگاه بزرگ قطار میان لهستان و بلاروس که ۹۰ قطارهای عبوری به اروپا از آن می‌گذرند) پس از فوریه ۲۰۲۲ نصف شده است. در طرف شرقی وضعیت بدتر هم گزارش شده و بر اساس شاخص اتحاد ریلی اوراسیا (Eurasian Rail Alliance Index) حجم بار جابه‌جا شده در مسیر روسیه - قزاقستان و بلاروس طی ژانویه تا آگوست ۲۰۲۳ با کاهش ۴۸/۹۵ درصدی به ۱۴۹۳۴۰ کانتینر ۲۰ فوت رسید. این آمار تنها معادل ۱۱/۸ درصد آمار اعلامی از سوی راه‌آهن چین (۱/۲۶ میلیون کانتینر ۲۰ فوت) در همین زمان است. سال ۲۰۲۲ این سهم برابر ۲۵/۷ درصد و در آوریل ۲۰۲۱ برابر ۴۲/۳ درصد بود. همچنین تعداد کشورهای پذیرنده قطارهای عبوری از روسیه، از ۱۱ کشور در سال ۲۰۲۱ به ۵ کشور بلژیک، مجارستان، لهستان، آلمان و هلند کاهش یافته است.

◀ قزاقستان و تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا

با توجه به تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا و اعمال تحریم‌ها

»

با توجه به تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا و اعمال تحریم‌ها علیه روسیه، قزاقستان در پی تبدیل به نقطه ثقل صنعت حمل‌ونقل و لجستیک اوراسیا است. رئیس‌جمهور این کشور، برنامه بلندپروازانه‌ای در این حوزه ترسیم و دولت را مکلف کرده سهم حمل‌ونقل و لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور را تا سال ۲۰۳۶ به ۹ درصد برساند

«

علیه روسیه، قزاقستان در پی تبدیل به نقطه ثقل صنعت حمل‌ونقل و لجستیک اوراسیا است. قاسم توکارف، رئیس‌جمهور این کشور، در تاریخ ۱۴۰۲/۶/۱۰ برنامه بلندپروازانه‌ای را برای تبدیل این کشور به «قدرتی تمام‌عیار» در این حوزه ترسیم و دولت را مکلف کرد سهم حمل‌ونقل و لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور را تا سال ۲۰۲۶ به ۹ درصد برساند (این عدد در پایان ۲۰۲۲ برابر ۶/۲ درصد تولید ناخالص داخلی و در نیمه نخست ۲۰۲۳ نیز برابر ۵/۹ درصد بود).

در همین راستا، دولت قزاقستان با تصویب برنامه توسعه حمل‌ونقل و لجستیک ۲۰۳۰، چشم‌انداز این توسعه در بسترهای مختلف ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی و لجستیک را مشخص کرده است. بر اساس آخرین آمارها، در ۹ ماهه سال ۲۰۲۳، معادل ۷۲۵/۶ میلیون تن بار در قزاقستان جابه‌جا شده که نسبت به مدت مشابه سال مقابل ۳/۲ درصد رشد نشان می‌دهد. در هشت ماه سال ۲۰۲۳، ترافیک ترانزیت قزاقستان نیز به ۲۰/۷ میلیون تن رسید که ۲۵ درصد از مقطع مشابه در سال ۲۰۲۲ بیشتر بود (این تناژ با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابه‌جا شده است).

در همین بازه زمانی (۹ ماهه سال ۲۰۲۳) ۲/۲۶ میلیون تن بار به صورت جاده‌ای جابه‌جا شد که بیانگر ۱۹/۹ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۲۲ بود. گفتمانی است در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱ میانگین رشد سالانه ترانزیت بار توسط کلیه روش‌ها برابر ۱۴/۸ درصد بوده است. قزاق‌ها می‌خواهند تا سال ۲۰۳۰ در راستای برنامه‌های این کشور برای توسعه ظرفیت حمل‌ونقل و لجستیک بار، حجم ترانزیت کالا از طریق قزاقستان

۳۷ درصدی را نشان می‌دهد. این کاهش ناشی از استفاده تجار از مسیر دریایی اعلام شده است، زیرا شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی (از شرق چین به اروپا) قیمت خود را کاهش داده و نیز پارانه‌های دولت چین به حمل‌ونقل ریلی از طریق خزر نیز قطع شده است. در کل ظرفیت مسیر ترانس خزر شش میلیون تن شامل ۸۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت است.

با این وجود، در این مسیر گلوگاه‌های زیرساختی و در دست‌های اداری و گمرکی زیادی وجود دارد. دریای خزر نیز دریایی مواج است که وزش باد در آن باعث تاخیر در حرکت کشتی‌ها می‌شود. باری که از چین عازم اروپا شود از طریق کریدور میانی ۳۸ روز در راه خواهند بود، در حالی که مسیر روسیه این بار را ۱۲ روزه به مقصد می‌رساند. حتی با وجود حمایت‌های دولتی هم قیمت‌های ارسال بار بالا هستند، اما اروپایی‌ها همچنان از آن حمایت می‌کنند. مرسک (دانمارک) و دویچه‌بان (آلمان) سال گذشته خبر از همکاری در این مسیر دادند.

به‌منظور بهبود وضعیت ترانزیت در این کریدور، قزاقستان و گرجستان نقشه راه دوجانبه‌ای را به امضا رسانده و در نوامبر ۲۰۲۲ در آکتائو نیز توافق سه‌جانبه میان قزاقستان، ترکیه و آذربایجان به امضا رسید. این کشورها امیدوارند در سال ۲۰۲۷ ظرفیت ورودی ترانس خزر را از ۶ میلیون تن به ۱۰ میلیون تن در سال افزایش داده و زمان تحویل کالا را نیز به ۱۴ تا ۱۸ روز برسانند، به طوری که سیر کالا در قزاقستان نهایتاً حدود ۵ روز به طول بینجامد. برنامه‌های در نظر گرفته شده برای ارتقای ظرفیت مسیر شامل دیجیتالی کردن امور اداری در مرزها و نقاط بازرسی، بنادر و دیگر امکانات زیرساختی و توسعه جغرافیایی مشارکت‌کنندگان کریدور از طریق جذب شرکای بیشتر است.

همچنین به گفته مقامات قزاق، یک توافق دولتی با چین بر سر توسعه مسیر ترانس‌خزر به‌ویژه برای حمل ریلی کانتینرها در مسیر چین - اروپا برای امضا آماده شده است. این توافقنامه با هدف ارتقای ظرفیت حمل بار در این مسیر و تسهیل تبادل اطلاعات ردگیری بار در داخل هر دو کشور تحریر شده است. قرار است قزاقستان مرکز لجستیک خود را در بندر خشک شیآن چین ساخته و یک پایانه چندمنظوره نیز در بندر بوتی گرجستان و یک هاب لجستیک در استان آلماتی احداث شود.

قزاقستان به‌طور ویژه کارهای ساخت راه دوم در مسیر دوستیک به موینتی (Moyunty) را به طول ۸۳۶ کیلومتر در حال انجام دارد. مقامات قزاقی می‌گویند این مسیر ظرفیت حمل بار میان چین و اروپا را ۵ برابر افزایش داده و سرعت حمل بار را از ۸۰۰ کیلومتر به ۱۵۰۰ کیلومتر در روز می‌رساند. انجام این پروژه با برآورد سرمایه‌گذاری ۵۴۳ میلیارد تنگه‌ای (۷۱ میلیارد دلار) برای سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده



ترانس‌خزر که اکنون مورد توجه اروپا و آمریکا

نیز هست، یک مسیر چندوجهی به طول ۶۱۸۰

کیلومتر است. در هشت ماه سال ۲۰۲۳ میزان

بار جابه‌جا شده با کشتی در آن از مبدأ بنادر

آکتائو و کوریک ۱/۷۴ میلیون تن بوده که

در مقایسه با سال گذشته موید رشد

۸۵ درصدی است



به عدد ۳۵ میلیون تن در سال برسد. بنابراین ظرف ۱۵ سال گذشته با هدف توسعه شبکه ترانزیت و کریدورهای میان‌قاره‌ای ۳۵ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل و لجستیک خود سرمایه‌گذاری کرده‌اند.



مسیر بین‌المللی ترانس‌خزر (کریدور میانی)

ترانس‌خزر که اکنون مورد توجه اروپا و آمریکا نیز هست، یک مسیر چندوجهی به طول ۶۱۸۰ کیلومتر است. در هشت‌ماه سال ۲۰۲۳ میزان بار جابه‌جا شده با کشتی در آن از مبدأ بنادر آکتائو و کوریک ۷۷۴ میلیون تن بوده که در مقایسه با سال گذشته موید رشد ۸۵ درصدی است. البته تعداد کانتینر جابه‌جا شده ۱۲۶۰۰ دستگاه بوده که کاهش





قرزاق‌ها می‌خواهند تا سال ۲۰۳۰ در راستای برنامه‌های این کشور برای توسعه ظرفیت حمل‌ونقل و لجستیک بار، حجم ترانزیت کالا از طریق قزاقستان به عدد ۳۵ میلیون تن در سال برسد، بنابراین ظرف ۱۵ سال گذشته با هدف توسعه شبکه ترانزیت و کریدورهای میان‌فاره‌ای بالغ بر ۳۵ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل و لجستیک خود سرمایه‌گذاری کرده‌اند



موبینتی و بینو (Beineu) به بندر آکتائو و کورنک در بخش غربی کشور می‌رود. خط ریلی قزاقستان-ترکمنستان-ایران نیز در مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب، پیوند مستقیمی میان چین و ایران به وجود آورده است.

در ۱۰ ماه ۲۰۲۳ میزان ترافیک بار در این مسیر به ایران با ۲۵ درصد رشد نسبت به سال قبل به ۱/۶ میلیون تن رسید. برای توسعه این مسیر، دو طرف در حال ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات پایانه‌ای، رفع موانع اداری و ایجاد شرایط مطلوب برای شرکت‌های حمل‌ونقل هستند.

زیرساخت هوایی- اخیراً نیز وزارت حمل‌ونقل قزاقستان اعلام کرده که طرح احداث مناطق ویژه اقتصادی در فرودگاه‌های آستانه، آلماتی، شیمکنت، آکتائو، آق‌توبه و کاراگاندی را در دستور کار دارد. این تصمیم در پی برنامه این کشور برای افزایش تبادل محموله‌های فرودگاهی و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل ملی کشور اتخاذ شده است. گفتنی است که قزاقستان دارای ۱۴ منطقه ویژه اقتصادی با جهت‌گیری‌های مختلف صنعتی در ۱۲ منطقه در سراسر کشور است. عمده این مناطق در مرکز لجستیک قورغاس، دروازه شرقی ترکستان، به عنوان یک مرکز گردشگری بین‌المللی و بندر دریایی آکتائو واقع شده‌اند.

بندر اصلی- طبیعتاً در توسعه مسیرهای حمل‌ونقلی- بندر قزاقستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و آکتائو به‌عنوان چهارراهی برای مسیرهای چندمنظوره حمل‌ونقل جهانی عمل می‌کند. موقعیت راهبردی این

است. دولت قزاقستان پروژه را از محل صندوق ملی با خرید اوراق قرضه از صندوق ملی رفاه «سمروک قزیه» (Samruk-Kazyna) تأمین خواهد کرد.

قزاقستان همچنین قصد دارد مسیر ریلی ۲۷۲ کیلومتری بختی-آتاگوز (Bakhty-Ayagoz) را با سرمایه‌گذاری ۵۷۷/۵ میلیارد تنگه (۷/۲ میلیارد دلار) و با تأمین اعتبار از سوی بانک توسعه اوراسیا و احتمالاً بخش خصوصی احداث کند که باعث کاهش فشار بر ایستگاه‌های مرزی دوستیک (Dostyk) و آلتینکول (Altinkol) بوده و ظرفیت حمل‌بار میان چین و قزاقستان را تا ۲۰ میلیون افزایش خواهد داد.



زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و لجستیک قزاقستان

مسیرهای ریلی- راه‌آهن قزاقستان در سال ۲۰۲۲، در مجموع حدود ۴۰۵ میلیون تن کالا جابه‌جا کرد که این میزان در ۹ ماهه سال ۲۰۲۳ معادل ۳۰۸/۱ میلیون تن بوده است. تقریباً ۹۰ درصد بار ترانزیتی قزاقستان با شبکه ریلی این کشور جابه‌جا می‌شود و ۵ کریدور ریلی بین‌المللی مهم از قزاقستان عبور می‌کنند.

کریدورهای شمال-جنوب و ترانس آسیا (در قزاقستان از دوستیک، آلتینکول، موبینتی، آستانه و پتروپاول) در مسیر چین به اروپا هستند.

علاوه بر این، کریدور آسیای مرکزی راه‌آهن ترانس آسیا به‌عنوان پیونددهنده حیاتی ترانزیت میان روسیه و کشورهای آسیای میانه عمل می‌کند. این مسیر در قزاقستان از سارپافاش در جنوب شروع و از طریق آریس (Arys) و قندیافاش (Kandyagash) به لوزینکی (Ozinki) می‌رسد. مسیر دوستیک - آلتینکول - آق‌توبه - آلماتی - سارپافاش نیز بخش از کریدور جنوبی خط‌آهن ترانس آسیا است که چین و جنوب شرق آسیا را به آسیای میانه و خلیج فارس متصل می‌کند.

قزاقستان همچنین بخشی از برنامه کریدور ترانس‌اسیا (کریدور حمل‌ونقل اروپا، قفقاز و آسیا) است که سیزده کشور را دربر می‌گیرد. بخش قزاقستانی این کریدور در ایستگاه دوستیک و آلتینکول آغاز و از طریق

همان‌طور که گفته شد، جاده اروپای غربی - غرب چین به طول ۲۲۴۷ کیلومتر یکی از بزرگراه‌های کلیدی است که از قزاقستان عبور کرده و بخش قزاقستان آن در فاصله سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۹ بازسازی شده است. کریدور دیگری که با عبور از قزاقستان، چین و اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند، از چین شروع و با عبور از سیمی (Semey) و پاولودار (Pavlodar) در قزاقستان به لومسک (Omsk) در روسیه وصل می‌شود. این مسیر ۱۱۱۶ کیلومتری یکی از مسیرهای اصلی شرق قزاقستان است. در سال ۲۰۲۳، قزاقستان بازسازی جاده ۸۹۳ کیلومتری آکتوبه- آتیرائو- آستراخان را در برنامه دارد و تا سال ۲۰۲۵ نسط جاده آتیرائو- لورالسک- ساراتوف (روسیه) را به طول ۵۸۷ کیلومتر بازسازی خواهند کرد. رومن واسیلنکو، معاون وزیر خارجه قزاقستان در کنفرانسی مطبوعاتی در تاریخ ۱۴/۲/۰۱ اعلام کرد کشورش برای پیشبرد این جاده مهم از اتحادیه اروپا، آمریکا، روسیه، چین و سایر کشورهای منطقه و موسسات مالی و اعتباری بین‌المللی جذب سرمایه خواهد کرد. به گفته واسیلنکو، برآوردها و مطالعات امکان‌سنجی پروژه به مدت یک سال در حال انجام بوده و مقرر است در ژانویه ۲۰۲۴ همایش سرمایه‌گذاری مربوطه در بروکسل برگزار شود.

به گفته معاون وزیر حمل‌ونقل قزاقستان، در ۹ ماه نخست ۲۰۲۳ حجم بار جاده‌ای جای‌جا شده در قزاقستان برابر ۵/۵ میلیون تن و ۲۲ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بوده که از این میزان ۳/۶ میلیون تن مربوط به ترانزیت است (نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ برابر ۴۴ درصد رشد نشان می‌دهد). سهم چین از این میزان ترانزیت با دو برابر افزایش به حدود ۱/۵ میلیون تن بالغ می‌شود.

توسعه ناوگان جاده‌ای حمل بار نقش مهمی در رقابتی بودن بازار حمل‌ونقل قزاقستان ایفا می‌کند و این کشور قصد دارد در سال‌های آتی تجهیزات حمل جاده‌ای را دو برابر کند. به این منظور، وزارت حمل‌ونقل این کشور برنامه جذب نمایندگی شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل بین‌المللی را در دستور کار خود دارد. به گفته معاون وزیر حمل‌ونقل قزاقستان «قزاقستان مشغول مذاکره و پیشبرد توافقات دولتی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای با دانمارک، مقدونیه، پرتغال و امارات است. علاوه بر این، از طریق امارات دسترسی به بندر خلیج فارس و بازار بار هند، پاکستان و سایر کشورها را پیگیری می‌کنیم. هم‌زمان، با ایجاد سامانه اتوماسیون صدور مجوز بار خارجی بر اساس سفارش بار، شرایط رقابت داخلی برای شرکت‌های قزاقستانی نیز عادلانه‌تر خواهد شد.»



قزاقستان به‌عنوان بزرگ‌ترین خشکی محصور جهان، عمق سرزمینی



قزاقستان به‌عنوان بزرگ‌ترین خشکی محصور جهان، عمق سرزمینی وسیع و موقعیت جغرافیایی راهبردی قابل توجهی در آسیای مرکزی دارد ضمن اینکه وفور منابع طبیعی و برنامه‌های متعدد توسعه زیرساخت‌ها، از این کشور چهره یک منطقه مستعد برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای و بین‌المللی تجارت را ارائه می‌دهد



بندر، زمینه را برای تدویم تریبوی محصولات مختلف از جمله بار خشک، نفت خام و مشتقات در جهات مختلف مهیا می‌سازد. بنابر اعلام وزارت حمل‌ونقل قزاقستان هاب کانستری جدید در آکتائو به ظرفیت ۲۰۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت و با سرمایه ۲۰/۲ میلیارد تنگه (۴۲/۳ میلیارد دلار) قرار است تا سال ۲۰۲۵ ساخته شود و در حال حاضر دولت قزاقستان در پی یافتن سرمایه‌گذار برای آن است. پایانه دریایی سرزه در بندر کوریک نیز در ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۳ افتتاح شد. این پروژه شامل یک پایانه غلات به ظرفیت یک میلیون تن، یک پایانه نفتی به ظرفیت ۵/۵ میلیون تن و یک پایانه دیگر به ظرفیت سه میلیون تن است.

مسیرهای جاده‌ای- هشت کریدور جاده‌ای به طول ۱۳۲۰۰ کیلومتر از قزاقستان عبور می‌کنند که مسیر اروپای غربی- غرب چین، شمال - جنوب و اروپا - قفقاز - آسیا (ترانسکا) مهم‌ترین آن هستند.

بنابراین جمهوری اسلامی ایران به دوروش می‌تواند از فرصتی که پس از فوریه ۲۰۲۲ ایجاد شده، بیشتر بهره‌مند شود:

۱- توسعه حداکثری زیرساخت ترابری در قالب کریدور شمال - جنوب از جمله در مسیر شرقی کریدور از طریق تقویت حضور در «کارگروه نقشه راه توسعه مسیر شرقی کریدور شمال - جنوب» و کارگروه چهارجانبه ریلی با قزاقستان، ترکمنستان و روسیه. این مسیر حتی می‌تواند بخشی از ترافیک بار کریدور میانی را نیز به خود جذب کند.

۲- پیگیری جدی‌تر حضور در مسیر ارسال بار از چین به اروپا اترانس ایران. برای این منظور باید برگزاری کارگروه سه‌جانبه ریلی ایران، چین و قزاقستان به‌طور جدی در دستور کار باشد. توصیه می‌شود دولت موضوع راه یارانه به فرستندگان چینی بار به اروپا را بررسی کند. ■

وسیع و موقعیت جغرافیایی راهبردی در آسیای مرکزی دارد و وفور منابع طبیعی و برنامه‌های متعدد توسعه زیرساخت‌ها، از این کشور چهره یک منطقه مستعد برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای و بین‌المللی تجارت را ارائه می‌دهد و حتی در برخی محافل دیپلماتیک و همایش‌های سرمایه‌گذاری صحبت از ظرفیت بالقوه سالانه ۱۰۰ میلیون تن ترانزیت بار از قزاقستان است.

هرچند ظرفیت مدنظر اعلام‌شده توسط مقامات قزاقستانی برای مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب ۱۵ میلیون تن است و با در نظر گرفتن ۷۶ میلیارد تن کالایی که چین از طریق دریا به اروپا می‌فرستد، رسیدن به ظرفیت ۱۰۰ میلیون تن ترانزیت هنوز دور از دسترس می‌نماید، اما در عین حال، به معنای آینده‌دار بودن حوزه ترانزیت در قزاقستان است.

وضعیت صنعت حمل‌ونقل قزاقستان به روایت آمار

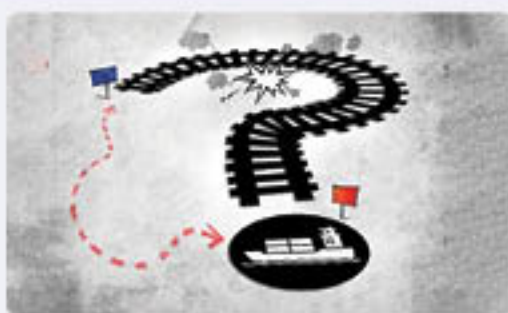
(با در نظر گرفتن اینکه کل بار ازسالی چین به اروپا در سال ۲۰۲۰ از مسیر دریایی برابر ۱/۸ میلیارد تن بوده است)

ملاحظات	درصد رشد (نسبت به مدت مشابه سال ماقبل)	میلیون تن	میزان بار جابه‌جا شده / روش / مقطع زمانی
	+۷۷	۷۲۵/۶	میزان بار جابه‌جا شده در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳
	-	۴۰۸/۱	میزان بار جابه‌جا شده توسط راه‌آهن در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳
	-۷۶	۶۰۵	میزان بار جابه‌جا شده توسط راه‌آهن در قزاقستان در سال ۲۰۲۲
این میزان ترانزیت با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابه‌جا شده که معادل ۱/۲۹ درصد از کل صادرات چین به اروپا از مسیر دریایی و شامل کالاهای پزشکی و گول‌همت است	+۲۵	۲۰/۷	میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه سال ۲۰۲۳
تقریباً ۸۲ درصد کل بار ترانزیت قزاقستان	-	۱۷/۱	میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه سال ۲۰۲۳ به صورت ریلی
سهم چین از این ترانزیت دوبار افزایش داشته است.	+۴۴	۷/۶	ترانزیت بار قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ به صورت جاده‌ای
	+۲۷	۵/۵	میزان بار جابه‌جا شده در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ به صورت جاده‌ای
	+۱۷۷	۲۶/۸	میزان ترانزیت بار قزاقستان در سال ۲۰۲۳
	+۱۹	۷/۶	بار جابه‌جا شده ریلی در مسیر قزاقستان به ایران از طریق ترکمنستان تا پایان اکتبر سال ۲۰۲۳
ظرفیت این مسیر سالانه ۶ میلیون تن است که قزاقستان و آذربایجان قصد دارند تا سال ۲۰۲۷ این ظرفیت را به ۱۰ میلیون تن برسانند.	+۸۵	۱/۷۴	میزان بار جابه‌جا شده در کریدور میانی در هشت ماه سال ۲۰۲۳
	+۱۰۰	۷/۶۸	میزان بار جابه‌جا شده در کریدور میانی در سال ۲۰۲۳

بانک جهانی، حامی کریدور میانی

سرمایه‌گذاری لازم برای بالفعل کردن پتانسیل کریدور ترانس خزر ۱۱/۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود

- که سه برابر زمان سفر از مسیر شمالی (از طریق روسیه) است.
- ۶- هزینه‌های حمل‌ونقل بالا و ناپایداری، تاخیرها و مشکلات مربوط به لجستیک، استاد و زیرساخت‌ها، فقدان هماهنگی بین کریدورها، ناکارآمدی عملیاتی در بنادر، چالش‌های زیرساخت‌های ریلی و تاخیر در گذرگاه‌های مرزی از معضلات مهم کریدور میانی است.
- ۷- آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه در نوامبر ۲۰۲۲ نقشه راه را برای بهبود کریدور میانی امضا کردند. سازمان‌ها و شرکای بین‌المللی، از جمله بانک جهانی، اتحادیه اروپا، EBRD و ADB از کمک‌های فنی و سرمایه‌گذاری‌ها حمایت کردند.
- ۸- ترکیبی از سرمایه‌گذاری‌ها و اقدامات کارآمد می‌تواند زمان سفر در امتداد کریدور میانی را تا سال ۲۰۳۰ به نصف کاهش دهد.
- ۹- مدل‌های تخمینی بانک جهانی افزایش ۳۰ درصدی تجارت چین و اتحادیه اروپا را تا سال ۲۰۳۰ پیش‌بینی می‌کند. انتظار می‌رود که حجم ترانزیت از طریق کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰ سه برابر شود، اما این کریدور عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند.
- ۱۰- سرمایه‌گذاری‌های اولویت‌دار برای بالفعل کردن پتانسیل‌های این کریدور عبارت از بهبود روبه‌های عبور از مرز، ارتقای زیرساخت‌های ریلی، افزایش ظرفیت بنادر و ساده‌سازی روبه‌های گمرکی است.
- ۱۱- اصلاحات اولویت‌دار در حوزه خط‌مشی‌ها عبارت از هماهنگ‌سازی مقررات حمل‌ونقل، توسعه دیجیتال شدن روبه‌های تجاری و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای است.
- ۱۲- سرمایه‌گذاری لازم برای بالفعل کردن پتانسیل این کریدور ۱۱/۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود و باید در هر سه کشور اصلی مسیر کریدور، یعنی قزاقستان، آذربایجان و گرجستان توزیع شود.
- ۱۳- بانک جهانی متعهد به حمایت از توسعه این کریدور است.
- ۱۴- در صورت عملیاتی شدن، انتظار می‌رود کریدور میانی انتقال کالا را با افزایش ۱۸۵ برابری کانتینرها افزایش دهد. انتقال کالاهای یارزشمند مانند کبود دو برابر شود و سهم مواد اولیه کاهش یابد.
- ۱۵- کریدور میانی فرصتی را برای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی برای تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری، افزایش انعطاف‌پذیری و کاهش وابستگی به شرکای سنتی ارائه می‌دهد.



بانک جهانی اخیراً گزارش مفصلی تحت عنوان «کریدور تجارت و حمل‌ونقل میانی سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها برای سه برابر کردن حجم بار و نصف کردن زمان سفر تا سال ۲۰۳۰» منتشر کرده و ضمن حمایت از توسعه این کریدور، راهکارهایی برای توسعه توان عملیاتی آن در افق ۲۰۳۰ ارائه داده است.

نکات کلیدی این گزارش در ادامه می‌آید:

- ۱- حجم بار انتقالی از کریدور ترانس خزر تا سال ۲۰۳۰ پتانسیل افزایش سه برابری نسبت به سال ۲۰۲۴ را دربردارد. در صورت بالفعل شدن این پتانسیل، حجم بار انتقالی از این کریدور می‌تواند به ۱۱ میلیون تن افزایش یابد و زمان سفر را که اکنون ۳۰ تا ۴۵ روز است به نصف کاهش دهد.
- ۲- این کریدور در حال حاضر به دلیل ناکارآمدی‌ها و شکاف‌های زیرساختی با موانع جدی برای نقش آفرینی کلیدی در تجارت منطقه‌ای مواجه است. این کریدور با برخی محدودیت‌های زیرساختی از جمله موانع در گذرگاه‌های مرزی، دشواری‌های انتقال بار از قطار به کشتی و ناکارآمدی‌های عملیاتی مواجه است که باید برطرف شود.
- ۳- تهاجم روسیه به اوکراین، توجه به کریدور میانی را به عنوان کریدور جایگزین برای کاهش وابستگی به مسیرهای روسیه افزایش داده است. ترانزیت کانتینری در این کریدور در سال ۲۰۲۲ میلادی ۳۳ درصد افزایش یافت؛ اما در ادامه با چالش‌هایی مواجه شد که منجر به کاهش ۳۷ درصدی در سال ۲۰۲۳ شد.
- ۴- ناکارآمدی‌های زیرساختی در راه آهن ترکیه باعث شده که مسیر دریای سیاه در حال حاضر بر مسیر زمینی ترجیح داده شود.
- ۵- زمان انتقال کالا در امتداد کریدور میانی حدود ۳۰ تا ۴۵ روز است



روایت جذب و دفع

بار هم همان حکایت همیشگی است، با دست پس می‌زنیم و با پا پیش می‌کشیم. دست لنگداران را - که صاحبان سرمایه بومی در شهرهای ساحلی هستند و به صورت اجدادی از دریا ارتزاق می‌کنند - با نام سهمیه‌بندی کالای ته‌لنجی می‌بندیم و از طرف دیگر، با اصلاح آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری برای گشادن پای صاحبان سرمایه به بندر برنامه‌ریزی می‌کنیم. به همین بهانه، در این پرونده حکایت خواندن سرمایه‌داران و راندن لنگداران را بررسی کرده‌ایم.

◀ به دنبال یک قانون جذاب

◀ آخر ته‌لنجی!

آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری
با هدف جلب نظر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مورد بازنگری قرار گرفت

به دنبال یک قانون جذاب

گزارش از

تحریریه ترابران



یکی از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد زیرساخت‌های مناسب و درخور شأن بنادر کشور است، اما این کار فقط از راه توسعه فیزیکی و تجهیز بنادر عملیاتی نمی‌شود، بلکه باید شرایط جذب سرمایه بخش خصوصی و راه‌اندازی شرکت‌های متعدد و دانش‌بنیان در بنادر را نیز تسهیل کرد؛ این در حالی است که به گفته رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی، در واپسین اصلاحیه آیین‌نامه بنادر ایران فقط زمینه فعالیت برای دو نوع شرکت بندری و دریایی وجود داشت و فعالیت‌های دیگر بدون توجه به تخصص‌گرایی انجام می‌شد و راه ورود صاحبان سرمایه بدون تخصص به بنادر بسته بود؛ به همین دلیل، نه تنها جذب سرمایه صورت نمی‌گرفت و بلکه شاهد نوهی سرمایه‌گریزی هم در بنادر ایران بودیم.

به همین دلیل، چندی پیش سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد با اصلاح آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری در بنادر دریایی مقررات‌زدایی و بهبود فضای کسب‌وکار در این حوزه برآمده تا ظرفیت‌های جدیدی را متناسب با نیاز بازار داخلی و بین‌المللی ایجاد کند. ترابران برای آگاهی بیشتر درباره چرایی تدوین آیین‌نامه جدید و آشنایی با تسهیلات ایجاد شده در آن به گفت‌وگو با حسین مهرابی، رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی پرداخته است.

حسین مهرابی، رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی درباره چرایی تدوین آیین‌نامه جدید تاسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی با بیان اینکه اولین پروانه‌های فعالیت در محدوده بنادر در آیین‌نامه بنادر ایران مصوب سال ۱۳۱۷، به شکل سنتی در ۴ زمینه نمایندگی کشتی، تخلیه و بارگیری، بازنویسی و تدارکات در نظر گرفته شده بود، گفت: «این آیین‌نامه در زمانی بود که بنادر کاملاً به صورت سنتی عملیات تخلیه و بارگیری را انجام می‌دادند، تهیه شده بود که بالاخره در سال ۱۳۶۵ آیین‌نامه شرکت‌ها و موسسات کارگزاری ترابری دریایی با ۱۲ زمینه فعالیت (مجوز) برای راه‌اندازی شرکت‌های خدمات دریایی و بندری تدوین و تصویب شد».

او با اشاره به اینکه این آیین‌نامه در سال‌های ۱۳۸۱، ۱۳۸۳ و ۱۳۸۸ مجدداً بازنگری شد، اظهار کرد: «در نهایت ما ۱۲ آیین‌نامه مجزا برای تاسیس شرکت‌ها داشتیم که در برخی موارد به لحاظ عدم تطابق با قوانین و کنوانسیون‌های جدید و پراکندگی شرایط و ضوابط آن فاقد شفافیت و به نوعی باعث تعارض می‌شد؛ چراکه به صورت واحد تدوین نشده بودند».

مهرابی افزود: «در سال ۱۴۰۱، با آسیب‌شناسی‌های انجام‌شده از ذینفعان این حوزه در فضای کسب‌وکار بنادر و با توجه به تعدد و تفرق آیین‌نامه‌ها مشخص شد که مجوزهای فعلی رویکرد تخصصی ندارند؛ مثلاً مجوز تخلیه و بارگیری به صورت عام بود، یعنی دارنده این مجوز می‌توانست در همه زمینه‌ها نظیر، کالای فله مایع غیرنفتی، کالای عمومی و فله خشک، کانتینری و فرآورده‌های نفتی فعالیت داشته باشد. این مقوله درباره مجوز راهبری پایانه‌های بندری کالا نیز صدق می‌کرد. در عین حال، چون بنادر ایران به نسل سوم ارتقا یافتند، باید صنایع سنگین،



در سال ۱۴۰۱، با آسیب‌شناسی‌های انجام شده از ذی‌نفعان این حوزه در فضای کسب‌وکار بنادر و با توجه به تعدد و تفرق آیین‌نامه‌ها مشخص شد که مجوزهای فعلی رویکرد تخصصی ندارند؛ مثلاً مجوز تخلیه و بارگیری به صورت عام بود، یعنی دارنده این مجوز می‌توانست در همه زمینه‌ها نظیر، کالای فله مایع غیرنفتی، کالای عمومی و فله خشک، کانتینری و فرآورده‌های نفتی فعالیت داشته باشد. این متوازه درباره مجوز راهبری پایانه‌های بندری کالا نیز صدق می‌کرد



کارخانه‌های تولیدی و تبدیلی بیشتری را در بنادر راه‌اندازی می‌کردیم؛ بنابراین سازمان بنادر به دنبال اجرای کامل زنجیره تامین کالا و ایجاد پارک لجستیک، توسعه خوشه‌های اقتصادی و فعالیت‌های دریاچه بود و با توجه به پس‌گراشه‌هایی موجود باید به سمت تخصصی کردن مجوزها، استانداردسازی و ارتقای ایمنی فعالیت‌ها پیش می‌رفت.

فرش فرمز برای صاحبان سرمایه

او خاطرنشان کرد: «پیش از این، مجوزها به این صورت بود که مدیرعامل شرکت که متقاضی تأسیس شرکت دریایی و بندری است باید یک فرد متخصص در این حوزه و دارای سوابق تجربی مرتبط و یکسری پیش‌نیازها و گواهی‌نامه‌ها می‌بود که احراز این شرایط برای برخی از صاحبان سرمایه علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در امور دریایی و بندری ممکن نبود؛ زیرا مثلاً برخی از شرکت‌های بزرگی مانند شرکت‌های تولیدی، نفتی و صنعتی که می‌خواستند فرها برای ساخت پایانه‌های تخصصی و مکانیزه سیلوی غلات، مخازن نفتی و روغن خوراکی و... سرمایه‌گذاری کنند، به دلیل نداشتن شرایط پیش‌گفته در این حوزه نمی‌توانستند مجوز دریافت کنند و انگیزه حضور آنها در بنادر کمتر می‌شد و نوعی سرمایه‌گریزی در بندر رخ می‌داد.»

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: «بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی با نگرانی به این اصل اقتصادی که هر سرمایه‌گذاری به دنبال ایجاد کسب‌وکار و رونق اقتصادی است، سعی کرد در مجوزهای تأسیس شرکت‌های دریایی و بندری تسهیلاتی ایجاد کند. در همین زمینه، در آیین‌نامه جدید اگر صاحب سرمایه‌ای بدون داشتن تخصص دریایی و بندری قصد تأسیس شرکت در این حوزه داشته باشد، می‌تواند این شرکت را به شرط داشتن یک مدیرفنی متخصص و با تجربه و در برخی از مجوزها با توجه به حساسیت آن مدیر فنی و مدیر عملیات در کنار خود تأسیس کند.»

او تصریح کرد: «به بیان بهتر، براساس آیین‌نامه جدید، اگر مدیرعامل شرکتی در این حوزه متخصص نباشد و فقط موضوع جذب سرمایه او در حوزه بندر و دریا مطرح باشد، سازوکاری طراحی شده که طبق آن یک مدیر فنی و متخصص معرفی می‌شود که باید حاکم شرایط مذکور در آیین‌نامه باشد و مجوز به نام شرکت و به اعتبار این مدیر فنی صادر می‌شود. بنابراین در آیین‌نامه جدید مدیرعامل می‌تواند فقط نقش سرمایه‌گذار را ایفا کند. به این ترتیب، شرکت‌های بیشتری می‌توانند سرمایه خود را وارد بندر کنند.»

مهرابی با بیان اینکه بخشی از مجوزها و فعالیت‌هایمان با این الگوی



جدید تسهیل می‌شود. اذعان کرد: «البته راه برای مدیران عامل متخصص همچنان باز است؛ مثلاً اگر یک نفر دارای تخصص و سوابق دریایی و یا بندری و حائز تمام شرایط است، همچون گذشته می‌تواند رسماً اقدام به تاسیس شرکت کند. یعنی اگر مدیرعامل شرایط مورد نظر در آیین‌نامه را داشته باشد می‌تواند نقش مدیر فنی را عهده‌دار شود.»

او افزود: «ممکنین به منظور ارتقای ایمنی بنادر، جان، مال و کالای مردم که در اختیار شرکت‌های کشتیرانی و پایانه‌های بندری است، در کنار مدیر فنی، مدیر عملیات متخصص هم باید توسط شرکت تازه‌تاسیس پیش‌بینی شود که به این ترتیب، با تمهیدات اندیشیده شده در کنار تخصص‌گرایی شاهد ارتقای ایمنی در فعالیت‌های بندری و دریایی خواهیم بود. زیرا از این پس، بر اساس زمینه فعالیت در هر شرکتی یک مدیر فنی در مرکز اصلی شرکت، یک مدیر عملیات هم قرار دارد و شخصاً بر انجام عملیات ایمن نظارت می‌کند.»

◀ دامنه فعالیت مدیرفنی در آیین‌نامه جدید

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به این پرسش که آیا آن مدیر فنی فقط باید با یک شرکت همکاری داشته باشد یا می‌تواند همزمان در چندین شرکت فعالیت کند، گفت: «با توجه به نوع فعالیت‌های بندری و دریایی که کاملاً تخصصی هستند و هر کدام با دیگری متفاوت است، انجام چنین کاری غیرممکن است؛



پیش از این، مجوزها به این صورت بود که مدیرعامل شرکتی که متقاضی تاسیس شرکت دریایی و بندری می‌شد باید یک فرد متخصص در این حوزه و دارای سوابق تجربی مرتبط و یکسری پیش‌نیازها و گواهی‌نامه‌ها می‌بود که احراز این شرایط برای برخی از صاحبان سرمایه علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در امور دریایی و بندری ممکن نبود و انگیزه حضور آنها را در بنادر کمتر می‌کرد



مثلاً راهبری پایانه‌های بندری، حمل و نقل دریایی، بازرسی کشتی‌ها و ایمنی کانتینر و... هر کدام تخصص خاصی دارند که باید مجوز مربوط به خود را دریافت کنند. بنابراین اگر یک مدیر فنی شرایط تخصصی و سوابق تجربی در چند زمینه فعالیت را داشته باشد، فقط می‌تواند در یک شرکت که چنین مجوزهایی را دارد فعالیت کند و مسئولیت وی قابل انتقال به غیر نیست، لذا نمی‌تواند همزمان در چند شرکت بندری و دریایی به‌عنوان مدیر فنی فعالیت کند.»

او یادآور شد: «البته ناگفته نماند که در آیین‌نامه جدید اگر شرکت حائز شرایط و دارای مدیر فنی متخصص در چند زمینه فعالیت باشد می‌تواند چندین مجوز را دریافت کند، زیرا از زمان پهلویگری کشتی تا زمان خروج کالا از بندر فعالیت‌های مجزایی انجام می‌شود که گاهی به‌صورت یکپارچه و گاهی به‌صورت مجزا ارائه می‌شود. حالا اگر یک شرکت مجوز چند عملیات مختلف را با هم داشته باشد، مدیرفنی آن می‌تواند در صورت داشتن تخصص با همه این مجوزها کار کند، اما نمی‌تواند همزمان با چند شرکت فعالیت داشته باشد، چراکه هدف

همان تخصص‌گرایی و ایمنی است.»

مهرابی خاطرنشان کرد: «سیاست‌گذاری انجام شده در آیین‌نامه برای عدم فعالیت مدیر فنی در چند شرکت دریایی و بندری، با هدف جلوگیری از تعارض منافع و تمرکز مدیر فنی در ایفای نقش تخصصی خود در زمینه فعالیت آن شرکت است؛ زیرا آن شرکت‌ها ممکن است رقیب همدیگر باشند و به‌نوعی سبب بروز اختلافات و تداخلات عملیاتی در بنادر شود، بنابراین مدیر فنی می‌تواند برای یک شرکت دریایی و بندری مدیرفنی باشد.»

او با بیان اینکه البته اگر مجوز فعالیت‌های یک شرکت با هم تناسب نداشته باشند، مدیر فنی باید تغییر کند، اظهار کرد: «بر اساس آیین‌نامه جدید نیازی نیست یک شرکت برای دریافت مجوزهای مختلف به سمت تشکیل هلدینگ برود، زیرا ایجاد هلدینگ‌های دریایی و بندری دارای چالش‌های حقوقی خاصی به‌لحاظ تعدد اعضای هیئت‌مدیره، تفرق تصمیم‌گیری و فرآیندهای طولانی و همچنین تحمیل هزینه‌های مضاعف برای ایجاد دفاتر مختلف است. در رویکرد جدید، شرکت می‌تواند تمام سرمایه‌اش را در قالب ایجاد یک شرکت اما با چندین مجوز و مدیران فنی متخصص مختلف رانندازی کند.»

◀ مقررات‌زدایی با رویکرد تسهیل‌گرایی و جلوگیری از انحصار

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر، در پاسخ به این ادعا که برخی معتقدند سازمان بنادر و دریانوردی این کار را برای شکستن

انحصار چند شرکت خاص انجام داده است. خاطرنشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی در جهت بهبود فضای کسب‌وکار و رونق اقتصادی و همچنین سیاست‌های دولت و سازمان با رویکرد توجه به مزیت‌های بالقوه و بالقوه در دریا، ایجاد اشتغال در سواحل، بنادر و آب‌های مرزی و اجرایی ساختن آن و همچنین انجام تکالیف قانونی خود در قانون اصلاح مواد (۱) و (۷) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار، الزامات بین‌المللی نظیر کنوانسیون‌های بندری و دریایی و مصوبات هیئت مقررات‌زدایی بهبود محیط کسب‌وکار، اقدام به تدوین این آیین‌نامه کرد که از جمله اهداف راهبردی آن اصلاح ساختار فرآیندها با رویکرد تسهیل‌گرایانه و جلوگیری از انحصار در جهت برخورداری از فرصت‌های برابر و ایجاد رقابت، توسعه فضای کسب‌وکار تخصصی و شناسایی خدمات مکمل حمل‌ونقل در حوزه فعالیت‌های بندری و دریایی است.»

مهربای تأکید کرد: «به این ترتیب، سازمان بنادر و دریانوردی با نگاه کاملاً ملی و بین‌المللی با ایجاد ۳۱ مجوز با زمینه فعالیت در حوزه بندر و دریا به دنبال چابک‌سازی بخش خصوصی در جهت افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازارهای منطقه و اشتغالزایی با تاسیس شرکت‌های بندری و دریایی است.»

او افزود گفت: «در بخش ارتقای نظارت‌های حاکمیتی و ایمنی در بنادر کشور مجوزهای جدیدی با عناوین، بازرسی و تأیید کانتینر، بازرسی کشتی و تاسیسات فراساحل و بازرسی ایمنی تجهیزات بندری طراحی و تدوین شده است. ضمناً بازرسی ایمنی کانتینر، تجهیزات، سیستم‌ها و عملکرد آنها به منظور حصول اطمینان از تطابق با الزامات ایمنی ساختاری، استانداردها، مقررات مربوط و صدور گواهی‌نامه ایمنی نیز از جمله الزامات بین‌المللی است که در آیین‌نامه جدید این بخش توسط شرکت‌های واجد شرایط با بازرسان متخصص انجام خواهد شد. به همین دلیل، سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال ایجاد فضای رقابتی و تخصصی‌کردن کسب‌وکار بود.»

دانش‌بنیان‌ها جذب می‌شوند

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه علاوه بر شکستن انحصار، هدف دیگر سازمان بنادر و دریانوردی تسهیل فضای کسب‌وکار و توسعه آن بود، گفت: «یکی دیگر از اهداف ما در تدوین این آیین‌نامه جذب شرکت‌های دانش‌بنیان به سمت دریا و بندر بود اما ممکن است مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان تخصص دریایی و بندری نداشته باشد که خوشبختانه با این آیین‌نامه راه برای



در آیین‌نامه جدید اگر صاحب سرمایه‌ای بدون داشتن تخصص دریایی و بندری قصد تاسیس شرکت در این حوزه داشته باشد، می‌تواند این شرکت را به شرط داشتن یک مدیرفنی متخصص و با تجربه و در برخی از مجوزها با توجه به حساسیت آن مدیرفنی و مدیر عملیات در کنار خود تاسیس کند



ورود شرکت‌های دانش‌بنیان به این حوزه باز شد.»

او خاطرنشان کرد: «با توجه به آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات می‌توان از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه بنادر برای انتقال فناوری نوین و روزآمد استفاده کرد که در آیین‌نامه جدید این بستر فراهم شد.»

مهربای با اشاره به مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر گفت: «یکی از وظایف این سازمان اعمال حاکمیت در دریا و بنادر کشور به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی، توسعه فعالیت‌های دریامحور و تجارت دریایی بر پایه اقتصاد دریا و ساحل است، بنابراین با ایجاد مجوزهای جدید و تنوع فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی، عملاً باعث ایجاد اشتغال و جذب نیروهای متخصص و رونق اقتصادی در شهرهای ساحلی خواهیم بود.»

به امید مشارکت‌های بین‌المللی

او با بیان اینکه، یکی از اهداف سازمان بنادر افزایش بار و سرعت جریان کالا در بنادر، ارتقای کیفیت خدمات به مشتریان و کسب سهم بیشتر از بازارهای به‌شدت رقابتی منطقه‌ای و بین‌المللی است، افزود: «ایجاد و توسعه همکاری‌ها و مشارکت‌های راهبردی با شرکت‌های معتبر



آیین‌نامه جدید در حال طی مراحل استصوابی در هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار کشور بوده و تا پایان سال در درگاه ملی مجوزهای کشور عملیاتی خواهد شد؛ بنابراین می‌توانیم امیدوار باشیم با اجرای این آیین‌نامه، در آینده نزدیک تحول بزرگی در حکمرانی اقتصاد دریا شکل گیرد



خدمات دریافت و پردازش مواد زائد کشتی‌ها و اصلاح ساختار حقوقی شرکت‌ها، جایگاه بخش خصوصی فعال در حوزه بندر و دریا ارتقا یافته و باعث جایک‌سازی و افزایش توانمندی شرکت‌ها در جهت مشارکت با شرکت‌های خارجی می‌شود.

او افزود: «در این صورت، می‌توانیم امیدوارم باشیم که با اجرای این آیین‌نامه هم جذب سرمایه‌های بیشتری به بخش بندر اتفاق خواهد افتاد و هم می‌توانیم در آینده نزدیک، با بهره‌گیری از ظرفیت کنسرسیوم‌های داخلی و خارجی در جهت هوشمندسازی بندر و توسعه ناوگان دریایی کشور و تجهیزات بندری و دریایی گام برداریم.»

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بندر با بیان اینکه آیین‌نامه جدید به‌عنوان یک سند مترقی با بهره‌گیری از ظرفیت علمی و عملی مدیران و کارشناسان سازمان بندر و دریانوردی و صاحب‌نظران عرصه بندر و دریا و همچنین با استفاده از نظرات انجمن‌های تخصصی بخش دریایی و بندری کشور تدوین شده و با تصویب در شورای عالی هماهنگی ترابری در آذرماه ۱۴۰۲ مورد اجماع جامعه حمل‌ونقل کشور قرار گرفته است، تاکید کرد: «آیین‌نامه جدید در حال طی مراحل استصوابی در هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار کشور بوده و تا پایان سال در درگاه ملی مجوزهای کشور عملیاتی خواهد شد؛ بنابراین می‌توانیم امیدوار باشیم با اجرای این آیین‌نامه، در آینده نزدیک تحول بزرگی در حکمرانی اقتصاد دریا شکل گیرد.»

بین‌المللی در زمینه فعالیت‌های دریایی و بندری، زمینه‌ساز توسعه و توانمندسازی بندر در ابعاد مختلف است و بر همین اساس با طراحی مجوزهای جدید نظیر پایانه‌های بندری تخصصی-هیدروگرافی، حمل‌ونقل دریایی، مدیریت راهبری و تعمیر نگهداری شناورها،

بحران دریای سرخ هزینه‌های حمل‌ونقل را ۶۰ درصد افزایش داد



نفت را نباید نادیده گرفت. براساس بررسی مؤسسه اکسترا ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ فروند کشتی که اکثر آن‌ها کشتی‌های کانتینری است، تاکنون از دریای سرخ منحرف شده و به سمت دماغه امید نیک حرکت کرده‌اند. بدین ترتیب یک چرخش نگران‌کننده در دریای سرخ که شریان حیاتی برای تجارت دریایی است اختلالات حمل‌ونقلی براساسه‌های را موجب شده است که عمده مشکلات نیز از جنگ اسرائیل و فلسطین و حمایت شبه نظامیان حوثی از مردم غزه نشأت می‌گیرد.

بدین ترتیب براساس پیش‌بینی کارشناسان و تحلیلگران بحران در دریای سرخ هزینه حمل‌ونقل را تا ۶۰ درصد افزایش می‌دهد، البته به این ارقام بالا رفتن ۲۰ درصدی حق بیمه را هم باید اضافه کرد، زیرا بیمه‌گران دریایی با سوء استفاده از شرایط پدید آمده به بهانه مسیرهای جایگزین نرخ‌ها را به طور سرسام‌آوری بالا بردند.

بررسی‌های تحلیلگران مؤسسه Container xChange نشان می‌دهد وضعیت حمل‌ونقل دریایی در یک ماه گذشته دستخوش حوادث متعددی شده که روزه‌روز بر شدت آن افزوده می‌شود. نرخ‌های معاملاتی حمل کانتینر از چین به اروپا به ۵۴۰ دلار رسیده و در آمریکای لاتین در مدت ۳۰ روز ۴۸ درصد بالا رفته است. به گزارش مانا، آمریکای لاتین، ژاپن، کره جنوبی، اروپا و مدیترانه بیشترین افزایش نرخ‌ها و معاملات کانتینری را در یک ماه گذشته داشته‌اند.

در این ارتباط پیش‌بینی می‌شود با بالا رفتن شدت بحران، نرخ‌ها در میان‌مدت و کوتاه مدت روند صعودی داشته باشد.

در این میان بیشترین ضرر و زیان متوجه کشتی‌های کانتینری است و بخش حمل‌ونقل، نفت و گاز کمتر آسیب دیده و در این میان افزایش نرخ‌ها کمتر شامل این قبیل حامل‌ها شده است، البته بالا رفتن قیمت



محدودیت‌های جدید برای لنگه‌داران صرفه اقتصادی آنها را از بین می‌برد

آخر ته‌لنجی!

گزارش از
زیب نوریان



از همان روزی که سیداحسان خاندوزی، وزیر امور اقتصاد دولت «مردمی» با افتخار اعلام کرد: «در کمیسیون اقتصادی هیئت دولت آیین‌نامه‌ای برای کالاهای ته‌لنجی و ماوانی مصوب شده است و در آینده، گشایش خوبی در حوزه معیشت مرزنشینان به‌ویژه در استان‌های جنوبی صورت می‌گیرد، نزدیک به دو سال می‌گذرد، اما معیشت ملوانان و مردم بومی منطقه نه تنها گشایشی به خود ندیده بلکه سفره‌هایشان خالی‌تر از گذشته شده است؛ تا آنجا که با گسترده‌تر شدن محدودیت‌ها در ماه‌های اخیر، سفره‌های خالی خود را به خیابان‌ها بردند و در مآذ عام پهن کردند تا شاید چشم مسئولان را نگران کند و با جاوگیری از تعدد ته‌لنجی معیشت آنان بیش از این تهدید نشود.

مشکل کالاهای ته‌لنجی از زمانی تشدید شد که مسئولان مرکز نشین در تهران که درکی از مشکلات مردم جنوب کشور نداشتند، پای مصوبه‌ای را مهر و امضا زدند که به موجب آن واردات چنین کالاهایی به کشور در حکم قاچاق ارزیابی شد. ناخدا رضا حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت تعاونی لنگه‌داران ساحل‌نشینان بندر کنگ و بندر لنگه، با تأیید از رونق افتادن بازارهای محلی در گناوه و به خطر افتادن معیشت مردم این منطقه، از اینکه به بهانه مبارزه با قاچاق کالا، مردم این مناطق به حمل بار غیرقانونی متهم شده‌اند گلایه می‌کند و می‌گوید: «با توجه به اینکه این منطقه با کمبود آب مواجه است، کشاورزی رونق ندارد و همه زندگی مردم از طریق دریا می‌گذرد؛ برخی از راه سیاحتی و برخی از طریق بازرگی در دریا با همین لنگه‌ها امرامعاش می‌کنند که اگر این دو هم نباشد، زندگی آنها نابود می‌شود.»



او می‌گوید: «الان جلوی واردات تهنجی را گرفته‌اند و حجم آن را به ۶۰ تن کاهش داده‌اند و تعداد اقلام را هم کم کرده‌اند. با این محدودیت برای لنج‌داران صرفه اقتصادی ندارد که دل به دریا بزنند. آن هم با سوخت ۳۰ هزار تومانی که اصلاً نمی‌صرفد چون برای یک سفر فقط باید حدود ۵۰ میلیون تومان هزینه سوخت بدهیم؛ ضمن اینکه هزینه‌های دیگری از جمله هزینه نگهداری موتور هم وجود دارد.»

ناخدا حسین‌زاده، عایدی لنج‌داران از کالاهای تهنجی را ناچیز می‌داند و معتقد است: «حتی وقتی این محدودیت‌ها هم وضع نشده بود، درآمد خانوارها مبلغ قابل‌توجهی نبود و هر ملوان از این طریق در ماه صرفاً تا ۵ میلیون تومان درآمد داشت، اما اکنون با وضع محدودیت‌های جدید، همان درآمد ناچیز هم از دست رفته است.»

او با بیان اینکه دولت گفته کلاه بیورید، اینها سر برده‌اند این سوال را مطرح می‌کند: «مسئولان به مردمی که زندگی‌شان از این طریق می‌گذشت بگویند حالا چه کار کنند و از چه راهی درآمد کسب کنند؟» ناخدا با بیان اینکه اگر این محدودیت‌ها ادامه داشته باشد، شغل لنج‌داران از بین می‌رود، می‌گوید: «مسئولان توجهی به لنج‌داران ندارند. ما از دولت و مجلس انتظار داریم که به لنج‌داران و ملوانانی که روی لنج‌ها روزگار می‌گذرانند، با دید خلاقانه و فاجعه‌چینی نگاه نکنند. اگر به این مردم نجیب با چنین نظری نگاه شود، در حق آنها اجحاف شده است.»

⚡ تهدید تهنجی: پایان لنج‌داری

هرچند مسئولان استانی که ناخدا حسین‌زاده آنان را مقصر اصلی مشکلات تهنجی می‌داند، در ابتدای تصویب طرح تهنجی ادعا می‌کردند این طرح زمینه بهبود معیشت لنج‌داران، ملوانان و بازاریان را فراهم می‌کند ولی شواهد نشان می‌دهد این‌گونه نشده و عرصه هر روز بر این افشار تنگ و تنگ‌تر شده است.

به گفته یکی از لنج‌داران بندر لنگه بعد از وضع ممنوعیت جدید که حجم تهنجی را از ۲۵۰ تن به ۶۰ تن کاهش داده است، بازار تعطیل شده و بسیاری از لنج‌داران قصد دارند لنج‌هایشان را بفروشند.

عباس حلاجی، لنج‌دار بندر لنگه هم مانند ناخدا حسین‌زاده ابتدا به این نکته مهم اشاره می‌کند که زندگی مردم این منطقه از دریا تأمین می‌شود و کاری غیر از این وجود ندارد. او در توصیف وضعیتی که محدودیت تهنجی برای آنان به وجود آورده است، به تریاران می‌گوید: «محدودیت جدیدی که برای تهنجی وضع کرده‌اند روی درآمد همه ما مردم بندر تاثیر می‌گذارد. ما در جنوب تنها کاری که می‌کنیم و می‌توانیم انجام دهیم، همین است. آن هم به برکت دریاست. کار ملوانی یعنی کار مردم جنوب

به گفته ناخدا: «روی هر شناور ۷ ملوان کار می‌کنند و هر ملوانی هم دست‌کم ۵ سر عائله دارد که به او وابسته هستند و از طریق دریا نان می‌خورند. فقط هم مسئله ملوانان مطرح نیستند. از کارگری که بار لنج را تخلیه می‌کند تا راننده ماشین حمل بار، مغازه‌دار حتی هتل‌داران و خانواده‌هایشان به دریا وابسته هستند. اگر محدودیت‌های تهنجی به همین وضع ادامه پیدا کند عملاً تمام مردم منطقه با مشکلات معیشتی جدی مواجه می‌شوند.»

⚡ همه ضرر می‌کنند؛ حتی خود دولت!

او که به شدت از وضع محدودیت‌های ایجاد شده گلایه دارد، از این اقدام دولت متعجب است؛ چراکه دولت هم از این طریق نفع می‌برد و با این کار به خودش هم ضرر زده است. او خاطرنشان می‌کند: «فراتر از اینها، دولت به‌واسطه مالیاتی که دریافت می‌کند نیز از این طریق متفیع می‌شود. در واقع، لنج‌داری جزء مشاغل عام‌المنفعه است، بنابراین وضع محدودیت‌های جدید باعث شده همه ضرر کنند.»

مدیرعامل شرکت تعاونی لنج‌داران ساحل‌نشینان بندر کنگ و بندر لنگه، وضعیت لنج‌داران را در گذشته را این‌گونه توصیف می‌کند: «قبلاً قانون این‌گونه بود که لنج‌داران می‌توانستند، هر شش ماه یک‌بار ۲۵۰ تن از ۹۵ قلم جنس به‌عنوان تهنجی بیورند که اقلامی چون لوازم خانگی، مواد غذایی و پوشاک را شامل می‌شد. قانون تا ۵ ماه پیش همین بود و مردم از این طریق سالیان سال کسب درآمد می‌کردند، اما از ۵ ماه پیش قانون جدیدی تصویب و محدودیت‌های جدید برقرار شد.»

”

مدیرعامل تعاونی لنج‌داران بندر کنگ و لنگه:
قبلاً براساس قانون لنج‌داران می‌توانستند هر شش ماه یک‌بار ۲۵۰ تن از ۹۵ قلم جنس به‌عنوان تهنجی بیورند که اقلامی چون لوازم خانگی، مواد غذایی و پوشاک را شامل می‌شد، اما از ۵ ماه پیش حجم واردات تهنجی را کاهش داده‌اند و تعداد اقلام را هم کم کرده‌اند

“

و اگر این کار تعطیل شود، کل جنوب تعطیل می‌شود.»

او با انتقاد از محدودیت‌های وضع شده برای بارهای تانگی می‌گوید: «چند ماه است که این محدودیت‌ها آغاز شده است. اگر قبلاً روزانه ۱۰ تن در اسکله بارگیری می‌کردند، الان به یک تن رسیده است. قبلاً ملوانان هر تنی اجازه داشتند به اندازه ۱۰ تا ۱۵ ماشین سایا که حدود ۲۵۰ تن بار می‌شد تانگی بیاورند و از این راه امرارمعاش می‌کردند که چیزی حدود ۶ تا ۷ میلیون تومان در ماه برای ملوانان عایدی داشت، یعنی به‌اندازه حقوق یک کارمند تازه‌استخدام، اما متأسفانه الان همین عایدی محدود و ناچیز را هم از ما گرفته‌اند که مشکلات بسیاری برپیمان ایجاد کرده است.»

به گفته او، این کار در بندرعباس حدود ۸۰۰ نفر را به‌طور مستقیم مشغول به کار کرده و ۸۰۰ خانواده هم از این طریق روزگار می‌گذرانند. خلاصی با بیان این موضوع، از مسئولان می‌خواهد به فکر این افراد باشند و می‌پرسد با محدودیت‌های جدید وضع شده مسئولان به آنان بگویند ۸۰۰ خانواده از کجا هزینه‌هایشان را تامین کنند؟

این لنگردار بندر لنگه در ادامه به هزینه‌های نگهداری لنگه‌ها اشاره می‌کند و می‌گوید: «هر لنگ در سال ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان هزینه نگهداری می‌خواهد. این به‌جز هزینه‌های موردی مثل خرابی موتور است که اگر این اتفاق برای لنگ‌داری بیفتد باید میلیاردها هزینه کند، بنابراین لنگ باید کار کند که بتواند از پس این هزینه‌ها برآید.»

اصلاحاتی که دردی را دوا نکرد!

با افزایش انتقادات و ادامه‌دار بودن تعطیلی بازارها، صدای اعتراض لنگ‌داران و مردم شهرهای جنوبی به تهران رسید و احمد محمدی‌زاده، استاندار بوشهر در اواخر آذرماه، از انجام اصلاحات بر دستورالعمل جدید سفر لنگ‌های تجاری خبر داد و اعلام کرد که وزن کالاهای وارداتی تانگی برای ترخیص از ۶۰ تن به ۷۵ تن و همچنین تعداد اقلام وارداتی توسط لنگ‌های تجاری و سفاری از ۵۹ قلم به ۸۰ نوع کالا افزایش یافته است. با این حال اصلاحات جزئی هنوز نتوانسته از مشکلات لنگ‌داران بکاهد و آنان همچنان به این محدودیت‌ها گلایه دارند.

حسن ملکه، یکی از فعالان اقتصادی در بندر گناوه به‌شمار می‌رود که از نزدیک شاهد مشکلات مردم بومی بوده است. او ابتدا تأریخچه محدودیت‌های وضع شده برای تانگی را مرور می‌کند و به تیرابان می‌گوید: «محدودیت تانگی به حدود سه سال قبل بازمی‌گردد. در گذشته سفرها بدون محدودیت بود، اما در ابتدا تعداد سفرها را محدود کردند. محدودیت بعدی برای میزان بار تانگی بود که ابتدا به ۳۰ ماشین



نماینده دشتی و تنگستان: اگر می‌خواهید سروه دریانوردی سنتی را هم بیاورید، طب برای جوان‌ها شغل ایجاد کنید که سر کار بروند. در آن صورت مردم حاضرند که شناورهای‌شان را دودستی تقدیم شما کنند. اصراری نیست که حتماً کار دریایی انجام شود، اما در این منطقه کاری غیر از کار دریایی وجود ندارد که جوان‌ها انجام دهند



و تعداد اقلام هم به ۹۷ قلم محدود شد.»

به گفته او، برخی کالاها مثل پوشاک و لوازم آرایشی و بهداشتی از لیست کالاهای تانگی حذف شده‌اند؛ کالاهایی که از قضا لنگ‌داران و ملوانان و مردم بیشترین درآمد را از آن کسب می‌کردند. ملک می‌افزاید: «مجدداً محدودیت دیگری تصویب شد و نیاز تانگی به ۶۰ تن و تعداد اقلام هم از ۹۷ قلم به ۵۷ قلم رسید؛ یعنی هم نوع کالاها محدود شد و هم مقدار آنها به ۶۰ تن رسید البته گفته‌اند که این محدودیت اصلاح شده اما این اصلاحیه دردی از مردم دوا نمی‌کند چون فرقی چندان زیادی با محدودیت قبلی ندارد.»

این فعال اقتصادی در بندر گناوه که با لنگ‌داران در ارتباط است، می‌گوید: «لنگ‌داران معتقدند این محدودیت برای آنها زیان‌آور بوده است و بازاریان از محدود شدن اقلام ناراضی‌تر دارند. چون بسیاری از کسبه گناوه در کار پوشاک یا لوازم بهداشتی هستند و این محدودیت‌ها باعث شده کاسی آنها تعطیل شود.»

ملک تأکید می‌کند که خواسته لنگ‌داران و مردم بومی که از این طریق روزگار می‌گذرانند این است که محدودیت‌ها برداشته شود و پوشاک به‌حالت قبل بازگردد تا لنگ‌داران و کسبه بیش از این ضرر نکنند.

توصیه نماینده جنوبی به مسئولان پایتخت‌نشین

با افزایش اعتراض لنگ‌داران و ملوانان و رسیدن صدای آنان به تهران امید



حتی وقتی این محدودیت‌ها هم وضع نشده بود هر ملوان از این طریق در ماه صرفاً تا ۵ میلیون تومان درآمد داشت، اما اکنون همان درآمد ناچیز هم از دست رفته است، گفته‌اند کلاه بیاورید، اینها سر برده‌اند. حالا مسئولان به مردمی که از این طریق امرار معاش می‌کردند، بگویند که از چه راهی درآمد کسب کنند؟



مرفه که گشایشی ایجاد شود فاصله بر غصه تلنجهی در آخر به سر منزل مقصود برسد اما اتفاقی که در نهایت افتاد و اصلاحاتی که انجام شد دردی از آنان دوا نکرد. طوری که حتی نماینده آنان در مجلس هم رضایتی از این وضع ندارد و می‌گوید مسئولان باید بیایند و از نزدیک معیشت مردم را ببینند که چطور به خطر افتاده است.

غلامحسین کریمی، نماینده دشتی و تنگستان با اعتراض نسبت به محدودیت‌های وضع شده برای تلنجه‌ها و ایراز عدم رضایت از اصلاحات صورت گرفته به ترابران می‌گوید: «افرادی برای لنج و تجارت دریایی و کالای همراه ملوان تصمیم‌گیری می‌کنند که هیچ آشنایی و آگاهی نسبت به این مسائل و زندگی ملوان‌ها ندارند. متأسفانه تصمیم‌گیرندگان با نگاه فاجاقی به این موضوع نگاه می‌کنند و همین مسئله موجب اعتراض و گلایه مردم محلی شده است.»

او تأکید می‌کند: «تصمیم‌گیران این فضاها، با کسانی مشورت می‌کنند که با این موضوع از نزدیک سروکار ندارند. آنها باید از ملوان‌ها و لنج‌دار و مردم محلی که از این طریق روزگار می‌گذرانند، مشورت بخواهند تا بتوانند بهترین تصمیم را بگیرند.»

این نماینده مجلس با تأکید بر اینکه باید نیازهای منطقه به‌درستی شناسایی و بر همین اساس تصمیم‌گیری شود، به اعتراض می‌گوید:

«بدون هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی و یک‌مرتبه لیست می‌دهند که ۱۵۰ قلم کالا می‌تواند به‌عنوان تلنجهی وارد شود، مدتی بعد این لیست را به ۹۰ قلم کالا تقلیل می‌دهند و الان هم آن را به حدود ۵۰ قلم رسانده‌اند. اصلاً مشخص نیست با چه حساب و کتابی این محدودیت‌ها ایجاد شده و همین مسئله جای سوال دارد.»

کریمی می‌افزاید: «حرف مرز نشینان و ملوان‌ها این است که آنها سرمایه زیادی را برای خرید شناور و لنج پای کار آورده‌اند. برخی تمام زندگی خود را فروخته و لنج خریده‌اند. از آن طرف با ایجاد این محدودیت‌ها سفر برای آنها مقرون‌به‌صرفه نیست. آنها می‌گویند اگر سرمایه خود را در بانک می‌گذاشتند سود بیشتری دریافت می‌کردند. در حالی که این همه سرمایه را در دریا گذاشته‌اند و اکنون سودی که از سفر ۴۰ روزه به‌دست می‌آورند بسیار ناچیز است، بنابراین درخواست دارند که ظرفیت حمل تلنجهی بیشتر شود و ۶۰ تن حداقل به ۱۰۰ تن افزایش یابد تا حداقل بخشی از نیازهای آنها تامین شود.»

او در ادامه خطاب به مسئولان استانی و دولت می‌گوید: «اگر می‌خواهید سروه دریانوردی سنتی را هم بیاورید، خوب برای جوان‌ها شغل ایجاد کنید که سر کار بروند. در آن صورت مردم حاضرند که شناورهایشان را دودستی تقدیم شما کنند. اصراری نیست حتماً کار دریایی انجام شود. در این منطقه کاری غیر از کار دریایی وجود ندارد که جوان‌ها انجام دهند.» کریمی با بیان اینکه با برای این مردم شغل ایجاد کنید یا بگذارید مردم از همین طریق امرار معاش کنند، می‌افزاید: «متأسفانه نگاه منفی به ملوان‌ها و لنج‌داران در بین همکاران من در مجلس هم وجود دارد. زمانی که من به عنوان نماینده مجلس از مردم دفاع کردم، همکارانم در مجلس به من گفتند که چرا از فاجاقچیان دفاع می‌کنی. من در پاسخ به آنها گفتم بیایید از نزدیک وضعیت مردم را ببینید تا نگاهتان تغییر کند.» او یادآور می‌شود: «ملوان‌ها و لنج‌داران کالا را در گمرک جمهوری اسلامی تخلیه و بر اساس لیست وزارت صمت وارد می‌کنند. همه اینها با مجوز دولت و در چهارچوب قانون است بنابراین فاجاقی در کار نیست. فاجاقی به کالایی می‌گویند که بدون هماهنگی باشد. کالایی که این افراد با مجوز وارد می‌کنند معنی فاجاقی نمی‌دهد.»

این نماینده مجلس با بیان اینکه لنج‌داران می‌خواهند نگاه مجلس و دولت به آنها تغییر کند، تأکید کرد: «کسی با ساماندهی کردن واردات کالا مشکلی ندارد. مشکل و اعتراض مردم به این است که ساماندهی باید به‌گونه‌ای باشد که معیشت آنها دچار لطمه نشود. قانونی که فرار است تعریف شود می‌بایست مطابق با نیاز منطقه باشد و بر اساس آن دستور و بخشنامه صادر شود.» ■



به سرعت برق!

قرار است از سال آینده در حرکتی برق آسا حمل و نقل عمومی تهران با ورود اتوبوس‌های برقی چهره تازه‌ای پیدا کند و در خیابان‌های شهر شاهد تردد خودروهای برقی باشیم، اما فارغ از برنامه‌های خوش‌باورانه مسئولان، واقعیت این است که هنوز زیرساخت‌های کشور آمادگی ورود خودروهای برقی را ندارد و تعجیل دولتمردان روند کار را پیچیده‌تر خواهد کرد. در گزارش‌های پیش رو، برخی چالش‌های برقی شدن بررسی شده است.

◀ عواقب برق‌گرفتگی!

◀ سراسیمگی واردات، سربالایی تولید

◀ انقلاب چینی در خودروی برقی





خودروی برقی یک جهش بزرگ است؛ اما برای آن آماده نیستیم

عواقب برق‌گرفتگی!

عباس علی‌آبادی، ۱۹ آذرماه، در مراسم رونمایی از نخستین خودروی تمام برقی تولید داخل، با اشاره به اینکه خوشبختانه با انعقاد تفاهم‌نامه‌ای میان شهرداری تهران، سازمان تاکسیرانی و وزارت صمت و مدیران شرکت‌های خودروساز، اولین خودروهای برقی به نولگان تاکسیرانی کشور ملحق خواهند شد، گفته بود: «البته باید آموزش‌های لازم در خصوص رانندگی با این خودروها به مصرف‌کنندگان ارائه شود که به همین منظور وزارت صمت یک پیوست فرهنگی را تهیه و برای آگاهی عمومی مردم منتشر خواهد کرد.»

وزیر صمت با اعلام اینکه با به‌کارگیری خودروهای برقی تنوع سوخت در کشور فراهم می‌شود، توضیح داده بود: «باید این نکته را مدنظر قرار دهیم که این خودروها فعلاً آزمایشی هستند و باید بررسی کنیم کدام خودروی برقی برای کدام یک از اقلیم کشور باید تولید شود، به همین منظور خودروسازان باید متناسب با اقلیم خردمان محصول برقی تولید کنند، نه اینکه خودروی برقی چینی را در کشور تولید کنند.»

مشکلی بابت تامین ایستگاه شارژ و باتری نداریم!

اما قبل از ارائه آموزش‌های لازم به رانندگان در خصوص استفاده از این خودروها و همچنین ارزیابی توانایی تولید در خودروسازان داخلی، بهتر است شرایط استفاده از آنها را در شهرهای کشور بسنجیم.

اولین نگرانی هر مصرف‌کننده برای این خودروها شارژ کردن آنهاست که با یک بررسی ساده در سطح شهرها می‌توان پی برد که زیرساخت‌های کافی برای شارژ این خودروها وجود ندارد، اما مسئولان مختلف تهیه این ایستگاه‌های شارژ را چالشی بیش پای خودروهای برقی نمی‌دانند.

رهیس کمپسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با تاربان با اعلام اینکه شهرداری تعدادی جایگاه شارژ خودروهای برقی

گزارش از

رامتین مونتق



از ابتدای فعالیت وزیر صمت، پیوسته بر استفاده از خودروهای برقی تاکید شده است؛ برخی آن را نشانی از تلاش دولت برای حل مسئله مصرف سوخت و آلودگی هوا در ایران می‌دانند و بعضی گمان می‌کنند که هنوز دستیابی به این هدف، سنگی بزرگ برای صنعت خودروسازی ایران تلقی می‌شود. با این حال، عباس علی‌آبادی در آخرین اظهاراتش خیال خود را از تولید خودروهای برقی راحت دانسته است؛ او در اوایل آذرماه سال جاری، با حضور در مراسم افتتاحیه نخستین خط تولید اتوبه اتوبوس تمام برقی در کشور با ظرفیت تولید سالانه ۴۰۰۰ دستگاه در ایران خودرو، ضمن تاکید بر مزایای استفاده از خودروهای برقی و اینکه تولید این خودروها روی غلنگ افتاده و خیالمان از این بابت راحت شده، گفته بود: «حال باید به فکر نوآوری و انقلاب صنعتی چهارم بوده و از امروز از خودروهای هوشمند صحبت کنیم.»

وزیر صمت ضمن تاکید بر اینکه در این صنعت، هر چه را که بخواهیم می‌توانیم افتتاح کنیم، اظهار کرده بود: «در حال حاضر کار جدیدی انجام نمی‌شود؛ پروژه ساخت خودروهای برقی از اوایل قرن بیستم (۱۹۰۵ میلادی) در دنیا و از دهه ۷۰ در ایران رونق گرفته و دنیا هم به این نتیجه رسیده که بهترین روش حمل‌ونقل، همین خودروهای برقی است، اما آیا نتیجه‌ای که دنیا به آن رسیده، در ایران هم دست‌یافتنی خواهد بود؟



رییس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران: ما به ایستگاه‌های شارژ به عنوان مسئله و چالش نگاه نمی‌کنیم، چراکه تهیه آن - چه از طریق واردات و چه تولید داخل - چندان مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ ضمن اینکه هزینه‌های آن نیز برای شهرداری عدد قابل توجهی نخواهد بود



او خاطرنشان می‌کند: «در صورت بروز مشکل، در شورای اسلامی شهر تهران حمایت‌هایی به صورت کمک‌های بلاعوض پیش‌بینی خواهیم کرد که در زمان ورود این تاکسی‌ها فشار زیادی به راننده تاکسی وارد نشود و قیمت‌ها معقول باشد.»

رییس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران درباره اولویت سیاست‌های شهرداری برای تامین ناوگان از تولید داخل یا واردات،

را که مهتا تولید کرده بود، خریداری و در نقاط سطح شهر تهران نصب کرده است، تاکید می‌کند: «ما به ایستگاه‌های شارژ به عنوان مسئله و چالش نگاه نمی‌کنیم؛ چراکه تهیه آن - چه از طریق واردات و چه تولید داخل - چندان مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ ضمن اینکه هزینه‌های آن نیز برای شهرداری عدد قابل توجهی نخواهد بود.»

او تصریح می‌کند: «خریداران خودروهای برقی نباید نگران تامین شارژ آن باشند؛ مخصوصاً اینکه توسعه ایستگاه‌های شارژ با شتاب بیشتری از تولید خودرو انجام می‌شود؛ کما اینکه اکنون نیز تعداد قابل توجهی ایستگاه احداث شده، اما هنوز خودروی برقی نداریم. البته شاید در بلندمدت که تعداد خودروهای برقی زیاد شد، بحث تامین برق مطرح شود، اما در این زمینه نیز وزارت نیرو به ما اطمینان داده است.»

او معتقد است که حتی واردات باتری و موتور هم مشکل چندانی ندارد. هرچند ابراز امیدواری می‌کند که در آینده بتوانیم قطعات مورد نیاز این خودروها و اتوبوس‌های برقی را از تولید داخل تامین کنیم.

اما با توجه به اینکه خودروهای برقی در ابتدا فرار است به ناکسیرانی اختصاص پیدا کند، آیا با توجه به قیمت آنها، ناکسیرانی می‌تواند از چنین خودروها استفاده کند؟

تشکری هاشمی می‌گوید: «قیمت خودروهای برقی با بنزینی تفاوت فاحشی ندارند و فقط هزینه‌هایی مانند سود بازرگانی و انواع مالیات‌ها و تعرفه‌ها ممکن است قیمت را تا حدودی دچار تفاوت کند؛ تا آنجا که اگر این هزینه‌ها نباشند، شاید قیمت خودروهای برقی با خودروهای تولید داخل که کیفیت کمتری هم دارند، برابر باشد.»



این کارشناس صنعت خودرو با یادآوری اینکه مدعیان در ایران با مشاهده این پیچیدگی‌ها از تولید آن منصرف شدند و به همین دلیل فناوری تولید خودروی برقی در ایران وجود ندارد، می‌گوید: «ما هنوز در زمینه تولید خودروی بنزینی هم واجد برخی فناوری‌ها نیستیم که البته این نشانه ضعف نیست، چون دانش مربوط به آنها صرفاً در اختیار چند شرکت است.»

وفایی خاطرنشان می‌کند: «نمی‌توان گفت هیچ زمانی قادر به تولید خودروهای برقی نخواهیم بود، اما فعلاً امکان تولید آن در داخل کشور وجود ندارد، زیرا هیچ تجربه‌ای در مورد آن نداریم. حتی زمانی که موتور خودروهای بنزینی در ایران تولید داخل شد، ۱۰۰ سال از تولید آن در دنیا می‌گذشت.»

کنار هم چیدن قطعات، داخلی‌سازی نیست

این تحلیلگر صنعت خودرو، در ادامه به اخبار منتشرشده درباره تولید داخلی خودروهای برقی اشاره کرده و می‌گوید: «عجیب است که ادعا می‌شود این خودروها تماماً تولید داخل است. شرکت‌های خودروساز، صرفاً قطعات خودروهای برقی را خریداری کرده و آنها را کنار هم وصل می‌کنند که این شیوه تولید، اساساً داخلی‌سازی نیست. ما فعلاً نمی‌توانیم باتری، سیستم کنترل و موتور را تولید کنیم. همچنین این خودروها هیچ‌کدام در خیابان حضور ندارند و تا هنگامی که ماشین در خیابان آزمایش نشده باشد همه می‌توانند ادعا کنند خودروی برقی باکیفیت ساخته‌اند.»

این کارشناس یادآور می‌شود: «چندسال پیش یک شرکت دانش‌بنیان ادعا کرد باتری‌های لیتیومی تولید کرده که هرچند آن را هم نمی‌شد تولید داخل دانست، با این حال، همین اقدام گرفتاری‌ها زیادی ایجاد کرد. در واقع، یکی از مشکلاتی که باعث شد قطعات خودروهای برقی خیلی سخت و با تاخیر وارد ایران شود همین شرکت بود، زیرا که اعلام کرده بود من باتری لیتیومی ساخته‌ام و نیازی به واردات نیست، اما مشکل اینجا بود که در ادامه مشخص شد، این شرکت توان تامین باتری را ندارد و همچنین فاقد توان توسعه باتری‌های جدید است.»

وفایی در ادامه می‌افزاید: «حتی یک شرکت هم روی سیستم کنترل خودروهای برقی کار کرد، اما به نتیجه‌ای نرسید. بنابراین با این احوال نمی‌توانیم بگوییم خودروهایی مانند ریرا تولید داخل هستند. ضمن اینکه در عمل و در خیابان نیز کارایی خود را اثبات نکرده‌اند. اساساً باید پرسید زیرساخت تارای برقی چیست؟ باید نشان دهند که موتور و باتری آن از کجا تامین شده است.»

اظهار کرد: «هم سازندگان داخلی اعلام آمادگی کردند و هم با سازندگان خارجی صحبت شده است. هر دو گزینه پیشروی مدیریت شهری است، اما ما معتقدیم که باید تولید و واردات را به موازات هم جلو برد. نمی‌توان ابتدا فقط به دنبال تولیدکننده داخلی باشیم که هنوز اول راه است و نتوانست محصولی به صورت انبوه تولید کند یا فقط نگاهمان به خارجی‌ها باشد. باید هم تولید داخل تقویت شود و هم مردم از واردات منتفع شوند. البته در ادامه به شرط تولید انبوه خودروسازان، اولویت تامین از تولید داخل خواهد بود.»

... ولی افتاد مشکل‌ها

اما کارشناسان صنعت خودرو نظرات متفاوتی نسبت به مسئولان دارند. بابک وفایی، کارشناس و تحلیلگر صنعت خودرو، در گفت‌وگو با تریبون با تأکید بر اینکه تولید خودروهای برقی در ظاهر و تئوری ممکن است ساده جلوه کند، از پیچیدگی فناوری تولید آن سخن می‌گوید. او توضیح می‌دهد: «ظاهر کار ساده می‌نماید؛ تا آنجا که چندسال پیش برخی ادعا کردند که خود می‌توانند آن را تولید کنند، اما بعد از آغاز کار متوجه شدند تولید آن سخت‌تر از چیزی است که به نظر می‌رسد؛ اولاً موتور خودروهای برقی که ابتدا حس می‌شد شبیه موتور کولر است، موتور پیچیده‌ای است و سیستم کنترل خاصی دارد، ثانیاً تولید مجموعه باتری‌های چنین خودروهایی هم کار بفرنجی است.»



یک کارشناس صنعت خودرو: در جهان با چند پارامتر توانستند خودروهای برقی را بفروشند که تقریباً در ایران از هیچ‌کدام آنها نمی‌توان استفاده کرد. به‌عنوان نمونه، خودروی برقی چند مزیت دارد که عبارت است از سفر بودن مصرف بنزین و آلاینده‌گی. این چیزی است که در جهان مهم است، اما برای ایرانی‌ها اهمیتی ندارد، چون در کشورهای دیگر، قیمت بنزین به‌مراتب بیشتر از کشور ماست





بابک وفایی: شرکت‌های خودروساز، صرفاً قطعات خودروهای برقی را خریداری کرده و آنها را کنار هم وصل می‌کنند که این شیوه توایید، داخلی‌سازی نیست. ما فعلاً نمی‌توانیم باتری، سیستم کنترل و موتور را تولید کنیم. همچنین این خودروها هیچکدام در خیابان حضور ندارند و تا وقتی ماشین در خیابان آزمایش نشده باشد همه می‌توانند ادعا کنند خودروی برقی باکیفیت ساخته‌اند



وفایی در ادامه با اشاره به برخی نظرات مردم در فضای مجازی درباره آگروز داشتن خودروی «پرا برقی» می‌گوید: «آگروز داشتن خودروی برقی مسئله مهمی نیست. نکات بهتری از آگروز برای ایراد گرفتن از آن خودروها وجود داشت. برای مثال، در خودروهای برقی ایران خودرو درزهای بدنه استاندارد نبود.»

این کارشناس تأکید می‌کند: «تمام این خودروها نمونه‌های آزمایشی هستند که به دلیل تصمیمات حاکمیتی و به خصوص وزارت صمت مجبورند آنها را به عنوان دستاورد ارائه دهند. البته خود خودروسازان مشکلات را می‌دانند، ولی به دلیل تصمیمات حاکمیتی مجبورند آن را در هر مرحله تولیدی که باشد به نمایش بگذارند.»

معضلی به نام اقتصادی بودن

وفایی با اشاره به قیمت بالای خودروهای برقی در سراسر دنیا می‌گوید: «در ایران و جهان، برای این خودروها چند چالش اصلی وجود دارد. یکی بحث قیمت است، دوم بحث پیمایش ماشین‌ها است، یعنی با یکبار شارژ چقدر می‌توانند پیمایش داشته باشند. مشکل بعدی هم به موضوع زیرساخت‌ها یعنی ایستگاه‌های شارژ برمی‌گردد.»

رونمایی از خودروی تمام‌برقی ایرانی یا چینی؟

وفایی به مخالفت وزیر با واردات خودروی برقی چینی در مراسم رونمایی از خودروی تمام برقی تولید داخل که در تاریخ ۱۹ آذر برگزار شد اشاره می‌کند و می‌گوید: «جالب است که وزیر مخالفت خود را در مراسمی اعلام کرده که در آن از خودروی برقی چینی رونمایی شده است.»

او می‌افزاید: «اسم آریزو ۵ را خودروی تمام‌برقی تولید داخل گذاشتند. اما این خودرویی بود که شرکت «مدیران خودرو» آن را مدت‌ها پیش وارد کرده بود. حتی خودروهای بتزینی شرکت مدیران خودرو هم تولید داخل نیست، پس چطور است که برقی آن تولیدی بوده است؟! مدیران خودرو یک شرکت مونتاژکار است و فقط داخلی‌سازی بسیار محدودی در بخش‌های غیرفنی خودروها انجام داده، پس ادعای اینکه این شرکت خودروی برقی را کاملاً داخلی‌سازی کرده، ادعای درستی نیست.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه این خودرو متعلق به شرکت چری است، می‌گوید: «این خودرو آن‌قدر برای این شرکت بی‌اهمیت است که اختیار داده تا شرکت‌های دیگر آن را با برند خود تولید کنند. این ماشین به‌روز نیست و اصلاً شرکت چری یک لاین تولید خودروهای برقی جدا دارد.»

وفایی با تأکید بر اینکه در بهترین حالت می‌توان گفت این خودرو در داخل مونتاژ شده است، می‌افزاید: «احتمالاً منظور وزیر از اینکه می‌گوید مخالف واردات خودروهای چینی هستیم، این است که با واردات خودروی CBU برقی چینی مخالف است.»

این تحلیلگر صنعت خودرو، با بیان اینکه مخالفت با چین در زمینه واردات خودروی برقی اشتباه است، توضیح می‌دهد: «چینی‌ها در تولید خودروی برقی بسیار پیش‌تاز هستند. چینی‌ها حتی اروپایی‌ها را در تولید خودروی برقی کیلومترها رد کرده‌اند و اروپایی‌ها مطلقاً حرفی برای تولید خودروهای برقی ندارند. حتی اروپایی‌ها اکنون قصد همکاری با چین را دارند که از آنها فناوری تولید خودروی برقی بگیرند.»

او معتقد است اینکه بگوییم در واردات خودروی برقی چین را در نظر نمی‌گیریم خنده‌دار است، چون تمام تکنولوژی تولید خودروی برقی در چین اتفاق می‌افتد.

وفایی خاطرنشان می‌کند: «شاید قصد وزارت صمت حمایت از تولید داخل باشد اما باید پرسید کدام تولید داخل؟ تولید داخلی وجود ندارد. این شرکتی که ادعای حمایت از آن دارند خود ادعای تولید ندارد و می‌خواهند جلوی همان شرکت را برای واردات خودروی به‌روز چینی بگیرند. چنین سیاستی باعث شد یک خودروی دست‌چندم برقی مونتاژ شود و به اسم تولید داخل جا زده شود.»

او با بیان اینکه قیمت بالا در جهان توجه دارد زیرا مشوق دارد، اما در ایران به دلیل نبود این مشوق‌ها، قیمت آن توجیهی ندارد، اظهار کرد: «در ایران باید اقتصادی بودن این خودروها را فراموش کنیم. هرچند که در ایران دیگر با توجه به درآمد سرانه پایین، حتی دیگر برآید هم یک خودروی اقتصادی نیست.»

این کارشناس به اختصاص این خودروها به تاکسیرانی اشاره می‌کند و اطمینان می‌دهد: «فروش ماشین برقی در ایران یا نخواهد گرفت. اگر احتمال فروش آن بود، مسئولان ابتدا به تاکسیرانی اختصاص نمی‌دادند، زیرا تاکسیرانی تنها جایی است که مجبور است قبول کند.» و فایده با عنوان اینکه قیمت خودروهای برقی در ایران حتی برای اقلیت محدود و دهک‌های بالایی اقتصادی هم توجیه ندارد، تاکید می‌کند: «حتی اگر کسی برای تفریح هم بخواهد خرید کند، زیرساخت آن موجود نیست، یعنی به راحتی نمی‌تواند خودروی خود را شارژ کند.»

او می‌افزاید: «ایستگاه شارژ به تعداد محدودی فقط در تهران احداث شده، بنابراین با این خودرو نمی‌توان مسافرت کرد زیرا در جاهای مرکز شارژ وجود ندارد. البته بسیاری از ماشین‌ها شارژر خانگی دارند اما به صورت استاندارد، خود خودروها فاقد آن هستند و باید به صورت جداگانه خریداری شود که ارزان هم نیست.»

و فایده با اشاره به اینکه حتی اگر فرض کنیم خودروی برقی شارژر خانگی هم داشته باشد، باز با چالش‌هایی مواجه است، می‌گوید: «شارژرهای خانگی اغلب با برق ما مشکل دارند. سیستم اتصال به زمین فقط پنج سال است که در سیستم برقی ایران جدی گرفته می‌شود و ساختمان‌های قدیمی فاقد آن هستند، در حالی که به دلیل ایمنی، بسیاری از شارژرهای خانگی اگر سیستم اتصال به زمین را شناسایی نکنند کار نمی‌کنند. حتی اگر کار کند، بدون در نظر گرفتن نوسانات برق ایران، دغدغه استفاده از برق ساختمان و نحوه حساب آن ایجاد می‌شود.»

❖ برای این جهش بزرگ آماده نیستیم

او خاطرنشان می‌کند: «ایران یک کشور وسیع است و با این شرایط احداث جایگاه شارژ در سراسر ایران بسیار هزینه‌زا خواهد بود. در کشورهای پیشرفته دنیا، با وجود وسعت کمتر و دولت حامی این کار، تهیه زیرساخت‌ها سالیان سال طول کشید و هنوز هم ایستگاه شارژ در جهان به عنوان یک دغدغه مطرح می‌شود، حال مسئولان ما با چند ایستگاه شارژ محدود می‌خواهند خودرو وارد کنند؟!»

پس وقتی زیرساخت تولید خودرو آماده نیست، اما علت تاکید علی‌آبادی به تولید این خودرو چیست؟ این کارشناس صنعت خودرو

»

اسم آریزو ۵ را خودروی تمام‌برقی تولید داخل گذاشتند، اما این خودرویی بود که شرکت «مدیران خودرو» آن را مدت‌ها پیش وارد کرده بود. حتی خودروهای بنزینی شرکت مدیران خودرو هم تولید داخل نیست، پس چطور است که حالا می‌گویند برقی آن تولید کرده‌اند؟!

«



او با بیان اینکه جهان در حال حل این معضلات است، اما ما در تمام این حوزه‌ها مشکل داریم، ادامه می‌دهد: «در جهان با چند پارامتر توانستند این خودروها را بفروشند که تقریباً در ایران از هیچ‌کدام آنها نمی‌توان استفاده کرد. به عنوان نمونه، خودروی برقی چند مزیت دارد که عبارت است از صرف بودن مصرف بنزین و آلاینده‌گی. این چیزی است که در جهان مهم است، اما برای ایرانیان اهمیتی ندارد، چون در کشورهای دیگر، قیمت بنزین به مراتب بیشتر از کشور ماست.»

و فایده می‌گوید: «همان‌طور که اشاره کردیم، بحث آلاینده‌گی برای آنها مهم است و اگر ماشین آلاینده‌گی داشته باشد، مشمول مالیات سنگین می‌شود تا مصرف‌کنندگان مجبور شوند به سمت استفاده از خودروهای برقی بروند. ضمن اینکه دولت‌ها سوبسیدهای خوبی به این مسئله اختصاص می‌دهند، اما دولت ایران نه آماده انجام چنین کارهایی است و نه بول حمایت از این خودروها را دارد.»

معتقد است: «دلیل وزیر صمت نمی‌تواند چیزی جز بازیابی برای بعضی شرکت‌های داخلی باشد اما گاهی اعلام می‌کنند که نگران آلودگی هوا هستند. اگر آنها این نگرانی را دارند چرا بر خودروهای هیبریدی تأکید نمی‌کنند؟ این خودرو بسیار در دسترس‌تر از خودروی برقی است. همچنین می‌توان روی خودروهای گازسوز تأکید کرد.»

این کارشناس در نهایت با عنوان اینکه با این شرایط خودروی برقی هیچ آینده‌ای در ایران ندارد، تأکید می‌کند: «در ایران باید به سمت آن رفت، اما نه در شرایط فعلی. ما هیچ شرایط مناسبی برای این کار نداریم. موضوع فقط زیرساخت‌های آن نیست، ما نه آمادگی اقتصادی داریم نه شرکت‌ها آمادگی دارند و نه مراکز تحقیق و توسعه داریم. پس با این شرایط به هیچ‌جا نمی‌رسیم. تأکید وزیر فقط و فقط به شرکت‌ها فشار وارد می‌کند و فشار به شرکت‌ها باعث می‌شود محصولات عجیب و غریب وارد و تولید شود که مشتری خواهان آن نیست.»

او در پایان خاطرنشان کرد: «خودروهای برقی جهش خوبی است اما الان نه وقت آن است، نه آمادگی آن داریم. یک جهش بیش از حد بزرگ است. ما نمی‌توانیم چند چالش بسیار بزرگ را طی مدت محدود رفع کنیم و با این شرایط فقط به صنعت فشار وارد می‌کند.»

◀ ترمزی به شکل عوارض گمرکی و مراحل تخصیص ارز

هدیه گودرزیان، فعال بازار خودرو و معاونت بازرگانی شرکت پارسیان موتور نیز در گفت‌وگو با تریپران با تأکید بر اینکه بدون توجه و نظری به بازار، بین همه یک عجله‌ای بی‌رامون خودروهای برقی شکل گرفته، عنوان می‌کند: «هنوز زیرساختی برای خودروی برقی داخل ایران وجود ندارد زیرا در داخل کشور حتی برای مصارف خانگی هم دچار کمبود برق هستیم. ضمن اینکه در قراردادهای مذاکرات با شرکت‌های خارجی (عمدتاً هم چینی) هم صحبتی از تأمین زیرساخت و شارژرهای خانگی یا ویژگی‌های برقی خود خودرو نیست.»

این فعال بازار خودرو با اشاره به فشار وزارت صمت برای واردات خودروهای برقی و هیبریدی، گفت: «این واردات انجام می‌شود اما توجهی به موارد استاندارد، داشتن زیرساخت و حفظ شارژ خودرو و تعمیرات نمی‌شود.»

گودرزیان درباره ضرورت توجه به زیرساخت شارژ تأکید کرد که طبق آن چیزی که در اروپا هست، برخی از شارژرها با برق بالاتر از ظرفیت برق ایران کار می‌کنند و استفاده از این شارژرها باعث بروز مشکل در ایران می‌شود.

این فعال صنعت خودرو با یادآوری اینکه تقریباً ۹۰ درصد خودروهای

»

موضوع فقط نبود زیرساخت لازم برای استفاده از خودروهای برقی نیست، ما نه آمادگی اقتصادی آن را داریم، نه شرکت‌ها آمادگی کافی برای راه‌اندازی مراکز تحقیق و توسعه دارند. پس با این شرایط به هیچ‌جا نمی‌رسیم. تأکید وزیر فقط به شرکت‌ها فشار وارد می‌کند و فشار به شرکت‌ها هم باعث می‌شود محصولات عجیب و غریب وارد و تولید شود

«

برقی از چین تأمین می‌شود، درباره واردات خودروهای برقی می‌گوید: «در وزارت صمت و گمرک این دستور وجود دارد که واردات خودروی برقی بدون محدودیت ارزشی باشد، اما با وجود چنین قانونی، اگر خودرویی با قیمت ۳۰ هزار یورو وارد شود، با حقوق و عوارض گمرکی گران‌تر تمام خواهد شد، زیرا سابقاً حقوق و عوارض صفر بود، اما از وقتی سقف ارزشی برداشته شده، دیگر باید حقوق و عوارض را پرداخت کرد.»

گودرزیان با بیان اینکه هزینه‌های گمرکی و غیره این خودروها را برای مردم غیرقابل استفاده می‌کند، حداقل قیمت پیش‌بینی‌شده برای خودروهای وارداتی را بین ۹۰۰ میلیون تا ۱ میلیارد تومان ارزیابی می‌کند او در ادامه با اعلام اینکه واردات هم به صورت قطعات است و هم به صورت خودرو، درباره نحوه تخصیص ارز برای واردات چنین توضیح می‌دهد: «از آنجا که محل تأمین، ارز حاصل از صادرات دیگران و خود است، اگر تأمین مربوط به ارز حاصل از صادرات خود کمپانی باشد، دو یا سه روزه تخصیص داده می‌شود، ولی از این شیوه به‌ندرت استفاده می‌شود، بنابراین مجبوریم از اظهارنامه صادرکنندگان دیگر استفاده کنیم که تخصیص ارز آن بین ۴۰ تا ۶۰ روز طول می‌کشد.»

گودرزیان می‌افزاید: «هنگام واردات با مشکل تأیید دفتر وزارت صمت برای ارائه خدمات پس از فروش هم مواجه هستیم، چون تا زمانی که تأییدیه خدمات پس از فروش خودروهای برقی داده نشود، اجازه ثبت سفارش به خودروساز داده نمی‌شود.» ■

خودروسازان ادعای توانمندی در تامین نیازهای داخل و تولید اتوبوس برقی را دارند؛ اما ...

سراشویی واردات، سربالایی تولید

برای پیگیری موضوع ساخت یا واردات اتوبوس‌های برقی، در ابتدا به سراغ رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر رفتیم. جعفر تشکری هاشمی درباره استفاده از اتوبوس‌های برقی توسط شهرداری به تهرآن می‌گوید: «اتوبوس‌های برقی در اولویت شهرداری تهران قرار گرفته است. بازدیدها و مذاکراتی برای این موضوع انجام شده و هم‌اکنون تیمی برای بحث‌های فنی پیگیر موضوع هستند تا خرید انجام شود.»

او درباره تامین آن از تولید داخل یا واردات می‌افزاید: «این قرارداد با شرکت‌های داخلی بسته شده ولی با سازندگان خارجی هم در حال مذاکره هستیم تا با قطعی شدن مشخصات فنی این اتوبوس‌ها، محصولات خارجی هم به موازات تولید داخلی وارد شبکه شود.»

تشکری هاشمی درباره اولویت سیاست‌های شهرداری برای تامین ناوگان از طریق تولیدات داخلی یا واردات، می‌گوید: «هر دو گزینه پیش‌روی مدیریت شهری است. هم باید با تولید و هم باید با واردات جلو رفت. نمی‌توان صرفاً فقط به دنبال تولیدکننده داخلی باشیم که هنوز اول راه است و نتوانسته محصولی به صورت انبوه تولید کند یا فقط نگاهمان به خارجی‌ها باشد.»

او می‌افزاید: «برخی قطعات اتوبوس‌های برقی با نوع دیگری آن تفاوتی ندارد، بنابراین اتوبوس‌سازان ما که تاکنون برخی قطعات را عمدتاً وارد می‌کردند می‌توانند این کار را ادامه دهند؛ یعنی می‌توانند قطعات خودروهای برقی را وارد کنند و در کنار آن مانند سابق، اتالی این اتوبوس‌ها و تزئینات تولید داخل باشد.»

❖ واگذاری ملک به خودروسازان برای تامین ارز

اما در حالی که شورای شهر تهران، خودروسازان را به بدقولی در تحویل اتوبوس‌های سفارشی متهم می‌کند، خودروسازان مشکل خود را تامین ارز می‌دانند. ماه گذشته، نایب‌رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر با اشاره به واگذاری یک ملک توسط شهرداری تهران به یک شرکت ایرانی برای تامین ارز مورد نیاز خرید ۲ هزار اتوبوس برقی از چین، اعلام کرد: «بایبند نبودن اتوبوس‌سازان داخلی به تعهدات خود، عامل



در کنار ادعا برای تولید خودروهای برقی، وزارت صمت تأکید زیادی هم بر تولید اتوبوس‌های برقی دارد و این اشتیاق



باعث شده که شرکت‌های خودروساز یکی پس از دیگری از محصولات خود رونمایی کنند. همچنین در حالی که برخی مسئولان به موفقیت در تولید و بهره‌برداری از اتوبوس‌های برقی در سال جاری امید دارند، خودروسازان نسبت به توان تولید خود اطمینان می‌دهند؛ برای مثال در پی اظهار نظر رئیس شورای شهر تهران مبنی بر اینکه به‌زودی است در سال جاری اتوبوس برقی تحویل داده شود، شرکت ایران‌خودرو با اشاره به امضای تفاهت‌نامه تولید و تحویل ۱۰۰ دستگاه تا پایان سال اعلام کرد که هیچ مشکلی در تولید و تحویل اتوبوس‌های برقی به شرط ثبت سفارش شهرداری وجود ندارد.

پس اگر چنین توان تولیدی وجود دارد چرا دولت به فکر واردات افتاده است؟ آیا فخر فروشی درباره کشف پتانسیل صنایع داخلی و توان تولید شرکت‌های خودروساز فقط به درد لابی‌گری در هنگامه عزل و نصب‌ها می‌خورد؟



»

نایب‌رییس هیئت مدیره ایران خودرو و دیزل: برنامه تولید اتوبوس برقی از ۱۴۰۰ آغاز شد و این خودرو، اولین خودروی برقی بود که تاییدیه استاندارد ۸۵ گانه را گرفت. بعد از آن تفاهم‌نامه‌ای با وزارت کشور برای تامین ۵۰۰ دستگاه اتوبوس امضا کردیم که البته به آن توجهی نشد، بنابراین خود ما به دلیل باور به موضوع اتوبوس‌های برقی، سرمایه‌گذاری‌های لازم را انجام دادیم

«

۴۰ دستگاه اتوبوس برقی را به ما داد. بعد از این سفارش، ۱۰۰ یک برقی برای تولید داشتیم که با آن ۵۰ اتوبوس برقی تولید کردیم و اکنون در ایران خودرو و دیزل ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وجود دارد که ۴۰ دستگاه آماده تحویل است.»

او تصریح می‌کند: «هرچند در ابتدا مخالفت‌هایی برای عقد این قرارداد در شورای شهر کرج وجود داشت، اما در نهایت تصمیم جسورانه‌ای گرفته شد. ما هم تمام تلاش خود را کردیم که اتوبوس‌ها به صورت بی‌نقص تولید شود. بنابراین اکنون شنیده‌ها حاکی از آن است که شهرداری کرج دوباره می‌خواهد ۱۰۰ دستگاه اتوبوس برقی دیگر هم سفارش دهد، همچنین شهرداری صدرای شیراز ۲۰ دستگاه سفارش داده و اخیراً هم شهرداری قم هم درخواست اتوبوس برقی دارد. همچنین شهردار اهواز هم ابراز تمایل کرده است که اتوبوس برقی خریداری کند.»

بالو تاکید می‌کند که با توجه به اعتمادی که نسبت به اتوبوس‌های برقی ایجاد شده، آنها به فراخور نیاز و سفارشی که دریافت می‌کنند، نزدیک ۳ ماه وقت می‌خواهند که باتری و موتور را وارد کنند.

این کارشناس صنعت خودروی سنگین به ۵۲ درصد داخلی‌سازی در تولید خودروهای برقی اشاره می‌کند و می‌گوید: «ما قطعات برقی تولید داخل نداریم، تولید باتری لیتیومی در ایران به صرفه هم نیست و توجهی

اصلی محقق نشدن وعده شهردار پایتخت در زمینه اضافه شدن حداقل ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید در طول سال ۱۴۰۲ به توگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت بوده است.»

سیدمحمد آقامیری درباره نحوه تامین منابع مالی خرید ۲ هزار دستگاه اتوبوس برقی از شرکت‌های چینی نیز گفت: «بخشی از بودجه مورد نیاز برای خرید اتوبوس‌های برقی مانند خرید واگن‌های مترو از کشور چین و از مسیر پیش‌بینی‌شده برای فاینانس واردات واگن‌ها تامین خواهد شد، اما بخشی دیگر برعهده شهرداری تهران است که مدیریت شهری در این خصوص، مسیر تامین منابع از طریق غیرتقدی را در نظر دارد.»

او می‌افزاید: «با توجه به این که مدیریت شهری تهران مسیر مستقیمی برای فاینانس مبلغ مورد نظر به تولیدکنندگان چینی اتوبوس‌های برقی ندارد، شهرداری یکی از املاک خود را به یک شرکت ایرانی واگذار کرده تا به جای آن، ارز مورد نیاز برای هزینه پیش‌پرداخت خرید این اتوبوس‌ها از طرف آن شرکت به طرف‌های چینی پرداخت شود. روال تهاجر املاک با شرکت‌های تامین‌کننده ارز توسط مدیریت شهری پایتخت از گذشته نیز مرسوم بوده و یکی از روش‌های قانونی تامین درآمدهای غیرتقد شهرداری تهران محسوب می‌شود؛ همان‌طور که بخشی از مبلغ خرید اتوبوس‌های تولیدکنندگان داخلی نیز از طریق غیرتقدی تامین شده است.»

توان تولید ۳۰۰۰ اتوبوس برقی را داریم

حال باید دید توان تولید خودروسازان به چه صورت است؟ مهدی بالو، نایب‌رییس هیئت مدیره و مسئول مهندسی و تحقیق و توسعه شرکت ایران خودرو و دیزل، در گفت‌وگو با تریبون با اعلام اینکه سالانه ظرفیت تولید حداقل ۳ هزار خودروی برقی و دیزل را داخل کارخانه داریم، عنوان می‌کند: «اتوبوس برقی و دیزل ما از لحاظ تولید هیچ فرقی ندارند و خط تولید ما برای هر دو خودرو مهیا است.»

او درباره سابقه تولید اتوبوس برقی می‌گوید: «برنامه تولید اتوبوس برقی از ۱۴۰۰ آغاز و در نهایت نمونه اول آن ساخته و تست‌های میدانی انجام شد. این خودرو، اولین خودروی برقی بود که تاییدیه استاندارد ۸۵ گانه را گرفت. بعد از اخذ استانداردهای ۸۵ گانه نیز تفاهم‌نامه‌ای با وزارت کشور در مورد تامین ۵۰۰ دستگاه امضا کردیم، اما بعداً به این تفاهم‌نامه توجهی نشد، بنابراین خود ما به دلیل باور به موضوع اتوبوس‌های برقی، سرمایه‌گذاری‌های لازم را انجام دادیم.»

بالو با اشاره به اینکه موتور، باتری و یکسری قطعات برقی را از یک شرکت شریک تهیه می‌کنیم، اضافه می‌کند: «وقتی اتوبوس‌ها تولید شد، اولین ارگانی که برای خرید با ما قرارداد بست، شهرداری کرج بود که سفارش

برای سرمایه‌گذاری یک شرکت روی تولید آن وجود ندارد، بنابراین اگر مشتری کافی در بازار نباشد برای تولید آن سرمایه‌گذاری انجام نمی‌شود.»

بالو با بیان اینکه تقریباً ۴۰ درصد قیمت یک پک برقی را باتری تشکیل می‌دهد و این باتری در ایران موجود نیست، خاطرنشان می‌کند: «هرچند یک شرکت به ما اعلام کرده است که اگر ما ۱۰۰۰ اتوبوس برقی در سال تولید کنیم، برای آنها به صرفه خواهد بود که برای تولید باتری برقی سرمایه‌گذاری کنند.»

او تصریح می‌کند: «اصلی‌ترین قطعات خودروی برقی، باتری و موتور است و در بقیه قطعات می‌توانیم خودکفا شویم و سطح خودکفایی را به سطح ۷۰ درصد برسانیم.»

معاون مهندسی ایران خودرو دیزل، درباره زیرساخت‌های مربوط به شارژ این اتوبوس‌ها می‌گوید: «شرکت مینا اعلام کرده که دستگاه شارژر تولید می‌کند، بنابراین ما حدود ۶۰ میلیارد تومان با خود مینا قرارداد بستیم و قرار شد شارژر در اختیار خودروساز قرار گیرد تا آن را به مشتریان خود تحویل دهیم. مینا برای این تولید مشکلی ندارد و با توجه به نیازی که هنوز رشد نکرده، می‌تواند شارژرها را تحویل دهد.»

بالو می‌افزاید: «شهرداری کرج شارژرها را همراه اتوبوس‌ها خریداری کرده، ولی نصب آنها برعهده مینا بوده است. همچنین بهترین نحوه استفاده از اتوبوس‌های برقی، شارژ شدن آن از پایانه است، زیرا در آنجا دستگاه به راحتی نصب می‌شود و نیازی نیست که به زیرساخت‌های شهری برای

”

مشتریان یا پولی پرداخت نمی‌کنند یا به جای پول،

به ما ملک تحویل می‌دهند، اما وقتی می‌خواهیم

از آن ملک استفاده کنیم می‌بینیم به عده دیگری

نیز فروخته شده است! بدین ترتیب، اکنون

برای اتوبوس‌هایی که دو سال پیش به

شهرداری تهران فروختیم، یک پرونده حقوقی

را به جریان انداخته‌ایم

“

نصب شارژر وابسته باشیم. کافی است در پایانه شبانه ۲ تا ۳ ساعت شارژ شوند تا قابل استفاده باشند.»

◀ **مجمول در دریافت؛ کامل در پرداخت**

عضو هیئت‌مدیره ایران خودرو دیزل، درباره مشکلات موجود در تولید اتوبوس‌های برقی می‌گوید: «خودروسازان مختلف درگیر مشکلی واحد به نام تامین ارز شده‌اند، اما خوشبختانه از لحاظ بازار هیچ مشکلی نداریم و از محصول ما استقبال می‌شود.»

بالو با بیان اینکه بزرگترین مشکل تامین ارز است، درباره واردات قطعات می‌کند: «البته از لحاظ واردات مانند قبل نمی‌توانیم با اروپایی‌ها همکاری کنیم که به دلیل تحریم‌ها است، اما رابطه ما با شرکت‌های چینی خوب است. چین حرف اول را در دنیا در زمینه تولید خودروها و اتوبوس‌های برقی می‌زند و ما هم در پی آن هستیم که در تحقیق و توسعه با چینی‌ها همکاری و از ظرفیت آنها استفاده کنیم.»

او به عدم پرداخت مشتریان هنگام تحویل محصول اشاره می‌کند و می‌گوید: «این مشکل را برای ناوگان شهری هم داریم. ما اتوبوس‌های بسیاری به شهرداری تهران و وزارت کشور تحویل دادیم، اما هنوز هیچ پولی به ما پرداخت نکرده‌اند، در حالی که یک شرکت نابآوری مشخصی دارد و بالاخره باید سرمایه آن در چرخش باشد.»

این کارشناس تصریح می‌کند: «مشتریان یا پولی پرداخت نمی‌کنند یا به جای پول، به ما ملک تحویل می‌دهند، اما وقتی می‌خواهیم از آن ملک استفاده کنیم می‌بینیم به عده دیگری نیز فروخته شده است! بدین ترتیب، اکنون برای اتوبوس‌هایی که دو سال پیش به شهرداری تهران فروختیم، یک پرونده حقوقی را به جریان انداخته‌ایم.»

◀ **با واردات مخالف نیستیم اما شرط دارد!**

عضو هیئت‌مدیره ایران خودرو دیزل تصریح می‌کند: «ما مخالف واردات نیستیم، اما پیش از آن باید ظرفیت شرکت‌های داخلی را در نظر داشته باشیم و اگر مشخص شد که لحاظ کیفی و کمی پاسخگوی نیاز کشور نیستند، آن وقت خودروی برقی وارد شود؛ در حالی که اکنون چنین اتفاقی نمی‌افتد و مسئولان به دلایل مختلف از ارزیابی ظرفیت تولید داخل طفره می‌روند. مثلاً می‌گویند ظرفیت تولید داخل کم است یا خودروسازان آماده تولید نیستند و... این حرف‌ها مبنای درستی ندارد، چرا که ما کاملاً آمادگی و ظرفیت تولید داریم و حتی قبل از اینکه سفارشی وجود داشته باشد، اقدام به تولید کرده‌ایم.»

او تصریح می‌کند: «آنها ظرفیت مصرف را بیش از حد در نظر می‌گیرند؛

برای مثال در حالی که اکنون هیچ اتوبوس برقی در کشور وجود ندارد، اعلام کرده‌اند که می‌خواهند ۳۰۰۰ اتوبوس برقی وارد کنند. حتی چین هم وقتی می‌خواست ناوگان عمومی یکن را برقی کند، ۲۰ سال زمان برد و یک شبه تصمیم به برقی‌سازی تمام ناوگان نگرفت.»



مسئولان ظرفیت مصرف را بیش از حد در نظر می‌گیرند، برای مثال در حالی که اکنون هیچ اتوبوس برقی در کشور وجود ندارد، اعلام کردند که می‌خواهند ۳۰۰۰ اتوبوس برقی وارد کنند. حتی چین هم وقتی می‌خواست ناوگان عمومی را در یک سال زمان برد و یک شبه تصمیم به برقی‌سازی تمام ناوگان نگرفت



متولیان مجبور به واردات هستند تا اوضاع بحرانی‌تر نشود.»

این کارشناس صنعت خودرو درباره تفاوت کیفیت اتوبوس‌های برقی تولید داخل با خارجی می‌افزاید: «کیفیت اتوبوس برقی ایرانی و نمونه خارجی آن تفاوت زیادی ندارد، اما وقتی پای محصول خارجی می‌آید، گاهی پول بیشتری برای برند آن پرداخت می‌شود. یعنی شرکت تولیدکننده با اتکا به عقبه دانش و تکنولوژی خود قیمت را حساب می‌کند.»

فائمی‌زاد درباره شرایطی که باید برای واردات در نظر داشت، می‌گوید: «در بحث واردات اتوبوس باید توجه داشت که زنجیره تامین اقلام بدنه آن نیز موجود باشد. اگر دولت توانست از عهده این شرط برآید، آن وقت به سرعت واردات برود؛ وگرنه نتیجه مناسبی نخواهد داشت.»

این کارشناس خودروهای سنگین معتقد است که اگر حمایت‌های لازم از تولید داخل می‌شد شاید اکنون لزومی به واردات نبود.

فائمی‌زاد درباره ضرورت حمایت دولت از این صنعت می‌گوید: «حمایت لازم از تولیدکننده نمی‌شود. محصولی که ما در ناوگان مسافری تولید می‌کنیم یک محصول بسیار گران و در تمام دنیا متکی به کار فیزیکی کارگران است. این نیروی انسانی اجرت و دستمزد می‌خواهد. همچنین برای جابه‌جایی پول و واردات قطعه نیز با مشکلات ناشی از تحریم‌ها مواجهیم که این شرایط حمایت دولت را طلب می‌کند.» ■

◀ در حال حاضر ناچار به واردات هستیم

در همین حال، بخش خصوصی نیز در کنار بخش دولتی در حال تلاش برای تولید اتوبوس‌های برقی است. برای آگاهی از اینکه این بخش با چه چالش‌هایی در زمینه تولید روبه‌روست، به سراغ احسان قائمی‌زاد، کارشناس صنعت خودروهای سنگین رفتیم.

او در گفت‌وگو با ترابریان مشکلات تولید اتوبوس‌های برقی را ناشی از عدم شفافیت در تمام زمینه‌ها دانست و با اشاره به اینکه این شفاف نبودن در وهله اول مربوط به زیرساخت‌ها و تفاوت تکنولوژیک اتوبوس برقی نسبت به دیزل در فرایند تولید و قیمت تمام‌شده است، می‌گوید: «اتوبوس برقی به دلیل تکنولوژی پیشرفته خود، نسبت به اتوبوس دیزلی حدود ۴۰ درصد قیمت بیشتری دارد. در واقع، هر محصول و نوآوری که برای بار اول به بازار عرضه می‌شود، هزینه بیشتری را به خود اختصاص می‌دهد تا به قیمت تعادلی برسد.»

این کارشناس صنعت خودرو با تأکید بر اینکه تا وقتی محصول به مرحله بهره‌برداری نرسد، نقاط آسیب آن شناسایی نمی‌شود، تأکید می‌کند: «چون هنوز محصول تولیدی به بهره‌برداری نرسیده، ایجاد ناشناخته متعددی دارد؛ برای مثال در تایستان که به دلیل مصرف بالای برق، در بیک مصرف برق هستیم و تأثیری برقی شدیدتر می‌شود، معلوم نیست که چه مشکلاتی برای شارژ خودروها و اتوبوس‌ها پیش می‌آید؟»

فائمی‌زاد با بیان اینکه تولیدکننده همیشه با واردات مخالف است، اما چاره‌ای جز پاسخگویی به نیاز عمومی وجود ندارد، تأکید می‌کند: «صنایع داخلی توان تولید دارند، اما اکنون با توجه به اعمال تحریم‌ها با مشکلات زیرساختی مواجه هستند، تا آنجا که برای نوسازی ناوگان عمومی هم با مشکل مواجه شده‌ایم و اکنون اگر مثلاً نیاز ناوگان عمومی ۶۰۰۰ دستگاه باشد، تولید داخل فقط توانایی تولید ۲۰۰۰ دستگاه دارد. به همین دلیل

تولید خودروهای الکتریکی چین چگونه زنجیره صنعتی جهان را دچار تحول کرده است؟

انقلاب چینی در خودروی برقی



گروه فولکس واگن اخیراً مالکیت یک سهام ۴/۹۹ درصدی در استارت‌آپ خودروهای برقی چین موسوم به «ایکس‌پنگ» به منظور تولید مشترک خودروهای الکتریکی را تکمیل کرده است. ایکس‌پنگ به جای تحقق رویکرد «بازار چینی برای فناوری خارج» در دوره خودروهای با سوخت سنتی، مهارت اختصاصی خود را در حوزه نرم‌افزار خودروهای برقی صرف کرده است. فولکس‌واگن از طریق یک توافق مشارکتی راهبردی، اتای کنترل هوشمند ایکس‌پنگ و فناوری سیستم پیشرفته کمک‌راننده (ADAS) را از آن خود کرده و بدین ترتیب، بر اساس اعلام ایکس‌پنگ، دو شرکت مذکور دو مدل خودروی برقی کلاس B را برای فروش در بازار چین تحت برند فولکس‌واگن تولید خواهند کرد و پیش‌بینی می‌شود تولید آن در سال ۲۰۲۶ آغاز شود.

رئیس و مدیرعامل ایکس‌پنگ می‌گوید: «ما فناوری‌های خودروی برقی هوشمند و طراحی در کلاس جهانی و توانمندی مهندسی را با هم به

در یک کارگاه به مساحتی معادل ۱۶ زمین فوتبال در شهر «هه‌فی» واقع در استان «آنهاوی» (شرق چین)، بیش از ۸۰۰ ربات در حال مونتاژ ۶ مدل مختلف خودروی انرژی جدید (برقی) هستند. این کارگاه بخشی از کارخانه تولید خودروی برقی جدید شرکت «فولکس‌واگن» است که برای پاسخ به افزایش روزافزون تقاضا طراحی شده است. اهمیت این بازار تا آنجاست که مدیرعامل فولکس‌واگن طی سخنرانی خود در نمایشگاه مونیخ تأکید کرد این غول خودروسازی آلمان با تمام قوا راهبرد «در چین برای چین» با شرکای داخلی (چینی) را ادامه خواهد داد.

یکی از اعضای هیئت‌مدیره فولکس‌واگن چین نیز اعلام کرده است: «در یک محیط شدیداً رقابتی و بازار پویا، ما در حال سرمایه‌گذاری بر روی شایستگی‌های اصلی شرکای خود هستیم تا برای ارائه سریع‌تر محصولات جدید به بازار هماهنگی داشته باشیم.»

»

بازار خودروهای برقی پررونق به یک عرصه بزرگ برای خودروهای برقی کیفی و اقتصادی ساخته شده در چین تبدیل شده است، اما شرکت‌های چینی به جای صرفاً فروش کالاهای مونتاژ شده، به شکل روزافزونی به توسعه ظرفیت تولید و ایجاد فرصت‌های شغلی در خارج از این کشور روی آورده‌اند

»

از سوی دیگر، شرکت «فینگو شوشنگ» هم که یک تامین‌کننده چینی قطعات برای شرکت تسلاست، تصمیم به تکثیر زنجیره صنعتی خود در مکزیک گرفته تا قطعات آلباز آلومینیوم خودرو تولید کند آن هم پس از آن که ایلان ماسک، مالک تسلا، تصمیم به ساخت یک کارخانه تسلا جدید در نزدیکی «مونتری» در شمال شرقی مکزیک گرفت.

تولیدکنندگان باتری چین در حال توجه به یک رویکرد راهبردی دوسویه هستند: تبدیل چین به قطب جهانی تولید خودروهای برقی و راه‌اندازی پایگاه‌های «جهان‌محلی» در بازارهای بالقوه.

این شرکت‌ها در طراحی فناوری و فرصت‌های شغلی جهانی در واکنش به تقاضا، سرعت بالایی دارند و بنابراین در حال تقویت یک زنجیره تامین جهانی متعطف‌تر هستند.

شرکت Guoxuan Hightech در نظر دارد یک کارخانه بسیار پیشرفته باتری لیتیومی را در ایالت ایلینوی آمریکا برپا کند. از رئیس و مدیرعامل گوشن چنین نقل شده که «وقتی به ایلینوی بیایم یک کارخانه جدید نمی‌سازیم؛ بلکه در نظر داریم از کارخانه‌ای که وجود دارد دوباره استفاده کنیم و آن را دوباره به چرخه تولید بازگردانیم.»

فرماندار ایلینوی نیز معتقد است: «این کارخانه جدید یک برگ برنده در اقتصاد ایالت ما به حساب می‌آید.» او با اشاره به ۲۶۰۰ شغل جدیدی که قرار است این کارخانه دو میلیارد دلاری ایجاد کند آن را مهم‌ترین سرمایه‌گذاری تولید در این ایالت طی دهه‌های گذشته می‌داند.

اشتراک می‌گذاریم و از همدیگر می‌آموزیم.»

کنار کارگاه خودروسازی فولکس‌واگن در هانگ، یک پارک صنعتی نیز در حال ساخت است تا تعداد رو به افزایش تامین‌کنندگان بالادستی را پشتیبانی کند. این پارک شامل یک کارخانه باتری است که مشترکاً با شرکت تولیدکننده باتری چینی موسوم به Guoxuan High-tech ساخته می‌شود. «بی‌ام‌دبلیو» دیگر خودروساز مشهور آلمانی نیز سریعاً دست به کار شده تا از توانمندی‌های چین در زنجیره بالادستی خودروهای انرژی جدید بهره‌برد. این خودروساز اروپایی یک توافق طولانی‌مدت با شرکت مطرح تولید باتری خودروهای برقی یعنی CATL به امضا رسانده تا باتری‌های استوانه‌ای را برای مدل‌های برقی جدید خود از سال ۲۰۲۵ خریداری کند (CATL تامین‌کننده باتری مرسدس بنز نیز هست).

شرکت خودروساز ژاپنی «تویوتا موتورز» و غول تولید خودروهای برقی چین یعنی BYD نیز برای راه‌اندازی یک شرکت مشترک به‌منظور اجرای تحقیق و توسعه خودروهای برقی به توافق رسیده‌اند.

شرکت ZF Friedrichshafen که یک قطعه‌ساز مطرح مستقر در آلمان است طی ماه ژوئن اعلام کرد قصد دارد کارخانه‌ای جدید در شهر «شن‌جانگ» در شمال شرقی چین به‌منظور تولید محور دپرفرانسیل خودروهای برقی افتتاح کند.

در همین حال، طی ماه جاری میلادی، ایرکارخانه تسلای شانگهای که نخستین ایرکارخانه تولید خودرو خارج از آمریکا محسوب می‌شود، تولید دو میلیون خودرو در خط مونتاژ خود را جشن گرفت. تسلای شانگهای بیش از ۹۵ درصد از قطعاتش را بومی‌سازی کرده و ۹۹ درصد از کارکنانش چینی هستند. علاوه بر این، بیش از ۵۰ درصد از خودروهای برقی که تسلا طی نیمه نخست امسال در سطح جهان به مشتریانش تحویل داد در کارخانه شانگهای تولید شده بود.

براساس اعلام تسلا، چین، انتظار ورود مقیاس صنعتی خودروی برقی در «منطقه ویژه لپتگانگ» در شانگهای که کانون بسیاری از تامین‌کنندگان تسلا محسوب می‌شود، در سال ۲۰۲۵ به ۳۰۰ میلیارد یوان (۴۱ میلیارد دلار) برسد و آن را به قطب تأثیرگذار خودروهای برقی در سطح جهان تبدیل کند.

➤ راه‌اندازی پایگاه‌های «جهان‌محلی» در بازارهای بالقوه

بازار خودروهای برقی پررونق به یک عرصه بزرگ برای خودروهای برقی کیفی و اقتصادی ساخته شده در چین تبدیل شده است. اما شرکت‌های چینی به جای صرفاً فروش کالاهای مونتاژ شده به شکل روزافزونی به توسعه ظرفیت تولید و ایجاد فرصت‌های شغلی در خارج روی آوردند

بزرگترین سرمایه‌گذاری خارجی در این زمینه خواهد بود و تخمین زده می‌شود ۲۲۱ هکتار را پوشش داده و تقریباً ۹ هزار فرصت شغلی ایجاد کند. احداث آن نیز طی ۵ سال پیش‌بینی شده است.

شرکت CATL در سال ۲۰۲۲ نخستین کارخانه تولیدی خارج از چین خود را در ایالت تورینگن آلمان راه انداخت. این کارخانه که نزدیک شهر ارفورت، مرکز ایالت تورینگن احداث شده ظرفیت تولید سالانه ۳۰ میلیون سلول باتری برای خودروهای برقی را دارد.

تولیدکنندگان باتری چین همچنین در حال استفاده از ظرفیت بازارهای نوظهور هستند؛ تا آنجا که CATL و Guoxuan Hightech با مهم‌ترین خودروساز ویتنامی (VinFast) مشهور به «تسلا ویتنام» برای پشتیبانی از آینده تولید خودروی آن همکاری کرده‌اند.

Guoxuan و وین‌فست نوامبر گذشته، ساخت یک کارخانه باتری سفات آهن لیتیومی را در ویتنام آغاز کرده تا به نیاز روبه‌رشد وین‌فست برای قطعات خودروهای برقی پاسخ دهند.

انتقال فناوری نیز در حال انجام است. EVE Energy فرار است یک مرکز تحقیق و توسعه جدید در ایالت لوهایو با تمرکز خاص بر آزمایش، طراحی و ذخیره باتری‌های لیتیوم-یونی بسازد.

بر اساس اعلام یکی از بنیان‌گذاران مرکز فوق، تکنیک‌های ذخیره انرژی اختصاصی EVE Energy می‌تواند چرخه عمر کامل این باتری‌ها که در برخی موارد ۱۰ تا ۲۰ سال است، پشتیبانی کند و شرکت‌های آینده‌نگری مثل EVE Energy North America با سرمایه‌گذاری در لوهایو قادر به پیشبرد تحقیقات درباره چگونگی انجام بهترین ذخیره و پیشرفت باتری‌های لیتیوم - یونی برای آینده هستند.

بازار خودروهای برقی در سال اخیر

با شروع سال ۲۰۲۴ رقابت برای تولید خودروهای برقی در دنیا نسبت به گذشته بیشتر شده است. این رقابت در اروپا به جای رسیده که در فرانسه با پرداخت ۱۰۰ یورو در ماه مشتریان می‌توانند خودرو برقی بدون پیش پرداخت خریداری کنند.

در عین حال، تحلیل صنایع و بازار خودرو نشان می‌دهد رقابت برای تولید و فروش محصولات برقی میان خودروسازان اروپایی و آمریکایی با چین بیشتر خواهد شد. البته سودآوری خودروهای برقی سال گذشته به چالش جدی برای تولیدکنندگان تبدیل شد؛ چرا که خودروسازان بزرگ برای رقابت با چین مجبور شدند محصولات خود را با سود حداقلی جهت رقابت به فروش برسانند.

بدین ترتیب، در اروپا خودروهای برقی چینی، هم به عنوان یک راحل

تصمیم به راه‌اندازی کارخانه تولید باتری پس از آن گرفته شد که شرکت Guoxuan اعلام کرد قصد دارد یک کارخانه ۲۱۱ هکتاری برای قطعات باتری خودروهای برقی در قلب میثینگان احداث و ۲۳۵۰ شغل را در دهه آینده ایجاد کند. این شرکت در سال ۲۰۲۱ نیز از یک توافق همکاری راهبردی با کارخانه‌جات فولکس‌واگن به منظور ساخت یک کارخانه باتری در زالتسگیتر (Salzgitter) آلمان خبر داد که قرار است تولیدش را در سال ۲۰۲۵ آغاز کند.

۱۶ سپتامبر سال جاری نیز نخستین مرکز تولید باتری و پارکگاه عملیات Guoxuan در اروپا، از اولین باتری تولیدشده در شهر «گوتینگن» آلمان (یک شهر دانشگاهی در مرکز این کشور) رونمایی کرد.

علاوه بر این، EVE Energy که یک شرکت مطرح دیگر تولیدکننده باتری لیتیوم - یونی چینی است قصد دارد یک کارخانه تولید باتری خودروهای برقی را در شهر «دربرسن» مجارستان راه‌اندازی کند.

وزیر تجارت و امور خارجه مجارستان در این خصوص می‌گوید: «EVE Energy که نهمین شرکت بزرگ باتری‌ساز در جهان به حساب می‌آید حدود ۱/۲ میلیارد دلار در این پروژه سرمایه‌گذاری خواهد کرد و بیش از هزار شغل ایجاد خواهد کرد».

«دربرسن» همچنین به‌عنوان مکان احداث یک کارخانه دیگر برای تولید باتری که قرار است توسط شرکت CATL ساخته شود، انتخاب شده است. CATL قصد دارد بزرگترین کارخانه باتری‌سازی را در مجارستان به ارزش ۷/۶ میلیارد دلار احداث کند. این کارخانه ۱۰۰ گیگاواتی



مدت‌هاست تولیدکنندگان باتری در چین در حال

توجه به یک راه‌برد دوسویه هستند: تبدیل چین به

قطب جهانی تولید خودروهای برقی و راه‌اندازی

پایگاه‌های «جهان‌محلی» در بازارهای بالقوه.

این شرکت‌ها در طراحی فناوری و فرصت‌های

شغلی جهانی در واکنش به تقاضا، سرعت بالایی

دارند و در حال تقویت یک زنجیره تامین

جهانی منعطف‌تر هستند



و هم یک مشکل اساسی تلقی می‌شوند؛ زیرا محصولات برقی چینی مقرون به صرفه‌تر و البته کارآمدتر از سایر خودروهای برقی در دنیا هستند. بنابراین تسلط احتمالی چین به بازار خودروهای برقی اروپا به عنوان تهدید برای اقتصاد قاره سبز شناخته می‌شود. از همین رو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲ تصمیم گرفت یارانه خودروهای برقی چینی را قطع کند. این مهم عامل اصلی افزایش قیمت خودروهای برقی از سال میلادی فعلی در اروپا خواهد بود. در میان سایر کشورهای اروپایی فرانسه محدودیت‌های بیشتری برای واردات خودروهای چینی اعمال کرده است. هم‌زمان با این مسئله ایالات متحده نیز اقدام به ایجاد محدودیت‌های بیشتر برای واردات قطعات چینی جهت استفاده در خودروهای آمریکایی کرده است.

براساس داده‌های موجود، از ۷۷/۴ میلیون خودروی فروخته شده توسط خودروسازان مطرح دنیا در سال ۲۰۲۲، فقط ۸/۸ درصد به پیشرفته تمام الکتریکی مجهز بوده‌اند و در این میان، ده شرکت خودروساز چینی، ۲/۸۳ میلیون خودروی برقی در سال ۲۰۲۲ تولید کردند؛ رقمی که معادل ۲۳ درصد از فروش جهانی آنها می‌شود. به عبارت دیگر، ۲۳ درصد از فروش خودروسازان چینی مربوط به مدل‌های تمام الکتریکی است. البته به گفته انجمن خودروسازان اروپا، در شش ماه اول سال ۲۰۲۳ در

مجموع ۵/۴ میلیون دستگاه خودروی برقی آماده فروش شد که در مقایسه با مدت مشابه در سال پیش از آن، افزایش ۱۷/۹ درصدی نشان می‌دهد. جالب اینجاست که کشور ژاپن با آن که یکی از کشورهای پیشرو در زمینه خودروسازی محسوب می‌شود، اما در عرصه مدل‌های برقی از کشورهای رقیب خود عقب افتاده است و در سال ۲۰۲۲، از بین خودروسازان ژاپنی، فقط چهار شرکت نیویا، نیسان، هوندا و مزدا مدل‌های برقی به بازار عرضه کرده‌اند.

عجیب‌تر اینکه مجموع فروش مدل‌های برقی این چهار برند در سال قبل فقط ۱۶۸ هزار دستگاه

»

اخیراً آپراکارخانه تسلاهای، تولید دو میلیون خودروی برقی در خط مونتاژ خود را جشن گرفت. تسلاهای شانگهای بیش از ۹۵ درصد از قطعاتش را بومی‌سازی کرده و ۹۹ درصد از کارکنانش چینی هستند. علاوه بر این، بیش از ۵۰ درصد از خودروهای برقی که تسلا طی نیمه نخست امسال در سطح جهان به مشتریانش تحویل داد در کارخانه شانگهای تولید شده بود

»

بود که معادل ۴۹ درصد از کل فروش آنها می‌شود. در صورت احاطه کردن آمار فروش شرکت‌های دیگری مثل سوزوکی، سوپارو و میتسوبیشی، این رقم کمتر نیز خواهد شد.

♦ ♦ ♦

در شرایطی که هنوز برای اعلام برنده نهایی برند جهانی خودروی برقی خیلی زود است، یوپایی بازار نشان می‌دهد شرکت‌هایی که به سرعت خود را با شرایط در حال دگرگونی و واقعیت‌های جدید سازگار می‌کنند، موقعیت بهتری برای موفقیت در بازار بین‌المللی خواهند داشت. چین، بی‌شک، رهبر فعلی بازار خودروهای برقی است، اما رقابت آنها و غرب در بخش خودروهای برقی با تعامل بیجیدهای از یوپایی‌های بازار، اقدامات نظارتی سختگیرانه و ملاحظات ژئوپلیتیکی در حال تحول است. ■

RAHBANAN

INTERNATIONAL TRANSPORT



TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



TavFreight

Connecting The Dots



راه‌حل‌های لجستیکی مختص هر کسب و کار



- ◀ دارای امکانات سخت افزاری منحصر بفرد
- ◀ حمل کانتینری و چند وجهی
- ◀ محموله‌های حجیم و غیر استاندارد
- ◀ پوشش تمامی بنادر جنوبی و شمالی کشور
- ◀ تنوع شیوه‌های پرداخت



🌐 TavFreight.com

✉ Sales@TavFreight.com

☎ ۰۲۱ ۴۱۹۸ ۹۰۰۰

راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت
۱۳۶	سدا ماطل مشهد	۱۱۵	اسواترانس	۱۱۲	ساقط	۱۰۸	ایسلام بار ایریس
۱۳۷	شاهراه خاکی کویان	۱۱۴	ایران تانک	۱۱۸	ساجد بار	۱۵۸	ایران دنیا رسن
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان		۱۱۳	دیوا آسمان دنیا	۱۰۸	خارون	۱۱۱	آزین تانکر
۱۳۷	ایران ۹۹	۱۱۵	ویستون	۱۰۸	حام تانکر	۱۱۷	ارح تانکر
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه		۱۱۴	خاک بار	۱۱۶	دیا رسن اروپا	۱۱۷	اسکان پروند پارس
۱۳۷	رواسر تانکر	۱۱۱	خاور تانکر	۱۰۸	نشا بار	۱۰۸	اسرخ تانکر
حمل و نقل بین‌المللی استان گلستان		۱۲۱	پویاتک	۱۱۶	دعا گرد	۱۱۷	آقرا بار
۱۳۶	ازین بار پترو	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی		۱۱۵	دیز ترانس سما	۱۱۸	آکسون تانکر
۱۳۷	فازانور تانکر	۱۲۱	کرنا لوجستیک	۱۱۸	راگا تانکر و اس‌اگ‌اگ	۱۱۸	آیند راه
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان		۱۱۸	اسواد تانکر ویزا	۱۱۸	راگا تانکر پارسین	۱۱۶	گماس تانکر پارس
۱۳۶	دیوان تانکر اسما	۱۲۲	ایم‌اگ راه	۱۱۸	راسان تانکر	۱۰۹	گمد آریا دم
۱۲۰	خاخر راه	۱۲۱	ایرم اوزار	۱۲۱	زاکان دریان سلطان	۱۱۰	اسید لندیش
حمل و نقل داخلی کل کشور		۱۲۸	سارون گستر سلطان	۱۲۳	راه گستر فارس	۱۰۹	اسین تانکر
۱۵۵	پیام بار ملیجان	۱۲۱	سزگوز تانکر	۱۰۰	راه وفد	۱۱۷	ایران سورج
۱۲۰	نکتن سرمد سیرک	۱۲۱	شهاب سمر کتر	۱۰۹	روشن تور	۱۱۷	ایران ترانس
۱۲۱	تیجا	۱۲۱	کلیچ	۱۲۲	زهدا لوپتیم	۱۱۰	ایران پروند بار
۱۲۲	جاده زان رفسنجان	۱۲۱	امروز تانکر	۱۲۲	زهدا	۱۱۸	ایلم‌لجستیک
۱۲۲	حمل و نقل پتروشیمی	حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی		۱۲۱	زهدا تانکر	۱۱۰	داریستا تانکر
۱۲۱	شاهسنگ بیرون	۱۲۱	ترنگ گنک	۱۲۱	زهدا تانکر	۱۰۹	خارون ایوان
۱۵۴	سداق روغن بار گارا	۱۲۱	موزابید سداق	۱۲۱	زهدا تانکر	۱۱۰	خاخر
۱۵۵	دواد تانکر علوی‌بانه	۱۵۲	ایک بر	۱۲۱	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۵	خاخر	حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان		۱۲۱	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۴	حمل تانکر توس	۱۲۳	کا تانکر اتس	۱۲۱	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۷۸	کامل ایمن	۱۲۵	ایلی	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۴	گادشد اسارند	۱۲۵	اسما پروند توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۴	سندز	۱۲۵	اسما تانکر شرق	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۴	میت تانکر	۱۲۶	دلی راه توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۴	وین گرد	۱۲۶	دستان تانکر یوتا	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان		۱۲۶	پشتان تانکر سمر خورین	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	گشتن تانکر خورگان	۱۲۳	تلیا یارید تور پارس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	کبه گستر خستکی	۱۲۶	تیجا تانکر	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	آزاد بندر	۱۲۳	جواهرنگار توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	قر تانکر خورس	۱۲۳	عادم لوجستیک	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	آسمان خورگان	۱۲۳	خلج فارس زان	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	اسمر تانکر مورگان	۱۲۳	ره دلی توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	بندر ویشاز	۱۲۳	سپهر زاده توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	توسید خورگان	۱۲۵	سدا آسما بار فرار	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	دوستان خورگان	۱۲۵	سلمان تانکر توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	رشد بار بندر	۱۲۳	شنگرد بار توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	سندا، بندر	۱۲۳	کارکسا تانکر اسما	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۱	اسیم تانکر بندر	۱۲۳	کما سپر تانکر	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
حمل و نقل سنگین و فوق سنگین		۱۲۳	خارون تانکر ایوان	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۲	مکن	۱۲۵	سپوکتا تانکر شرق	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۲	سنگین تانکر	۱۲۶	هدرهان شب توس	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
خدمات لوجستیک		حمل و نقل بین‌المللی استان ایزداهل		۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۱۵	اسمر لوجستیک	۱۱۸	راهبا ایزداهل	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	زاین لوجستیک	۱۱۸	ماتا تانکر	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۱۸	ماتم زان لوجستیک	۱۱۸	ماتور کمان سلطان	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۵۵	سپند لوجستیک	حمل و نقل بین‌المللی استان آذربایجان غربی		۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۰	سدا لوجستیک	۱۲۱	ایپرسن سمر گورز	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
۱۲۵	خدا مارین	حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان		۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
		۱۲۲	اسد تانکر	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر
		۱۲۲	سنان تانکر شرقی	۱۲۳	سار لوجستیک	۱۱۳	خارون تانکر



کریر - فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار

☎ +۹۱-۹۶۶۴۱

☎ +۹۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

✉ sales@namdaranlogistic.com

www.namdaranlogistic.com



شهاب ترابار آریا
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (خرمایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- حمل کالاهای وارداتی از تمامه اروپا و کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی به ایران
- ترانزیت داخلی کالا از کلیه بندر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
- ترانزیت خارجی کالا از کلیه بندر و مرزهای زمینی به سایر کشورها
- حمل مسوولت ترافیکی از اروپا، چین و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم.
- انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص ترانزیت)
- حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE
Hardway Logistics Inc. & S.
K. belkalkoy mag. Dudulu Bostanci yolu cad. brandim readers, R1-Block, Kat 19 No:220 Akasehir/ Istanbul/Turkey
Tel: (+90216)4699990
Fax: (+90216)4699959

EUROPE OFFICE
HANITRANS GmbH
Vogelsanger Weg 6, 50354 Hirth
Tel: +49 6321 220 1010-11
Fax: +49 633 2271012
www.hanitrans.de
info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قیصر (پارک) - ۱۰
کد پستی: ۱۰۱۵۱۵۱۵ - پلاک ۲۹ - طبقه ۵ - واحد ۹
تلفن: +۹۱-۹۶۶۴۱۰۰۱ - فکس: +۹۱-۹۶۶۴۱۰۰۰۱
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر فورواردر
Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.L.S.

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



بی‌تا ترابار
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر - فورواردر
حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و
بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۳۳۳۳



شرکت خیام ترابار
با مسؤلیت محدود
کشتیرانی - حمل و نقل بین‌المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

Khayyam Tarabar
Co.LTD

Shipping & International
transportation
Carrier - Forwarder
Customs services
Customs clearance

دوای نمایندگی در کلیه بندر و
گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و
کانتینری دوریس در امارات
متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

- نمایندگی خط کانتینری تاندر لاین
- نمایندگی خط کشتیرانی سی آر کون
- نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
- نمایندگی شرکت کشتیرانی و
حمل و نقل بین‌المللی تی اند تی سون
- نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAKON SHIPPING AGENCY
PVT.LTD.

SUN STAR SHIPPING LINE
D & D Y SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان
سوم، پلاک ۲۸، طبقه ۴، واحد ۱۰
کدپستی: ۱۵۱۳۹۳۳۹۳۴

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵

☎ ۸۸۷۰۰۲۲۵-۶ / ۸۸۱۰۳۹۱۰-۱۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵



پیشرو حمل کالا
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده‌های دریایی، هوایی و ریلی

تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار
راه اندیشه، نرسیده به سهروردی،
پلاک ۱۵، طبقه ۵، واحد ۱۵

☎ ۲۱-۸۶۱۹۶۰۰۷

☎ ۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

✉ info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



پیش‌تازان
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۱۶۵، طبقه سوم

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۲۴

☎ ۷۷۶۰۴۲۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵



کاسپین
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر فورواردر

تهران میرزای شیرازی
شمالی، نبش کوچه شهدا،
پلاک ۲۷۹، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۸۸۶۱۶۳۳۷-۹

☎ ۸۸۶۱۶۳۳۷-۹

✉ Caspian@caspian-transport.ir

www.caspian-transport.ir



پارس گیتا
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

تهران، خیابان قائم مقام فرهادی،
پلاک ۳ میدان شمع، نرسیده به
مطهری، کوچه اوژد، پلاک ۳، طبقه ۱،
واحد ۵ و ۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۰۴۰۳۲-۳

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶



حمل و نقل بین‌المللی
اسرع ترابار

تهران، بلوار آفریقا، پلاک ۴
برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

☎ ۰۲۱-۳۳۳۷۶۶۵۲ ۳۳۳۷۶۶۵۶-۷

☎ ۰۲۱-۳۳۳۷۶۶۵۲ ۳۳۳۷۶۶۵۶-۷

✉ www.azartarabar.com

www.azartarabar.com



دلتا بار
شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری،
خیابان امیرآبادک، شماره ۱۱۶،
ساختمان دلتا

☎ ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۹۲
☎ ۸۸۸۲۰۱۸۳

✉ Deltabar@deltabar.com
www.deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نماینده کشتیرانی و خدمات بار هوایی

متخصص در حمل تونری از قاره به ایران
توزیع به کشور های CIS
حمل کالاهای پروژهای با هر حجم

تهران، خیابان فلسطین، نبش خیابان
بزرگمهر، ساختمان BBI ط ۳، واحد ۶۶

☎ ۰۲۱-۶۶۶۶۳۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶
۸۸۹۶۱۵۴۲-۳
☎ ۰۲۱-۶۶۶۶۳۵۶۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

barbaraniran
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



روشن تیر
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمینی- دریایی- هوایی،
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر- فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بندر
مرزها و کشور های اروپایی

تهران، خیابان سمیه، رسیده
به خیابان اروانشهر، شماره ۱۳۳،
طبقه ۵، واحد ۱۵

☎ ۸۸۱۳۱۸۴۱-۳
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
☎ ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

info@roshantr.com



سینا صدر
شرکت حمل و نقل بین المللی و
نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۴۵، طبقه ششم،
واحد شماره ۵

☎ ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
۷۷۶۸۵۱۶۸

info@sinasadr.com



ایلت آریا جم
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتی رانی
خدمات بار هوایی
ترانزیت ترخیص

تهران، خیابان آیت الله کاشانی،
جنب پارک ایران، پلاک ۲۲۰،
برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۸

☎ ۰۲۱-۵۸۷۴۱
دفتر بندر عباس ۰۷-۳۳۸۶۴۰۷

info@elitetaria.com
www.elitetaria.com



شرکت میهن ترابار
حمل و نقل بین المللی (ترخیص و ترانزیت)

MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران، میدان هفت تیر، خیابان قائم
مقام فرهادی، کوچه فولاد، ساختمان فولاد
پلاک ۳۳، طبقه شوماد ۱۲

☎ ۸۸۸۲۰۷۳۲/۸۸۸۲۷۰۹۲-۳
۸۸۸۲۰۷۳۳

info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار
International Forwarding
Transport Co. LTD

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری ایران، طبقه ۶، ۷

☎ ۴۵۸۴۲
۴۴۰۵۸۹۵۷

info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com



آرسام بار
آریایی

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی- هوایی- دریایی
کریر - فورواردر

سرویس کامیون ایرانی متشکل
از کامیون های چادری و یخچالدار
تحت پوشش جهت حمل
محمولات صادراتی و وارداتی به
کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس

دارای نمایندگی در کشورهای
آلمان، ایتالیا، اتریش، یونان،
بلغارستان، ترکیه، چین

تهران، میدان فاطمی، ابتدای
بزرگراه گمنام، برج گلهک پلاک ۳۵
طبقه ۵، واحد ۵

☎ ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹
www.arsambarco.com



رهپاد 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، نبش
سلیمان خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم

☎ ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



امین ترابار
International Forwarding & Shipping Agency

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

همراهی امین و امن
کریر - فورواردر - ترخیص کالا
کشیانه - بیمه - اجناس - هوایی

تهران، خ سمیه، نبش واکس، شماره ۵۲
(خط ۳۰) ۰۲۱-۳۱۱۸۹

aminatarabar
info@aminatarabar.com
www.aminatarabar.com

متخصص حمل کالا و خرده بار
به ارمنستان و اوراسیا
کامیونته، کامیون، تریلر،
یخچالدار

☎ ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲
۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



شهاب ثاقب
International Forwarding & Shipping Agency

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

همراهی تا رسیدن
کریر - فورواردر - ترخیص کالا
کشیانه - بیمه - اجناس - هوایی

تهران، خ سمیه، نبش واکس، شماره ۵۲
(خط ۳۰) ۰۲۱-۳۱۱۸۹

shahabsaghebintl
info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com

تیرکاران
International Forwarding & Shipping Agency

شرکت حمل و نقل بین المللی

☎ ۶۶۷۲۵۹۳۲

info@tirkarantransport.com



SAFE CARGO
Safe Cargo Corporation

دفتر و آبرار اختصاصی در بلغارستان
سرویس های حمل وارداتی در تمام
نقاط اروپا به ایران و بالعکس

سرویس ترخیص و خدمات گمرکی
در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا

انجام کلیه خدمات اسناد برای
محمولات خاص

خدمات Trading Company

Sofia, Bulgaria, Vitosha District,
General Stefan Toshev Street N-98
Entrance A, Apartment 10, Floor 3

☎ +359-877443900
info@safecargo-co.com
www.safecargo-co.com

بسم الله الرحمن الرحیم



شرکت کالابر
حمل و نقل بین‌المللی و خدمات کشتیرانی
KALA BAR
International Transport & Shipping Services

زمینی • دریایی • هوایی • کریر • فورواردر
• سرویس کامیون ایرانی، چتری و یخچادار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی، روسیه و بالعکس
• دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

تهران، خیابان طالقانی، نیش بهار جنوبی، پلاک ۴۴، طبقه ۴، واحد ۱۸

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۲۱-۶۶۲۸۳۰

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



RDS GROUP

گروه شرکت‌های راهیان

- ارائه خدمات حمل و نقل دریایی
- FCL توسط کانتینرهای ملکی شرکت
- ارائه خدمات تخلیه، بارگیری، انبارداری
- ارائه خدمات نمایندگی کشتی
- ارائه خدمات کانتینری بصورت LCL
- ارائه خدمات حمل کانتینر یخچالی
- ارائه خدمات بیمه

تهران، خیابان مطهری، نیش خیابان لرستان، پلاک ۴۴، طبقه شومرد ۴۳

☎ ۰۲۱-۸۸۸۹۲۷۰۴ (۵۱۱۵)

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshipping.com

🌐 www.rdsshipping.com



Wiseman
International Transport Co.Ltd
درازای ۲۰ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین‌المللی کالا
هوایی - زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی - زمینی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه شرکت (Door To Door)
- انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص - حمل های پروژه ای

تهران، میدان هفتم تیر، خیابان بهارستان، پلاک ۶، طبقه ۴، واحد ۴

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه: ۵۱۰۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی
امید اندیش
کریر - فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی

- حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه محموله‌های گروپال، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه
- ترخیص و واگذاری کشتی‌های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو پریمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوریز و اسکاتیا به رانندگان یا شرکت‌های حمل و نقل

تهران، میدان هفتم تیر، خیابان بهارستان، پلاک ۶، طبقه ۴، واحد ۴

☎ ۸۸۳۱۳۴۰۰ - ۸۸۳۹۳۰۵۱

☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



دی ترانس صبا
کریر - فورواردر

با سابقه درخشان در عرصه اصلی نقل بین‌وهمل (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی) حمل کالا به اقصی نقاط جهان در خدمت تجار، بازرگانان و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتاح، پابین تر از خیابان مطهری، پلاک ۲۵۰، طبقه اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۳

✉ esmaeil@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودات بار
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
IRAN BORODAT BAR
INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران، خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbte.com

✉ info@ibbte.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی

راه‌وند
Rahvand
International Transport & Shipping Co

تهران، خیابان استاد لاجات‌اللهی (ویلا)، شماره ۲۳

☎ ۸۶۰۳۳۷۵۲ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

✉ info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGT



... و خدمات بار هوایی

Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN, TURKEY Is KONSEYI



Deutch-Iranische



Iran, Belgium

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



HUYAR TARABAR
هویار ترابر
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
Int'l Transport Co.LTD
کریر - فرورداد

- ✦ صادرات، واردات، ترانزیت
 - ✦ حمل ترکیبی و پروژه
 - ✦ خدمات گمرکی
 - ✦ چندین نمایندگی معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه
- نماینده انحصاری گرانلد مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)
- تهران، میدان آرژانتین، بلوار
بیوهی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۵۸،
طبقه همکف
- ☎ +۹۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
☎ ۸۸۱۷۶۷۹۱

info@huyartarabar.com

زمینی / هوایی / دریایی
واردات / صادرات
سودنچ بار هوایی از اروپا
صادرات گروپاز به اروپا



مرسا ترابر پیشگروه
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
و خدمات بار هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان
مرعشی/نویشت، کوچه ۵، پلاک ۷، واحد ۷

☎ ۹۱۰۰۵۰۵۷
☎ +۹۱۲۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



بارفرآوری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo
☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ☎ ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

☎ contact@pls-co.com
www.pls-co.com



رهزاد ترابر
Rahzad Tarabar
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(سواهی خاص)
تخصص ما حمل محموله‌ها با
کامیون‌های چادری و یخچالی به
کشورهای افغانستان
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)
 عراق
(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کرکوک، نجف)
 لیبیستان - ترکمنستان
 ازبکستان - تاجیکستان
 گرجستان - آذربایجان
 ترکیه و کشورهای عضو شینگن

☎ جاده ساوه، شهرک صنعتی
چهاردانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)،
میدان نصرت، پلاک ۳۳، ورودی ۹
☎ +۹۱-۵۵۲۶۶۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۶۹۲۲
☎ ۰۲۱ - ۵۵۲۶۶۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



سپهران
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
متخصص در امور فورواردرینگ،
حمل و نقل چند وجهی و حمل
کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از
کلیه میانی به مقاصد داخلی،
آسیای میانه و روسیه

تهران، خیابان ولیعصر، مقابل
پارک ملت، خیابان دریا پندری،
پلاک ۶۶، طبقه چهارم

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵
☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehran.com



کاره تجارت آریان رابین
خدمات بارگانی و ترخیص کالا



آریان ترابر امیر
کریر - فرورداد

- ✦ ارائه دهنده خدمات مشاوره امور گمرکی و بارگانی از خرید تا ترخیص کالا
- ✦ اخذ مجوز ثبت سفارش
- ✦ ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت
- ✦ ارائه سرویس‌های ترکیبی و خدمات بهره کالا

تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوئ اقبال ملی،
ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۳، واحد ۱۳

☎ ۲۲۱۳۵۸۱۴-۱۷ ☎ ۲۲۳۶۷۷۰۹
☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰ ☎ ۰۹۱۲۱۴۲۳۳۶۶

www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و
کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

تهران، اتوبان رسالت، خیابان
شهید عراقی، نبش گیلان شرقی،
پلاک ۲۳۶، طبقه ۵، واحد ۱۰
☎ ۲۶۳۱۱۰۶۱

بندرعباس، میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
☎ ۰۲۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

Info@linertransportkiah.com
www.linertransportkiah.com



Management by Ms. Ahu OZTURK
University Lecturer of Airfreight
Expert on Airfreight for Iran
From Anywhere to IKA ...

- ☎ +90 2122675272 (09:00 - 18:00 / MON - FRI)
- ☎ +90 5325731914
- ☎ +98 9362760202 only for persian speakers

cargo@larafreight.com

پهن ماه ۱۳۹۰



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا،
درای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

تهران، میدان امام، میدان مادر،
خیابان شاه نظری، کوچه دوم پلاک
۳۹، طبقه ۴، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۲۳۳
☎ ۰۲۱-۲۲۹۴۲۱۷۷-۸
☎ ۰۲۱-۲۲۹۴۲۱۷۹

www.iran-turkeman.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی بهتام ترابار

ارائه خدمات فورواردینگ و ترخیص کالا کلیه گمرکات کشور
درای دفاتر اختصاصی در چین، امرات، ترکیه، اروپا

فرودگاه امام خمینی، لود، ترمینال بار، جنب گمرک حوزه ۲ تجاری، شماره ۲۱

☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲

تهران، کریمخان زند، کوچه ماهشهر، پلاک ۹، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۵۳۴۷ / ۸۸۳۴۲۸۶۵ / ۸۸۳۴۲۸۶۴

☎ behtam.tarabar ☎ h.miri@behtam.net

www.behtam.net info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین‌المللی حافظ

کریر - فورواردر
حمل محمولات وارداتی صادراتی
از کلیه کشورهای اروپایی

تهران، خیابان خاند انصاری،
کوچه ۱۶، پلاک ۴، طبقه ۴

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۲۶۶۶۸
☎ ۰۲۱ ۸۸۷۱۸۳۹۶
☎ ۰۲۱ ۹۱۲۶۱۰۴۶۱
☎ info@hafeztrans.ir

www.hafeztrans.ir



پیروز زارانان
جهان
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
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 ۳۴،
طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۳-۶
☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

☎ info@piroozaranan.com

www.piroozaranan.com



Right Service on the Right Time
حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،
پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

☎ ۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

www.amadrah.com info@amadrah.com



اسکان برووت پارس
حمل و نقل بین‌المللی
حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی

تهران، خیابان شهید بهشتی،
خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۳۴،
طبقه اول

☎ ۸۸۴۲۶۲۳۰۴
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵

☎ info@skanbp.com



صادرات - واردات - ترانزیت
حمل ترکیبی و پروژه
درای نمایندگی معتبر در اروپا - آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر، پالانر از پارک ساعی، بن بست گل
ساختمان گل، طبقه سوم، واحد ۳۰۴

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۴۲ ☎ ۸۸۶۵۲۲۱۸

www.arjtarabar.com info@arjtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی (سواهی خاص)
ارائه شیوه‌های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، ریلی و هوایی)
جهت حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط
جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵،
ساختمان کفرنگ طبقه ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲ ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲

☎ info@seabonetarabar.com

www.seabonetarabar.com



تهران، خیابان آزادی، بین جیحون
و آذربایجان، کوی زما، شماره ۴،
طبقه پنجم، واحد ۷

☎ ۶۶۰۱۸۱۸۲ (فاخظ)
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com info@malektarabar.com

متخصص در امور روسیه

ملک ترابار

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از میادین مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری
- از / به کانادا، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان
- حمل مشتقات نفتی



مجموعه اتحادیه بین‌المللی فورواردرها
FIATA
مدیر عامل: آرش ذوقی
صادرات و واردات از اروپا و سایر دور ترانزیت
از ایران به آسیای میانه بالعکس

تهران سعادت آباد، ابتدای بلوار
دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴
☎ +۹۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
☎ +۹۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
✉ manager@kamayaran.co
www.sales2@kamayaran.co



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
راه‌گستر فارس (سهامی خاص)
کریر - فورواردر

- ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه
- حمل کانتینر دریایی از مبدأ چین و امریکات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک مناطق
- دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
- دفاتر فعال در کشورهای چین، امریکات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آنرس مطبوعشان

تهران: میدان ولیعصر،
خیابان فیروزه، مجتمع
اداری ولیعصر، طبقه
چهارم، واحد ۷۷
☎ +۹۱-۸۸۹۴۳۵۶۲
☎ +۹۱-۸۸۹۴۳۳۴۱
☎ +۹۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
www.rgco.net info@rgco.net



حمل و نقل بین‌المللی
تهران رخش
حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی
کریر، فورواردر
آژانس هواپیمایی

تهران: خیابان ولیعصر، خیابان
شهید عباسپور شمالی (تولایی)،
کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲
☎ +۹۱-۸۸۸۷۸۳۶۰
☎ +۹۱-۸۸۸۷۸۳۶۶
✉ info@trclco.com
www.trcl.ir



حمل و نقل بین‌المللی
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان شریعتی، ابتدای
خیابان بهشتی، پلاک ۱۶، برج زرین،
طبقه ۴، واحد ۴
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
☎ +۹۱-۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
۸۸۷۴۷۷۸۳
☎ +۹۱-۸۶۳۱۲۰۵
✉ me_makusein@yahoo.com



شرکت **تهران راهوار** (ب.م.م)
Tehran Rahvar Co. Ltd
International Freight Forwarders
کریر - فورواردر

انجام کلیه خدمات دریایی، فله و کانتینر و حمل و نقل کالاهای
سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از تولایی، پلاک ۲۳۰۷، ساختمان
آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲
☎ +۹۱-۸۸۲۰۶۳۳۹
www.tehranrahvar.net info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی

تهران: خیابان بهشتی، پلاک
۳۳۷، طبقه دوم، واحد ۸
☎ +۹۱-۸۸۱۷۱۱۵۰
✉ info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
مسیر اکسیر

تنها در سال گذشته بیش از ۴۰۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰۰ پروژه
موفق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، دریایی و زمینی برای ۱۷۰
مشتری حمل کرده‌ایم

☎ +۹۱-۸۸۶۶۳۳۱۲-۱۳
www.masirex.com



مهانتوندار
MEHANTONDAR
GLOBAL FORWARDING

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران: خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل،
ساختمان گل، طبقه دوم، واحد ۲۰۱
☎ +۹۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱
✉ md@mehantondar.com
www.mehantondar.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و خدمات بار هوایی ویرا آسمان دریا
با سابقه درخشان و ارایه کننده خدمات حمل و نقل بین‌المللی در زمینه
حمل کالاهای هوایی، دریایی، زمینی، ترانزیتی و ترخیص کالا و ارائه مشاوره
در جهت خرید خارجی و امور بازرگانی

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد ۲
☎ +۹۱-۸۸۸۲۳۰۰۱-۳
☎ +۹۱-۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷
✉ Info@virasky-co.com
ceo@virasky-co.com



Vira Sky Sea Co., Ltd.
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
و خدمات بار هوایی

ویرا آسمان دریا

پنجم ماه ۱۳۹۲



حمل و نقل بین‌المللی
کریر - فورواردر

داخلی توانمند
سراسری بزرگ مقیاس هوشمند
نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده‌بر

تهران، کیلومتر ۱۳ جاده مخصوص
کرج، خیابان سپاه اسلام، خیابان
شهید عباس شفیعی (چال)

۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

۴۴۹۰۷۱۶۹

info@hbtc.biz

www.hagbarco.com



حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی

- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی ترکیبی
- انبارداری و توزیع
- مشاوره لجستیک
- ترانزیت (داخلی و خارجی)
- سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- مدیریت پروژه‌های خاص خدمات امونماپاشگاهی

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،
خیابان عطار، پلاک ۴۸

۸۸۸۷۷۵۳۰

۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر پندریس: ۰۲۷۶۳۷۵۸۹-۳۲۲۴۷

www.niktak.com

info@niktak.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

حمل ریلی، دریایی
زمینی و هوایی

تهران، خیابان استاد
نجات الهی، خیابان شهید
کلانتری، پلاک ۷۸، طبقه ۳،
واحد جنوبی

۴۰۸۸۱۱۱۲

۴۰۸۸۱۵۷۰

info@silk-roadco.com

www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP
ALFZANESHPOORAN CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
گروه الماس ترابرسپارس

- ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه
- دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق
- دارای نمایندگی فعال در دبی، چین، تایوان، تایلند، مالزی
- دفتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور
- دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران
- حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی

تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۲، طبقه سوم، واحد ۱۴

۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ / ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

www.almastpgroup.com

info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
زمرد ترابرسپارس نوین
کریر - فورواردر
کشتیرانی

تهران، بزرگراه نواب، نبش
آذربایجان شرقی، برج گردون،
واحد شمالی ۵۰۴

۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

۶۶۳۸۳۰۹۸

info@zomorroditarabar.com

www.zomorroditarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهب
(سایه محدود)

ارسال بار هوایی
سازمانت و وزارتات
حمل بار به صورت کارگو و
فریت بار مسافری
ترخیص کالا و امور گمرکی
تشکیل تور سیاحتی و درمانی

www.shibshahab.ws

info@shibshahab.ws



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

شهب
(سیاس فارس)

زمین-دریایی - هوایی و ریلی
کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا
سازمانت و وزارتات
ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا
حمل محمولات ترافیکی
وفوق سطحین و پروژه ای

www.shib.ws

info@shib.ws



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
و نمایندگی کشتیرانی و
خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان «سهروردی جنوبی»،
خیابان شهید برداران نوبخت،
شماره ۱۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

۸۸۸۳۴۷۸۰ / ۸۸۸۳۵۱۳۵

۸۸۸۴۴۳۷۵ / ۸۸۸۳۱۳۹۱

info@jybco.com

تهران - میدان خاندان - تلفن: ۰۲۱۷۷۶۳۷۵۸۹ - ساختمان ۳۹۲ - طبقه دوم
تلفن ویژه: ۰۲۱۷۷۶۳۷۵ / شماره: ۸۸۸۵۱۰۰۶



 <p>پارسا ترابری پرشیا</p> <p>شرکت حمل و نقل بین‌المللی</p> <p>با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG در منطقه آسیا و خاور دور</p> <p>تهران، سهروردی شمالی، هویزه غربی، نش خیابان ویداء پلاک ۱</p> <p>☎ ۸۸۷۶۴۶۱۱ ☎ ۸۸۷۶۷۰۶۰</p> <p>✉ info@pasargades.com</p>	 <p>جاده ابریشم فرابار</p> <p>شرکت حمل و نقل بین‌المللی و خدمات کشتیرانی</p> <p>حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی</p> <p>تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خیابان شمس، خیابان نور، ضلع جنوبی ساختمان ستاره دریا، طبقه ۷، واحد ۴۴</p> <p>☎ ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶</p> <p>✉ info@silkroadfarabar.com</p> <p>www.silkroadfarabar.com</p>	 <p>پارس پیشرو دریا گوهر</p> <p>حمل و نقل بین‌المللی</p> <p>(زمینی دریایی هوایی و ریلی) ترانزیت و امور بازرگانی کالا (صادرات واردات و ترخیص) از کلیه میادین</p> <p>تهران، میدان ونک، خ ونک، ساختمان آکینه ونک، شماره ۱۸ واحد اداری</p> <p>☎ ۸۸۷۸۶۳۴۱-۳۲ ☎ ۸۸۷۸۶۳۴۳</p> <p>✉ info@pars-pishro.com</p>	 <p>گردونه مهر</p> <p>شرکت حمل و نقل بین‌المللی</p> <p>با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت در زمینه کرایه و فورودی در آسیا و اروپا آماده خدمت رسانی می‌باشد.</p> <p>تهران، خیابان اسکندری جنوبی، ما بین خ جمهوری و لرومیه پ ۳۸۳ ط لول ۳</p> <p>☎ ۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷ ۶۶۹۴۶۶۶۰ ۶۶۹۴۷۰۴۳</p> <p>✉ Mehrgardoneh@yahoo.com</p>
---	---	--	---



شرکت حمل و نقل نصرالهدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

- ☐ حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق
- ☐ حمل و نقل دریایی
- ☐ ترخیص کالا در گمرکات و بنادر عراق و سوریه
- ☐ سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- ☐ سرویس گویار به عراق



nasr1@nasr-alarafedain.com

تهران - ایران
+98-2188021218

عراق - بغداد
+964-7721033031

International logistics www.nasr-alarafedain.com



پارسا ترابری کاسپین

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نش ویداء پلاک ۱، طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۵۸۹۰-۱
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

✉ ptc_acc@pasargades.com




ماهان تجارت لیمارک

شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی

امیر لجستیک

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

- سرویس کامیونی ویژه اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت راک
- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل و انجام پروژه‌های نفتی به کشورهای همسایه
- فروش و حمل بهترین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران، مجتمع اطلس مال طبقه پنجم، واحد ۲۵

☎ ۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

✉ info@mahantehjarat.com ✉ info@amir-logistics.com



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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 موافق و قطعی
- درون نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان شهید گلشنی، بین نجات اهن و سهروردی، ساختمان ۷۶، طبقه ۳، واحد ۲۴

☎ ۸۸۸۴۹۰۲۱-۴
☎ ۸۸۸۴۹۰۲۵

✉ tehrantir@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
دنیارد
DONYA GARD
 با ۴۵ سال سابقه فعالیت
 کریر - فوروارد
 زمینی - دریایی - هوایی - ریلی
 تهران، جنت آباد جنوبی، نبش
 سوم غربی، ساختمان سپه
 (خط) ۰۲۱-۴۴۶۶۵۳۰۰
 ۰۲۱-۴۴۶۶۴۸۱۸
 ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰۰۵۹
 Info@donyagard.co
 Azad@donyagard.co
 www.Donyagard.co



شرکت
پیشرو ناوگان سیراف
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین‌المللی کالاهای پروژه‌ای
 ارائه کلیه خدمات لجستیکی
Direct To Every Direction
 تهران، بلوار نلسون ماندلا، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹
 ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ ۲۲۰۵۸۳۳۰
 www.piahronavgan.com



شرکت بازرگانی دریایی و حمل و نقل بین‌المللی
آر وند سیلند
 خدمات چارترینگ و مشاوره و
 حمل کالای فله
 حمل و نقل بین‌المللی کلیه کالاهای
 کانتینری وارداتی و صادراتی
 نمایندگی نقاط مختلف جهان، از جمله
 کشورها چین، ترکیه، امارات، عمان و ...
 تهران، میدان آرژانتین، خیابان
 احمد قنبر، خیابان هجدهم،
 پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۶
 ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۰
 ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۱
 Info@arvandsealand.com
 www.arvandsealand.com

- فروش انواع کسندنه وارداتی
- خرید مستقیم بدون واسطه از اروپا
- ترخیص و انجام کلیه تشریفات گمرکی صفر تا صد در کمترین زمان
- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در اروپا و کشورهای CIS
- صدور بارنامه فیاتا و CMR
- دارای انبار اختصاصی در استانبول و آلمان

تهران، خیابان سمیه، ۸۸۳۱۳۰۷۶ / ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷
 بعد از مفتح، پلاک ۸، طبقه ۴، واحد ۱۶ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۹۰۹
 بازارگان، پشت بانک ملت، ساختمان ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶
 جاده پویان جهان ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰ / ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸

www.jaddehpouyanjahan.com jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جاده پویان جهان
JADDEH POUYAN JAHAN
 International trasport co.

کریر- فوروارد

Nik Nam
Karkia Nik Nam
 Int'l Transport & Shipping Agency Co.Ltd.
کارکیا نیک نام
 شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی
 خدمات حمل دریایی، زمینی، هوایی
 فوروارد، کریر، لجستیک و ترخیص کالا
 واردات، صادرات و ترانزیت کالا
 حمل ترکیبی، حمل محمولات ترافیکی
 وسگین
 سرویس به کشورهای اروپایی، آسیای
 میانه و روسیه
 تهران، بهروردی شمالی، کوچه سلطانی
 پلاک ۳۳، واحد ۲
 ۸۸۱۷۲۶۵۰۰۵۴
 ۸۸۱۷۵۲۷۵
 Info@niknamtransport.com
 www.niknamtransport.com



حمل و نقل و خدمات
 هوایی، دریایی، زمینی
Direct LCL
 به صورت
 هفتگی
 واردات و صادرات در سراسر جهان
 حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

تهران / خیابان وزه / خیابان ۳ پلاک ۱۷ ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰
 www.Tavfreight.com sales@Tavfreight.com

KAHKESHAN
 KAHKESHAN
 INTERNATIONAL CO., LTD
 Int'l Transport & Freight Forwarding
 Tel: ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۰
 شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کهکشان سیر آسیا
 کریر- فوروارد
 متخصص در امر ترانزیت کالا
 دارای نمایندگی فعال در گمرکات
 بندرعباس، بازارگان، تهران
 تهران، تقاطع خیابان جمهوری
 و اسکندریه، ساختمان تجاری و
 اداری زاغر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶
 ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۰ / ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۱
 ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۰ / ۰۲۱-۸۸۵۴۷۲۳۱
 kahkeshan@sealandia@gmail.com



ارائه کلیه خدمات واردات و صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSpod**

تهران، چهارراه فرمانیه، پلاک ۷، مجتمع تجاری اداری پارک سنتر فرمانیه، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۴

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸
 ۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹
 info@shamekh.org

www.shamekh.org



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و نمایندگی هواپیمایی
 با سابقه و مجوز - شماره ثبت: ۱۱۵۳۱۰

سرویس‌های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی، نبش میرعماد، شماره ۲۸۲، واحد ۲۰۲

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
 دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی
 کریر - فرورابر

تهران، خیابان ظالقانی خیابان

ایرانشهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۳۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

efrabar2@gmail.com



ایران سریع

حمل و نقل بین‌المللی (سهامی خاص)

Iran Sarfe

International transport co.

کریر - فورورابر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق،

سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس، دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

تهران، خیابان فلسطین بنش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarfe.com

info@iransarfe.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی



رهبار

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورورابر

ترخیص و ترانزیت کالا

تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۳۶، واحد ۳

۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

۰۹۱۳۱۶۱۳۶۵۹

۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

rahbarco.co@gmail.com



حمل و نقل بین‌المللی
 بارمان لجستیک

ره تیس

متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

صادرات - واردات - ترانزیت

تهران، میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی،

پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۷

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com

info@brt-co.com

شاهام ترابار

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
 شماره ثبت: ۱۲۸۳۳۶



مدیریت: احمدرضا ره آورد

۰۹۲۲۲۷۳۶۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاله‌نوری پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

TIRAN
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
تیران

- حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱
۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ / ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-iftc.com / sales@tiran-iftc.com

MHEH KARAN Tehran
International Transportation

حمل و نقل بین‌المللی
مه‌کاران تهران

- حمل و نقل بین‌المللی و خدمات فورواردری
- حمل و ترانزیت ماشین‌آلات، کانتینر، خودروی سواری به مقاصد کردستان عراق / آسیای میانه
- حمل و ترانزیت داخلی کلیه محمولات ورودی به ایران و ارسال به تمامی گمرکات کشور

تهران، خیابان بهشتی، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه میرزاحسنی، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۳
۰۲۱-۸۶۰۴۶۶۱۹ / ۰۲۱-۸۸۱۰۴۷۷۶۰۷

www.mehkaran.net / info@mehkaran.net

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

International Transport Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲
۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ / ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

مشهد، پامجال ۵، پلاک ۳، طبقه ۲ کد پستی: ۹۱۸۶۹۹۴۴۳
۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰۳ / ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

پارس ترابر
شرکت حمل و نقل بین‌المللی و صادراتی افغانستان

PARS TRAFER
International Transport & Forwarding Co.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
۰۲۱-۸۸۱۹۴۴۶۱۰۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)
۰۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت
سام ران لجستیک
SAMI RUN

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸، طبقه ۲، واحد ۳
۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co / info@samrun.co

Raga
راگا

TRANSPORTATION IS ART
ITS EASY WITH US!

فعال در کلیه امور حمل و نقل هوایی

فعال در کلیه امور حمل و نقل بین‌المللی (پروژه ای، ترافیکی و ترانزیت)

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم
۰۲۱-۲۶۵۱۴۸۲۰۸ / ۵۰۸ و ۱۰۵

www.raga-tp.com / info@raga-tp.com

- ◀ ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی، ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا، دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور
- ◀ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه
- ◀ متخصص حمل کالا خرده باری (گروپال) به ترکیه و اروپا
- ◀ دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان، ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹
۸۸۵۰۷۱۰۱۰۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵
۸۸۱۷۴۲۹۵ / ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com / info@aslline.com

ARMAN SEA LAND
آرمان دریا زمین
(با مسئولیت محدود)

عضو انجمن سراسری شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران



تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
سرازه فاطمی، کوچه شهید حمید
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ • ۸۸۹۲۶۵۲۴

شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابری

- سرویس‌های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلواکی، بلغارستان و ترکیه
- انجام کلیه عملیات لجستیک در اروپا و سرویس منظم گروپاز (خود بار)
- سرویس‌های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- سرویس‌های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- سرویس‌های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که
- اهمیت داشته باشد • انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co
info@ritco.co


Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

جهان جاده

(کریور - فورواردر)

International transport and
Freight Forwarders

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاز به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه‌ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران، خیابان نجابت‌اللهی، خیابان ارگه ساختمان ۶۴ طبقه سوم، واحد ۱۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ • ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



(کریور و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ایلیا لجستیک

Elya Logistics Intl Transport co.ltd

- تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه یکم و دوم، پلاک ۴۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده

☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۳ / ۸۶۰۲۳۸۷۷

☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین‌المللی با مسئولیت محدود
JAVANEH CARGO BAR
Intl Transportation Co. Ltd



ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

- تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد،
نیش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۳۵۲۹-۳۰ • ۸۸۳۳۶۶۶۸

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com info@javanehcargo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی تات فرابر ایرانیان

(کریور - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دریست و گروپاز از اتحادیه اروپا،
انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

- تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نیش کوچه جرج جرداق،
پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹

☎ ۸۸۹۲۵۵۳۲

☎ ۰۹۱۲۸۳۳۳۱۴۵

Alipour@tatfarabar.com

trans_shams@yahoo.com

Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
- دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ • ۸۸۹۷۷۹۴۰

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir



Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

حمل و نقل بین‌المللی
اکسون ترابار ابریشم

فورواردر - ترانزیت

Shahin Taraber
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

تهران، میدان هفت تیر،
خیابان مفتح جنوبی، خیابان
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات
اتجام کلیه عملیات لجستیک، تخلیه و بارگیری
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانترینر
اتجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷
۸۸۳۲۲۲۹۶



www.shahintrans.com

info@www.shahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
هژیرراه

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ
نیش چهارم شرقی، پلاک ۱۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۹۱۳۳۸۷۷۷۶۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ / ۲۲۱۲۳۹۳۱-۰۲۱

پندرعباس، بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر،
طبقه دوم کتاب فروشی

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
صبا لجستیک

SABA LOGISTICS CO

حمل و نقل محمولات
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۸۱، واحد ۱۵

۰۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com info@sabaLc.com



ماهان ترانس

با مسئولیت محدود
شرکت حمل و نقل بین‌المللی و داخلی جاده‌ای کالا
کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان رخصواندر
تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۴ طبقه ۴، واحد ۵

۰۲۱-۸۲۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۳۱-۲

تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گستر

۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۲۵

استاد، پارچه پار استاراد، طبقه ۸

پندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۴۴۷۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۴۴۷۰۸۵

تلفن ویژه ۰۲۱-۶۱۱۳۶۶



شرکت لجستیک بین‌المللی
سما مروارید آسیا

SAMA Morvarid Asia Int'l Trans

خدمات حمل
هوایی، دریایی، زمینی

- با کابری مورب در وادرات کلیه کالاها از قلمی نقاط دنیا به خصوص شرق آسیا و اروپا
- اتجام کلیه عملیات لوزی خاص ناشی از تحریم
- دلاری بهترین نمایندگنان خارجی در کلیه کشورها و همچنین کلیه گمرکات
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۹، واحد ۳

۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / ۰۲۱-۵۷۶۴۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
با مسئولیت محدود

تراکه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۸، طبقه ۳، واحد ۴۴

کمیستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فورواردر
ایران - اروپا

Pole One Trans
International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۳۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۳۱
۸۸۸۳۳۷۲۴
۸۸۳۳۳۷۳۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
☎ ۸۸۸۲۰۸۸۹

پلوان ترابری

حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، فلز، مایعات
حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع، ترکیه و بالعکس
حمل کالا های صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن، کانیتیر
انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ، مرکب)
انجام کلیه عملیات لجستیک، تخلیه، بارگیری و بسته‌بندی

📍 تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح جنوبی، خیابان ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴



کریور و فورواردر
Carrier & Forwarder

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(با مسئولیت محدود)

www.poleone.com

Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و بازرگانی
ترابری صدره جم

• حمل انواع کالاهای وارداتی- صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
• خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

📍 تهران، میدان فتح، بعد از شیر پاستوریزه، خیابان فتح سیزدهم، مجتمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۸۳۷

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
☎ ۶۶۳۹۵۳۷۵ ☎ ۹۱۲۳۲۵۳۴۳۱

A.hosseinzadeh@sadrahjam.ir Info@sadrahjam.ir



شرکت یونپک

بسته بندی و حمل و نقل بین‌المللی (سهامی خاص)
• بسته بندی لوازم منزل و مبلمان • ساخت صندوق‌های چوبی
• بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
• کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
• حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
• جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانهها و دفاتر روزنامه
• عضویت در انجمن‌های بین‌المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

📍 تهران، کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص کرج، بعد از پل ایرون خودرو، خیابان انصار، کوچه اول، پلاک ۱۱
(خط ۷) ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

www.unipack.ir Info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
سان لجستیک

• ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین‌المللی بصورت درب به درب شامل حمل زمینی و دریایی، حمل ترکیبی، حمل و نقل محمولات ترافیکی، ترانزیت، ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی، حوالجات ارزی، خدمات انبارداری و ...

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سپهرودی، پلاک ۸۶، طبقه ۱
☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ ☎ Sun.logistic

sun.logistic.net Info@sun.logistic.net



RADIAN
DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
رادیان دریای ماهان
فورواردری

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، ساختمان نگین آفریقا، پلاک ۸۸، طبقه ۴، واحد ۴۰۸
☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

Shirin@radianshipping.com

- ♦ حمل انواع خودرو سبک و سنگین از امارات و ترانزیت به روسیه، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان- عراق
- ♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران
- ♦ ترخیص و ترانزیت خودروهای سبک و سنگین از بنادر جنوبی ایران

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، ☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۴۹۲۹ - ۸۸۵۴۴۹۲۸
خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۶۸۰۵

www.karinatarabar.com

Info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کارینا ترابری کیان

KARINA TARABAR KIAN
International Transport Co. Ltd



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
پیش‌تاز اطلس

◀ تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

◀ **تامین کامیون به اتحادیه اروپا**

◀ **ترکیه - قزاقستان و روسیه**

◀ تامین کشتی فلهر

◀ انجام تشریفات گمرکی

(کارت بازرگانی، ترخیص، تغییر اسناد، گواهی مبدأ، اینویس پکینگ)

☎ ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

مدیریت: آقای فضل‌خواه

✉ info@tpa-sud.com



☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

📍 تهران، هفت‌تیر، خیابان بهار شیراز، روبه‌روی اداره پست، مجتمع امین،

🌐 www.tpa-sud.com

پلاک ۸۸۳، طبقه ۷، واحد ۳۷



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

📍 تهران، هفت‌تیر، خیابان بهار شیراز، روبه‌روی اداره پست، مجتمع امین،

پلاک ۸۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹ مدیریت



✉ bazargani1@tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهرتاز ناوگان
نمایندگی خط کشتیرانی و ارائه‌کننده خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین‌المللی مهرتاز ناوگان
فعال در بخش فرودرستی



شرکت ام‌ال‌سی تی‌بی‌تیگ
خدمات فرودرستی و کشتیرانی در کشور امارات



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

📍 تهران، خیابان شریعتی،
تقاطع طالقانی خیابان خواجه
نصیرالدین طوسی، شماره ۲۸۸،
طبقه ۵، واحد ۲۰
☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۳۹۷۲
۷۷۶۲۳۹۷۳
☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین‌المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir

🌐 www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین‌المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸۰۴۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزیر)،

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INTL SHIPPING & FORWARDING



تانیبا باربود تیر پارس

کریر - فورواردر
(چندهای، دریایی، ریلی)
صادرات، واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کاندوز ۴۷،
مفرد ۴، پلاک ۱۹ طبقه اول

☎ +۹۱-۳۷۶۸۸۸۲
☎ ۳۷۱۳۲۸۴
☎ +۹۱۵۳۰۷۴۴۰
☎ +۹۱۵۵۱۸۷۷۸
☎ +۹۱۵۱۰۷۸۵۳۳
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM
www.taniabarbod.com



سپهر زاهد توس

ایمن، سریع و اقتصادی
حمل و نقل ریلی و چندهای
داخلی و بین‌المللی

مشهد، بلوار شهید قری، قری
۱۹، ساختمان تجاری مجد، ورودی
اداری ۲، طبقه ۴ واحد ۵۰۴

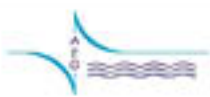
☎ +۹۱-۳۷۱۳۳۳۷۰-۷۱
☎ ۳۷۱۳۳۳۴
☎ +۹۱-۳۷۱۳۳۳۴۰
✉ info@sepehrttoos.ir
www.sepehrttoos.ir/railroad

آبانراه توس

کریر - فورواردر
حمل و ترانزیت گاز LPG پاکستانی
ملکی و تحت پوشش

حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
مشهد، میدان اربوطلب، نبش حر عاملی ۴۷،
ساختمان پمپ بازرین ره پیمان، طبقه اول

☎ +۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
☎ +۹۱۵۳۱۳۶۰۷۲۶
☎ +۹۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶
☎ +۹۱-۳۷۲۵۲۲۹۵
✉ khavari@abanrahtoo.com
✉ bideli@abanrahtoo.com
www.abanrahtoo.com



دریای آبی متحد

شرکت لجستیک و حمل و نقل بین‌المللی
شرکت نمایندگی کشتیرانی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه ای از مبادی مهم تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس
- حمل چند وجهی بین‌المللی Multimodal Transport
- حمل از مبدأ تا مقصد نهایی Door to Door Services
- ارائه سرویس های حمل به آسیای میانه، آذربایجان، روسیه، ترکیه، افغانستان، امارات و چین
- ترخیص کالا

☎ +98 513 705 4818
☎ +98 0912 047 2267 / 990 090 6498 / 915 442 2267
✉ info@abetamingiti.com
www.ubslogistics.com www.abetamingiti.com



کیامهر تراپر

کریر - فورواردر
حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی
به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی،
سه راه دایره، ساختمان اداری
مرس، طبقه ۲، واحد ۳
☎ +۹۱-۳۸۱۱۳۳۳۷
☎ +۹۱-۳۸۱۱۳۳۸۰
✉ kiamehr@mail.ru
www.kiamehrtarabar.com



مارال تراپر ایرانیان

حمل و نقل اختصاصی محمولات قله از
کشورهای حوزه CIS و Russia به بنادر
شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، میدان شیری-
نبش میدان شیری ۴، مجتمع اداری و
تجاری زمره طبقه ۴، واحد ۳۰۸
☎ +۹۱-۳۸۶۳۳۳۸ / ۳۸۶۳۳۳۹
☎ +۹۱-۳۸۶۳۳۳۹
☎ +۹۱۵۳۵۲۷۵۳
✉ Malekbedi1358@gmail.com
www.maral-tarabar.com



کارکیا تراپر آسیا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
شماره ثبت ۱۳۳۲۷

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- داری ناوگان حمل چندهای، ریلی، ترکیه، تاجیک (کفی، چادری، کارکریز)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیت، صادراتی)
- مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آرمیتاز گلشن، طبقه ۴، واحد ۵۰۱ و ۵۰۲
- ☎ +۹۱-۳۸۳۳۳۳۱۱-۱۳
☎ +۹۱۵۵۳۳۳۳۳۹
☎ +۹۱-۳۸۳۳۳۳۵۸۲
☎ +۹۱۳۹۶۲۷۵۰۵۸۹
- بندر عباس، پشت شهر، بلوار صیادان، کوچه مالک اشتر ۴، مجتمع صدر، طبقه ۴
- ☎ +۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷
☎ +۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com ✉ Traffic@karkiatarabar.com



جواهر نگار توس

کریر - فورواردر

- داری نمایندگی های فعال
- در گمرکات مرزی کشور
- فعال در ترانزیت کالا
- به آسیای میانه و افغانستان
- مشهد، کوچه سنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۲، واحد ۱۰

☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ +۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ +۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

✉ info@javahernegar.com



ره تاش توس

کریر - فورواردر

- داری نمایندگی های فعال
- در گمرکات مرزی کشور
- فعال در ترانزیت کالا
- به آسیای میانه و افغانستان
- مشهد، کوچه سنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۲، واحد ۹

☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۹۱-۳۸۴۴۴۴۹۱
☎ +۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ +۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

✉ rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی، جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران، دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه، دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ازبکستان، مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک، مملو قیانا

مشهد بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۳۸ و ۳۷، پلاک ۳۸
☎ +۹۰-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ ☎ +۹۰-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



خادم
لجستیک هلدینگ

حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی
پیشگامین خدماتی تخصصی کالا و تجهیزات

www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731000



حمل و نقل بین‌المللی
خلیج فارس ریل

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین‌المللی ریلی و جاده‌ای به آسیای میانه و روسیه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سمرقند و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

☎ +۹۰-۳۷۶۶۸۹۱۱ ☎ +۹۰-۶۱۵۱۱۶۰۴۴۸ / +۹۰-۶۱۵۸۲۸۰۶۰۹

www.khaliqfarasrail.com Sales@khaliqfarasrail.com



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
بانی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا

(صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی یا تاکتیک‌های واحد شرایط دارای آکین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کیسول های واحد شرایط با تأیید سازمان بررسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های امیر نفتی یا تاکتیک های امتیل استاندارد
- حمل محموله های کانالیزه با انواع ترابار های کنفی، چسری، خودرو بر

خراسان رضوی، میدان تنی آباد، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
☎ +۹۰-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ ☎ +۹۰-۳۸۵۵۷۴۸۳ ☎ +۹۰-۳۸۵۵۷۴۳۷
ساخته پیمانگی +۹۰-۱۱۳۶۶۳۰۰۰۰۶۹ ✉ Brico.11253@gmail.com

www.BR.Co.Ir ✉ Brico_11253@yahoo.com



بیساران ترابار پویا

حمل و نقل بین‌المللی
شماره ثبت ۵۵۲۵۱۱ آسیای خاس

BISANTARABAR POOYA
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

حمل انواع محمولات سنگین و ترافیکی در داخل کشور و به کشورهای آسیای میانه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان) و ترکیه

مشهد میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

☎ +۹۰-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

پیشگامین ترابار
عصر خاورین



کریر - فورواردر

- حمل فرآورده های نفتی صادراتی فرمیدا اقیانوس شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط مرز به مقصد افغانستان، عراق، ترکیه و پاکستان
- حمل کلیه کالاها، محمولات و محمولات کارخانجات و صنایع بین‌المللی
- حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه
- حمل کانالیزه‌های صادراتی، وارداتی و ترانزیتی به کلیه کشورهای اروپایی و آسیای میانه

مشهد انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک مسکونی، حاشیه میدان احسان پلاک ۵

☎ +۹۰-۸۵۱۴۲۳ ☎ +۹۰-۹۱۰۰۹۱۳۳

pishtaztarabar@yahoo.com

INTERNATIONAL TRANSPORTATION COMPANY
5 TH FLOOR SHAMS COMPLEX, NORTH 2
ST, BOZORGMEHR AVE, SAJJAD BLVD
MASHHAD, IRAN

☎ (+98) 513 767 6911-13

☎ (+98) 513 765 2236

☎ (+98) 915 110 6624

☎ (+98) 915 110 1645

☎ (+98) 915 315 5323

☎ (+98) 915 560 0687



شابگیر بارطوس

حمل و نقل بین‌المللی باصطفا خاس

- انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
- ارائه نرخ‌های رقابتی جهت ترانزیت و صادرات
- مشاوره و حمل تخصصی ریلی (انواع واگن)

Internal & International Rail

کریری - فورواردری

ریلی - جاده‌ای

حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک

دارای نمایندگی فعال در کلیه گمرکات و بندر ایران

www.shabgirbartoos.com

shabgirbartoos@gmail.com



«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین‌المللی در سال ۱۴۰۱

- فورواردر - کریر
- چادهایی - ریلی
- حمل و نقل چادهای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای میانه، عراق، آذربایجان، قزاقستان و روسیه



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

سلمان ترابر توس

مشهد، احمد آباد، احمد آباد ۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳
 ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ • ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ • ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹

salmantarabar@yahoo.com

حمل و نقل بین‌المللی
آسا ترابر شرق



- ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی • مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت • سرویس منظم تر بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان، عراق و روسیه • حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فست‌فود، سنگین وزن، ترابری و LPG • حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیتی تر کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس • دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۳، ساختمان هورامیانی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ • ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر

(مستقلیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب
- خدمات ترابری بین‌المللی و ترانزیت کالا (قله کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیرام جنوبی ۵، نیش گلایل ۵، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶
 098-51-37666958-59 • 098-51-37666426

No.30, Unit 6, Gelayol St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran
 www.sednaasiaforwarder.com info@sednaasiaforwarder.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
میچکا ترابر شرق



- حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص روسیه، تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نیش آبکوه، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۳
 ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
 طهرانیا فرتاج : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ • ۰۵۱-۳۷۲۳۹۷۹۶

info@michka-mts.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
آسا پرودت توس

کریر - فورواردر

- مشاوره و ترخیص گمرک • حمل کالای یخچالی
- حمل کالای پروژه‌های صادرات - واردات و ترانزیت
- دارای دفاتر نمایندگی سرخس، چین، هند، مالزی، سنگاپور و دبی
- دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۵۵

+9851-38114747 • +989153141875

www.Danesh-Biz.Com info@Danesh-Biz.Com

- حمل و نقل بین‌المللی چادهای، دریایی، ریلی، هوایی
- ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین‌المللی و بازرگانی بین‌الملل
- دارای نمایندگی‌های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
- تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- اخذ گواهینامه‌های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...

مشهد، خیابان پاسداران، نیش پاسداران ۸، پلاک ۲۸، طبقه ۲۵

۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳ • ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳ • ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸ (رامین اجاگی)

www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی

اجاگی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی توکا ترابار
 کریر فورواردر
 (جاده‌ای - دریایی - ریلی)
 حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
 ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
 انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کانتینر در امور صادرات و واردات عضو آیاتا

مشهد میدان شریعی، مجتمع لیست
 ظفر، طبقه ۵، واحد ۵۵
 ☎ +۹۰-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
 ☎ +۹۰-۳۸۵۲۵۵۴-۵
 ✉ info@tookatarabar.com

ATA TARABAR ATLAS International Transport Co

حمل و نقل بین‌المللی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)
 دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰۰ تلی تحت نظارت
 شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

Zlat-e-Khaver building, Shariati Sq, Mashhad, Iran
 ☎ 098-5138550305-9 ☎ 098-5138545669
 www.ataatarabar.com info@ataatarabar.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی حنان ترابار شرق
 کریر فورواردر
 حمل کانتینر ترانزیت - صادرات - واردات

زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲
 ☎ +۹۰۳۳۲۲۳۰۰۱۰
 +۹۰۳۳۲۲۲۸۳۹۳
 +۹۰۳۳۲۲۳۹۱۱۳
 +۹۱۵۱۴۱۸۲۷۸
 +۹۱۵۵۴۱۴۴۴۴
 hamantarabarshargh@gmail.com

زرین بار پیشرو
 Iran, Gulfan, Port of ASTARA

Progressive Golden Freight
 Consulate of International Transportation Operations

گولان، آستارا، خیابان فلانی، حد فاصل، کوئ تاننده و حسینیه
 ☎ +۹۰-۴۴۸۱۱۳۶۷
 contact@zarrein.com
 www.zarrein.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی همراهم شب توس
 HAMRAHAN SHAB TOOS

حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل امم از جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی
 مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین‌المللی، دارای تیم جاده‌ای مستقیم واقع در جاده آسیایی، دارای انبار ریلی مجهز به دو تیار سر پوشیده پاسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل، ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور گنیه استناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۲۷، طبقه اول، واحد ۱
 ☎ +۹۱۵۵۲۵۷۲۳۶۵ / +۹۱۵۵۲۵۷۲۳۶۵
 +۹۱۵۵۲۵۷۲۳۶۵ / +۹۱۵۵۲۵۷۲۳۶۵
 hamrahan_toos@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی سبا ماهان مشهد
 مدیرت آقای مهاجری

شرکت بازرگانی مروارید تجارت توانا مکران
 کریر - فورواردر - ترخیص کالا
 ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶
 ☎ +۹۰۳۳۲۲۲۳۶۰۵
 +۹۰۳۳۲۲۲۳۶۰۵ / +۹۱۵۱۴۱۸۲۷۸
 +۹۱۵۱۴۱۸۲۷۸ / +۹۱۵۱۴۱۸۲۷۸
 morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com

روان تراب نوین امید
 شرکت حمل و نقل بین‌المللی
 کریر فورواردر

حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
 واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
 واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی
 حمل زمینی از اروپا
 خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندرعباس، سواره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
 ☎ +۹۰۳۳۲۲۲۲۸۶۰ / ۳۳۲۲۲۸۵۴
 RAVANTARABAR@GMAIL.COM

شرکت حمل و نقل بین‌المللی پیشرو ترابار متحد آراز

دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه
 وارد کننده کشنده از اروپا
 صادرات، واردات، ترخیص کالا
 کریری و فورواردری

نوران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۸، واحد ۱۴
 ☎ +۹۰-۳۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ / ۸۹۱۲۲۰۸۴
 +۹۱۲۰۴۲۹۳۶۴ / +۲۱-۸۹۱۲۲۹۸۴
 www.pitmatransport.ir info@pitmatransport.com

شماره ثبت: ۵۶۶۸۴۷

www.ta.rabar.com

Sangin Tarabar
Road Transporta Co Ltd.

سنگین ترابار
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین
(داخلی - آسیای میانه)

تهران، خیابان ولی عصر، پلاک ۱۰۴ از شهید بهشتی، برج سرو ساعی، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

☎ ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶ ☎ ۸۸۷۲۱۵۲۶

www.sangintarabar.com info@sangintarabar.com

سستی
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...

دراوند: ISO9001:2000

☎ ۱۵۸۷۶ ☎ ۲۲۷ شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

☎ ۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

www.sati-co.com info@sati-co.com

TARKIB HAML-O-NAGHL CO
Affiliated with I.R.I Rail ways
Personnel Saving Found Institute (PSFI)

• Internal & International Rail,
Road and multi-modal freight transportation
• Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
• Active Agencies at the Iran borders and ports

☎ No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran
☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821) 66915187

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل

وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کازکتان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

• کریر - فروراندی
• ریلی - جاده‌ای
• حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
• نماینده ایران در کریدور بین‌الملل شمال - جنوب
• دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

جاده رانان رفسنجان
شرکت حمل و نقل

قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور

دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان - کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷
☎ ۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

aligholamhoseyni537@gmail.com

شاهراه طلایی کیهان
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

با کادری مجرب دارای دفتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مجهزترین و بزرگترین ناوگان‌های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاهترین زمان به مشتریان خود عرضه می‌نماید

تهران، خیابان امیرالمؤمنین ۴، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵

☎ ۹۱۵۵۱۵۸۷۷۷ ☎ ۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

info@shahrahtalayi.com

با ۳۰ سال سابقه فعالیت

یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور

• امکان صدور بارنامه تمیددار دولتی در سراسر کشور

• دارای شعب فعال در شهرستان های:

• تهران - بندرامام - بندرعباس - عسلویه - تبریز - اراک - اصفهان - شیراز - کرمانشاه - ایلام

• حمل و نقل داخلی و بین‌المللی کالا (جاده‌ای - ریلی - دریایی - ترکیبی - ترانزیت - ترافیکی)

• انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور

تهران، سعادت آباد، بین تقاطع مسجد القدس و خیابان رامش، جنب دروازه دریا، پلاک ۳۲

www.ptec-ir.com info@ptec-ir.com

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

ترانک مهندسی حمل و نقل پتروشیمی
P.T.E.C

☎ ۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲
☎ ۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

صحرا ترابر STC

ایا مسئولیت محدود
SAHRA TARABAR CO.
Shipping & International Transport

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
تعمیراتی خطوط کشتیرانی
کریر و فورواردر

- حق عملکردی، انباری، مشاوره در امور گمرکی و ترخیص
- ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی، چادری، تانکر، کارکرین، کمرشکن، بوزی
- ترخیص کالا هر کلیه بنادر گمرکات معتبر

• تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه شماره ۱۴، طبقه اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۱۸۸۵۰۵۲
☎ ۸۸۸۴۷۲۷۳
شعبه اردبیل
☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۶۶۶۶
✉ info@stcotransport.com
www.stcotransport.com



ساربان گستر سبلان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کریر - فورواردر

• تبریز، انتهای خیابان رسالت
مرکز تجاری رسالت ساختمان
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۷/۴۴
☎ ۰۴۱-۳۳۴۴۸۷۰۰
۳۳۴۴۸۷۰۱
☎ ۰۴۱-۳۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی بادپا اردبیل

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانترایزر به کشورهای همجوار

• اردبیل، ما بین فلکه سینا و میدان تهر
خرسود به تریمینال مسافری
ساختمان STC طبقه چهارم

☎ ۰۴۵- ۳۳۸۲۳۶۰۷-۸
☎ ۰۴۵- ۳۳۸۲۰۷۷۳

✉ badpa_ardabil@yahoo.com

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

کامل تبریز

حمل سریع سیمان فله و کیسه‌ای
به تمام نقاط کشور با نازلترین قیمت
توسط کامیون‌های اختصاصی

• تبریز، کیلومتر ۲۷ جاده تبریز
مزد جنب سیمان صوفیان

به مدیریت اسد اسدی

☎ ۰۴۱-۴۲۵۲۷۳۳۴
☎ ۰۴۱-۴۲۵۲۷۳۳۵
☎ ۰۹۱۴-۱۱۵۴۳۳۰

حامد بار HB

بزرگ مقیاس هوشمند

شرکت حمل و نقل بین‌المللی سراسری
شرکت برتر در حمل و نقل کشور
در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

- دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل و نقل
- صدور بارنامه‌های دولتی در سراسر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر کشور در سریع‌ترین زمان توسط ترابری حمل خودرو، کفی، اتانگادار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها
- دارای تریمینال اختصاصی

• تهران، خیابان آزادی، رویروی مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶، ساختمان مصطفی

☎ ۰۲۶-۳۹۰۹۶-۹
☎ ۰۲۶-۰۱۰۸۶
✉ info@hamedbar.ir
www.hamedbar.ir



اسپاد ترابر ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود

- حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی
- حمل و نقل جاده‌ای
- حمل و نقل دریایی
- حمل و نقل ترکیبی و درب به درب
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل و نقل



• تبریز، خیابان ۲۲ صحن، میدان خداد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۱
☎ ۰۹۸ ۹۱۴ ۰۹ ۳۳۸-۰۹۸ ۹۱۳ ۷۳۰ ۰۷۱۱
✉ INFO@SPODGROUP.COM
WWW.SPODGROUP.COM



شرکت حمل و نقل بین‌المللی مانا ترابر خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

• اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱
☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

✉ manatarabarparsiyan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی ماهور کیان سبلان

مدیریت: سبکی کریر - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- اردبیل، شهرک رضایی، کوچه شهید شعری، پلاک ۱۱، طبقه اول
☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

• تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ط ۶ واحد ۳۱
☎ ۰۲۱-۸۹۱۹۶۰۳۲ / ۸۹۱۹۶۲۶۳
☎ ۰۹۱۳۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۳۴۶۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۳۴۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyan.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ترنم تبریز

کریر - فروردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی و ترانزیت
- حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- درای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان، طبقه هفتم، واحد DY
 ☎ +91-34375084 / 6
 ☎ +91-34375084 / 6
 34375084

Info@taranomtbriz.ir



کالجر

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و خدمات بار و مسافرت هوایی
 International Transport & Air Cargo Services Co
 Carrier - Forwarder

نماینده کلیه ایرلاین‌ها

- تبریز، انتهای خیابان رسالت مجتمع اداری تجاری کوثر، پلاک 522
- ☎ +91-34375084 / 6
- ☎ +91-34375084 / 6
- ☎ +91-34375084 / 6
- فرودگاه تبریز، روبروی سان مسافری
- ☎ +91-34375084 / 6
- مدرسه عامل ایوب عباسی 9141169976

www.kaljar.net www.kaljar.ir

MORVARID MAKU

Int'l Transport Co.P.J.S.



مروارید ماکو

(سهامی خاص)

▀ ترابری بین‌المللی ▀ زمینی، هوایی، دریایی ▀ بسته بندی و ترخیص کالا

▀ Road & airway ▀ Shipping & packing ▀ custom clearance & services

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6



ARTA LOGISTICS

آرتا لجستیک

کریر - فروردر

- صادرات و واردات ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی
- کارگزار رسمی واردات کشتی‌های روز اروپا
- دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس
- ارائه خدمات فوروردرینگ بین‌المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)
- سرویس های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و پاکستان
- ☎ +91-34375084 / 6
- ☎ +91-34375084 / 6
- ☎ +91-34375084 / 6

www.artalogistic.com info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

نیرو ترابار

کریر - فروردر

Nirou Tarabar
International Transport

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6



حمل و نقل بین‌المللی کالا

شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تاجیکستان، پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

shahabsahrazar@gmail.com

- کریر فروردر • 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، ایران، آذربایجان، پاکستان، گرجستان، تاجیکستان، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

☎ +91-34375084 / 6

www.tbeg.ir

info@tbeg.ir

Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

آرنگ نگین



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۳۱۶۶۲

ترخیص و بارگیری

استریپ

حمل و نقل داخلی



شرکت حمل و نقل
شماره ثبت ۱۵۶۲۸
AZAR TARABAR HORMOZ CO

دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانباز، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

azartarabarhormoz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل آزاد بندر

- حمل کتبه محصولات سبک و سنگین به وسیله کامیون ایرانی، کرمانشک و یوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرک با کانری محرب جهت انجام امور ترخیص کانتینرهای داخلی و ترانزیت
- دزای ایلر و محوطه جوت سبک سازی، استریپ نگهداری کتا و حمل شهری
- بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان ملاک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸
- پالانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یکم ساختمان ۴ ۰۷۶-۳۳۶۰۹
- میدان توپخانه بندرعباس، میدان ۲۴ شری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۱ طبقه ۴، واحد ۴۰۴۴
- میدان توپخانه بندرعباس، میدان ۲۴ شری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۱ طبقه ۴، واحد ۴۰۴۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل چادهای بندر پیشستاز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل چادهای از میدانه بندرعباس به تمام نقاط کشور

- بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران؟
- دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه
- امیرکرم الدینی ۳۳۵۴۳۱۷-۰۹۱۳
- پور ۳۳۵۷۶۷۱-۰۹۱۳
- ۰۷۶-۳۳۵۸۹۲۵۵

Bandarpishstaz.hormozgan@gmail.com bandarpishstaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

حمل و نقل داخلی، ریلی - چادهای
انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

- بندرعباس، امیرکبیر، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم
- پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

۰۷۶-۳۳۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴

www.saadatbandar.ir |_sedeghimaajd@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

تخصصیترین شرکت در جنوب کشور جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالاهای ماهی و میگو ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

- مدیرعامل: علیرضا شاه نشین
- بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی، خیابان اتحاد، پلاک ۱۳۴
- ۰۹۱۳۳۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

حمل سریع و مطمئن کالای شما از میدانه بندرعباس به سایر نقاط کشور

- بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص
شماره ثبت: ۵۷۸۹

۰۷۶-۳۳۵۸۹۳۶۹ ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴
atashin_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه
هفتم، واحد ۷۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۲۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

✉ info@rashidbar.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
دوستان هرمزگان

حمل کالا از بندرعباس
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،
ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم واحد ۵۰

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

☎ ۰۹۱۷۹۶۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی

☎ ۰۹۱۷۱۶۷۰۴۰۶



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی سازی، شهرک حمل و نقل،

شماره ۳۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۹۸۸۴

✉ info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بندرعباس، بلوار پاسداران، شماره هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم واحد ۳۰

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۴۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ info@nessimbarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
توکا
بزرگ مقیاس هوشمند

لایحه شرکت حمل و نقل پانزده شده در
۱۳۹۶ بورس اوراق بهادار
دارای گواهینامه IMS از شرکت IMO اندلیا
دارای تعدادی ۲ ستاره طلایی سازمانی

۱) مدیریت و برنامه ریزی لجستیک منابع فولادی
از حمل مواد اولیه تا محصولات
۲) تامین ماشین‌های حمل سنگین ترافیکی
۳) نوکند در نظارت و بازرسی کشور
حمل شهری، استرپ، ترابری و آبارداری در بندر
و سایر مناطق کشور

۴) نوکند در اجرای پروژه‌های متنوع و حمل و نقل
داخلی در معادن و مراکز معیشت
۵) نوکند در حمل کالا بصورت ترافیکی
(پایانه ایز و ریلی)

۶) نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو، دیال (گواه)
با رتبه ممتاز کشوری
۷) دارای پتانسیل هوشمند حمل و نقل
رکنده و ساحران کس

☎ **نشانی شرکت:** امشاهان، مبارکه، جنب
فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵-۷۹

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵

☎ **دفتر امشاهان:** ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۵

☎ **شعبه مبارکه:** ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۸۱

☎ **شعبه بندرعباس:** ۰۷۶-۳۳۴۴۵۱۶۵

☎ **شعبه کاشان:** ۰۳۱-۵۵۵۴۲۱۶۵

☎ **شعبه زین شهر:** ۰۳۱-۵۲۲۷۲۳۵۹

☎ **وقت دانش:** ۰۳۱-۵۲۲۳۵۰۷۵

☎ **خواف دانش:** ۰۳۱-۵۲۲۳۵۰۷۵

✉ info@tukatransport.ir

www.tukatransport.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
احسان هرمزگان

• دارای کمرشکن ۷۰٪ محور جهت حمل محمولات
سبک و سنگین به تمام نقاط ایران
• قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور
• مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات
• دارای محوطه جهت حمل شهری و آبارداری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه
جهانباز، ساختمان خودرو، طبقه ۱

☎ مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲

☎ دفتر مرکزی: ۰۳۳۴۶۸۱۴۳ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷

☎ دفتر عملیات: شهرک نگین تریان ۰۹۱۳۹۳۶۲۸۱۳۰

☎ میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۲۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۲۴

☎ ۰۹۰۳۱۶۳۵۲۱۷ / ۰۳۳۷۱۰۰۲۴

☎ www.ahsan.hormozgan.com

✉ ahsan.hormozgan@yahoo.com



امیر ترابره هرمزگان
شرکت حمل و نقل
پاسفولیت مستود

• با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل
• دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس
• دارای ابزار جهت نظارت و بازرسی و دیوی کالا
• نمایندگی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی
• دارای بیمه‌نامه معتبر جهت حمل محمولات و پرداخت خسارت احتمالی در گذرین زمان
• حمل کلیه محمولات سبک و سنگین از مبدأ بندرعباس
به تمام نقاط یا کامیون‌های کشی، چادری، ترانزیت، پخوالدار،
لهدار، خاور و کامیون‌های کشویی و کمرشکن و یوزی

بندرعباس، میدان شهید خ امام، کوچه پیروزی، ۱۰، ساختمان دیپلمات، ۷۵، واحد ۲

☎ مدیر عامل: داریوش امیری ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۳۶۹۰۴۴۸

☎ دفتر عملیات: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تریان، طبقه ۵

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۶۹۷۷

☎ ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس
به سراسر کشور

☎ دفتر مرکزی:

☎ ۰۷۶۳۳۲۱۰۷۲۴-۵

☎ دفتر پایانه:

☎ ۰۷۶۳۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

☎ تماس آبی:

☎ ۰۹۱۷۶۶۱۷۹۱۹

بندرعباس، چهارراه بلوکه، بلوار امام خمینی،
مدر، ساختمان محدوده طبقه اول واحد ۱۳۲

☎ @agh_transport

☎ www.aghtrans.com



پلیان: ۱۳۹۹
شرکت حمل و نقل
شاهنگ بروجن
(متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد

☎ ۳۴۲۲۱۶۵۰

☎ ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۴۶۳۰۰



BACT

Bandarabbas Arva Container Terminal
پایانه کانتینری بندر عباس آریا



پایانه کانتینری بندرعباس آریا شرکت منتخب و برتر با کسب بالاترین امتیاز در شاخص های عملیاتی و ایمنی در سال ۱۴۰۲ از طرف سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مفتخر است با زیرساختی مناسب کاملترین و باکیفیت ترین خدمات بندری را به مشتریان خود در بندر شهید رجایی ارائه نماید



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

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

🌐 www.bact.ir



FARTAK DARYAYE ARAM
SHIPPING AGENCY Ltd.

تهران - خیابان خرمسند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن : ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
نمابر : ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۲۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانیتیری و غیر کانیتیری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فوروردری و استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak_darya

info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- « فوروردری »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانیتیری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کنشی های فله، چترال کار، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه سعید و دامپش، پلاک ۳۳

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت خدمات ساملی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- کانیتیر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- کانیتیر یخچالی (RF)
- حمل بار فله (Bulk & Break Bulk)
- عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶ / ۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



NIK PAD DARYA
SHIPPING AGENCY LTD.

نمایندگی کشتیرانی

نیک پاد دریا

- حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- حمل کالاهای فله
- حمل کانیتیرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- حمل کانیتیر های یخچالی
- حمل کانیتیر های یخچالی

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۴ طبقه ۱۳

+91-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بارگانی

شاخص صدف دریا

• صادرات و واردات و ترخیص کالا

• ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

تهران، ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز
طبقه ۷، واحد ۷۰۴ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ / ۲۲۲۵۳۵۷۸

بندرعباس، چهارراه سازمان رخ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا،
طبقه ۳، واحد ۲۱۳ / ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۵۰-۵۱

INFO@SHAKHESSD.COM

شرکت نمایندگی کشتیرانی راشا تجارت شایگان

- دارای نمایندگی خطوط کشتیرانی
- حمل تخصصی کالا و ترابری دریایی، هوایی، زمینی
- ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
- انجام کلیه امور لجستیک بین المللی
- (WAREHOUSING-CROSS STUFFING)
- ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل
- مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل



تهران، بلوار تاسون ماندلا، خیابان عاطفی
غریبه، پلاک ۸، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com



B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 www.bslshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
آبنوس خاگر
مدیر عامل: هادی بخش

• نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین‌المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا: کانگای، فله، تانکر و...
• شعبات: بندر و پارانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

📍 تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۴

طبقه ۴، واحد ۲۹

☎ ۷۷۵۷۱۲۰۶ / ۷۷۵۲۲۱۹۵

☎ ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

🌐 www.abnoskharg.com ✉ info@abnoskharg.com



شرکت کشتیرانی
رایکا سیترا
Raika Sea Trade (Co Ltd)

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نیش خیابان ۲۵ گتدی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴

☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

✉ management@raikaseatrade.com

🌐 www.raikaseatrade.com



کشتیرانی **داتام دریای ارنود**
(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی
دریا پرتوی گیتا

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

• Regular port calling schedule at
AE, JEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵،

طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴۰-۹

🌐 www.dpgshippinglines.com ✉ info@dpgsl.com



راهیان تجارت **مارین** نمایندگی خطوط کشتیرانی

• نماینده شرکت **NVOCC**

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 www.rtmarine.co



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری - خدمات چابی و متفرقه - خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسالی 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 ایروتاک کانترینر
- خدمات فرورودری - ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه طحانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹
 ۸۶۰۸۷۸۷۰۰۳

www.seawaves.net administration@seawaves.net



**نمایندگی کشتیرانی
سانا دریا بار**

فعال در زمینه حمل و نقل داخلی و بین المللی
هوایی، زمینی، دریایی

تهران، خیابان بخارست، کوچه ششم غربی، پلاک ۲۲، واحد ۹
 ۸۶۰۳۴۲۳۰ / ۸۸۷۴۴۵۳۹ / ۰۲۱-۸۸۵۴۲۹۲۵
 info@sanadarya.com / md@sanadarya.com

www.sanadarya.com

گروه شرکت های کشتیرانی ماریوس



مالکیت و مدیریت کشتی
خدمات نمایندگی کشتی و دعای بین المللی
خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
خدمات لجستیک و ترابری بین المللی

تهران، بزرگراه آریه، بلوار ستاره، شماره ۵۹ ساختمان ماریوس
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ شماره: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۲۴۴
 کد پستی: ۱۶۸۸۱۵۶۱۱
 www.maroos.net
 www.linkedin.com/company/maroos-group



**شرکت
آباد اختر آرمین**

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

۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳
 ۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵
 Info@AAA-Logs.com



**شرکت کشتیرانی و بازرگانی بین المللی
ساعی پارس دریا**

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسلی)، ابتدای خیابان سنجابی
 (بهرز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲
 ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



**شرکت نمایندگی کشتیرانی
آرمان راه کوروش**

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان
 مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)
 حمل دریایی، زمینی، هوایی / واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا
 تهران، تلسون ماندلا (چردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴،
 طبقه سوم، واحد ۶

۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۳۹۸۷

www.arkcotrans.com

پردیس اقیانوس سیراف

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
 - سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
 - ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
 - ارائه خدمات گمرکی و ترخیصی در بندر عباس و بندر جبل علی
 - ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، پست صد، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

۸۸۸۷۱۳۸۱

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'l Freight Forwarder

تاجران دریا کالا
نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO
سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه مینماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاور دور، شبه قاره هند و هلند و هلند (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا بصورت EX Work / سرویس Cross Staffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۸۸، طبقه ۵، واحد ۱۷

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ ☎ ۸۸۱۵۳۵۴۵

www.cargoseatraders.com

SSH LINE
SEA SHIP LINE SHIPPING CO.

کشتیرانی خط کرانه دریایی
Reg No: 00170/0000000000

تلفن: ۰۰۰ ۹۸۴ ۵۳ ۴۱ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸۱

WWW.SSHLINE.COM

تهران، میدان شهید مطهری، میدان گودر، میدان هفتاد و پنج، برج آرند، طبقه پنجم، واحد ۶۳

sales@sshline.com

SDG SHIPPING
نماینده خط کشتیرانی **سیمای دریای گناوه**

توزالت تکر آسیا
شرکت حمل و نقل بین المللی

- حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- چارتر کشتی برای بارهای فلزی خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ترانزیت داخلی و خارجی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۳۷۳، طبقه دوم و سوم

☎ ۸۶۰۳۵۲۷۰ ☎ ۸۶۰۳۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۳۳۱۷۲ - ۸۶۰۳۳۰۷۸ ☎ ۸۶۰۳۳۲۱۶ - ۸۶۰۳۳۱۷۲

info@sdgshipping.com info@toojaltakro.com

www.sdgshipping.com www.toojaltakro.com

ARM D
نماینده کشتیرانی **آریا رادمهر دریا**

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی
حمل کالای خطونگ / ترخیص
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۸۹، ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ ☎ ۸۸۳۱۹۳۶۷

www.armdshipping.com info@armdshipping.com

Celine Deniz
Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی **سلین دنیز**

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴

☎ ۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.COM

PASARGAD LINE
خط کشتیرانی **پاسارگاد**

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح

دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۲۱۰۶۴
دفتر بندر عباس: ۰۷۶-۲۲۲۵۴۱۹۱

دفتر مشهد: ۰۲۱-۲۲۱۳۰۹۰۰
دفتر دبی: ۰۰۹۷۱۵-۱۷۱۴۰۲۴

www.pasargadline.com office.thr@pasargadline.ir

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوهای نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بندر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

ksh.co.asl@gmail.com

KSH
Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

شرکت کسرم افق دریا
KASRA SEA HORIZON LIMITED
کشتیرانی و بازرگانی

☎ ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶

پنجم ماه ۱۳۹۲



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

☎ ۸۸۷۷۱۹۳۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

• سرویس حمل کانتینری از بندر جنوبی ایران به بندر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
• سرویس حمل وارداتی از کتیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
• Cross Stuffing و Switch B/L سرویس

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۹۴۱۲-۱۳ / ۸۶۱۹۹۶۱۲

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

• خدمات کارگزاری تریبری دریایی (نمایندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بندر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک • خدمات پارگیری و تخلیه انواع کشتیها یا بهره گیری از پایانه های اختصاصی
• حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
☎ (شعبه) ۰۲۱-۸۸۸۶۳۶۰ / ۸۸۸۸۶۳۶۰-۶ / ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۳۳

✉ saleh@pashamarine.com



نمایندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱
☎ بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

✉ info@hilaldarya.com



بنادرکت کشتیرانی ایروسیا هاریین (ایس‌ام‌سی)

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
انجام انواع خدمات سول به صورت Door to Door
حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانس‌شیپ
پارترنیتک انواع هواریسا
خدمات بیمه بازرسی

تهران، باوقر آفریقا، کوچه هریس، پلاک ۸، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۶-۲۲۰۲۷۲۶۷ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۶-۲۲۰۲۷۲۶۷

✉ Email: info@isa-marine.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ Comm2@sstrade-ir.com



شرکت کشتیرانی
دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان ستاجی، ساختمان آذر، پلاک ۴۰، طبقه ۳، واحد ۸

☎ ۲۶۴۱۳۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

بندرعباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک اتصا، طبقه ۴، واحد ۲۰۴

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶۰۸

✉ shm@daryapeymayeaminpars.com
✉ es@daryapeymayeaminpars.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
هماهنگ دریای پارس

تهران، میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۷۵۹۹۲ ☎ ۲۶۷۰۵۷۹۱

✉ ss@hamahangdaryayypars.com





شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

- نمایندگی خطوط کاتینری
- سرویس منظم و هفتگی کاتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور
به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
- متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان اولاد، خیابان ۳۵ نبش
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸۶، طبقه ۴، واحد ۶
☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی
لنکا آبی کیش

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لنکا آبی کیش

داخلی (۱۸۱) ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ ☎
۰۸۸۱۰۰۷۰۱ ☎
Blue.Lotka.Kish info@ltkshipping.com
www.bluelotkakish.com



کشتیرانی بین‌الملل
ایرسا دریا لجستیک

• ارائه کلیه خدمات حمل‌ونقل دریایی کاتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
• انجام مهندسی حمل‌ونقل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
• لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتک - فلکسی تیک
• لجستیک تخصصی محصولات پاروشیمی - خودرو - فیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی
• تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مطهری (گلستان)، پلاک ۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸
Irsa.darya.logistics.shipping

www.irsalogistics.com info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی و بازرگانی
آبتین اقیانوس طلایی

حمل‌ونقل دریایی، زمینی، هوایی

بوشهر، خیابان باغ الزهراء، ساختمان اکسین، طبقه ۴، واحد ۹
☎ ۰۷۷-۹۱۰۹۱۸۲۸ ☎ ۰۹۱۲۱۹۵۰۴۲۷

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۴، ساختمان دیپلمات،
طبقه ۹، واحد ۹۰۲ ☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

Abtin.Shipping@gmail.com



تلفن: ۰۹۸ ۲۱ ۲۲۰ ۲۲۰۰۰۰
فکس: ۰۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۲۲
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۲



OCEAN POLE STAR SHIPPING

SAHEL TRADING GROUP

حمل‌ونقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین‌آلات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۴، ساختمان دیپلمات،
طبقه ۹، واحد ۹۰۲ ☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یونیت‌کش ۴۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی اتبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین‌آلات راه‌سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طاقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی چند وجهی و حمل و نقل بین‌المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بندر BND، BIK، Bushehr و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND, BIK, Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

2nd floor, No. 98, Sohrvardi, Motahari St. Tehran - IRAN
+98 21 86037500 (5 LINES) +98 21 88760173

www.srkco.Net



نماینده کشتیرانی

کیان راه ساحل

تهران، خیابان مطهری، نرسیده به سهروردی، پلاک ۹۸، طبقه ۲

+91-88760173
+91-86037500 (خط)

info@srkco.Net



نماینده کشتیرانی ثمین مهر اقیانوس

- حمل کالاهای قله خشک، مایع، فولادی، جزال کارگو، کانتینری، نخلت سنگین
- خدمات لجستیکی تامین بوازی، کسند لیفتراک چرتقیل، تخلیه و بارگیری، بارشمار، ترخیص کالا
- چارتترینگ، تدارکات کشتی

صیر عامل- پیمان مختاری | بندر امام سهروردی، فاز ۳ بلوار اندیشه
+91-5222907707 | +9152527704 / +9395570154
Samimmehr.ocean@yahoo.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا

عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کالینگر)
عملیات تخلیه از کامیون به محوطه دپو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
تجهیزات تخلیه و بارگیری (فلیم کارگو) شامل: گریپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال
بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)
+91522337324 | +9163539359 / +9161513501
blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com
www.blueSPG.com



شرکت امیدان شامل پارسیان

- چارتترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
- خدمات Ship to ship
- مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

تهران، پاسداران، خیابان گل‌خی، خیابان تاطق‌نوری
میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷
+91-22879980-60-70 | +91-22879980
www.ospico.com | info@ospico.com



شرکت نماینده کشتیرانی اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی، فرآورده‌های نفتی و...

+91-40222810-11
info@afsmarine.com
www.afsmarine.com

رابین لجستیک

Logistics Service Provider (3PL,4PL)

"ارائه دهنده خدمات لجستیکی طرف سوم"
خدمات انبارداری، حمل و نقل و تحویل سفارشات (خودبه‌بار و بار دیستری)
لجستیک معکوس

لیست شعب رابین لجستیک: تهران، اصفهان، مشهد و اهواز
تلفن: +91-22978375 | تهران: +919-359167 | اصفهان: +918-898333



www.rabinlog.com



شرکت نماینده کشتیرانی هیوا امید دریا

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

NVOCC

بندر عباس، بلوار پاسداران، سورو قدیم ساختمان لیا، طبقه ۳ واحد ۱۰
+91-3354301 / 3354302
info@hivaomidarya.com
www.hivaomidarya.com





شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کاسپین بارفرابر
CASPIAN
BAR FARAABAR

ترانزیت داخلی به کلیه گمرکات داخلی کشور
ترانزیت خارجی به کشورهای CIS، عراق، افغانستان، ترکیه

تهران، خیابان چهارماده شمالی، نبش کوچه لکری،

ساختمان اداری انیس، پلاک ۳۹۵ واحد ۳۰۳

☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۸ 📍 ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۹

✉ info@Caspian-ag.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرام آماتیس
Amatis Calm Sea Shipping Company
www.amcasea.com

• ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمال- خطرناک) به صورت دریایی-
هوایی- زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)

• سرویس تخصصی کانتنرهای خشک و یخچالی به تمامی
بندر حوزه خلیج فارس- هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)

• تهران، یوسف‌آباد، نبش خیابان ۵۰، شماره ۴۰۳ طبقه ۲ واحد ۲۱

☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ info@amcasea.com

in amatis_calm_sea



حمل و نقل بین‌المللی

سارا لجستیک

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
دارای نمایندگی فعال در ترکیه، چین و کشورهای اروپایی

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۸۴۱۰

📍 تهران، خ طالقانی، بین خ حافظ و نجات الهی، پلاک ۲۸۹ طبقه ۵

🌐 www.saralogistics.co

✉ info@saralogistics.co

- نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری
- خرید و فروش، چارترینگ شناور
- صادرات و واردات ترخیص
- حمل و نقل دریایی با تجهیزات اختصاصی
- تامین سوخت، آذوقه‌رسانی و تعمیرات شناور

📍 شعبه مرکزی: بندر امام (سرپندر)، جنب پست مرکزی، ساختمان شادی

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۴۰۴۲

📍 ۰۹۱۶۹۵۳۱۴۸۶ / ۰۹۱۶۱۵۱۵۲۲۱

✉ Tabasom.amvaj.bik@gmail.com



شرکت کشتیرانی

تبسم امواج ساحل



شرکت اسپندان ترابری
Spandan Tarabar Atteh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان مطهری، خیابان شهیدان خاطریش خیابان وروینی
برج دلتا پلاک ۱۱۱ واحد ۱۱۱

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱۰۲
m.bahrami@sta-co.com
info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری
آهنگ دریا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای
۱۰۰ دستگاه، بلوار شهید محمد
ساختمان سفید ۲ طبقه
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

تهران، خیابان وحدت دستگردی،
پلاک ۱۰۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱۰۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس
☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
دفتر عملویه
☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

shangdarya@ineda.net



ایران ترابار
نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و
پروازی از اقصی نقاط جهان به بندر
ایران و بالعکس • دارای نمایندگی
مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و
فورواردهای بین‌المللی • حمل و نقل کالا
از طریق جاده از اروپا • توانیست خارج
و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران، میدان آرژانتین، خیابان
شهید احمد قصاب، کوچه چهارده
غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۳۰۷۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳
www.iranatarabar.com

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، قطه و ترابریکی



www.ariantrans.com

JSF Air

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های
اسلام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه
های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsf-air.ir

ARIAN Sepehr

حمل و نقل دریایی

چارترینگ، حمل قطه خشک، کالاهای پروژه
ای و تاکسیر خدمات ترابری ترابری تکلیف و
بارگیری و انبارداری



www.sepehrbooking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی
صنعتی • مصرفی • معدنی و الکتریکس
مشاوره اخذ گواهی های استاندارد ISO 9001-2008



www.tcisiran.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (۳۰ خط)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی

کانتینرهای یخچالی و خشک
از بندر اصلی کشور به بندر
قزاقستان، روسیه، هند، دوی

☎ ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵
info@farmad.co
www.farmad.co



Star Marine services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی مسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نمایندگی انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K. Line (MOL)

شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس،

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی،

بین قائم مقام و میرزای شیرازی،

پلاک ۳۴۶، ساختمان پارس، طبقه

سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۲۴۶۴۸

☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸

☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶۰۷

info@starmarine.net

www.starmarine.net



شرکت لانگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance

Export / Import

• خدمات دریایی بندری، ترخیص کالا، • صادرات، واردات • نمایندگی
حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی • خدمات حمل زمینی- دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی ژ

بندار عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

• بندر امام خمینی (سرپلند)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه

شکوفه ۳، پلاک ۳

☎ ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ ☎ ۰۹۱۶۱۵۰۳۰۴۵

☎ ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ☎ ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / ☎ ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

info@langardarya.com



شرکت کشتیرانی و
حمل و نقل بین‌المللی

توشه‌بار

Tushehbar

shipping & international

freight forwarders co.

(Tehran-Iran)

• سرویس حمل کالاهای صادراتی و

وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان

جرمعی، خیابان ۱۵ (بسترن شرقی)،

پلاک ۴، ساختمان توشه‌بار

☎ ۰۲۱-۴۳۶۰۰۲ (خط ۳۰۰۵)

☎ ۸۸۷۳۶۹۷۱





نمایندگی کشتیرانی
آریا بندر سمپتا

دریایی، زمینی، هوایی
نمایندگی خطوط کشتیرانی **ESPL & ISL**
• توانمندی از میدانی ورودی
• به گمرکات داخل و خارج کشور
• دارای نمایندگی فعال در کشورهای
آسیایی و اروپایی

☎ +۹۱-۸۸۷۰۸۰۰۳۰۴
☎ +۹۱-۸۷۷۰۶۰۷
✉ info@absshipping.com
www.absshipping.com

sea speed
(P.J.S)



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com
Tel +98 21 75301000
Fax +98 21 75301999



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیرود کالای فاویر میانه کارا
(Logistics Company)

• ارائه دهنده خدمات بازرگاری
جاده‌ای، دریایی، هوایی
• حمل انواع کالاهای صادراتی،
وارداتی، ترانزیت

تهران، خیابان وزرا، کوچه هفتم
پلاک ۱۳ طبقه ۲ واحد ۸

☎ +۹۱-۸۸۷۰۶۳۰۰
☎ +۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱
✉ info@seerodkala.com

www.seerodkala.com



شرکت کشتیرانی
سُها رَسا مانا

• حمل دریایی از بندر انزلی به بندر روسیه،
قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
• ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و
ترانزیتی

• انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و
بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و
استافینگ

تهران، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری،
پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ +۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
☎ +۹۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



Daryayee Talab
Daryayee Noor
Shipping Co.

شرکت کشتیرانی
دروازه طلایی
دریای نور

• حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

• نمایندگی کشتیرانی

(Door-to-Door) خدمات دروازه

• خدمات گمرکی و ترخیص کالا

• ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

• حمل و نقل هوایی (Air-Freight)

از میدانی مختلف به ایران و بالعکس

• خرید از میدا تا تحویل در مقصد

☎ +۹۱۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / +۹۱۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ +۹۱۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ ☎ +۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

☎ daryayenoor.co

www.dtdnco.com

info@dnshippingco.com



خلیج پُرم
بین المللی

تهران، خیابان خرمشهر (آبادان)،
خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

دفتر مرکزی: بندر عباس،
منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ +۹۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
☎ +۹۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل
بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری
RCL در ایران

- ✓ فوروردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

(خط ۱۲) ☎ ۴۲۲۲۵۳۰۳
☎ ۴۲۲۷۰۶۳۸

دفتر شعبه و نمایندگی در:
بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،
بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،
چابهار، سراسر، پارگان، دوشارون و کلبه
شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی
موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی
Moj Madd
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری
صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:
بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،
بندر امام، عسلویه، چابهار

تهران، خیابان آفریقا، دفتر غربی،
شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

(خط ۱۰) ☎ ۸۸۷۹۳۷۹۳
☎ ۸۸۷۹۱۲۸ - ۸۸۷۹۳۷۹۵

✉ info@mojmadd.org



شرکت خدمات گشتیرانی
ایا مسطوفیت محدود
خورشید
دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

- عضویت در گروه نمایندگی های Cooperative & Pacific Power Logistic
- در کلیه کشورهای جهان
- ارائه خدمات حمل و نقل و مستندات کانتنری LCL و FCL
- انجام خدمات حمل Door to Door
- عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خارج قلمرو
- اجاره کشتی و ایویل نمایندگی
- کشتی های ظمیر و تاکری
- انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ +91-86-867118
+91-86-867238 / 86-867239
☎ +91-86-865833
📧 info@blueseason.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



شرکت خدمات گشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO.

- نمایندگی گشتیرانی
- حمل و نقل بین المللی
- خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مظهري بعد از سلیمان خاطر، بعد از اورامان
پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶
📧 L.mahabadi@asw-shipping.com
☎ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت نمایندگی گشتیرانی
مرورید دریای آرام
CROSS-STUFFING

- ارائه ی سرویس
- دارای نمایندگی و ترخیص در امرات
- انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

📍 تهران، گاندی، خیابان سیاحوش
خیابان سی و هفتم، پلاک ۴،
طبقه ۳، واحد ۳

☎ ۸۸۸۷ ۳۸ ۱۳
۸۸۷۷ ۴۲ ۴۱
☎ ۸۸۷۹ ۲۹ ۵۷
📧 info@csp-shpg.com
🌐 www.csp-shpg.com



SAEEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD

- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه خدمات فوروری
- نمایندگی گشتیرانی
- حمل کالای کانتنری و غیر کانتنری

تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۴
پندرهناس، بلوار پاسداران، چهار راه جهانپار، ساختمان پارسک، طبقه ۴، واحد ۸

Add: Unit 4, Floor 4, No 30, Mansour Alley, Metchari St, Valiour St, Tehran
Tel: (+9821) 88105921-2 Fax: 88712758
www.Sta-transport.com info@sta-transport.com



نمایندگی خطوط گشتیرانی
ANC و SMS

حمل کلیه محمولات کانتنری به مقاصد خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه، اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، رویروی پارک
مکتب خیابان دریاپندری، پ ۶۶،
ط ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹
📧 info@camshipping.com



نمایندگی خطوط گشتیرانی
شرکت دنیز دریا نورد متحد
DENIZ

- دارای شعب فعال در کشورهای امرات و پاکستان
- ارائه سرویس های Cross stuffing و switch BL
- ارائه سرویس های کانتنری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
- خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیه، پلاک ۳۳
برج اداری شهاب، طبقه ۵، واحد ۵۰۶

☎ ۲۱-۸۸۷۳۷۸۵۶ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹
کد پستی

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines
Agents L.L.O. Suite No.4108, 41
Floor, Churchil Tower,Business
Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:
Deniz Seafarer Pakistan
Suite #108, 1st Floor Progres-
sive Center, P.E.C.H.S Block 6
Karachi, Pakistan

🌐 denizeasefarer.com
📧 info@denizeasefarer.com



نمایندگی گشتیرانی
(ثبت ۲۴۴ تاسیس ۱۳۹۱)
مدیر عامل: خدابخش امینی

شرکت فانوس ساحل

- عضو تیمکو
- عضو انجمن گشتیرانی و خدمات وابسته
- ارائه کلیه خدمات مربوط به نمایندگی خطوط گشتیرانی و چارترینگ (کالای عمومی، فله و نفتی)
- خدمات کانتنری در دریای شعب در تمامی بنادر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان قاضی، ساختمان لئون، طبقه ۴، واحد ۵

☎ ۸۸۹۹۸۱۴ / ۸۸۹۹۳۰۴۹
☎ ۸۸۹۹۵۴۹
📧 aminifanusasahel.com
operation@fanussahel.com
🌐 Fanus@fanussahel.com



دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

بندر عباس، خیابان امام خمینی
روبروی پاساژ نصر، ساختمان
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ +۹۸-۳۴۲۱۲۵۵۳-۴
☎ +۹۱۳۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

☎ Doc1@dnaaship.com



شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- سرویس حمل مستقیم کشتیرانی به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) • سرویس Cross Stuffing به کتیه بنادر از جبل علی، Antwerp و Oman • سرویس حمل Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) • سرویس حمل زمینی و هوایی • سرویس حمل سنگین و فوق سنگین • سرویس کانتینر یخچالی • سرویس ریلی • خدمات لجستیک Fleetlink با شرایط بازگویی از دوب کارخانه های تولیدی تا تحویل نهایی به مشتری (تأمین فلکس، استافونگ، بازگویی در محل ریفرتری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،

خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵ ☎ +۹۸-۲۶۴۰۱۲۳۷

☎ info@robina-shipping.com

☎ www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکس به صورت

Full Package

- 20_40_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ +۹۱-۳۳۶۰۲ ۵۹۶۰۷ ۵۹۱۱

☎ +۹۱۲۱۴۹۶۶۹۶

☎ GhaderiTushehbar

☎ www.pcp-shping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

• دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری

• خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی

• ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی

• خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی

• خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

• دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

• دارای تقدیرنامه پلاکینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران • میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوتد، پلاک ۱۸، طبقه پنجم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۱۲۰۰۰ فکس: ۰۲۱-۳۳۱۲۲۲۲

ایمیل: info@hansanav.com



www.hansanav.com



HADAF MARINE INT'L LOGISTICS CO.



Unit 23, F2, No.42, Saba
Blv., Africa Blv., Tehran, Iran

☎ +۹۸۲۱-۲۲۰ ۲۰ ۱۸۸

☎ +۹۸۲۱-۲۲۰ ۲۰ ۱۳۶

☎ +۹۸ ۹۱۲۸۸۶۶۸۴۴

☎ info@hbdco.net



نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آنیل دریا



حمل دریایی، هوایی و زمینی

از/به هر نقطه جهان

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهروندی شمالی، خیابان آبدان (خرمشهر)،

پلاک ۸۹، واحد ۴

☎ +۹۸ - ۹۰۰۰۲۰۱۴

☎ +۹۱۲۸۵۹۵۲۸۲ / +۹۱۲۴۴۷۳۰۵۵

☎ www.anildarya.com

☎ info@anildarya.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان

Siraf Darya Lian

ارائه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

• حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)

• نمایندگی کشتیرانی

(Door-to-Door) خدمات

• خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا

• ترانزیت و حمل کانتینرهای صادراتی، وارداتی

از میانه مختلف به ایران و بالعکس

• پوشش: خیابان نهقان، روبروی گهرک

ساختمان چقره، طبقه اول، واحد ۱

☎ +۹۷-۳۳۳۳۳۷۳۳

☎ +۹۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

☎ info@sdlogistics.com



Alborz Sct Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا

البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای
قله تریلی- یخچالی از
بلدعباس به امارات و عمان
به صورت روزانه

بلدعباس، بلوچ پاسداران،
چهارراه جهان بار، کوچه دکتر
ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم

۰۷۶-۲۳۵۱۱۶۰۵۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،
واحد ۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۷۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com
info@sgwshipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی
تهران- شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۷۰۶۶۰-۸

(داخلی ۲۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۷۰۶۶۰-۸

شعبه: بزرگان، جلفا (نوردوز)،
آستارا، تبریز، بندرآزلی، مشهد،
بلدعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعبه در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

اوزال دریا

تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳
+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷ / ۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳

@ozaldarya

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



ایده آل راه

کریور - فورواردر
حمل محصولات صادراتی، ترانزیت به اروپا،
آسیا، کشورهای همسوار و بالعکس
حمل انحصاری کالا به روسیه، بلاروس
انگولین و یاهکس
حمل کبر یا لنگرهای مخصوص
حمل محصولات یخچالی
ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در
کلیه گمرکات

تهران، خیابان رسالت، مجتمع تجاری
کوش شماره ۱۸، طبقه اول
۰۲۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱
۰۲۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
idealrah@gmail.com

www.idealrah.com



Springtide
Shipping Services Co Ltd

بهارمد

- ♦ سرویس هفتگی کانتنری از مبادی کره جنوبی و
چین به بنادر ایران و بالعکس
- ♦ سرویس هفتگی کانتنرهای یخچالی از مبادی
خاور دور به بنادر ایران و بالعکس
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی کالا از کلیه بنادر ایران
- ♦ حمل محصولات سنگین و ترافیکی

تهران، بلوار کشاورز، خیابان فلسطین جنوبی، ساختمان ۲۵۵
پلاک ۴۰۵، طبقه دوم، واحد ۲۳۳
۰۲۱-۸۸۸۰۰۶۷۹ / ۰۲۱-۸۸۸۰۰۴۰۳

info@springtideshpg.com



استاد ترابار

کریور - فورواردر
حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت دریای نمایندگی‌های فعال
در گمرکات مرزی کشور
فعال در ترانزیت کالا به آسیای
میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲
پلاک ۵۰
۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹
۳۳۲۶۲۶۹۶

ostadtarabar@gmail.com

RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس
Shipping & International Freight Forwarder

- سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر
- چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی - بزرگی

Flat Rack & Open Top

☎ +۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸ 📠 +۹۶۰۴۳۳۷۹ 📞 +۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵

🌐 www.roshandarya.com 📧 office@roshandarya.com



Free Sea Sky Shipping Agency Co., Ltd.

نماینده کشتیرانی

آسمان دریا رها

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، ترسیده به چمران ساختمان مهر (پلاک ۲۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ +۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱

📞 +۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ +۷۶-۳۳۴۴۱۷۱ 📞 +۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

📧 info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابری پارسا
International shipping agency

شرکت ابتکار ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نمایندگی کشتیرانی - حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه‌های چوبی و بسته‌بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی
- انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس
- صادرات، واردات، ترانزیت داخلی - حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس‌آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

☎ +۲۱-۴۵۵۱۳ 📞 +۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📞 +۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

📧 info@etpcargo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

روانسر ترابری

مدیر عامل: چهر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

☎ +۹۱۸۸۸۸۸۸۳۹

تهران +۲۱-۸۸۷۴۶۵۵

کرمانشاه +۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۶-۴۳

سلیمانیه +۹۶۴-۷۷۰۷۷۰۲۰۴

باروس +۳۷۵-۲۹۶۵۴۰۴۳

📧 jafarsouri@yahoo.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، باربوسی، اتیر داری • استریپ و استابینگ
- کانتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۱۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و درای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی دوپست هکتاری، دارای دو پارانه اختصاصی A و B

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهروند، پلاک ۱۵

بندر عباس، بلوار پاسداران، رویروی دخانیات، ساختمان بختیاریه، پلاک ۱۲۴، واحد ۲

☎ +۷۶-۳۳۴۴۱۷۲ 📞 +۷۶-۳۳۴۴۱۷۵

مدیر عامل: +۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: +۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پارانه ها: +۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 saheleinamyanbnd@gmail.com

🌐 www.saheleinamabnd.ir



حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی و امور گمرکی

کردستان

ایران ویچو

سندرج، خیابان طالقانی، کوچه

مواوی کرد، پلاک ۸

☎ +۸۷-۳۳۲۷۷۷۸

📞 ۳۳۱۷۰۱۰۱

📞 +۹۱۸۷۸۲۳۰۹۸

تهران، خیابان شهید آری، خیابان

سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

☎ +۸۸۰۰۷۷۹

☎ +۸۸۱۵۰۵۹ / +۸۸۱۵۹۶۰

☎ +۸۸۸۱۷۶۷

☎ +۹۰۱۲۳۶۳۳۳

📧 iranvichoo@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

اسپاد ترابر ویرا

(مسئولیت محدود)

فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا

www.spodgroup.com
info@spodgroup.com

تهران، سعادت آباد، خیابان سرو غربی، نرسیده به میدان کتاب، پلاک ۱۳۳، طبقه سوم
دفتر تهران: ۰۲۱ ۲۶۶۱ ۹۸۳۴ | دفتر تبریز: ۰۴۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۰ - ۱



راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

Tarabaran Guide	شماره	نام شرکت	شماره	نام شرکت
157 Abdis Marine	157	عزیز منصبت شریف	157	بارگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
117 Arlan	117	آرام گلد لور	157	کرین طبر
157 B.S.L Shipping	157	ایران بیما	157	بارگانی ایمن
157 Pole One Trans	157	ایران پیمان	157	بارگانی ابراهیمی و همکار
139 Ocean Pole Star	139	اصولین شماره ۲ این ام‌تی‌ا	157	بارگانی ایمان
157 Mahan Tajarat Marine	157	خدمات و خدمات	157	بارگانی HCD
157 Kasha Tajarat Shoygan	157	خدمات فن و فرانس TCS	157	بارگانی کنکور و همکاران
157 Marh Samin Pars	157	موسسه آموزشی کرشد	157	بارگانی لطف
108 Sale Cargo	108		157	بارگانی لاله رهنما
157 Shaahin Tarabar	157		157	سلمان تجارت بازرگان
157 Torang Darya	157		157	کتبو تجارت کرین رامن
			157	گمرکی مهسا نوبی
			157	مرکز تجارت استار
			157	سلمان تجارت لیمارک
			157	سرویس تجارت لولا سکران
			157	نوبی راسا آکر
			157	فلنگون کی لوباران
			157	اسفند دلیوریا
			157	پهن‌تر از شهر
			157	خروج فارس ریل
			157	راه آهن حمل و نقل
			157	راه آهن کشی
			157	راه‌آهن ریل کسا بار
			157	سمن ریل
			157	سپید لجستیک
			157	سپا ریل پارس
			157	سما لجستیک
			157	واگن تر
			157	کرین لودل
			157	جبهه آسما (جبهه زر)

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت تراباران دنبال کنید.

www.tarabaran.com



بارفرابری راهیان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
و نمایندگی کشتیرانی

سرویس‌های هوایی، دریایی، زمینی و ریلی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس

ترانزیت داخلی و خارجی،

ترخیص کالا از گمرک،

سرویس‌های Door to Door

تهران، خیابان مطهری، خیابان شهید علی اکبری، کوچه شانان، پلاک ۴۴، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۲۱-۵۲۹۵۴۰۰۰

✉ info@bfr-transportation.com

🌐 Bfr-transportation.com

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل به صورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتلر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
و اتبارش (مستف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانتینر ، انواع ورق آهن ، انواع لوله ، خودرو و ...)



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶
✉ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

www.samandrail.ir

info@samandrail.ir

شکرت راه آهن حمل و نقل (سامی نام)



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل بین المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فورواردری از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن‌دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد فله در بندرعباس و سنگان

www.rwt.ir

info@rwt.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی : ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۳۱۶



راه آهن کَشَش Rahahan Keshesh

شکرت

راه آهن کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۱۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

www.rak.co.ir

info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندلم، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گتر و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمنان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



مدیرعامل: علی قبادی

تهران، بزرگراه شهید ستاری شمال،
نیش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۶۶۱۰۰۹۸۰-۹

www.srpt.ir

info@srpt.ir



شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فرورباردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از اتبانه‌های حمل خرده بار ایستگاه‌های قطار

دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نیش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴ ☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir

info@ghatarbar.ir



اسپاد ترابرویرا

شرکت حمل و نقل ریلی بین‌المللی



حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکبین و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

تهران، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستار، تهران، طبقه ۶، واحد ۸-۶۹

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۹ ۳۳۶۰ | فکس: ۰۲۱-۳۳۳۹ ۳۳۶۲

www.spodgroup.com

info@spodgroup.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

تهران، خیابان مظهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۳

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۳

asiabarco@asiabarco.com

www.asiabarco.com

بازرگانی رحیم اباشی

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
تکران حق العمل کار
رسمی گمرک ایران
صادرات - واردات و ترخیص کالا
از کلیه گمرکات کشور

پتدر التلی
☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۹۶۱۴
☎ ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
☎ ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸

rahimabashi@yahoo.com

گروه بازرگانی HCO

مشاور بازرگانی بین المللی

- تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه
- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز
- دلاری کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا یا مجوز گمرک

کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهروز طبقه ۲، واحد ۲۰۶
☎ ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۳ ☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵
www.ariaataskish.com

export@ariaataskish.com import@ariaataskish.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

ترمینال تهران

شماره: ۳۷۷۰۰ (پ.س.ا.م.ت.ش)

شرکت تعاونی مسافری شماره ۲
مدیر عامل: منصور ملاصالحی

پایانه غرب ☎ ۴۴۶۶۶۶۸۱-۲
پایانه جنوب ☎ ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ☎ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق
☎ ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
☎ ۷۷۸۷۰۹۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

pmt.t2oo@gmail.com
www.pmtoo.ir

شرکت عرفان تجارت آستارا

شرکت حمل و نقل بین المللی

فارا تیر ترابار

(قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه)
صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا
ریلی - زمینی - دریایی
دلاری ناوگان یخچالدار روسی به تمام نقاط روسیه
انجام کلیه امور بارگیری تخلیه و ترانزیت و صادرات کالا از مبادی زمینی دریایی و ریلی گمرک آستارا

آستارا، خیابان حکیم نظامی، روبروی داروخانه شبانه روزی
دکتر حوری، ساختمان دولت پرست، طبقه اول
☎ ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲ ☎ ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۶۰۲۷۰۷۴۱۷
erfantetarabar@gmail.com

faratirtarabarastara@gmail.com

ایران پیما

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

دفتر مرکزی
☎ ۶۶۷۰۷۱۴۸
رزرو ترمینال جنوب
☎ ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳
رزرو ترمینال غرب
☎ ۴۴۶۶۳۹۵۳-۵
رزرو ترمینال شرق
☎ ۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰
رزرو پارکینگ بهوش
☎ ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.Iranpeyma.info

بازرگانی لاله رخسار LALEHROKHSAR TRADING

بازار تهران، میدان بهمن، تهران، تهران، تهران

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات ، واردات

مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا
لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۲۰۸
بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج آتاره بندر، ساختمان عبودندی، طبقه ۱، واحد ۲
جبه: خیابان الفوز، روبروی انجمن مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انار شماره ۶

داخلی بوشهر: ۳۳۳ ۰۲۱-۴۵۹۴۲
داخلی تهران: ۲۱۱۰ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰
ltradeing.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co

www.ta.rabaran.com



شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اترن و گرجستان
 - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
 - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر نیلواصی استانبول ترکیه
 - و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبه استانبول
- Tevsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI ÇAKAN ANITREPO
 İstanbul'daki depomuz 30 bin metir ve 10 bin metir kapalı depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir.
- Farhad Azarafza
- +905347875532 +902627540126 +91252773520 +9122077929
 +905323131857 +989122077929 +9122077929 +9122077929

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- +91-34522437
- +915-1137061
- +91-345229580
- +915-1136045

csnoori@gmail.com

شرکت بازرگانی و کارگزاری

کیانور رحمانیان

ترخیص مواد اولیه، ماشین آلات خط تولید، لاستیک اتومبیل، انواع خودرو ماشین آلات راه سازی و سایر کالاهای مجاز

بندرسرخس - میدان یادبود ساختمان ملکه آسمانها طبقه دوم، واحد ۱۰۰۴

+91-34522437

Kianour_rahmanian@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی کریر و فورواردر

NIKBAR Co
 Int'l transport
 URMIA IRAN

04432759351-4

infonikbarco@gmail.com



افشین ابراهیمی رهبر

- ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
- صادرات به عمان و کتبه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتنر

بندرسرخس - بلوار رسالت جنوبی، کوچه اردیبهشت، ساختمان عرشیا، طبقه ۴، واحد ۸

مدیریت افشین ابراهیمی رهبر
 +91-34522437 +915-1136045

www.mobindarya.ir

Bazargan.rahbar@yahoo.com



هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۳

+91-86097329

+91-86097321

- ترخیص کالا از کتبه بندر و گمرکات
- ترخیص کالا از کتبه بازارچه‌های رسمی کشور
- انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

+91-28111034 / +91-22855902
 +9121995406 +9121995406 / +9131083176

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STEMAM

گروه شرکت های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فرودر - کریو - ترانزیت کالا



همیشه ترابری

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آیرینیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

• حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

• سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپ از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه

• سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپ کالا از ایران به کشورهای آسیایی میانه و بالعکس

• انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)

• حمل محموله های (نفی و گل) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)

• حمل کلیه کالاها با در اختیار داشتن تعدد ناوگانی شامل «۴۵۰ دستگاه کامیون های (چتری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیکرش، کارکریر، کفی)

• حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه اختصاصی

• تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،
پلاک ۲۷۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ ۷۷۵۲۰۵۷۲

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

www.nilgongroup.com info@nilgongroup.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند عدل ترابران توس

(عدالتیان)

• حمل و نقل فراورده های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

• عضو شرکت های هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

• مشهد، اتبای بلوار فرودگاه، ابتدای شوهر مسکریه، حاشیه میدان احمدان پلاک ۳

☎ (داخلی) ۰۵۱-۳۳۸۷۲۴۴۹ ۰۵۱-۳۳۸۲۴۴۴۹-۵

☎ شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷ ۰۹۱۵۱-۳۳۳۸۷

aditarabaran@yahoo.com

خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)



نماینده برتر کد: ۵۱۰۶۹

صدور انواع بیمه نامه:

باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

• تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان

سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

☎ ۸۸۳۱۷۹۷۳ ☎ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵

☎ ۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۳۹۷

☎ bobehreza@gmail.com

شرکت حمل و نقل و نقل و ملین گرد
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز،
درون شهری و بیرون شهری

• خوزستان، اهواز، کیلومتر ۳

جاده اهواز-اندیمشک، شوهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۹۵

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰-۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

☎ Vatanguard@gmail.com

☎ www.vatanguardco.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 غرفه ۲۳۴ پایانه
۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

آرام گرد ابهر

گذشت دماوند

به مدیریت محمد رضا همتی
مدیر عامل: ☎ ۰۹۱۲۱۴۶۵۴۱۱

• باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵

باربری: ☎ ۰۹۹۰-۰۱۱۵۴۱۱
☎ ۵۲۸۴۰۲۳-۰۲۴۴

• مسافری ابهر: پایانه مسافری

مسافری
دفتر امام حسین: ☎ ۰۲۳۳-۵۲۳۳۵۷

دفتر ترمینال: ☎ ۰۲۳۳-۵۲۱۶۰۳۵
خوم رود: ☎ ۰۲۳۳-۵۵۲۸۱۰۸



ممتاز

☎ ۳۳۷۶۲۲۸



شرکت حمل و نقل صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربریها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف، به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادر عباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرکبک، نوشهر، ازن، آملترا و...) حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

• تهران، خیابان شهید بوشنی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴
☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۶۵۱-۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندریعاص: ☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۷۵۳ بندر امام: ☎ ۰۶۱-۵۲۳۴۱۳۵۲-۱۲۹۸
تهران: ☎ ۰۵۳۹۵۷۰۸ / ساری: ☎ ۰۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

☎ www.bargolza.com

☎ bargolzatrn@yahoo.com




موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد

آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین‌المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب‌وکار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازرایی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

☎ ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

📧 karamad_transport_training

🌐 karamad_transport_training

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری
 بشکهای و ناتکری بین‌المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،
 حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

📍 استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان- انتهای بلوار اصلی- خیابان سرو ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

☎ ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

☎ ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲


پیام بار دلیجان
 شرکت حمل و نقل

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co

- حمل و نقل ریلی داخلی
- حمل و نقل ریلی بین‌المللی
- انجام امور ترکیبی و لجستیک

 📍 تهران، شهرک رادآهن، میدان
 ساحل، خ نیما پوشیج، مجتمع
 آکادا سنتر، طبقه ۶، واحد ۴۰۲

☎ ۰۲۱ - ۴۴۲۱۰۱۲۰

🌐 slc.ir


سهند لجستیک
 شرکت حمل و نقل ریلی و
 لجستیک بین‌المللی

☎ ۰۲۱ - ۴۵۸۱۲۵۲۵

✉ info@slc.ir


**شرکت حمل و نقل
 طارق**

- تامین کننده، تریلر و کاورشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت
 اقسا از رسیده از میدا اهواز
- تحت پوشش کامل بیمه (ظرفات در امانت، سرعت جزئی)
- حمل محمولات فلز شامل گندله سنگ آهن
- آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیرآهن، میلگرد، کلافه رول و... حمل آهن
 های سنگین‌ای، قطعات و نگاهار و کیسه حمل محمولات پروژه
 قطعات کارخانه‌های فولادی
- ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس
 متدهای استاندارد

📍 اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹ / ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۸

☎ ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۲۱۱۸۷۰۶۵

🌐 www.tareghtrans.com

✉ info@tareghtrans.com


METSCO
فولاد ترابرهاورمیان
 شرکت حمل و نقل
 امانت‌داری، دقت و سرعت در تحویل کالا

**حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور
 ۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب**

📍 اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابرهاورمیان، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ / ۳۳۸۳۲۳۵۷

✉ fooladtarabartransport@gmail.com



SHACMOTO

JAC
MOTORSآرین دیزل
ARIAN DIESEL

آرین دیزل؛ فروش و خدمات پس از فروش

خودروهای تجاری جک و شکموتو در ایران

با بیش از ۳۰ نمایندگی مجاز در سراسر کشور



دفتر مرکزی:

تهران، کیلومتر ۹ جاده مخصوص گرج، خیابان نخ زین، پلاک ۲۱

تلفن: ۰۲۱۴۴۹۱۰۰۰۰

فکس: ۰۲۱۴۴۵۰۴۴۶۰

کارخانه:

استان مرکزی، شهرستان خمین، کیلومتر ۵ جاده گلپایگان

www.arian-diesel.com



شرکت ستاره نیک ایرانیان

مدیریت: محمد شهبازی

استان: تهران

شهر: تهران

تلفن: ۰۲۱۳۳۵۵۳۳۸

آدرس: خیابان امیرکبیر شرقی، پاساژ ۵۰، واحد ۵

فروشگاه پارتاک تایلر

مدیریت: هوران شمایی

استان: اصفهان

شهر: اصفهان

تلفن: ۰۲۶۳۳۳۳۳۳۳

آدرس: بازار شوق جوانان، زمینه رود ۲

فروشگاه ژیرال تایلر

مدیریت: میثم مشکوری

استان: خراسان رضوی

شهر: مشهد

تلفن: ۰۵۱۳۳۳۳۳۳۳

آدرس: شهرک صنعتی شرق ایران کارگین بین ۱۰ و ۹ پلاک ۴۴۰

فروشگاه انستک تایلر

مدیریت: محمدرضا تاقچه

استان: مرکزی

شهر: لریک

تلفن: ۰۲۱۳۳۳۳۳۳۳

آدرس: کیلومتر ۵ جاده لوری، ابتدای جاده مود آید

جنب نمایشگاه کاسپین مسکونی

تامین کننده برترین برندهای تایر دنیا

NANKANG
MADE IN CHINA

GOODYEAR BRIDGESTONE LONGMARCH

ONYX

WARRIOR TIRE
Approved at ETRC, 2008

دارای ۵ سال ضمانت از تاریخ تولید

جهت ارتباط با سایر نمایندگان به بخش توزیع کنندگان رسمی در وب سایت آرین تایلر مراجعه فرمایید.

جهت اطلاع از شرایط اعطای نمایندگی و یا شرایط فروش، با کارشناسان شرکت و یا نمایندگان رسمی ما در سراسر کشور در ارتباط باشید.

www.arian-tire.com

۰۲۱-۴۸۴۹۱۰۰۰



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

The exact address of goods transportation
in to the world

- Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN
- +9821)88820889
- +9821)88833349 / 88343722-3

www.poleone.com info@poleone.com

Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD
Carrier and Forwarder

- Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN
- +9821) 88322297 +9821) 88322296
- Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



Rahian Tejarat Marine Co.

- Unit.2, 1 st floor, Block No.62, West Taban Alley, After Mirdamad Bridge, Africa Blv, TEHRAN-IRAN
- +98 21 87700269

info@rtmarine.co



- Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Shipping & Int'l Transport Co.

Info@misp-co.com

Tel: 021 88 17 88 30 0921 308 01 09

No 12, Unit 7, East 14th St, Behaghli St, Argentina Sq, Tehran - Iran

www.misp-co.com



- Unit 2, First floor, No.161, Motahari Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



- Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi st. ,Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com



TavFreight
Connecting The Dots

حمل و نقل و خدمات هوایی، دریایی، زمینی

به صورت
هفتگی | **Direct LCL**
services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

تهران / خیابان وزراه / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷
۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰

www.Tavfreight.com
sales@Tavfreight.com




شرکت حمل و نقل بین‌المللی
بارفرابر پایاگام
فوروردر کریر

امنیته، سرعت و کیفیت در حمل و نقل
بین المللی همگام با استانداردهای اروپا

- دارای شعبه فعال در ترکیه و بندرعباس
- ارائه ترانزیت از کلیه کمرکات و بنادر کشور
- سرویس‌های حمل و نقل دریایی زمینی و حمل و نقل ترکیبی
- حمل و نقل کالا به صورت دربست و خرده بار از اتحادیه اروپا، ترکیه و روسیه
- مجهز به کامیونهای چادری، کفی و یخچالی
- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، امارات و کشورهای CIS
- سرویس‌های FCL, LCL, Switch BL, Cross stuffing

تهران، خیابان سمیه، پلاک ۱۲۲، طبقه ۴، واحد ۴۰۷
۸۸۵۹۴۱۵۶ - ۸۸۳۲۸۳۳۷



info@payagam.org www.Payagam.org

کشورهای
رابین مارین
اerot خدمات دریایی، باطنی ترانزیت، روس، واکس

www.rabinmarine.com
021 2229 5669



خدمات تخصصی ما

- مجریترین تیم در زمینه حمل محمولات یخچالی
- دارای کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Open Top, Flat Rack
- سرویس حمل تخصصی مواد پتروشیمی با ISO Tank و Flat Tank
- سرویس اختصاصی ترانزیتی، از بنادر جنوب کشور به کشورهای حوزه خلیج فارس، هند، چین، آسیای جنوب شرقی و آلمان
- ارائه خدمات فوریت‌پز و استفاده گنابن
- حمل و نقل سریع و مطمئن کالا به صورت ex-work در تمامی نقاط جهان
- ارائه سرویس crossstuffing به مقصد تمامی بنادر جهان
- ترانزیت داخلی و خارجی از به کشورهای حوزه CIS
- حمل و نقل هوایی و زمینی از به اروپا و تمام نقاط دنیا
- دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران




شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیر مجموعه شرکت پتروشیمی تریل سیمیا
متعلق به هلدینگ نفت و گاز پارسیان سیمیا

- حمل گاز مایع و فرآورده‌های نفتی تحت فشار
- حمل مایعات سوخت (نفت، استابرن و چهار عوادی)
- حمل مایعات شیمیایی پتروشیمی (اکریلونیتریل، ACN)

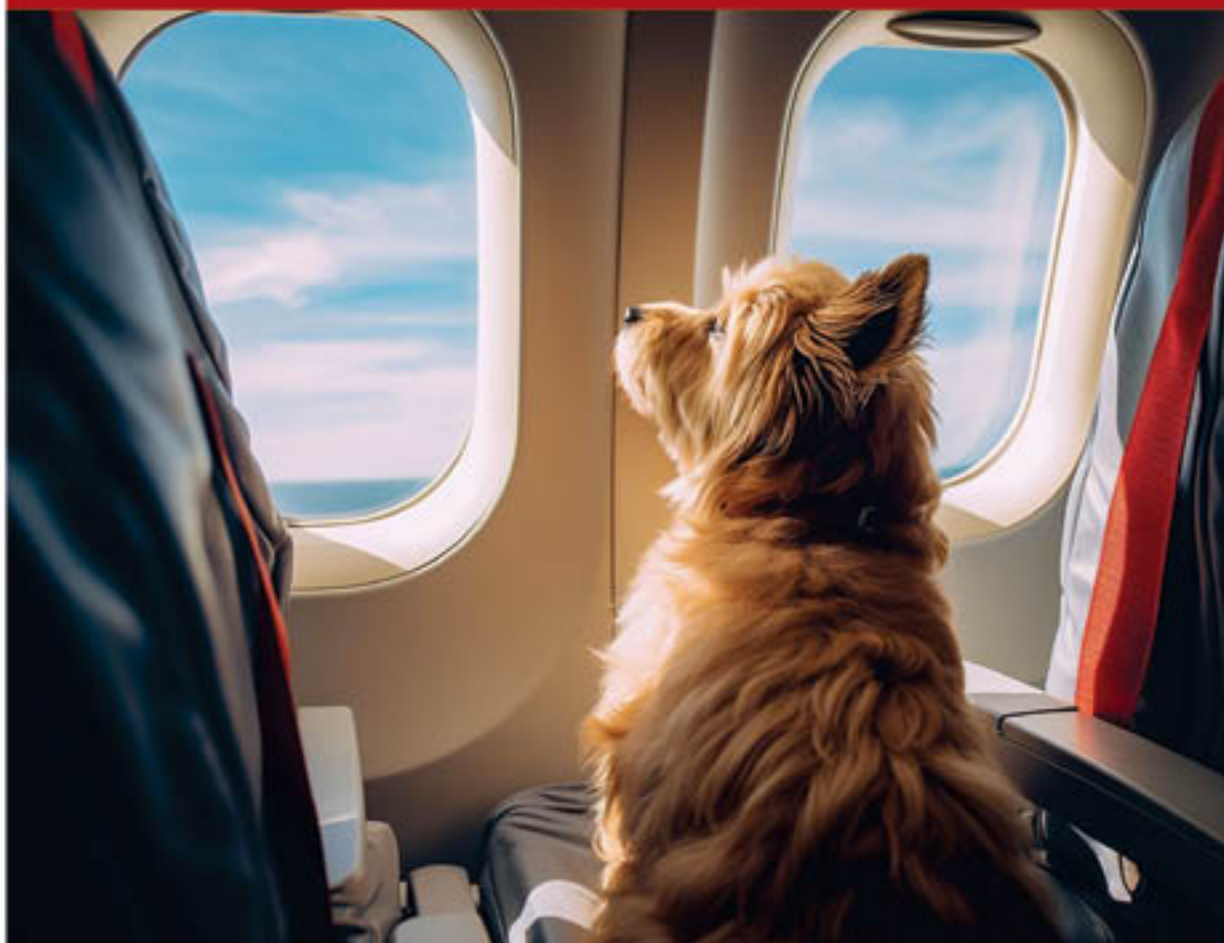
تلفن: ۰۲۱۸۸۵۴۱۱۳۱ info@tgnac.com



شرکت خدمات بارهوایی پارس تراپر بین الملل

Valuable? Critical? Urgent?
Must Go On Time Definite Deliveries.

محموله تان با ارزش است؟ زمان برایتان مهم است؟
سرویس «تحويل در زمان مشخص» را با کارگوپارس تجربه کنید.



حمل حیوانات دوست داشتنی خود را به ما بسپارید
#SendLiveAnimalByCargopars

Tel: +9821 44664770 - 2
www.cargopars.com
info@cargopars.com

دفاتر ما:





بیمه یاسادگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- پوشش خسارت‌های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی شکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران
توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: بسیار خوب
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: مطلوب
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۲

۰۲۱-۸۸۹۲۷۳۳۶-۹



اصلاحیه

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلدشت دماوند / گلشن بار ابهر / آرام گرد ابهر و خرم دره

جناب آقای مهندس کرمی

ریاست محترم اداره کالا

جناب آقای مهندس سلمانیان

ریاست محترم اداره مسافر

و رانندگان زحمتکش در عرصه حمل و نقل کالا و مسافر

فرا رسیدن ۲۶ آذر را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است و یادآور تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران است، تبریک عرض می نمایم.

جناب آقای مهندس قزوینیان

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جادهای استان زنجان

جناب آقای مهندس کرمی

معاون محترم راهداری و حمل و نقل

جناب آقای آسمانی

واحد حقوقی اداره راهداری و حمل و نقل جادهای استان زنجان

جناب آقای مهندس عطوفی

ریاست محترم اداره حمل و نقل شهرستان ابهر

جناب آقای دهقان

ریاست محترم اداره راهداری شهرستان خرم دره

مدیریت: محمدرضا همتی

آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵ / آدرس مسافربری ابهر: پایانه مسافربری

شماره باربری: ۰۹۹۰۰۱۱۵۴۱۱ / ۰۲۴۳۵۲۸۴۰۲۳ / ۰۹۱۲۲۴۲۰۶۹۱

شماره مسافربری دفتر ترمینال: ۰۲۴۳۵۲۱۴۰۳۵ / مدیریت: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

دفتر امام حسین: ۰۲۴۳۵۲۷۳۳۵۷ / دفتر خرم دره: ۰۲۴۳۵۵۲۸۱۰۸

اداره گل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان چهارمحال و بختیاری



هیچ محدودیتی مانع خدمت رسانی رانندگان به مردم نمی شود



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری در اولین یادواره شهدای حمل و نقل استان بیان کرد: این استان رتبه نخست شاخص های عملیات راهداری زمستانه را در کشور داراست و همت راهداریان این استان ثابت کرده است



که سرما و گرمای هوا محدودیت و مانعی جهت خدمت رسانی به مردم نخواهد بود.



به گزارش روابط عمومی اداره گل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری، روح الله علایی در اولین یادواره شهدای راهداری و حمل و نقل جاده ای استان گفت: برگزاری یادواره های شهدا افزون بر گرامیداشت یاد و خاطره شهدا فرصتی است تا جوانان با ایثارگری های مردمان این سرزمین آشنا شوند.



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری افزود: رانندگان از جمله افرادی بودند که در بصره جنگ تصمیمی به نای امام راجل لبیک گفته و در مسیر ولایت با گذشتن از چلن و مال خود خطر کرده، اما اجازه ندادند لحظه ای در توزیع کالاهای اساسی مردم وقفه ای ایجاد شود.

وی رانندگان را قشری زحمت کش دانست و گفت: رانندگان در زمان جنگ هم از چلن و هم از مال خود گذشته بودند و در حال حاضر نیز تمامی دغدغه شان خدمت رسانی است.

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان با اشاره به زحماتی که رانندگان و راهداریان می کشند، گفت: قشر راسته و راهداری محرومیت و محدودیت نمی شناسد و این قشر زحمت کش خدمت به مردم و اطاعت از رهبری را خوب می شناسد.

علایی ادامه داد: در ۲۶ آذر ۱۳۶۴ بیش از صد کشتی حامل کالاهای اساسی در بنادر جنوبی پهلو گرفته و با توجه به شرایط جنگی بهم آن می رشت که تهدیدات جنگنده های دشمن عملی گردد اما با فرمان تاریخی امام راجل رانندگان از چلن گذشته و تخلیه بار از بنادر را شروع کردند.



شرکت
مبشر نور دریا

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

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

۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷

بندرعباس، بندر شهید رجایی، اراضی پشمیانی، پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

Mobasher@mobasherco.ir

www.mobasherco.com



CLARK-HURTH
COMPONENTS



KONECRANES

ویکی پارتس



KESSLER-**CO**



SPICER



تامین کننده قطعات ماشین آلات راهسازی،
تجهیزات بندری و اسکله ای

آدرس : تهران، خیابان قزوین، خیابان مخصوص، پلاک ۲۸

تلفن : ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۴ - ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۶

تلفن همراه : ۰۹۱۲۵۲۴۰۲۲۳ - ۰۹۱۲۱۰۴۴۲۸۸

www.wikiparts.ir

sales@wikiparts.ir



RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



PBDCO
PAYAM BAR DELIJAN



PAYAM BAR

پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین‌المللی قیری تانکری و بشکه‌ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز آل‌پین جی و کتله کالکهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co



**FARDA
DIESEL**

شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)



تهران- کیلومتر ۹ بزرگراه فتح، بلوار سامانی یور، کوچه البرز اول +98(21)-48641616



www.FardaDiesel.com



[FardaDiesel-official](https://www.instagram.com/FardaDiesel-official)



[FardaDieselofficial](https://www.linkedin.com/company/FardaDieselofficial)



info@FardaDiesel.com

فروش و خدمات پس از فروش
خودروهای تجاری جک و شاکموتو در ایران

آرین دیزل
ARIAN DIESEL



کشنده پر قدرت آرین دیزل
X5000

با بیش از ۳۰ نمایندگی مجاز خدمات پس از فروش سراسر کشور

تلفن: ۰۲۱ ۴۸ ۴۹ ۱۰۰۰

www.arian-diesel.com