

# تجارت

۱۷۹

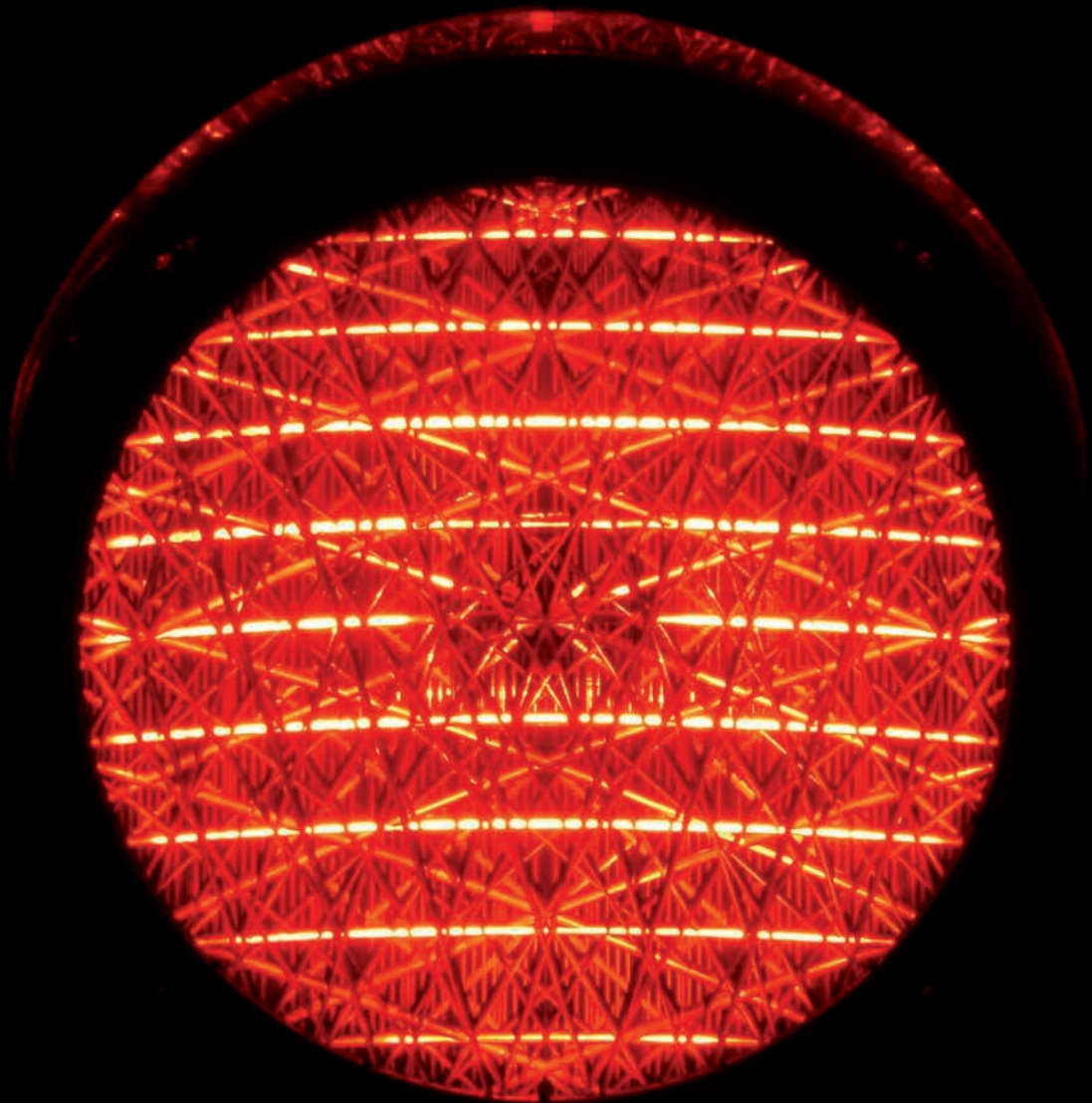
۳۰۰۰۰ تومان

مهرماه ۱۳۹۹ / صفحه ۱۳۶

ماهنامه اقتصاد تریب

## وضعیت قرمز

- « بحرانی بود، به کرونا هم آراسته شد
- « منابع غایب، کرونا حاضر
- « معضل پر کردن چاله هزینه‌ها
- « داستان کهنه نوسازی
- « خطوط کمبهره
- « سامانه‌ای برای ساماندهی راه
- « نقشی تازه در آب
- « آشفته بازار





**PACIFIC**

**[www.pacificline.co](http://www.pacificline.co)**

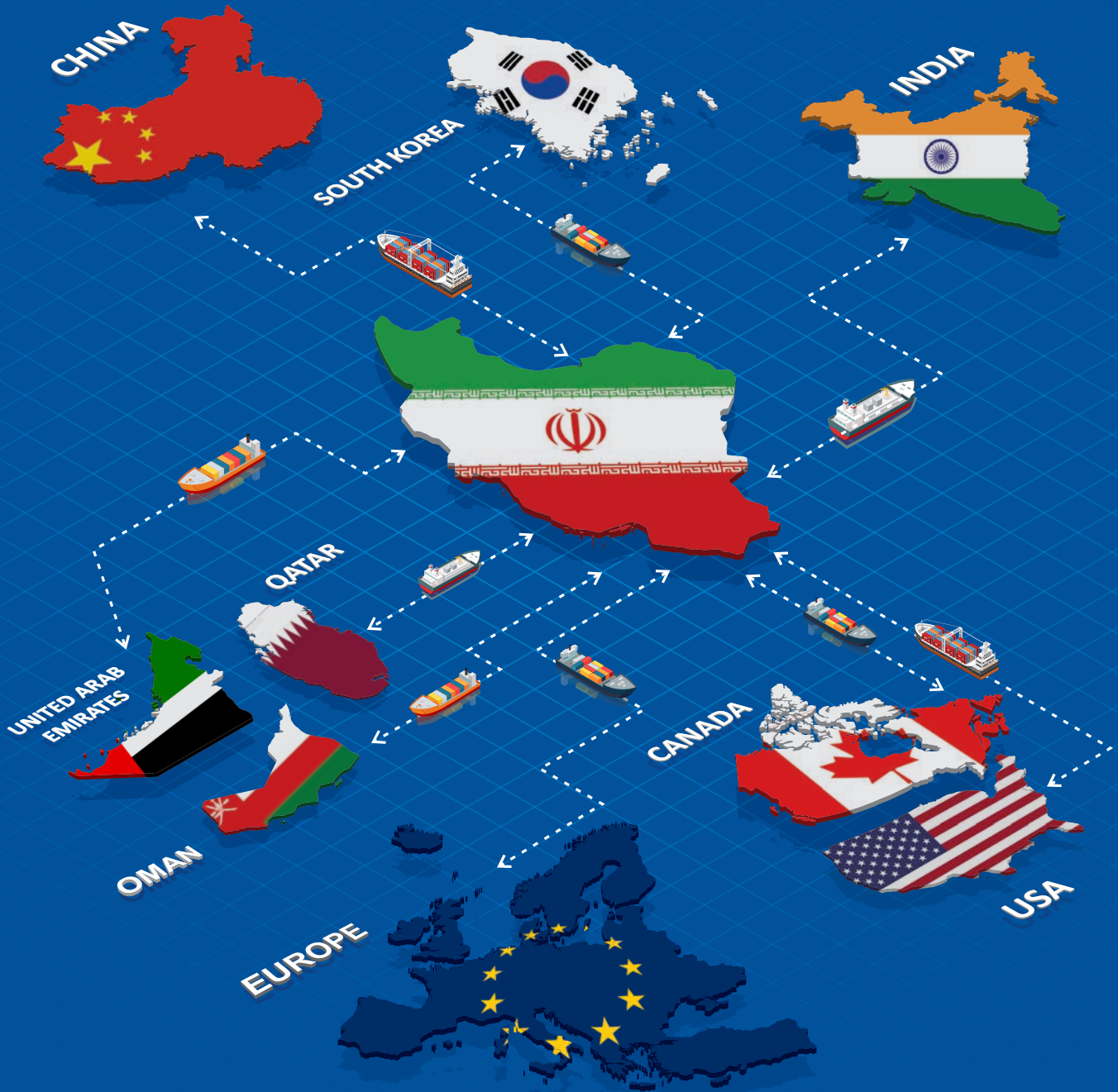
**021 - 88 93 00 61 - 65**

**021 - 88 94 98 60 - 65**





**B. S. L.**  
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

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

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

« ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU

« ارائه سرویس کانتینرهای خاص (فلترک-اپن-تاپ-یخچالی و ...) از چین، کره و تایوان

« ارائه سرویس مستقیم خرده بار (LCL) از چین به ایران

« ارائه سرویس حمل دریایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، آمریکا، کانادا، اروپا،

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



**ایران پیما**

**شرکت تعاونی مسافربری شماره یک**

**VIP**

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)

**تعاونی شماره یک  
انتخاب اول**

**سفرهای به یادماندنی با اتوبوس های جدید VIP  
شرکت تعاونی مسافربری شماره یک**

شرکت کشتیرانی  
آبدیس مارین



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

# Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com





**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 بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۹-۸۶۰۴۶۰۷۴-۰۲۱

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

 [info@dpgsl.com](mailto:info@dpgsl.com)

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





# شرکت کشتیرانی فانوس طلای جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)



**Offices:** Tehran . Bandar Abbas . Bandar Imam Khomeini  
Bushehr . Chabahar . Khoramshahr . Asaluye

Unit 1. Building 12, Vozara 1st ST . Tehran, Iran

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

۰ ۲ ۱ - ۸ ۸ ۷ ۲ ۸ ۳ ۰ ۶  
+9821-88728306

info@iglship.com

۰ ۲ ۱ - ۸ ۸ ۵ ۵ ۱ ۹ ۴ ۰ - ۳  
+9821-88551940-3

www.iglshipping.com





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 منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندرعباس به جزیره قشم و بالعکس

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳

تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

INFO@SHAKHESSD.COM



Customer is a King

**IRU** International  
Road Transport  
Union



نماینده‌گی کشتیرانی  
**فرتاک دریای آرام**

- « حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه‌ای و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- « شبکه سراسری و وسیع نمایندگی در آسیا و اروپا
- « مشاور در امور حمل‌ونقل و سرویس Door to Door
- « ترخیص کالا و تشریفات گمرکی
- « خدمات چارترینگ و فورواردینگ



تهران، خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع  
تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴ / شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳  
تلفن: ۴۰۸۸۰۱۹۶ - ۸۸۳۴۵۶۹۹ - ۸۸۳۴۴۹۸۶

@Fartak\_darya

[www.fta-co.net](http://www.fta-co.net)



# SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴

تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ شماره: ۸۸۷۱۲۷۵۸

بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۳۷۱۹

[www.Sta-transport.com](http://www.Sta-transport.com)

[Info@sta-transport.com](mailto:Info@sta-transport.com)





## نیکان حقایق جنوب Nikan Haghayegh

- ◀ تخلیه، بارگیری، بارشماری و خدمات بندری در بنادر کشور
- ◀ حمل و نقل درون شهری کالا
- ◀ دارای ۲۰/۰۰۰ متر انبار آسفالتی روباز و ۳۰۰۰ متر سوله واقع در جاده بندر شهید رجایی
- ◀ سوابق شرکت: ۱۵ سال اپراتور بندر شهید باهنر و ۸ سال اپراتور برج های مکند غلات بندر شهید رجایی
- ◀ تجهیزات: لیفتراک از ۳ تن الی ۴۲ تن - جرثقیل از ۲۵ تن الی ۱۲۰ تن جهت اجرای پروژه های تخلیه و بارگیری و اجاره تجهیزات

دفتر مرکزی: بندرعباس. کیلومتر ۳. جاده بندر شهید رجایی. روبروی هوادریا. جنب باسکول حقایق

دورنگار: ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۵

تلفن ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۸ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۷

Nikan.h.co@gmail.com



# ARIAN TRANS



# BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation  
Sea Transportation - Rail Transportation  
Cargo inspection - Warehousing

 +021 42867

 /ariantrans

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







## SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistice / Trading Solutions

« دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان  
 « سرویس‌های 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



## ARSAM BAR ARIAEI

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

« سرویس کامیون ایرانی متشکل از کامیون‌های 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، کره جنوبی و تایوان

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

[Info@arsambarco.com](mailto:Info@arsambarco.com)

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵ طبقه ۵، واحد ۱۰  
 Address: No.119, bul.Iliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria      تلفن : ۲۹ - ۸۸۹۷۷۶۲۷ / ۷۶ - ۸۸۹۸۹۸۷۵ - ۰۲۱  
 Tel: +359 - 877443900 / +359- 879207970      شماره: ۸۸۹۶۰۹۳۶ - ۹۸۲۱+

[www.safecargo-co.com](http://www.safecargo-co.com)

[info@safecargo-co.com](mailto:info@safecargo-co.com)





## شرکت مسافری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹





SAFIRAN  
Darya Mottahed  
Shipping Agency

شرکت سفیران دریای متحد  
مدیر عامل آقای حیدر عنبری



South Sea Unity  
Shipping Agency

شرکت دریا وحدت جنوب  
مدیر عامل آقای عباس عنبری

« ارائه خدمات و انجام هماهنگی‌های لازم جهت حمل انواع مواد و مشتقات نفتی

بوسیله شناورهای تانکر متناسب با محموله

« ارائه خدمات چارترینگ

« ارائه خدمات فراگیر کشتیرانی، بندری و نمایندگی در کلیه بنادر ایران

« مالکیت شناورهای حمل مشتقات نفتی

بندرعباس، رسالت شمالی، نرسیده به میدان صادقیه، ساختمان راماپلاس، طبقه دوم

تلفکس: ۱۲۶ - ۳۳۳۸۰۱۲۵ - ۰۷۶

ma@sdmshipping.com  
www.sdmshipping.com

md@ssunity.com  
www.ssunity.com







**SEAS QUEEN SHIPPING AGENCY CO.**

شرکت نمایندگی کشتیرانی ملکه دریاها



دارای شعب در تمام بنادر بازرگانه شمال و جنوب کشور

Tel & Fax: +98 21 44471267 / WhastApp: +98 910 2832734  
[www.seasqueenshipping.com](http://www.seasqueenshipping.com) / [ops@seasqueenshipping.com](mailto:ops@seasqueenshipping.com)





**ALLIANCE  
SHIPBROKERS**



**BIMCO**  
MEMBER

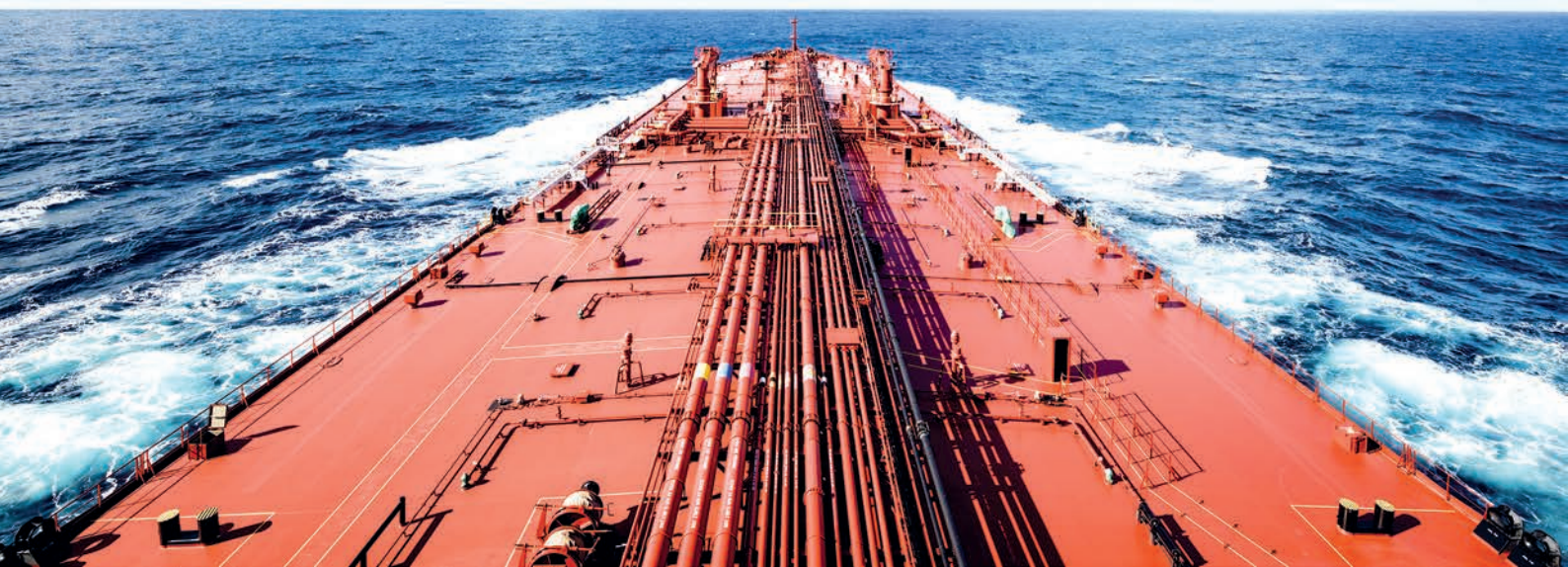
**FEEL THE DIFFERENCE  
MORE THAN JUST SHIPPING  
ON TIME. ON TASK. ON THE MOVE.**

- TANKERS
- LPG
- SPECIALISED PRODUCTS
- PROJECTS
- SALE & PURCHASE
- CONSULTANCY & RESEARCH
- DRY CARGO

Tel & Fax: +98 21 44477241

Email: [Chartering@allianceshipbrokers.com](mailto:Chartering@allianceshipbrokers.com)

Mobile: +98 912 2236257 (Mohamad Maleki)





# ایساکو

یازده سال صدرنشینی  
در خدمات پس از فروش صنعت خودرو



[www.isaco.ir](http://www.isaco.ir)



خاور میانه  
پارسیان پارت  
PARSIAN PART

پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

## پارسیان پارت خاور میانه

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال - جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است.

۴۰۰ متر خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه سکوی تخلیه و بارگیری و واگن های قطار به طول ۴۰۰ متر و عرض ۱۵ متر

### فعالیت های اصلی

ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای کالای متفرقه و کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل و تحول آنها با پایانه های کانتینری بندر شهید رجایی

ظرفیت ها و قابلیت ها:

- ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر
- قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز
- تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینرها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز
- امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن ها از جمله: واگن های مسقف، لبه بلند و کوتاه، کفی و انواع تریلرها و کامیون ها
- قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته بندی های مختلف از جمله: کالای پتروشیمی، عدل های پنبه، جامبو بگ، بشکه، کالای بالتیزه و غیر پالتیزه
- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر
- صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و ..
- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

### مشخصات ویژه

این پایانه از پیشرفته ترین پایانه های جدید ساخته شده در بندر شهید رجایی برای ارائه خدمات به صاحبان کالای صادراتی و ترانزیتی می باشد و قابلیت ارائه خدمات تخلیه و بارگیری مستقیم مابین واگن و کانتینر، کامیون و کانتینر و واگن و کامیون را دارد. ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و استافینگ کالای صادراتی و خدمات ویژه کالاهای صادراتی یخچالی و خدمات کانتینری و سرویس های جانبی آن مطابق استانداردهای موسسات رده بندی بین المللی و مقررات و آئین نامه های مصوب سازمان بنادر و دریانوردی صورت می گیرد.

این پایانه مجهز به شبکه دور بین های مدار بسته برای کنترل و نظارت بر عملیات اجرایی و موارد ایمنی، امنیتی و حفاظت محیط زیست می باشد. این پایانه در نزدیک ترین فاصله به دروازه خروجی بندر و تجهیزات اسکن (X-Ray) کانتینر قرار دارد. انجام خدمات ۲۴ ساعته به مشتریان و خطوط کشتیرانی از طریق وب سایت فعال این شرکت قابل ارائه می باشد.

### مشخصات پایانه

مساحت کل ترمینال: ۱۲۵,۰۰۰ متر مربع  
مساحت محوطه کانتینری: ۸۰,۰۰۰ متر مربع  
انبار مسقف (هانگار): ۱۳,۵۰۰ متر مربع

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصبیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ / ۰۲۱-۲۲۹۲۷۰۲۷-۸  
بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی / ۰۷۶-۳۳۵۲۴۸۱۸-۲۰



# MEHR GROUP

INVEST, MANAGEMENT, SUCCESS

شرکت حمل و نقل بین المللی مهرراد ناوگان  
فعال در بخش فوروآداری  
info@mehrrad.com



Mehr Rad Naugan  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION  
مهرراد ناوگان

شرکت حمل و نقل بین المللی مهرکاران تهران  
فعال در بخش کریر جاده ای  
info@mehrkaran.com



MEHR KARAN  
SHIPPING & TRANSPORTATION  
مهرکاران تهران

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان  
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی  
info@mehrdarya.com



MEHR DARYA  
NAUGAN  
SHIPPING AGENCY  
شرکت خدمات کشتیرانی  
مهردریا ناوگان

شرکت ام ال کارگو لجستیک  
خدمات فوروآداری، کراس استاف در کشور امارات  
info@mlcargo.ae



ML Cargo Services L.L.C  
International freight forwarder

شرکت مهرا لاین آلمان  
خدمات تجاری و پست سریع  
info@mehrline.de



MEHR LINE  
Trading & Freight Services

۹۱۰۰۶۰۵۰





## چه شخصیتی در ایران می‌تواند خدمات بارفرابری (فورواردری) ارائه کند؟

رمز موفقیت کشورهای توسعه‌یافته، "قانون‌گذاری" بر مبنای واقعیت‌ها و در راستای منافع ملی است که از طرفی، "قانون‌پذیری" از سوی آحاد جامعه محسوب می‌شود. چنانچه این فرهنگ در کشورهای در حال توسعه هم وجود داشته باشد، مطمئناً مسیر رسیدن به اهداف شخصی و منافع ملی آسان‌تر خواهد شد که قطعاً در یک جامعه سالم، به دور از هم نیستند. صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی، به عنوان یکی از ارکان اصلی تجارت خارجی هر کشور و یکی از شاخص‌های مهم تولید ناخالص ملی، از این امر مستثنا نیست و نیازمند قانون‌گذاری و قانون‌پذیری بر اساس منافع متقابل دولت و دست‌اندرکاران این صنعت است. با توجه به نبود اهرم‌های قانونی کافی برای جلوگیری از فعالیت فورواردری شرکت‌های خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی، حق‌العملکاری و شرکت‌های بازرگانی، مقوله قانون‌پذیری توسط صاحبان کالا بسیار حائز اهمیت خواهد بود.

### در واقع سوال این است که کدام یک از شرکت‌ها مجاز به ارائه خدمات فورواردری هستند؟

طبق ماده ۲ آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، که در اجرای بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام وزارت راه‌وتراپری تصویب شد و همچنین بند «و» ماده ۲ آیین‌نامه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بیان می‌کند: «انجام هرگونه عملیات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا به‌وسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی، مستلزم اخذ مجوز تاسیس شرکت و پروانه فعالیت مطابق مفاد این آیین‌نامه از سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور هستند؛ مستقل از اینکه این نوع حمل، هوایی، دریایی یا زمینی باشد.»

در فصل دوم از همین آیین‌نامه و در ماده‌های ۱۱ و ۱۲ اشاره شده است که چه افرادی مجاز به تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی هستند:

ماده ۱۱: «تقاضای تاسیس شرکت می‌بایست مستقیماً به واحد ذی‌ربط سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور ارسال و با توجه به مقتضیات اجتماعی، اقتصادی و سایر عوامل من جمله کفایت یا عدم کفایت تعداد شرکت‌های موجود به تقاضاهای واصله رسیدگی و در صورت ضرورت از طریق انجام آزمون تخصصی از متقاضیان نسبت به قبول یا رد درخواست تاسیس شرکت‌های جدید اقدام شود.»

ماده ۱۲: «شخصی می‌تواند در آزمون تخصصی شرکت نمایند که دارای شرایط ذیل باشند:

الف) تابعیت کشور جمهوری اسلامی ایران (ب) متدین به یکی از ادیان رسمی کشور (پ) عدم سوءپیشینه موثر کیفری (ت) عدم اعتیاد به مواد مخدر (ث) انجام خدمت سربازی یا معافیت دائم از آن (ج) داشتن حداقل ۲۵ سال سن (ح) داشتن حداقل دیپلم کامل متوسطه (خ) داشتن سابقه کار مفید اجرایی در امر حمل‌ونقل بین‌المللی به شرح ذیل:

دیپلم ۸ سال - فوق دیپلم ۶ سال - لیسانس ۴ سال - فوق لیسانس ۳ سال - دکتری ۲ سال»

همانطور که قبلاً هم اشاره شد، تنها شرکت‌هایی می‌توانند خدمات فورواردری اعم از هوایی، دریایی و زمینی ارائه کنند که دارای پروانه فعالیت معتبر از سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور باشند که در آن صراحتاً اجازه داده شده است در امر حمل‌ونقل بین‌المللی کالا فعالیت کنند. به این ترتیب شرکت‌های بازرگانی، حق‌العملکاری، خدمات بار هوایی و خدمات کشتیرانی بر اساس قانون، مجاز به ارائه این خدمات و حمل کالا نخواهند بود. اگر چه شاهد بسیاری از این دسته شرکت‌ها هستیم که از خلا قانونی موجود در سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی گمرک، سوء استفاده کرده و اقدام به انعقاد قرارداد و حمل کالای مشتریانی می‌کنند که از این مقررات آگاهی ندارند. این شرکت‌ها در صورت فقدان کالای مشتریان یا ایجاد خسارت، پاسخگو نخواهند بود و از صفحه روزگار محو می‌شوند! بنابراین، توصیه می‌شود تا زمان رفع خلا قانونی و وجود فضا برای سوءاستفاده‌کنندگان، قبل از عقد قرارداد حمل، نسبت به مشاهده پروانه فعالیت اقدام کنید و در صورت وجود شک و شبهه نسبت به درستی آن، از طریق انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران استعلام به عمل آورید.

**آگاه باشیم!**



# Denj Safar Kish

Marine Transportation Co.

# شرکت حمل و نقل دریایی دنچ سفر کیش



اجنسی  
مدیریت



بانکرینگ  
چارترینگ



Oil &  
Chemicals  
1,000,000,000  
LITERS / YEAR  
حمل فرآورده های  
نفتی و شیمیایی



Central Branch:  
Iran, Tehran,  
Mollasadra St., No 107  
Tel: +9821 8805 96 09  
Fax: +9821 8805 96 08  
Web: www.dskshipping.com  
E-mail: info@dskshipping.com

مالکیت پیش از  
۱۰ تانکر



FADAK 6000  
FADAK 500  
MIRMAHNA  
SHERVIN

JAME JAM 5  
BANEH  
MARIVAN  
SARDASHT

FADAK 20  
GHADIR







**TavFreight**

- Direct LCL Services
- Direct/Indirect FCL Services
- Air Freight Services
- Overland Services
- Transit Services
- CIS Rail/Truck Services



انگلستان  
England



ترکیه  
Turkey



هند  
India



چین  
China



امارات  
UAE



+98 21 41 989 000 📞

WWW.TAVFREIGHT.COM 🌐

■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیر عامل: محسن علی نژاد قمی

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقदार،

پرویز باورصدا، سعید پورمشکی، یونس جاوید،

مهرداد خواجه نوری، آتوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک،

ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری

■ گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، اکرم امینی

مسعود زارع، علی محسنی، بابک وفایی،

■ آتلیه: محمدرضا صدق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی،

عماد شهبان

■ امور مالی: مرضیه سهرابی

■ انفورماتیک: سیدحسین حسینی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم

■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ ترابران آماده دریافت و انتشار دیدگاه‌های کارشناسان است.

■ ترابران در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.

■ آرا و نظرات طرح شده در مقالات الزاماً دیدگاه ماهنامه نیست.

■ دیجیتال مارکتینگ: شرکت انفورماتیک صنعتی نوکار تو

www.mag.tarabaran.com

tarabaranmag@yahoo.com

tarabaranmag@gmail.com

## گزارش اصلی

۲۶

### وضعیت قرمز



حال و روز حمل و نقل عمومی شهر تهران نامساعد است. حکم بیماری را دارد که اگر سریع‌تر به وضعیت آن رسیدگی نشود علامت احتضار در همه اعضا و جوارحش نمایان می‌شود. در چنین شرایطی، به سراغ برخی از کارشناسان و دست‌اندرکاران حمل و نقل درون‌شهری رفتیم تا بدانیم که برای بازگرداندن این بیمار رنجور به زندگی چه باید کرد.

### بحرانی بود، به کرونا هم آراسته شد!

رئیس شورای شهر تهران اعلام کرده دو سال است که از وضعیت هشدار در مورد سیستم حمل و نقل عمومی پایتخت عبور کرده‌ایم و همان زمان هشدارهای لازم را به مسئولان دادیم، ولی در یک سال گذشته، همه وقت ما صرف کاغذبازی بین دستگاه‌های مختلف شده است. درباره چرایی شرایط پیش آمده، با رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران گفت‌وگویی داشتیم.



۳۷

### معضل پرکردن چاله هزینه



می‌گوییم مترو شلوغ است، می‌گویند پول نداریم واگن اضافه بخریم. می‌گوییم اتوبوس دیر می‌آید، می‌گویند پول نداریم اتوبوس بخریم. سال‌هاست که با هر انتقادی از کمبودها و مشکلات حمل و نقلی تهران (و دیگر کلان‌شهرها)، شهرداری منتقدان را به بدعهدی دولت ارجاع می‌دهد، اما از روش‌های دیگری نمی‌گوید که به درآمدزایی برای حمل و نقل عمومی ختم می‌شود. در این گزارش به بررسی این راه‌ها پرداختیم.

۴۲

### منابع غایب، کرونا حاضر

چرا علی‌رغم اهمیت اقتصادی و اجتماعی توسعه مترو، روند ایجاد خطوط و ایستگاه‌های جدید به‌کندی پیش می‌رود. مدیرعامل مترو می‌گوید: «سال گذشته، دولت از سهم ۵۰ درصدی تامین هزینه‌های مترو تنها ۱۵ درصد پرداخت کرده و در سال‌های اخیر، به تعهدات قانونی خود پایبند نبوده، به همین دلیل مترو بدهی‌های سنگینی به شبکه بانکی کشور دارد.» گفت‌وگویی با او درباره مشکلات توسعه مترو داشتیم.



۴۷

### اتوبوس، بی اتوبوس!



ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران فرسوده‌تر از گذشته اکنون باید علاوه بر معضلات پیشین، کاهش استقبال مسافران را به واسطه شیوع ویروس کرونا نابر تابد. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران می‌گوید شهرداری همه تلاش خود را برای نوسازی ناوگان کرده است، اما عقب‌ماندگی به‌اندازه‌ای است که اگر تمام ظرفیت تولید داخل هم به کار گرفته شود باز هم به پیش‌بینی برنامه ششم توسعه نخواهیم رسید.



## داستان کهنه نوسازی

بیش از یک دهه از شروع نوسازی ناوگان اتوبوسرانی تهران گذشته و همچنان بیش از ۸۰ درصد اتوبوس‌های تهران فرسوده شده‌اند. این در حالی است که با کمبود ۵۰ درصدی ناوگان هم مواجه هستیم. مدیرعامل شرکت سیلان خودرو مایوان، از جمله تولیدکنندگانی است که با هدف پوشش نیازهای تولید ناوگان حمل و نقل عمومی وارد میدان شده ولی با توجه به نبود اعتبارات لازم و عدم حمایت‌های دولتی همچون دیگر همکاران خود، اکنون با حداقل ظرفیت فعالیت می‌کند.

## جهش مینی‌بوسی در خیابان‌های ویروسی

در روزهایی که کرونا کمر بیشتر کسب و کارها را خم کرده، شنیدن خبر تولد و رشد یک کسب و کار جدید، شاید کمی عجیب به نظر برسد، اما کسانی که از بهمن ماه گذشته، تجربه تردد با مینی‌بوس‌های اینترنتی را دارند، می‌دانند از چه حرف می‌زنیم؛ مینی‌بوس‌هایی که اکنون روزانه ۳۰۰ مسافر را با رعایت پروتکل‌های بهداشتی، در سراسر تهران جابه‌جا می‌کنند.



## ترابری برون‌شهری

## سامانه‌ای برای ساماندهی راه

از ابتدای سال جاری سازمان راهداری «سامانه جامع راهداری» را راه‌اندازی کرده تا به گفته مدیرکل دفتر نگهداری راه‌های فرعی و روستایی، در راستای تبدیل سازمان به یک نهاد کاملاً نظام‌مند و الکترونیک گام‌های مطمئن‌تری بردارد. به گفته او، این سامانه پلی است میان راهداران و شهروندان تا خدمت‌رسانی با شتاب بیشتری انجام شود، بهره‌وری در سطح فعالیت‌های تخصصی استانی و کشوری افزایش یابد و جهش در ارائه خدمات راهداری شتاب گیرد. او در مطلب حاضر نحوه فعالیت این سامانه را تشریح کرده است.

## صنعت خودرو

## آشفته‌بازار



تولیدکنندگان می‌گویند لاستیک سواری به قدر کفایت بازار تولید می‌شود، ولی آنچه مصرف‌کنندگان می‌بینند بی‌کفایتی در نظام توزیع و ضعف مدیریت در سطح عرضه است؛ برای پرس و جوی چالش‌های صنعت تایر و مشکلات تایر سازان با سخنگوی انجمن صنعت تایر گفت و گو کردیم.

## ترابری ریلی

## خطوط کم‌بهره

خصوصی‌سازی در راه‌آهن ایران عملاً در سال ۸۲ با معرفی ۱۱ شرکت جهت خرید واگن به بانک عامل جهت اخذ اعتبار به میزان ۶۰۲ میلیارد ریال آغاز شد؛ به گونه‌ای که در حال حاضر تقریباً تمامی واگن‌های باری و سالن‌های مسافری موجود و حدود ۱۵ درصد لکوموتیوهای در گردش به بخش خصوصی و امر بازاریابی و مدیریت استفاده از واگن‌ها و سالن‌ها نیز به آنها محول شده است. هدف از ارائه این مقاله سنجش و بررسی روند بهره‌وری امکانات و تجهیزات طی یک دوره ۱۴ ساله از سال ۸۵ لغایت ۹۸ است.

## موتور ایرباس‌ها سبز می‌شود



ایرباس به‌تازگی از برنامه ساخت سه هواپیمای جدید با عنوان «آلودگی صفر» رونمایی کرد که قرار است تا ۱۵ سال دیگر به بهره‌برداری برسند. هدف از اجرای این طرح، کاهش آلودگی محیط زیست بوده و در این راستا، هیدروژن مایع جانشین سوخت فسیلی خواهد شد. هر سه هواپیماها دوموتوره هستند.

## رویا برای نوه‌ها، شاید هم نتیجه‌ها!



در حالی که اکنون رویاهای بیشماری رنگ واقعیت به خود گرفته‌اند، تولید خودروی پرنده هنوز با چالش‌های زیادی مواجه است و اگرچه مدتی است که وعده‌هایی برای تولید انبوه آنها در آینده نزدیک می‌شود، اما به نظر می‌رسد یک فرد عادی در هر نقطه‌ای از این جهان، کماکان سال‌ها باید برای خرید و پارک این خودرو در پارکینگ منزلش صبر کند.

## تحولات فن‌آوری

## اکوسیستم‌های هوشمند پس از فروش

در اوایل مهرماه، با حضور وزیر ارتباطات، تفاهم‌نامه در حوزه حمل و نقل هوشمند و خودروهای خودران میان پژوهشگاه ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان منطقه آزاد کیش، شرکت خدمات ارتباطی ایرانسل و ستاد توسعه حمل و نقل هوشمند معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری منعقد شد. برای آشنایی با مفاهیم نوین خودروهای هوشمند، مدیر بازرگانی شرکت دلفین اسپاندا در وبیناری توضیحاتی ارائه کرد که در این مطلب نکات برجسته آن مباحث را می‌خوانید.

## هوشمندی برای شیخ‌نشین



در شرایطی که امارات، عربستان و قطر تعهداتی قوی در قبال توسعه و اجرای فناوری‌های هوش مصنوعی برای خود ایجاد کرده و کسب و کارهای این کشورها در زمینه فناوری‌های نوین سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی انجام داده‌اند، کشورهای دیگر منطقه به دلایل مختلف توجه کمتری به این موضوع داشته‌اند. در مطلب حاضر نگاهی داریم به سیاست‌های امارات در این زمینه.

## بخش انگلیسی

## حمل و نقل حلال



امروزه صنعت حلال به بخش مهمی در اقتصاد بین‌الملل تبدیل شده و تنها به خوراک محدود نمی‌شود و اقلامی همچون پوشاک، دارو، لوازم بهداشتی و آرایشی، خدمات مالی و گردشگری

را شامل می‌گردد. شرکت‌های حمل و نقل، تدابیر گسترده‌ای را برای ایجاد فضای حمل و نقل پاک فراهم می‌کنند تا مشتریان، شرکت‌ها و بازارهای اسلامی را جذب کنند.

# تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821) 88100701  
Fax: (+9821) 88533918  
[info@lotka-group.com](mailto:info@lotka-group.com)



## قرمز و سیاه!

۲۹ اسفند سال ۱۳۶۳. قرار است ساعت ۷ و ۴۳ دقیقه شب، سال ۱۳۶۴ تحویل شود. آنهایی که هنوز دل و دماغ داشتند و سال‌های سخت و مصیبت‌بار جنگ از امیدشان به ادامه زندگی نمی‌کاست، در حال انجام آخرین کارهای مربوط به خانه‌تکانی بودند. تاریکی که غالب شد، آژیر قرمز به صدا درآمد و همه به اجبار پرده‌های ضخیم را کشیدند، اکثر چراغ‌ها را خاموش کردند و در سکوت و ترس در انتظار فرود موشک‌ها یا بمب هوایم‌های عراقی به گوشه‌ای خزیدند. آنگاه درست در دقایقی که قرار بود سال تحویل شود، برق تهران یکباره به دلیل نامعلومی قطع و تاریکی مطلق و سیاهی غریبی حاکم شد. در آن وضعیت قرمز، حتی کورمال هم نمی‌شد در سیاهی قدمی برداشت. موقعیت سیاه و خوفناکی بود.

برخلاف آن ضرب‌المثل فارسی، بالاتر از سیاهی هنوز رنگی وجود دارد: تاریکی در وضعیت قرمز؛ اوج آسیب‌پذیری و بی‌پناهی است، بدون امکان آگاهی از لحظه‌ها و حوادث بعد! درست مثل وقتی که در میانه ترکیبی از رکود، تورم و آشفتگی اقتصادی روی سر سرهای با شیب ناشناخته راه افتاده و به پیش کشیده می‌شوی. این متالی عینی از حال و روز امروز بخش اعظم ایرانیان است و ربط چندانی هم به وضعیت قرمز بیماری همه‌گیر ندارد. تیرگی آینده و فردای اقتصاد آنقدر افزایش یافته که سیاهی آن بر قرمزی اپیدمی می‌چربد. کرونا باشد یا نه، سیاه‌تر می‌شود.

این حکم، حاصل بدبینی معمول روزنامه‌نگاران نیست. کافی است به ارزیابی‌های کارشناسان در گزارش اصلی این شماره، یا شماره پیش، یا یادداشت‌های روزنامه‌های غیرتبلیغاتی و حتی تبلیغ کار نگاه کنید. کلیت اقتصاد کشور دچار مشکلات اساسی رشدیابنده است که با مشکلات و بحران‌های حوزه‌های مختلف، تفاوت دارد. موقعیت‌های اقتصاد را همواره می‌توان با سنجش «پتانسیل گریز از فروپاشی» قضاوت کرد: هر وضعیت وخیم دو امکان در پیش رو دارد. یا آنقدر توان در متغیرهای موثر بر سرنوشت آن باقی مانده که می‌توان با اصلاحات معقول و واقع‌بینانه آن را روی ریل ثبات برگرداند یا پتانسیل و انرژی آن برای بازگشت روی ریل اصلاح به انتها رسیده و لاجرم به سوی فروپاشی می‌خزد؛ مثلاً اگر حمل‌ونقل عمومی شهری تهران ده سال است رنگ اتوبوس نو به خود ندیده و وضعیت آن وخیم است، زمانی که چرخ آن کاملاً پنجر شود، لابد اعتباراتی دریافت می‌کند و لنگان‌لنگان به کار خود ادامه می‌دهد، یا با وجود فلاکت مالی، برای مترو واگن‌های تازه‌ای می‌آورند تا ظرفیتش را اندکی افزایش دهند. این نوع مشکلات دارای پتانسیل گریز از فروپاشی هستند؛ اما مواردی وجود دارند که ممکن است پتانسیل گریز از فروپاشی آنها به صفر برسد. کلیت اقتصاد همانند ساختار سیاسی آن چنین ویژگی دارد. برای آنها نقطه تعیین‌کننده‌ای وجود دارد که بازگشت از آن ممکن نیست و ماندن در آن نقطه هم ممکن نیست؛ سریدن در مسیری با شیب فزاینده!

همانگونه که حکومت‌ها در عرصه سیاسی می‌توانند به این نقطه عطف برسند (نمونه‌های آن را زیاد دیده‌ایم) اقتصادها نیز از همین قاعده پیروی می‌کنند: زمانی که اقدامات دولت‌ها قدرت کافی برای کاستن از شیب نمودارهای حاکی از سقوط اقتصادی ندارد، نه زور و نه حتی عقل نمی‌تواند کارها را بسامان کند این سقوط ناگزیر می‌شود؛ مانند هوایم‌هایی که با شیب تند و بی‌امکان کنترل سقوط می‌کند.

اگر شیب تند کاهش ارزش پول ملی و وضعیت قرمز آن نشانه وضعیت و سرازیری و نزولایی شدن و وضعیت سیاه نباشد، اگر کاهش نرخ رشد تشکیل سرمایه یا نرخ رشد منفی اقتصاد و کوچک شدن سال به سال آن علامت پایان پتانسیل گریز از فروپاشی نباشد، اگر بتوانیم امیدهای الکی از نوع دولتی را باور کنیم، اما مجموعه آنها و ده‌ها شاخص دیگر بوی خوبی نمی‌دهند. آنها که مسئولند باید از خودشان بپرسند آیا اقتصاد این کشور می‌تواند به حیات خود ادامه دهد؟ آیا چیزی از پتانسیل گریز از فروپاشی اقتصاد کشور باقی مانده است؟

حمل و نقل عمومی پایتخت  
در آستانه فروپاشی قرار گرفته است

## وضعیت قرمز

۱۴ مهر ماه امسال، ۱۱۳ سال از روزی که شهر تهران به صورت قانونی به عنوان پایتخت معرفی شد، می‌گذرد و اکنون این قصبه نزدیک شهر ری که به ابرشهری تبدیل شده است، حکم بیماری را دارد که اگر سریع‌تر به وضعیت آن رسیدگی نشود، علائم احتضار در همه اعضا و جوارحش نمایان می‌شود. در چنین احوالی که ناکارآمدی مدیران دولتی و شهرداری از یک طرف و تحریم‌ها و کرونا از طرف دیگر، موجب شده است حمل و نقل عمومی در این شهر، بدترین روزهای خود را سپری کند، به سراغ مسئولان و کارشناسان مختلف رفتیم تا ببینیم، برای بازگرداندن این بیمار رنجور به زندگی چه باید کرد و هزینه‌های درمان باید از کدام جیب تامین شود.

در اولین گام، مخبر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران و نیز رئیس کمیته ایمن‌سازی حمل و نقل این کمیسیون پاسخگوی پرسش‌های ترابران بود.

شهربانو امانی، نامساعد بودن حال ناوگان حمل و نقل عمومی را در عدم ارتباط میان حمل و نقل و کاربری زمین در برنامه‌ریزی شهری معرفی می‌کند و راهکار برون‌رفت از این بحران را در ایجاد تغییرات بنیادین در نوع نگرش به اداره و توسعه شهر و خصوصی‌سازی می‌داند.





## ترابران: حال حمل و نقل عمومی شهر تهران و ناوگان آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

■ بی‌تردید حال حمل و نقل عمومی خوب نیست. ناوگان حمل و نقل عمومی فرسوده است و سهم پایینی از سفرها را پوشش می‌دهد و منابع مالی برای توسعه آن وجود ندارد. این حال نامساعد و بیمار را به‌وضوح می‌توان در شبکه مترو مشاهده کرد. اگر ظرفیت شبکه متروی تهران را با همین تعداد ناوگان، ۵ میلیون سفر در روز در نظر بگیریم، مترو اکنون با نیمی از ظرفیت خود در حال خدمات‌رسانی است؛ اما چیزی که مردم از متروی تهران در ذهن دارند تراکم شدید مسافر است. حال پرسش این است که چرا شبکه‌ای که با نصف ظرفیت خود در حال خدمت‌رسانی است، باید چنین تراکم شدیدی از مسافر، خصوصا در ساعات اوج صبح و بعد از ظهر داشته باشد. پاسخ آن را باید در عدم توزیع متوازن محل سکونت کاربران مترو جست‌وجو کرد.

اگر در ساعات اوج نگاهی به میزان ورودی و خروجی ایستگاه‌های مترو بیندازیم، مشاهده می‌کنیم که تناسبی بین میزان مسافر ورودی و خروجی در ایستگاه‌های مترو وجود ندارد. در شرایطی که ایستگاه‌های مستقر در مرکز شهر که اغلب دارای کاربری اداری هستند، در ساعات اوج سفر صبح، جذب سفر می‌کنند و تولید سفر بسیار کمی دارند، در ساعات پیک بعد از ظهر، تولید سفر در این مناطق بسیار زیاد و جذب سفر بسیار کم است؛ اما ایستگاه‌های متروی واقع در مناطق مسکونی شهر دقیقا عکس این شرایط را دارند. این پدیده که در آن بخشی از شهر، کاربری اداری و بخشی دیگر، کاربری تجاری پیدا می‌کند (تفکیک عملکردی یا زونینگ) باعث شده که صبح‌ها، واگن‌هایی که از سمت مناطق مسکونی به سمت مناطق اداری شهر حرکت می‌کنند مملو از تراکم مسافر و قطارهایی که در جهت مخالف حرکت می‌کنند، خالی از جمعیت باشند و بعد از ظهرها شرایط بالعکس باشد؛ این به آن معناست که همواره حدود نیمی از ظرفیت ناوگان مترو خالی می‌ماند. از سوی دیگر، خرید واگن جدید، علاوه بر

نیاز به تامین بودجه، هزینه نگهداری هنگفتی به مدیریت شهری تحمیل می‌کند، بنابراین به‌جای تمرکز بر خرید واگن باید بر اصلاح شهرسازی تمرکز کنیم. دقیقا چنین شرایطی در سایر مدهای حمل و نقل مثل اتوبوسرانی و حتی شبکه راه‌های درون‌شهری هم قابل مشاهده است. بنابراین اگر بخواهم پاسخ شما را جمع‌بندی کنم، باید بگویم دلیل نامساعد بودن حال ناوگان حمل و نقل عمومی را در عدم ارتباط میان حمل و نقل و کاربری زمین در برنامه‌ریزی شهری می‌بینم.

**ترابران: برای اینکه بتوانیم جان تازه‌ای در کالبد حمل و نقل عمومی شهر تهران بدمیم، چه میزان اعتبار نیاز داریم؟ این اعتبار باید از چه محلی تامین شود؟**

■ فقط برای تکمیل خطوط متروی تهران آن هم به شرط ثبات اقتصادی و عدم تغییر قیمت‌ها بالغ بر ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم. در شرایط اقتصادی کنونی تامین مالی این مبلغ برای شهرداری ممکن نیست. دولت هم توان تامین چنین بودجه‌ای را ندارد؛ اما این به آن معنا نیست که هیچ اقدامی نمی‌توانیم انجام دهیم. راهکار در ایجاد تغییرات بنیادین در نوع نگرشمان به اداره و توسعه شهر است. اصل «توسعه شهری پایدار» در پاسخ به همین مشکلات مطرح شد.

توجه داشته باشید که «توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی» ترکیبی عملکردی از کاربری زمین همگام با حمل و نقل عمومی به کمک ایجاد محلات فشرده و با کاربری مختلط در یک فاصله مناسب با قابلیت پیاده‌روی تا ایستگاه حمل و نقل عمومی است. به عبارت دیگر، رویکرد TOD یا توسعه «حمل و نقل محور» که شالوده اصلی آن را پایداری تشکیل می‌دهد، دارای ۴ اصل بنیادین است که فقط یکی از آنها به تسهیلات مرتبط با حمل و نقل عمومی مربوط می‌شود و ۳ اصل دیگر عبارتند از پیاده‌مداری، فشردگی و تراکم جمعیتی و اختلاط کاربری که فقط به برنامه‌ریزی نیاز دارند و به بودجه‌های سنگین احتیاجی نیست.

اجرای این سه اصل علاوه بر آنکه نیاز به جابه‌جایی در شهر را کاهش می‌دهد، بازدهی حمل و نقل عمومی را نیز افزایش می‌دهد.



**حال حمل و نقل عمومی خوب نیست. ناوگان حمل و نقل عمومی فرسوده است و سهم پایینی از سفرها را پوشش می‌دهد و منابع مالی کافی برای توسعه آن وجود ندارد. این حال نامساعد و بیمار را به‌وضوح می‌شود در شبکه مترو مشاهده کرد**

**به دلیل رکود حاکم بر اقتصاد، در ۴ ماهه سال جاری، شهرداری تهران با کسری بودجه بیش از ۵۰ درصدی مواجه شده که اداره شهر را دشوار کرده است. دولت نیز با مشکلات اقتصادی متعدد مواجه است که باعث شده تا توسعه حمل و نقل عمومی در کلان‌شهرهای ما در اولویت نباشد**

با شروع اپیدمی کرونا شهرداری تهران از محل حمل و نقل عمومی (مترو و BRT) هیچ درآمدی نداشته است. هزینه جابه‌جایی هر نفر در مترو عددی بیش از نرخ‌های فعلی است و از طرف دیگر، حدود ۲ میلیون سفر مترویی به ۳۰۰ هزار سفر در روز کاهش پیدا کرده؛ پس شهرداری همان اندک نقدینگی هم که از محل فروش بلیت به دست می‌آورد، از دست داده است

روش‌های بسیاری برای تامین مالی حوزه حمل و نقل وجود دارد، اما هیچ کدام زودبازده نیست. مطالعات نشان می‌دهد که TOD یا توسعه حمل و نقل محور بهترین گزینه برای تامین مالی توسعه خطوط حمل و نقل است و حتی می‌توان از هر یک زون TOD بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ میلیارد تومان درآمد داشت

وقتی مردم خدمات مورد نیاز خود را در پیرامون محل زندگی خود دارند، کمتر سفر می‌کنند و در نتیجه نیاز به وسیله حمل و نقل، چه شخصی و چه عمومی کاهش می‌یابد.

این به آن معناست که می‌توانیم با همین میزان از حمل و نقل عمومی، بسیاری از معضلات ناشی از خودرومحوری را برطرف کرده و در عین حال، بودجه مورد نیاز توسعه حمل و نقل عمومی را نیز تامین کنیم.

ترابران: شهرداری‌ها و اعضای شورای شهر، همیشه بابت عدم تامین مالی در حوزه حمل و نقل، از دولت گلایه دارند، در حالی که تجارب دیگر کشورها نشان داده است که روش‌های بسیاری برای تامین مالی بدون کمک دولت وجود دارد، به عقیده شما اگر بخواهیم برای توسعه حمل و نقل عمومی به کمک مالی دولت متکی نباشیم باید از چه روش‌های تامین مالی استفاده کنیم؟ کدام یک از این روش‌ها در دستور کار و یا بررسی قرار دارد؟

قبول دارم که روش‌های بسیاری برای تامین مالی حوزه حمل و نقل وجود دارد، اما بایستی در نظر بگیریم که هیچ کدام از این روش‌ها زودبازده نیستند. با مطالعاتی که ما در ابتدای کار شورای پنجم درباره شهرها و کشورهای موفق در زمینه توسعه خطوط حمل و نقلی انجام دادیم، به این نتیجه رسیدیم که TOD می‌تواند بهترین گزینه برای تامین منابع مالی توسعه خطوط حمل و نقلی باشد. طبق برآورد ما، می‌توان از هر یک زون TOD حدود ۱۵۰۰ میلیارد تا ۲۰۰۰ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

با توجه به اینکه با احتساب ایستگاه‌های ساخته شده و در حال ساخت حدوداً ۲۴۰ ایستگاه مترو در شهر تهران موجود است، می‌توان با اجرای اصولی TOD بین ۳۰۰ هزار تا ۵۰۰ هزار میلیارد تومان کسب درآمد کرد که همه این مبالغ براساس مصوبه شورای شهر باید صرف توسعه حمل و نقل عمومی شود و امکان استفاده حتی یک ریال از این درآمدها در راستای اهدافی غیر از حمل و نقل عمومی وجود ندارد.

ترابران: شورای شهر برای حرکت به سمت توسعه حمل و نقل محور چه کرده است؟

به لحاظ نظام اداری، کمیته‌ای به نام کمیته TOD شورای اسلامی شهر تهران وجود دارد که زیرمجموعه کمیسیون عمران و حمل و نقل فعالیت می‌کند. از ابتدای فعالیت کمیته TOD شورای اسلامی شهر تهران، سعی بر این بود تا ابتدا منابع علمی و مطالعاتی مورد نیاز برای پروژه TOD را تامین کنیم. برای این منظور به سراغ ترجمه منابع دست‌اول این حوزه رفتیم و کتاب‌های متعددی ترجمه و چاپ شد و در اختیار کارشناسان قرار گرفت.

هم‌زمان چندین همایش و نشست تخصصی هم برگزار کردیم تا TOD تنها محصور و محدود در شورای شهر نماند و به سطح مدیران و شهروندان نیز تسری یابد.

علاوه بر این، اقدام به تصویب مواد و قوانین مورد نیاز برای اجرای TOD در شهر تهران کردیم؛ برای مثال در برنامه ۵ ساله سوم شهرداری تهران و در ماده ۵۲ به‌صراحت به موضوع TOD و الزامات اجرایی آن اشاره شده است؛ حتی مصوبه‌ای داشتیم مبنی بر اینکه هر منطقه، هر سال بایستی یک خیابان را به خیابان کامل تبدیل کند. دستورالعمل‌های مختلفی از جمله دستورالعمل اجرای خیابان کامل را هم تهیه کردیم.

در ادامه به سراغ بدنه شهرداری رفتیم و اقدام به آموزش نزدیک به ۵۰۰ نفر از کارشناسان مناطق مختلف شهرداری کردیم. هم‌زمان نیز سامانه‌ای برای سنجش و اجرای TOD در تهران راه‌اندازی شد. تلاش همکاران ما بر این بود که این سامانه به‌گونه‌ای طراحی شود که کار با آن برای همه راحت باشد و همچنین اطلاعات مورد نیاز را جمع‌آوری و مدیریت کند. در ادامه نیز قصد داریم با توجه به توانایی‌های کارشناسان عزیز و سامانه طراحی شده، به سنجش وضعیت TOD در کل شهر تهران اقدام کنیم.

ترابران: به نظر می‌رسد اجرای طرح TOD به سرنوشت لایحه «درآمدهای پایدار شهرداری‌های کشور» که همچنان بین مجلس و شورای نگهبان در حال رفت و آمد است، گره خورده باشد...

من معتقدم راه‌حل کسب درآمدهای پایدار در طرح و لایحه و مصوبه نیست، بلکه در نهادینه کردن پایداری در مدیریت شهری



■ بی‌تردید کمبود منابع مالی و نوسانات اقتصادی مهم‌ترین دلیل کندی روند توسعه حمل‌ونقل عمومی است. تامین منابع توسعه حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهرها، به‌ویژه مدهای انبوه‌بر و باکیفیت نظیر مترو و BRT، به دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری بالا از عهده شهرداری‌ها خارج است. هزینه احداث هر کیلومتر مترو اکنون بالغ بر ۸۰۰ میلیارد تومان است، در حالی که در سال ۱۳۹۹ بودجه سالیانه شهرداری تهران ۳۰ هزار میلیارد تومان است. این بدان معناست که اگر سایر هزینه‌های اداره شهر را کنار بگذاریم و به کارمندان هم حقوق ندهیم، باز هم قادر به ساخت یک خط مترو در شهر تهران نیستیم. این دلیل روشنی بر ضرورت کمک دولت در پروژه‌های حمل‌ونقل عمومی است.

افزون بر این به دلیل رکود حاکم بر اقتصاد، در ۴ ماهه نخست امسال، شهرداری تهران با کسری بودجه بیش از ۵۰ درصدی مواجه شد که نگهداشت و اداره شهر را به‌سختی ممکن می‌ساخت. دولت نیز با مشکلات اقتصادی عدیدهای مواجه است که باعث شده تا توسعه حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهرها در اولویت قرار نگیرد.

یکی دیگر از مشکلات حوزه حمل‌ونقل عمومی هزینه‌های سنگین بهره‌برداری و پشتیبانی از ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، مثلاً قیمت تمام‌شده هر سفر با مترو بسیار بیشتر از مبالغی است که از مردم دریافت می‌شود. در ابتدا بنا بود برای تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی، یک‌سوم قیمت بلیت مترو به‌عنوان سوبسید از سوی دولت، یک‌سوم از سوی شهرداری و یک‌سوم توسط مردم پرداخت شود؛ اما دولت این مبلغ را پرداخت نکرد و به‌تدریج، به دلیل تورم‌های سالیانه، مبلغ پرداختی توسط مردم نیز بسیار کمتر از یک‌سوم هزینه تمام‌شده هر بلیت شد. بنابراین در حال حاضر، شهرداری نه تنها باید یک‌سوم دولت را بدهد، بلکه باید مقداری از سهم مسافر را نیز بپردازد.

امروز نه تنها در توسعه حمل‌ونقل عمومی بلکه در پشتیبانی و بهره‌برداری نیز با کمبود منابع مواجه هستیم. راهکار برون‌رفت از این مسئله خصوصی‌سازی و رجوع به درآمدهای

حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری هشت کلان‌شهر از سوی دولت خریداری و به شهرداری‌های کلان‌شهرها تحویل داده شود.

۱۰۰۰ واگن از مجموع دو هزار واگن پیش‌بینی شده در مصوبه شورای اقتصاد، به شهر تهران تعلق دارد که در مرحله نخست برای تامین ۳۳۰ واگن مترو، مناقصه بین‌المللی برگزار و قراردادی نیز بسته شده است؛ اما برای تامین ورود واگن‌های مترو، موانع جدی وجود دارند، بنابراین دولت باید به صورت جدی و با انگیزه کافی ورود پیدا کند؛ چراکه توان شهرداری در این خصوص کافی نیست.

در خصوص نوسازی ناوگان اتوبوسرانی نیز قرار است که از محل ۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت اختصاص‌یافته به این امر در سال گذشته، ۱۲۰ دستگاه اتوبوس تک‌کابین و ۱۲۰ مینی‌بوس به خطوط شرکت واحد تزریق شود که در این راستا قراردادی با ایران‌خودرو دیزل در حال نهایی شدن است.

**ترابران: به نظر شما چه عاملی بیشترین نقش را در ناکامی دولت، شهرداری و شورای شهر در حوزه نوسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی (تاکسیرانی، اتوبوسرانی و مترو) داشته است؟**

**در سال ۱۳۹۵ شورای عالی معماری و شهرسازی همه شهرداری‌های کشور را مکلف به برنامه‌ریزی و توسعه بر پایه رویکرد حمل‌ونقل محور کرده، اما اقداماتی که در این مورد انجام شده، بسیار ناچیز است. حتی بسیاری از مدیران شهری نمی‌دانند که با این مصوبه، TOD یک الزام است، نه پیشنهاد**

است. در خصوص کسب درآمدهای پایدار در شهرداری‌ها، کم‌مصوبه وجود ندارد، اما نکته مهم در زمینه اجرایی شدن آنها است. در سال ۱۳۹۵ طی مصوبه شهرسازی ریل‌پایه، شورای عالی معماری و شهرسازی (بالا‌ترین نهاد تصمیم‌گیری در حوزه معماری و شهرسازی کشور است) همه شهرداری‌های کشور را مکلف به برنامه‌ریزی و توسعه بر پایه رویکرد TOD کرده است، اما باید بگویم اقداماتی که در این خصوص انجام شده، بسیار ناچیز است. حتی بسیاری از مدیران شهری نمی‌دانند که با این مصوبه، TOD یک الزام است، نه یک پیشنهاد.

اگر این مصوبه اجرایی شود نتیجه آن نه تنها تحقق درآمدهای پایدار در بعد اقتصادی است بلکه در همه ابعاد کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی نیز پایداری محقق می‌شود. بخش مهمی از اجرای این راهکار، بستگی به آموزش مدیران و بدنه شهرداری دارد.

**ترابران: آخرین آمار خرید و نوسازی ناوگان (از محل واردات، یا ساخت داخل) مربوط به چه زمانی است؟ چند درصد از تکالیف پیش‌بینی شده محقق شده است؟**

■ تامین قطارهای مترو بر عهده دولت است، ولی دولت در سال‌های گذشته به‌درستی به وظیفه خود عمل نکرده است. از طرف دیگر شورای شهر و شهرداری هم نمی‌توانند دست روی دست بگذارند؛ چراکه هر چه زمان می‌گذرد، عمر ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیشتر به سمت فرسودگی سوق پیدا می‌کند. یکی از اقدامات موثر مدیریت شهری، پروژه ساخت «قطار ملی مترو» است که شورای شهر نیز در این راستا، یک فوریت اعطای مجوز به شهرداری در راستای تشکیل شرکت مهندسی تامین تجهیزات ریلی ایران (متران) را نیز به تصویب رساند.

این کار می‌تواند نویدبخش روزهای خوبی برای حمل‌ونقل تهران باشد؛ به‌ویژه آنکه اکثر مشکلاتی که تولیدکنندگان داخلی با آنها روبه‌رو هستند، مربوط به تامین قطعات گران‌قیمت است که با توجه به تشدید تحریم‌ها، تامین آنها مشکل‌تر شده است.

بنا به مصوبه شورای اقتصاد، قرار بود معادل دو هزار واگن مترو برای تکمیل شبکه

نه تنها در توسعه حمل و نقل عمومی بلکه در بهره‌برداری نیز با کمبود منابع مواجه هستیم. خروج از این وضعیت فقط منوط به خصوصی سازی و رجوع به درآمدهای پایدار است، اما این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که ثبات اقتصادی بر کشور حاکم شود

هزینه احداث هر کیلومتر مترو اکنون بالغ بر ۸۰۰ میلیارد تومان است، در حالی که در سال ۱۳۹۹ بودجه سالیانه شهرداری تهران ۳۰ هزار میلیارد تومان است. این بدان معناست که اگر سایر هزینه‌های توسعه و اداره شهر را کنار بگذاریم و به کارمندان هم حقوق ندهیم، باز هم قادر به ساخت یک خط مترو در شهر تهران نیستیم

پایدار است، اما قطعاً این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که ثبات اقتصادی بر کشور حاکم شود. بسیاری از تجهیزات حمل و نقل عمومی به‌ویژه در حوزه مترو، وابسته به قطعات با تکنولوژی‌های نوین است که باید از اقصى نقاط جهان تهیه شود. البته این بدان معنا نیست که در تکنولوژی عقب هستیم، مسئله این است که اساساً تولید بسیاری از قطعات در داخل کشور، صرفه اقتصادی ندارد. به هر حال من معتقدم نه تنها در این مورد خاص بلکه برای همه عرصه‌های مختلف کشور، ابتدا باید ثبات اقتصادی داشته باشیم. هر چند با وجود همه این مشکلات، همکاران من حداکثر تلاش خود را برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی انجام می‌دهند.

چندی پیش احداث خط ۱۰ متروی تهران که شمال‌غربی شهر را به شمال‌شرقی شهر متصل می‌کند، آغاز شد. خط ۶ و تعدادی از ایستگاه‌های باقیمانده خط ۷ نیز تا پایان سال به بهره‌برداری خواهند رسید.

**ترابران: آیا خصوصی سازی حمل و نقل عمومی در لابه‌لای برنامه‌های کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران وجود دارد؟**

بله یقیناً. همانگونه که گفتم خصوصی سازی یکی از راهکارهای مهم توسعه حمل و نقل عمومی در شهر است.

کمیسیون عمران و حمل و نقل شورا در برنامه ۵ ساله سوم شهرداری تهران پیشنهادات خصوصی سازی حمل و نقل عمومی را داد که به تصویب رسید.

بندهای ۶-۷ و ۸ ماده پنجاه برنامه ۵ ساله سوم نیز به قرار ذیل است:

- واگذاری خطوط اتوبوسرانی فعال (عادی و تندرو) به بخش خصوصی با تغییر مدل خصوصی سازی خطوط از «مسافر مبنا» به «پیمايش مبنا»

- واگذاری ساخت، تکمیل یا بهره‌برداری حداقل یکی از خط‌های جدید یا موجود متروی تهران به بخش خصوصی حداکثر تا پایان سال سوم برنامه

- واگذاری بهره‌برداری حداقل یکی از پایانه‌های برون‌شهری به بخش خصوصی حداکثر تا پایان سال سوم برنامه

خصوصی سازی تا حدی در سازمان تاکسیرانی و اتوبوسرانی اجرایی شده است، اما بی‌تردید مترو مهم‌ترین حوزه‌ای است که می‌بایست خصوصی شود.

در حال حاضر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر با تشکیل یک هلدینگ تخصصی مترو که شرکت‌های زیرمجموعه را در برگیرد موافق است. شرکت بهره‌برداری، شرکت زیرساخت و شرکت مجتمع‌های ایستگاهی و... زیرمجموعه این هلدینگ قرار می‌گیرند. قطعاً در چنین شرایطی مدیریت مترو و توسعه آن، یکپارچه شده و تصمیمات به‌صورت تخصصی و مستقل از فضای حاکم بر مدیریت شهری اتخاذ می‌شود. این موضوع در اصلاح ساختار شهرداری تهران مورد توجه قرار خواهد گرفت.

**ترابران: یکی از گلایه‌ها و شکایات مردم درباره عدم تطبیق نرخ خدمات ارائه شده با کیفیت آنها است...**

فکر نمی‌کنم در مترو چنین چیزی صحت داشته باشد. BRT نیز در اغلب خطوط با کیفیت بالایی خدمات‌رسانی می‌کند. البته در ساعات اوج سفر، تراکم مسافر در مترو و BRT زیاد است، اما این به معنای کیفیت پایین خدمات نیست؛ با این حال قبول دارم که در سایر مدها نظیر برخی خطوط تاکسی و اتوبوس کاستی‌هایی وجود دارد.

بخشی از این کاستی‌ها ناشی از عدم صرفه اقتصادی خدمات‌رسانی در آن خطوط است. مثلاً در مناطق ۲۱ و ۲۲ به دلیل پراکندگی بالای شهرک‌های مسکونی، سرفاصله اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها زیاد و متناسب با کرایه نیست.

فرسودگی ناوگان اتوبوسرانی نیز یکی دیگر از دلایل کاهش کیفیت خدمات است. به‌طور کلی باید بگویم قیمت کرایه‌ها در سال‌های اخیر همواره کمتر از میزان تورم سالیانه افزایش یافت و باعث شد هر ساله شکاف میان قیمت واقعی بلیت و هزینه تمام‌شده خدمات افزایش یابد؛ یعنی در اغلب خطوط حمل و نقل عمومی نه تنها قیمت بلیت بالا نیست، بلکه فاصله قابل توجهی با هزینه تمام‌شده دارد.

**ترابران: ویروس کووید-۱۹ تا چه حد بر درآمد شهرداری بابت حمل و نقل عمومی تاثیر داشته است؟**



مرتبط با امنیت روحی و روانی شهروندان، تبدیل به یک مطالبه عمومی شود.

در زمینه ایمنی حمل و نقل عمومی یکی از خطرهایی که مسافران را تهدید می‌کند، نزدیک شدن بیش از حد آنها به قطار و عبور از خط زرد است. متأسفانه حادثه ایستگاه طرشت و مرگ یک زن جوان نیز از همین دسته بود. یکی از مواردی که می‌تواند در افزایش ایمنی حمل و نقل به‌ویژه مترو نقش داشته باشد، مدیریت تقاضای سفر در مترو است. در حال حاضر به دلیل عدم ارتباط بین حمل و نقل عمومی و شهرسازی در بعضی از ساعات روز و در بعضی از ایستگاه‌ها با تراکم بالای افراد در خطوط مترو مواجه هستیم.

با کاهش تراکم افراد در خطوط مترو احتمال بروز حوادث نیز بسیار کاهش می‌یابد. راهکار کاستن از تجمع افراد در ایستگاه‌ها لزوماً افزایش قطارهای خطوط مترو و کاهش سرفاصله ایستگاه‌ها نیست، راه‌حل اساسی این مسئله اصلاح نگرش در برنامه‌ریزی شهرها و برقراری ارتباط میان کاربری زمین و حمل و نقل است. با اصلاح نگرش در برنامه‌ریزی شهری در جهت برقراری توازن کاربری‌ها در سطح شهر به این مهم دست خواهیم یافت که خوشبختانه مدیریت جدید شهری نیز در همین جهت حرکت می‌کند.

در رابطه با ایمنی حمل و نقل عمومی و به‌طور ویژه BRT متأسفانه استفاده از نرده‌ها برای جداسازی مسیرهای ویژه اتوبوس از خطوط سواره موجب حذف ارتباط بین دو سمت معبر شده است. با این جداسازی، در صورتی که افراد به عبور از عرض خیابان نیاز داشته باشند، مجبور به پریدن از روی این نرده‌ها شده که این کار موجب بروز حوادث خواهد شد. برای جداسازی مسیر ویژه از خطوط سواره نباید از موانع بلند استفاده کرد، این کار باید با استفاده از موانع کوتاه انجام شود. از معاونت حمل و نقل انتظار می‌رود در استفاده از نرده و موانع برای مشخص کردن مسیرهای ویژه تجدیدنظر کند. در دستورالعمل خیابان کامل نیز که به‌تازگی ابلاغ شده است، جداسازی مسیر ویژه باید با استفاده از موانع فیزیکی کم‌ارتفاع (کمتر از ۳۰ سانتی‌متر) و غیرپیوسته صورت پذیرد.

پیچ‌وخم است، اما پایانی روشن دارد.  
**ترابران: به عنوان رئیس کمیته ایمن‌سازی حمل و نقل شورای شهر، وضعیت ایمنی در حمل و نقل عمومی را چگونه ارزیابی می‌کنید و چه پیشنهاداتی دارید؟**

■ کمیته ایمنی حمل و نقل شورا از همان روز اول به مسئله ایمنی ورود و با پیشنهاد تعطیلی خط ۷ مترو به دلیل نایمن بودن کار خود را شروع کرد. همچنین شورای پنجم از ابتدای فعالیت خود در زمینه ایمن‌سازی حمل و نقل دانش‌آموزان دغدغه داشت و بر همین اساس یک طرح فوریت‌دار ارائه داد و در نهایت هم دستورالعمل و آئین‌نامه‌ای برای سرویس مدارس با همکاری کمیسیون‌های تخصصی و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری به تصویب رسید.

در این آیین‌نامه، استانداردهای توفنگاه‌ها، آموزش رانندگان و مباحث ایمنی تردد برای حفظ سلامتی جسمی و روحی دانش‌آموزان دیده شده است.

کمیته ایمن‌سازی حمل و نقل شورا برای نشان دادن اهمیت موضوع، پژوهش مفصلی انجام داد که در اختیار اعضای شورا و مدیران شهرداری قرار گرفت تا براساس آن ایمنی در سرویس مدارس به‌عنوان یکی از موضوعات

■ اساساً با شروع اپیدمی ویروس کرونا شهرداری تهران از محل حمل و نقل عمومی (مترو و BRT) هیچ‌گونه درآمدی ندارد. هزینه جابه‌جایی هر نفر در مترو عددی بیش از نرخ‌های جابه‌جایی است. از طرف دیگر، حدود ۲ میلیون سفر مترویی به ۳۰۰ هزار سفر در روز کاهش پیدا کرده است؛ یعنی شهرداری همان اندک نقدینگی هم که از محل فروش بلیت مترو به دست می‌آورد، از دست داده است و این مسئله شهرداری و شرکت مترو را با مشکلات عمده‌ای مواجه کرده است؛ حتی با توجه به کاهش برنامه‌های طرح ترافیک، درآمدهای شهرداری از این محل نیز کاهش پیدا کرده است.

**ترابران: شما به عنوان یکی از اعضای کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، عملکرد شهرداری و شورای شهر را در دولت یازدهم و دوازدهم چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

■ زمانی که هدف‌گذاری‌ها بلندمدت است، ارائه ارزیابی دقیق کمی دشوار می‌شود. اینکه چقدر تصمیمات و اقدامات شورا و به‌طور کلی مدیریت شهری موثر بوده یا خواهد بود، سوالی است که پاسخ آن را باید در آینده جست‌وجو کرد. همان‌گونه که ما امروز قادریم عملکرد شهرداران سابق تهران را نقد و ارزیابی کنیم، آیندگان باید به قضاوت درباره عملکرد ما بنشینند.

اگر بخواهم از زاویه‌ای دیگر به پرسش شما پاسخ بدهم، باید بگویم شورای پنجم شروع یک عصر جدید در مدیریت شهری، نه‌تنها در تهران بلکه در همه کشور است. بی‌تردید دوران مدیریت شهری پنجم، آغاز تغییر پارادایم در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری ایران است. نشانه‌های آن را می‌توانید در سخنان اعضا و مصوبات شورای پنجم ببینید. به‌راحتی می‌توان آثار بسیاری از مفاهیم نوینی را که تا پیش از این، تنها در محافل علمی بزرگ جهان مطرح می‌شدند، در سخن و عمل شورای پنجم مشاهده کرد.

بله ما پل و تونل و بزرگراه نساختیم و البته به آن هم افتخار می‌کنیم، اما برنامه‌های تلویین کردیم که پایداری شالوده اصلی آن است. ما امروز در ابتدای مسیری هستیم که اگرچه پر

**خصوصی‌سازی تا حدودی در سازمان تاکسیرانی و اتوبوسرانی اجرایی شده اما بی‌تردید مترو مهم‌ترین حوزه‌ای است که باید خصوصی شود. در حال حاضر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر با تشکیل یک هلدینگ تخصصی که شرکت‌های زیرمجموعه مترو را در برگیرد موافق است**



ارزیابی موقعیت امروز حمل و نقل شهری تهران

## بحرانی بود، به کرونا هم آراسته شد!

رئیس شورای شهر تهران وضعیت حمل و نقل عمومی پایتخت را در آستانه فروپاشی می‌داند و می‌گوید حدود دو سال است که از وضعیت هشدار در مورد سیستم حمل و نقل عمومی تهران عبور کرده‌ایم و همان زمان هشدارهای لازم را به مسئولان دادیم، ولی در یک سال گذشته وقت ما صرف بوروکراسی و کاغذبازی بین دستگاه‌های مختلف شد و با افزایش دو برابری قیمت ارز، عملاً قدرت خرید ما به نصف کاهش یافت.

محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران دومین مرجعی بود که دلیل وخامت اوضاع در تهران را از زبان او بشنویم. او می‌گوید: «مصوبات خیلی خوبی داریم که اگر اجرا می‌شد حمل و نقل عمومی ما شرایط متفاوتی می‌داشت، ولی هیچ‌کدام از آنها کاملاً و یا به درستی اجرا نشده‌اند، آیا کسانی که این قوانین را تصویب کرده‌اند یعنی نمایندگان مجلس، می‌دانند این قوانین در کدام کشو یا بایگانی خاک می‌خورد؟»





کاهش تقاضای سفر در دوران کرونا با افزایش هزینه‌ها هم همراه است، چون ما قبلاً ضد عفونی نداشتیم، ولی اکنون طبق پروتکل‌ها باید روزی دو تا سه بار همه وسایل حمل و نقل عمومی، ضد عفونی و همه کارکنان دارای ماسک و دستکش باشند که هزینه‌ای مضاعف ایجاد می‌کند

اکنون قیمت یک رام قطار حدود ۱۰۰ میلیارد تومان است، اما پنج سال پیش، ۳۵ میلیارد تومان بود. آن موقع با اینکه منابع مالی بیشتر از الان بود و مشکلات تحریم هم به شدت امروز نبود، ناوگانی خریداری نشد و حالا هم امیدی نداریم که این مشکل به زودی و به راحتی حل شود

می‌کنید و حتی ممکن است بعضی‌ها معتقد باشند که نبودنش صرفه بیشتری دارد، چون فقط یک یا دو قطار می‌رود و برمی‌گردد و با هر قطار هم در روز حدود ۳۰ نفر جابه‌جا می‌شود! چون مردم می‌خواهند ۶ صبح راه بیفتند و تا ساعت ۸ سر کار برسند، ولی آن موقع دیگر قطار نیست و ساعت ۱۰ می‌رسد که در آن ساعت هم کسی کاری ندارد و معلوم است که آمار پایین می‌آید.

دولت در گذشته برای متروی هشتگرد دو رام قطار خریداری کرده بود که در متروی تهران نگهداری و استفاده می‌شد و بعد که متروی هشتگرد راه افتاد، در آن مسیر به کار گرفته شدند. این در شرایطی است که اساساً شهر هشتگرد به استان تهران مربوط نمی‌شود و شهرداری تهران وظیفه‌ای در این زمینه ندارد و دولت باید قطارهایش را تامین کند.

متاسفانه متروی هشتگرد فقط یک نمونه است؛ وگرنه این اشکالات از قبل هم وجود داشته و انباشت شده و دولت‌های مختلف به آنها توجهی نداشته‌اند. باید قبول کرد که شهرداری‌ها به تنهایی نمی‌توانند با وجود این هزینه‌های سنگین، تامین ناوگان را برعهده بگیرند. حتی در قوانین ما هم تصریح شده که وظیفه ساخت با شرکت مترو و تجهیز ناوگان با دولت است.

اکنون یک رام قطار حدود ۱۰۰ میلیارد تومان قیمت دارد، در حالی که حدود ۵ سال پیش یک رام قطار ۳۵ میلیارد تومان قیمت داشت. آن موقع با اینکه منابع مالی بیشتر از الان بود و مشکلات تحریم هم به شدت امروز وجود نداشت ناوگانی خریداری نشده و اکنون هم نمی‌توان امید داشت که این مشکلات به زودی و به راحتی حل شود.

**ترابران: برای جبران کمبودهای حمل و نقل عمومی، به چند دستگاه واگن مترو و اتوبوس جدید نیاز داریم؟**

حداقل به دو هزار واگن نیاز داریم. البته نیاز واقعی ۳۰۰۰ دستگاه است، چون بخش زیادی از واگن‌های موجود هم بسیار قدیم هستند و گاه می‌بینید که از خط خارج شده یا مشکلات فنی برای آنها ایجاد می‌شود؛ با این حال، متخصصان مترو با چنگ و دندان این ناوگان را نگه داشته‌اند و تعمیر و اورهال می‌کنند تا

**ترابران: آیا آماری وجود دارد که نشان دهد سرانه حمل و نقل عمومی در شهر تهران در هر یک از مدل‌های حمل و نقل در سال‌های گذشته چقدر بوده و این سرانه در دوران کرونا نسبت به سال‌های قبل چه تغییری کرده است؟**

اطلاعاتی که من می‌توانم در اختیار شما بگذارم این است که روزانه بین ۱۸ تا ۲۰ میلیون سفر در تهران انجام می‌شود که طبق برنامه باید ۱۵ میلیون این سفرها با حمل و نقل عمومی و ۵ میلیون سفر با سایر وسایل نقلیه باشد، اما آنچه که به واقع اتفاق می‌افتد، بسیار با این برنامه فاصله دارد؛ چراکه پیش از کرونا، مترو جابه‌جایی ۲ تا ۲/۵ میلیون مسافر را در روز پوشش می‌داد و اتوبوسرانی هم حدود ۳ میلیون جابه‌جا می‌کرد (البته این آمار در روزهای تعطیل و غیرتعطیل متفاوت بود) پس در واقع، حدود ۵ میلیون سفر با حمل و نقل عمومی صورت می‌گرفت.

البته این ارقام، غیر از جابه‌جایی‌هایی است که با تاکسی صورت می‌گیرد، چون اساساً در کشورهای دیگر، تاکسی را جزء حمل و نقل عمومی نمی‌دانند. به هر حال، حدود ۲۰ درصد سفرها هم با تاکسی‌ها (تاکسی خطی و اینترنتی) انجام می‌گیرد.

**ترابران: این میزان، فقط از کمبود ناوگان حمل و نقل شهری ناشی می‌شود؟**

نه کاملاً. یکی از علل تحقق نیافتن برنامه‌های توسعه‌ای در این زمینه آن است که حمل و نقل عمومی ما یک شبکه کامل را تشکیل نمی‌دهد؛ یعنی تمام تهران تحت پوشش قرار ندارد؛ مثلاً در غرب تهران، در منطقه ۲۲ و ۲۱ حمل و نقل عمومی ما هنوز شامل خطوط مترو نیست، علی‌رغم اینکه با توجه به برج‌سازی‌هایی که در آن منطقه صورت گرفته، جمعیت زیادی در آن محدوده سکونت دارند.

اساساً در دنیا ابتدا زیرساخت‌ها را فراهم می‌کنند بعد شهرک یا منطقه جدیدی احداث می‌شود، اما مثلاً شما الان شاهد هستید که تقریباً بعد از دو دهه تازه اکنون مترو آن هم به شکل ناقص برای هشتگرد راه افتاده است که اگر میزان جابه‌جایی با آن را بدانید تعجب

روزانه بین ۱۸ تا ۲۰ میلیون سفر در تهران انجام می‌شود که طبق برنامه باید ۱۵ میلیون سفر از طریق حمل‌ونقل عمومی و ۵ میلیون نیز با سایر وسایل نقلیه باشد اما آنچه که عملاً اتفاق می‌افتد بسیار با این برنامه فاصله دارد و فقط حدود ۵ میلیون سفر به کمک ناوگان حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود

کمیسون عمران حمل‌ونقل شورای شهر، بسته ترافیکی برای دوره کرونا تنظیم کرد، ولی همه پیشنهادها را کنار گذاشتند و فقط پیشنهاد طرح ترافیک اجرا شد. دولت هم به هیچ‌کدام از مصوبات قانونی درباره حمل‌ونقل عمومی عمل نکرده، بعضی‌ها را هم به طور ناقص و جزئی انجام داده است

قابل استفاده باشد، چون چاره‌ای ندارند. حالا مشکل کرونا هم اضافه شده است، با شیوع کرونا، استفاده از حمل‌ونقل عمومی هم کاهش پیدا کرد و همزمان با تعطیلی ادارات و مراکز کسب‌وکار، در ابتدا به یک‌سوم میزان گذشته رسید که سپس از بازگشایی ادارات، اکنون به ۵۰ درصد آمار گذشته رسیده‌ایم، یعنی الان حدودا یک میلیون و ۲۵۰ هزار مسافر با مترو جابه‌جا می‌شوند و با اتوبوس هم ۱/۵ میلیون نفر سفر می‌کنند، این در حالی است که کاهش تقاضای سفر در این دوره با افزایش هزینه‌ها همراه بوده است، چون ماقبالاً ضد عفونی نداشتیم ولی اکنون طبق پروتکل باید روزی دو، سه بار همه وسایل حمل‌ونقل عمومی را ضد عفونی کنند و کارکنان به ماسک و دستکش نیاز دارند که همه اینها جزو هزینه‌های جدید محسوب می‌شود.

کمیسون عمران حمل‌ونقل شورای شهر در دوره کرونا دو کار مهم انجام داد؛ اولین کار این بود که پروتکل حمل‌ونقل عمومی دوره کرونا را تهیه کردیم که اکنون در حال اجراست و دوم این که با هماهنگی معاونت حمل‌ونقل شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی بسته ترافیکی برای دوره کرونا تنظیم و برای ستاد ملی مقابله با کرونا ارسال شد. ستاد نیز تصمیم‌گیری در این زمینه را به شورای ترافیک تهران واگذار کرد که در شورا تصویب شد، ولی به طور کامل به اجرا درنیامد.

ترابریان: این بسته ترافیکی شامل چه مواردی بود و چرا به طور کامل اجرا نشد؟

■ یکی از آنها طرح ترافیک بود که اجرا شد، ولی موارد دیگر هیچ‌کدام مورد توجه دولت و ستاد کرونا قرار نگرفت؛ مثلاً پیشنهاد داده بودیم که حداقل ۵۰۰ اتوبوس به ناوگان افزوده شود تا فاصله اجتماعی رعایت شود، چون اکنون مسافران شکایت دارند که اتوبوس‌ها شلوغ است و امکان رعایت فاصله وجود ندارد، ولی همه پیشنهادها را کنار گذاشتند و فقط پیشنهاد طرح ترافیک اجرا شد. دولت هم به هیچ‌کدام از مصوبات قانونی درباره حمل‌ونقل عمومی عمل نکرده، بعضی‌ها را هم به طور ناقص و جزئی انجام داده است، مثلاً در مورد یارانه بلیت مترو و اتوبوس، فقط چیزی حدود ۳ درصد پرداخت کرده یعنی ۹۷ درصد پرداخت نشده است یا سهم شهرداری از جرائم رانندگی ۶۰ درصد است که پرداخت نشده، چون جرائم راهنمایی و رانندگی ابتدا به خزانه دولت

واریز و در آنجا تقسیم می‌شود. ۶۰ درصد را باید به شهرداری بدهند، ۲۰ درصد را به راهنمایی و رانندگی و ۲۰ درصد هم به ستاد دبه برای جبران خسارت. از این ۶۰ درصد شاید حتی ۱۰ درصد هم پرداخت نشده است. سایر موارد هم به همین منوال است یعنی یا پرداخت نشده یا کمک‌های جزئی شده و قابل ذکر نیست.

در مورد ناوگان اتوبوسی، دولت‌های مختلف تعداد قابل توجهی اتوبوس خریداری کرده و به شهرداری تهران تحویل دادند؛ مثلاً در دولت آقای هاشمی، ۱۰۰ درصد هزینه خرید حدود ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس توسط دولت تقبل و به شهرداری تهران داده شد، در دولت آقای خاتمی هم دولت ۲۰۰۰ اتوبوس را به طور کامل خرید و به شهرداری تحویل داد. در دولت آقای احمدی‌نژاد هم حدود ۲۰۰۰ اتوبوس خریداری شد که ۸۰ درصد هزینه آن برعهده دولت بود؛ اما اکثر این اتوبوس‌ها هم در حال حاضر، از رده خارج شده‌اند، چون عمر اتوبوس در ایران ۸ سال و در خارج از کشور ۵ سال است، پس حتی اتوبوس‌هایی که در دولت آقای احمدی‌نژاد خریداری شدند، اکنون از رده خارج شده‌اند.

دولت آقای روحانی خود ایشان اعلام کرد که ۱۹ هزار اتوبوس شهری برای شهرداری‌های کشور خریداری می‌شود و ۴ هزار اتوبوس از آن ۱۹ هزار اتوبوس متعلق به تهران خواهد بود، یعنی دو برابر دولت‌های قبل، ولی متأسفانه حتی یکی از آن اتوبوس‌ها تحویل داده نشد. پس می‌بینید که مصوبات خوبی داریم که اگر اجرا می‌شد حمل‌ونقل عمومی ما قطعاً شرایط متفاوتی می‌داشت، ولی هیچ‌کدام از این قوانین به درستی اجرا نشده است و چون اجرا نمی‌شود باید از کسانی که این قوانین را تصویب کردند، یعنی نمایندگان مجلس سوال کرد که آیا می‌دانند بر سر این قوانین تصویب شده چه می‌آید و در کدام کشور یا بایگانی خاک می‌خورد.

ما در مصاحبه‌ها و تذکرها فریاد می‌زنیم و مشکلات را بازگو می‌کنیم، ولی شورای شهر مثل خود مردم است، ما که اختیار استیضاح و تذکر به دولت را نداریم و در حدود وظایف شورا نیست. مجلس باید از وظیفه نظارتی خود استفاده و دولت را مکلف کند تا این



جرائم رانندگی ابتدا باید به خزانه دولت واریز و سپس ۶۰ درصد به شهرداری، ۲۰ درصد به اداره راهنمایی و رانندگی و ۲۰ درصد هم به ستاد دیه پرداخت شود، اما از سهم شهرداری حتی ۱۰ درصد هم پرداخت نشده است

یکسری مصوبات مانند اجرای پارک حاشیه‌ای لازم‌الاجرا بود، ولی معاونت حمل‌ونقل شهرداری در سه سال گذشته نتوانسته این مصوبه را اجرا کند. در صورتی که درآمد زیادی داشت و باعث نظم بیشتر شهری و ساماندهی در پارک حاشیه‌ای شهر می‌شد

به کشور وارد کند شاهکار کرده است. در کل ما الان شرایط خوبی نداریم و به این زودی هم فکر نمی‌کنیم مشکلات حل شود.  
**ترابران: آیا پروتکل‌های بهداشتی برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور به‌درستی رعایت می‌شود؟**

■ می‌توان گفت در بحث اجرا خوب بود، ولی وقتی گفته می‌شود که قبلاً بیشتر از ۸۰ درصد مردم پروتکل بهداشتی را در کشور رعایت می‌کردند، اما الان ۶۰ درصد رعایت می‌کنند، قطعاً این موضوع در حمل‌ونقل عمومی هم نمود خواهد داشت، ضمن اینکه برخلاف کشورهای دیگر، جریمه‌ای برای متخلفان در نظر گرفته نشده است. رانندگان اتوبوس و ماموران مترو هم نمی‌توانند با تک‌تک مسافران درگیر شوند و در آن ازدحام جمعیت، جلوی کسی را بگیرند.

برخورد جدی با متخلفان مشکل است. تذکر می‌دهند و بعضاً مانع ورود می‌شوند، اما نمی‌توانند به صورت ۱۰۰ درصد مانع نقض پروتکل‌های اجتماعی شوند.

**ترابران: به نظر شما عدم حضور شهرداران در جلسات هیئت دولت که به دلیل گرایش‌های سیاسی آنها از زمان آقای خاتمی آغاز شد، چه تاثیری در پیشبرد اهداف مربوط به حمل‌ونقل درون‌شهری داشته است؟ آیا حضورشان واقعا می‌تواند نقشی در تغییر شرایط داشته باشد؟**

■ البته بودن شهردار در هیئت دولت خوب است و از دوره آقای هاشمی آغاز شد که همانطور که اشاره کردید بعدها این امر متوقف شد، ولی به نظر من، این موضوع هیچ تضمینی برای بهبود شرایط ایجاد نمی‌کند، شاهد این مدعا آنکه این مدتی که آقای حناچی به جلسات دولت رفت، بیشتر امتیاز می‌داد یا از او امتیاز می‌گرفتند. دولت چیزی به شهرداری نداد یا آقای شهردار نتوانست امتیازی از دولت بگیرد.

دولت فقط امر و نهی کرد. در مجموع در این دولت فکر نمی‌کنم بود و نبود شهردار در هیئت دولت فرقی داشته باشد، چون شاهد نتایج مثبتی نبودیم.

**ترابران: ظاهراً شورای شهر موافق لغو طرح ترافیک بود و اختلاف‌نظرهایی در این**

مصوبات اجرا شود.

البته وضعیت بحرانی اقتصاد کشور را هم نمی‌توان نادیده گرفت. ما یک‌طرفه هم نباید مدام به دولت حمله کنیم و بگوییم دولت مقصر است. درست است که در گذشته دولت می‌توانست گام‌های موثری بردارد که از آن غفلت کرده و ما به آن انتقاد داریم، اما اگر بخواهیم منصف باشیم، باید وضعیت بحرانی کشور به دلیل تحریم‌ها را هم در نظر بگیریم. هیچ‌کس نمی‌داند فردا صبح چه اتفاقی می‌افتد و قیمت‌ها و نرخ ارز چقدر افزایش پیدا می‌کند. آینده قابل پیش‌بینی نیست.

شهرداری تهران قراردادی را با ایران‌خودرو دیزل برای خرید ۲۵۰ دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس امضا کرده است. آن زمانی که قرارداد را امضا کرده، نرخ ارز یک عددی بوده و اکنون رقم دیگری است.

ایران‌خودرو می‌خواهد به قرارداد عمل نکند و بهانه می‌آورد چون قیمت‌ها تغییر کرده است. البته شاید آنها هم حق داشته باشند چون شرکت‌ها دنبال سود و منافع اقتصادی خود هستند و کاری به مشکلات ترافیکی تهران ندارند. آیا در تغییر نرخ ارز مقصر ما هستیم؟! شورای شهر یا شهرداری تقصیر داشته است؟! دولت به وظیفه خود عمل نکرده و شهرداری هم مجبور شده از منابع خودش وارد مذاکره شود و در حد توان ایران‌خودرو که گفته می‌توانیم ۲۵۰ دستگاه تامین کنیم قرارداد بسته است، ولی اکنون شاهد هستیم که هر روز بهانه یا مشکلی پیش می‌آید. قرار بود آخر شهریور تعدادی از اتوبوس‌ها تحویل داده شود، ولی اکنون در اواخر مهر ماه هستیم و هنوز هیچ خبری نیست.

اینها مشکلاتی است که خارج از حیطه مسئولیت ما است. ما نه در سیاست‌گذاری کلان کشور دخالتی داریم و نه کاری از ما ساخته است. به هر حال، افزایش شدید قیمت‌ها روی همه مسائل اقتصادی و به‌ویژه حمل‌ونقل و خرید ناوگان اتوبوس و مترو بسیار تاثیر گذاشته است. در شرایط تحریم طبیعتاً واردات از کشورهای دیگر تقریباً امکان‌پذیر نیست و اگر کسی بتواند ناوگانی

دولت به تعهدش خود عمل نکرد و شهرداری مجبور شد از منابع خودش قرارداد با ایران خودرو دیزل برای خرید ناوگان امضا کند، ولی آن زمان نرخ ارز، رقم دیگری بود، پس طبیعی است که خودروساز هم بهانه می آورد

حضور شهردار در هیئت دولت خوب است، ولی تضمینی برای بهبود شرایط ایجاد نمی کند. حتی مدتی هم که آقای حناچی به جلسات دولت رفت بیشتر امتیاز می داد یا از او امتیاز می گرفتند!

زمینه وجود داشت. این تفاوت دیدگاهها بین شهرداری و پلیس چگونه برطرف شد؟

■ این اختلاف قبل از تصویب آن بسته ترافیکی بود که قبلا درباره اش صحبت کردم. برخی از اعضای شورا اعتقاد داشتند که طرح ترافیک باید لغو شود. بعد که راهکار گذاشتیم و ساعت طرح را کم کردیم، باعث شد اجرای طرح ترافیک در دوره کرونا برنامه و مصوبه داشته باشد.

برخی می گفتند این مصوبه هم باید لغو شود، یک مدت هم لغو شد، اما دیدند تاثیری ندارد و به همان مصوبه شورا برگشتند.

ترابران: با توجه به محدودیت های مالی دولت و نیز شهرداری، چه پیشنهادهایی می توان برای تامین مالی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بدون حمایت دولت مطرح کرد؟

■ ما یکسری مصوباتی هم داریم که شهرداری به آنها عمل نکرده و اکنون دچار محدودیت شدید منابع مالی شده است.

در سال های اخیر درآمدها کاهش پیدا کرده و در دوران کرونا شرایط سخت تر هم شده است. یکسری مصوبات مانند اجرای پارک حاشیه ای لازم الاجرا بوده است، ولی معاونت حمل و نقل شهرداری در سه سال گذشته نتوانسته این مصوبه را اجرا کند. در صورتی که درآمد زیادی داشت و باعث نظم شهری و ساماندهی در پارک حاشیه ای شهر می شد. البته معاونت جدید حمل و نقل متعهد شده تا ۲۰۰ هزار پارک حاشیه ای را ظرف مدت کوتاهی اجرایی کند.

پارک حاشیه ای یکی از درآمدهای پایدار نه تنها در تهران بلکه در تمام دنیا است و در روانی ترافیک و کاهش مصرف سوخت تاثیر بسیار دارد. اکنون بعضی از افراد یا دستگاهها خودسرانه از مردم پول اضافه می گیرند که غیرقانونی است. این درآمد متعلق به شهر است، ولی چون آن را رها کرده ایم، افراد دیگر سوء استفاده می کنند. این در حالی است که در گذشته ساخت و سازهایی که بی رویه و خارج از طرح تفصیلی در تهران اتفاق می افتاد درآمد زیادی برای شهرداری داشت، ولی الان با وجود طرح تفصیلی،

بالتبع درآمدها کاهش پیدا کرده است. حقوق سنگینی که شهرداری به خاطر کارمندان زیادش پرداخت می کند را هم باید در نظر گرفت چون اکنون اولویت شهرداری پرداخت حقوق است.

گاهی پرداخت هزینه برای یک کار عمرانی در شهر را نگه می دارند و می گویند اول حقوق را بدهیم، بعد اگر چیزی باقی ماند صرف بدهی یا مخارجی که دارند می شود. هزینه بالای امور جاری شهرداری و حقوق کارکنان باعث شده که ماهانه رقم سنگینی حدود ۷۰۰، ۸۰۰ میلیارد تومان بابت دستمزد پرداخت شود که این مبلغ دست شهرداری را برای کارهای اساسی در بخش حمل و نقل و عمران بسته است.

ترابران: آیا یکی از راهکارهای کاهش هزینه ها می تواند تعدیل نیرو در شهرداری باشد؟

■ خیر؛ ما موافق تعدیل نیرو نیستیم. معتقدیم که می توان کار ایجاد کرد. همین پارک حاشیه ای را اگر اجرا کنند دو هزار نیرو ناظر برای کنترل نیاز دارد. درست است که دستی نیست و باید سیستمی و از طریق نرم افزار و با آخرین روش روز دنیا باشد اما در طرحی که تصویب کردیم پیش بینی شده که باز هم به دو هزار ناظر احتیاج خواهیم داشت. توسعه مترو نیرو لازم دارد. در همین سال جاری تا پایان سال ۱۲ تا ۱۵ ایستگاه های جدید مترو افتتاح می شود که نیرو نیاز دارد. اگر کار ایجاد شود و شهرداری بتواند سریع تر این کارها را با وجود همه محدودیت ها انجام دهد، می توان از تمام توان نیروهای موجود استفاده کرد.

البته این نکته را هم باید توجه کرد که در گذشته سیاست اشتباهی در شهرداری بوده که هم کار را برون سپاری می کردند، هم نیرو جذب می کردند که کار متناقضی است، چون وقتی کاری برون سپاری می شود، برای این است که بار خود را سبک کنند، نیروی جدید استخدام نکنند و فقط نظارت داشته باشند. ما معتقدیم اکنون نباید برخی برون سپاری ها انجام شود و همین نیروهای فعلی شهرداری می توانند این کارها را انجام دهند.



بیش از ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی تهران فرسوده است و بیش از ۵۰ درصد قطارهای مترو از مرز تعمیرات اساسی عبور کرده‌اند، همچنین شهر تهران حدود ۳ هزار اتوبوس و ۱۵۰۰ واگن مترو کم دارد. این آمار را شهریور امسال، شهردار تهران در نامه به رهبر انقلاب اعلام کرد. حناچی در این نامه یادآور شد شهرداری تهران قصد خرید هزار اتوبوس به مبلغ ۳۰ هزار میلیارد ریال و ۲۱۰ واگن مترو به مبلغ ۵۰ هزار میلیارد ریال را دارد، اما به دلیل نبود منابع مالی لازم، نیازمند صدور مجوز برداشت ۸۰ هزار میلیارد ریال از صندوق توسعه ملی است.

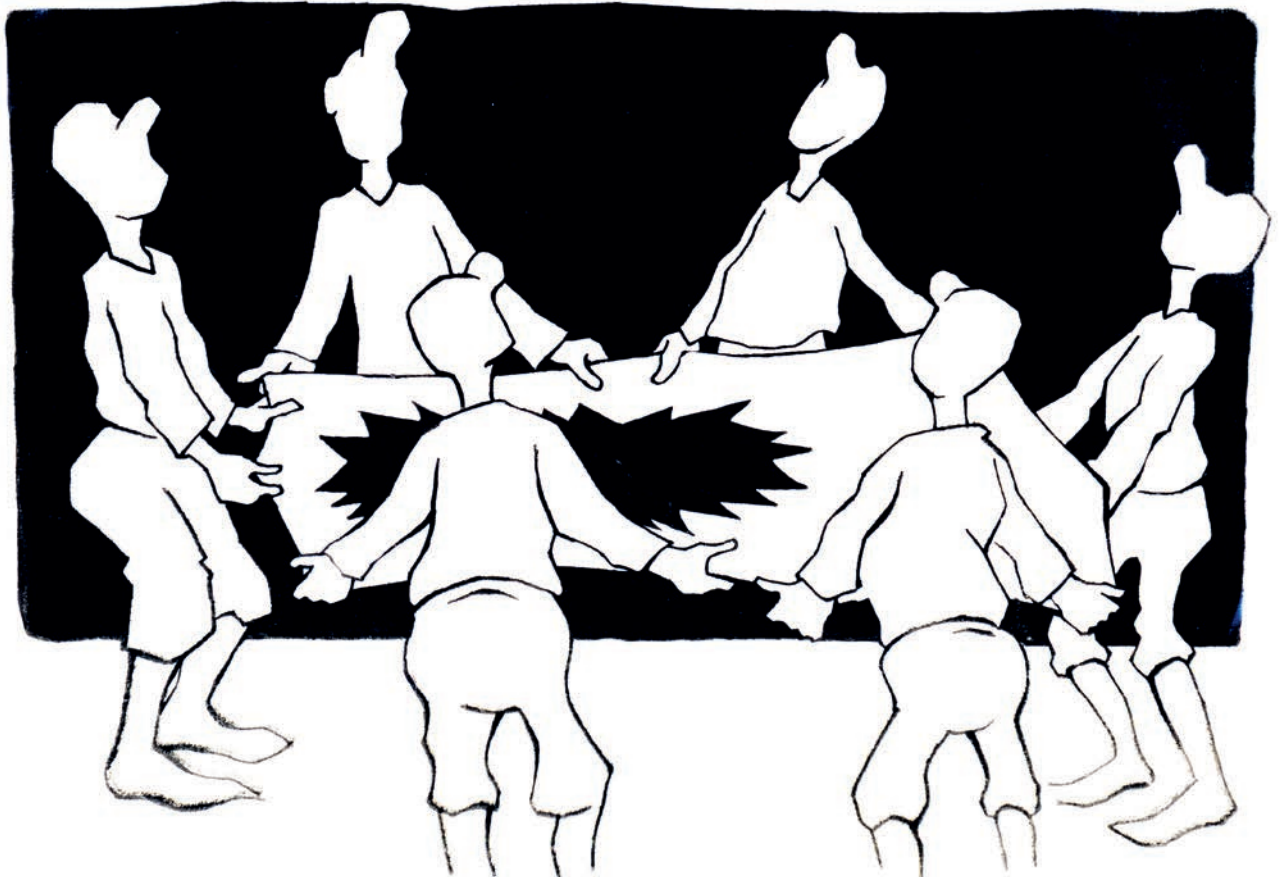
اعداد و ارقام ارائه شده در این نامه به خوبی نشان‌دهنده وضعیت بحرانی حمل‌ونقل عمومی در حوزه ناوگان و نبود منابع مالی لازم برای بهبود آن است. البته فرسودگی و کمبود ناوگان، مشکل امروز و دیروز حمل‌ونقل عمومی تهران و برخی دیگر کلان‌شهرهای کشورمان نیست و سال‌هاست صحبت‌های اعضای شورای شهر و شهرداران و معاونانشان نشان می‌دهد مدیریت شهری برای ساماندهی

چرا کسی هزینه‌های حمل‌ونقل شهری را گردن نمی‌گیرد؟

## معضل پر کردن چاله هزینه!

اکرم امینی

می‌گوییم مترو شلوغ است، می‌گویند پول نداریم واگن اضافه کنیم. می‌گوییم اتوبوس دیر می‌آید، می‌گویند پول نداریم اتوبوس بخریم. سال‌هاست که با هر انتقادی از کمبودها و مشکلات حمل‌ونقلی تهران (و دیگر کلان‌شهرها)، شهرداری منتقدان را به بدعهدی دولت ارجاع می‌دهد و می‌گوید سهم خود را در حمل‌ونقل عمومی پرداخت نمی‌کند. مدیران شهری می‌گویند برای توسعه و بهبود ناوگان، روی درآمد بلیت‌فروشی هم نمی‌شود حساب باز کرد، چراکه قیمت بلیت مترو و اتوبوس واقعی نیست. آنها اما از راه‌های دیگری نمی‌گویند که به درآمدزایی برای حمل‌ونقل عمومی ختم می‌شود، شاید چون راه‌های دیگر را امتحان نکرده‌اند یا در آنها توفیقی نداشته‌اند!



حمل و نقل عمومی، پولی در بساط ندارد.

### تجربه ناموفق فروش اوراق مشارکت مترو

با توجه به کمبود منابع مالی برای توسعه حمل و نقل شهری، فروش اوراق مشارکت از جمله راهکارهایی بوده است که شهرداری تهران و برخی دیگر از کلان‌شهرهای کشور در سال‌های گذشته در پیش گرفته‌اند، اما این تجربه دست‌کم در تهران چندان موفق نبوده، چراکه پول این اوراق به‌موقع به شهرداری نمی‌رسد. به عنوان مثال سال ۹۷ حدود ۱۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به مترو تهران اختصاص یافت که فقط ۳۹۰ میلیارد تومان آن در سال ۹۸ نقد و به حساب مترو واریز شد و مابقی آن، یعنی درآمد ۹۱۰ میلیارد تومانی این اوراق، تابستان امسال از سوی بانک عامل به حساب این شرکت واریز شده است.

این مطلب را مدیرعامل شرکت مترو اعلام کرده و افزوده است بانک عامل این اوراق، به دلایل مختلف وثیقه‌های شهرداری را نمی‌پذیرفته و به همین دلیل، پول مترو یک سال در حساب بانک باقی مانده است. این وضعیت، مختص اوراق مشارکت سال ۹۷ نیست و به گفته مدیران شهری، درآمد اوراق مشارکت مترو، همواره با یک سال تاخیر به دست مسئولان این نهاد رسیده است.

استفاده از مشارکت و سرمایه بخش خصوصی نیز راهکار دیگری است که اگرچه امری مرسوم در پروژه‌های کلان است اما در حمل و نقل شهری کشورمان تا اندازه زیادی مهجور مانده و به‌جز خصوصی‌سازی بخشی از ناوگان اتوبوسرانی، اقدام جدی دیگری انجام نشده است.

البته به نظر می‌رسد در این زمینه به‌تازگی برنامه‌های جدیدی در دست اقدام قرار گرفته است؛ به عنوان مثال آن‌طور که مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری تهران می‌گوید، تامین مالی ۴ هزار میلیارد تومانی برای راه‌اندازی خط ۱۰ مترو تهران در دستور کار است. با این حال اینگونه اقدامات چندان جدی گرفته نمی‌شود.

### سراغ این راه‌ها نرفته‌ایم!

یکی دیگر از مشاوران توسعه حمل و نقل پاک در شهرهای مختلف کشورمان می‌گوید در کشورهای دیگر جهان، راه‌های مختلفی برای درآمدزایی از حمل و نقل شهری وجود دارد که ایران کمتر به کار گرفته شده است. از سوی دیگر هزینه پایین استفاده از خودرو شخصی در ایران، باعث محبوبیت این شیوه در مقایسه با حمل و نقل عمومی شده و غفلت از آن را به دنبال داشته است.

مهدی حسن‌زاده در پاسخ به پرسشی مبنی بر دلیل عدم توفیق شهرداری‌های کشور به‌ویژه شهرداری تهران، در زمینه تامین منابع مالی برای حمل و نقل شهری گفت: «اخذ عوارض تردد در محدوده زوج و فرد و طرح ترافیک، الزام معاینه فنی و جریمه متخلفان از قانون معاینه فنی از جمله راهکارهای درآمدزایی شهرهای بزرگ در بخش حمل و نقل عمومی بوده که به دلایل مختلفی به درآمدزایی مطلوب نرسیده است.»

حسن‌زاده در توضیح اینکه چرا حمل و نقل شهری در ایران نمی‌تواند منابع مالی مورد نیاز خود را تامین کند، اظهار کرد: «یک دلیل این است که همه راه‌های متنوعی که در جهان برای تامین منابع مالی حمل و نقل به کار گرفته شده، در ایران استفاده نمی‌شود و فقط راه‌های محدودی مانند آنچه اشاره شد، امتحان شده است.»

او که دارای مدرک دکترای حرفه‌ای توسعه کسب‌وکار است، اضافه کرد: «از سوی دیگر شیوه و محل هزینه‌کرد درآمدهای طرح‌های ترافیکی در ایران مشخص نیست، در حالی که باید معلوم باشد درآمدهای ترافیکی و حمل و نقلی، با چه نسبتی و در چه بخش‌هایی هزینه می‌شود. هرچند به نظر می‌رسد در مواردی هم که محل هزینه‌کرد مشخص است، نظارتی بر آن وجود ندارد.»

### غفلت از درآمدهای حاشیه خیابان

این کارشناس ارشد رشته عمران در توضیح راهکارهای درآمدزایی برای حمل و نقل شهری در جهان که در ایران کمتر مورد توجه قرار

مشاور توسعه حمل و نقل پاک: راه‌های متنوعی که در جهان برای تامین منابع مالی حمل و نقل به کار گرفته شده، در ایران استفاده نمی‌شود و فقط راه‌های محدودی مانند اخذ عوارض تردد در محدوده زوج و فرد طرح ترافیک، الزام به اخذ معاینه فنی و ... امتحان شده است

... در ایران شیوه و محل هزینه‌کرد درآمد طرح‌های ترافیکی معلوم نیست، در حالی که باید مشخص باشد که درآمدهای ترافیکی و حمل و نقلی، با چه نسبت و در چه بخش‌هایی هزینه می‌شود، هرچند در مواردی هم که محل هزینه‌کرد مشخص شده است، نظارتی بر آن وجود ندارد



مهدی حسن زاده: در برخی از شهرهای پیشرو در دنیا، هزینه جای پارک، گاه تا نیمی از درآمدهای شهری را شامل می‌شود پس چرا در شهرهای ما، حاشیه خیابان یا بخشی از سواره‌رو به عنوان مکان‌هایی پرارزش، به راحتی و به رایگان به محل پارک خودروها اختصاص می‌یابد

کسی که می‌خواهد از وسیله نقلیه شخصی برای سفر در شهر استفاده کند، حتما باید هزینه استفاده از آن را پرداخت کند، اما در ایران این هزینه بسیار کم بوده و به همین دلیل شهرهای ما لبریز از خودرو است، به حمل‌ونقل عمومی کمتر توجه می‌شود و طبیعتاً درآمدزایی کمتری دارد

استفاده از وسایل حمل‌ونقل تغییر کرده است. در اثر شیوع ویروس کرونا، در حال حاضر در بسیاری شهرهای جهان، استفاده از حمل‌ونقل عمومی به میزان قابل توجهی کاهش و در مقابل، در برخی شهرها استفاده از دوچرخه تا دو برابر افزایش یافته است.»

حسن زاده با بیان اینکه براساس اعلام سازمان بهداشت جهانی در دوران کرونا، ایمن‌ترین شیوه جابه‌جایی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری است، افزود: «دوران کرونا بهترین فرصت برای تبلیغ و ترویج حمل‌ونقل پاک در تهران و دیگر شهرهاست. چنانچه مدیران شهری هوشیارانه عمل کنند و از فرصت به دست آمده، بهره‌برند، کرونا می‌تواند نقطه عطفی برای تغییر در شیوه بخشی از سفرهای شهری ما و رفتن به سوی دوچرخه‌سواری یا سفرهای پیاده باشد.»

این مشاور توسعه حمل‌ونقل پاک یادآور شد: «درصد قابل توجهی از سفرها در تهران در فاصله کمتر از ۵ کیلومتر انجام می‌شود. در شهرهای دیگر نیز حدود ۸۰ درصد سفرها و در شهرهای کوچک بیش از ۹۰ درصد سفرها کمتر از ۵ کیلومتر است؛ بنابراین ظرفیت بالایی برای سفرهای دوچرخه‌ای و نیز پیاده‌روی - برای سفرهای زیر یک کیلومتر - وجود دارد.»

### منافع جنبی پول خرج کردن برای حمل‌ونقل

یک کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل‌ونقل نیز معتقد است با توجه به هزینه‌های کلان حمل‌ونقل شهری، حمایت مالی دولت از این بخش، امری طبیعی در همه جهان است. کامبیز مستوفی دربان در پاسخ به پرسش ترابران مبنی بر راهکارهای درآمدزایی برای حمل‌ونقل شهری گفت: «توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی در همه کشورها، نیازمند تخصیص بودجه و صرف هزینه‌های کلانی است. این موضوع در کشورهای توسعه‌یافته با توجه به گران بودن منابع انسانی (از گروه‌های یقه آبی یا به عبارتی نیروهای کارگری تا گروه‌های یقه‌سفید در مفهوم نیروهای مدیریتی و تخصصی) به مراتب

گرفته است، گفت: «در برخی شهرهای پیشرو در دنیا، گاهی تا نیمی از درآمدهای شهری، از جای پارک تامین می‌شود.»

وی با طرح این پرسش که چرا در شهرهای ما، حاشیه خیابان و بخش‌هایی از سواره‌رو به عنوان مکان‌هایی بسیار پرارزش، به راحتی و به‌طور رایگان به محل پارک خودروها اختصاص می‌یابد و افراد می‌توانند از صبح تا شب، بدون هیچ هزینه‌ای خودرو خود را کنار خیابان پارک کنند، گفت: «حاشیه خیابان ظرفیت مهم درآمدزایی است و هرچه به هسته مرکزی شهر نزدیک می‌شویم، هزینه پارکینگ می‌تواند بیشتر شود و منبع درآمد پایداری برای شهرهای ما باشد.»

حسن زاده با تاکید بر لزوم دریافت عوارض مختلف از خودروهای شخصی، با هدف تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی خاطر نشان کرد: «در شهرهای مختلف جهان، عوارض گوناگونی از حمل‌ونقل شخصی دریافت می‌شود. به عنوان مثال عبور از تونل و بزرگراه‌ها در داخل شهر، مشمول پرداخت عوارض است، اما در تهران شاهد هستیم که برای ساخت پلی مانند پل صدر هزینه بسیار می‌شود، اما خودروها به‌طور رایگان از آن عبور می‌کنند.»

او با بیان اینکه همه این مسائل، در یک چرخه به هم متصل هستند، یادآور شد: «کسی که می‌خواهد از وسیله نقلیه شخصی برای سفر در شهر استفاده کند، حتما باید هزینه استفاده از خودرو را پرداخت کند، اما متأسفانه در کشور ما هزینه‌های استفاده از خودرو شخصی بسیار کم بوده و به همین دلیل شهرها لبریز از خودرو است و به همین نسبت، حمل‌ونقل عمومی کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد و درآمدزایی کمتری دارد.»

### کرونا؛ فرصتی برای تغییر سبک سفرهای شهری

این فعال حوزه حمل‌ونقل و ترافیک در پاسخ به این پرسش که آیا با توجه به همه‌گیری کرونا، می‌توان به تغییر الگوی حمل‌ونقل شهری فکر کرد، گفت: «بله، تجربه جهان در کوتاه‌مدت نشان می‌دهد که الگوی سفر و

کارشناس برنامه‌ریزی  
 حمل‌ونقل: در برخی  
 کشورهای توسعه‌یافته  
 منابع عمده مالی از  
 سوی دولت‌های استانی  
 و نیز بهره‌بردار - که  
 معمولاً بخش خصوصی  
 است - تامین می‌شود  
 و دولت‌های محلی  
 یا همان شهرداری‌ها  
 به‌عنوان ذی‌نفع اصلی  
 و پشتیبان، ایفای  
 نقش می‌کنند

... قطعاً بخش خصوصی  
 می‌تواند سرمایه خوبی  
 برای حمل‌ونقل شهری  
 فراهم کند، اما مسئله  
 این است که سرمایه‌گذار  
 بخش خصوصی، منافع  
 مناسبی از بهره‌برداری  
 می‌خواهد. به‌عنوان مثال  
 ممکن است تا چند سال  
 هزینه تبلیغات محیطی  
 را طلب کند یا امتیازهای  
 دیگری بخواهد، پس  
 دست شهرداری‌ها  
 باید برای دادن چنین  
 امتیازاتی باز باشد

نسبت به سایر کشورها بیشتر است»

وی با بیان اینکه امروزه برنامه‌ریزان، علاوه  
 بر هدف‌گذاری در راستای بهبود وضعیت  
 ترافیک، به دنبال هدف مهم دیگری هم  
 هستند، ادامه داد: «ایجاد اشتغال برای طیف  
 گسترده منابع انسانی، از دیگر اهداف اصلی  
 متولیان و حامیان توسعه حمل‌ونقل همگانی  
 انبوه‌بر، به منظور توجیه و تصویب پروژه‌های  
 کلان و پیچیده جدید (از سوی دولت‌های  
 استانی) است. این اشتغال‌زایی وسیع از زمان  
 تعریف و آغاز پروژه تا برنامه‌ریزی، طراحی،  
 ساخت و در نهایت، بهره‌برداری پروژه‌ها و  
 خطوط جدید حمل‌ونقل انبوه‌بر مانند مترو  
 و قطار شهری ادامه می‌یابد.»

این کارشناس ارشد برنامه‌ریزی حمل‌ونقل  
 معتقد است با توجه به هزینه‌های کلان  
 این‌گونه پروژه‌ها، توسعه سیستم‌ها در بیشتر  
 کشورها، نیازمند حمایت‌های دولتی است،  
 ولی ساختار و الگوی تامین بودجه برای  
 این‌گونه پروژه‌ها را نمی‌توان به‌راحتی در  
 کشورهای مختلف با هم مقایسه کرد، زیرا به  
 متغیرهای بسیار زیادی بستگی دارد.  
 مستوفی خاطر نشان کرد: «در برخی کشورهای  
 توسعه‌یافته که در حال حاضر پروژه‌های  
 مختلفی در دست اجرا دارند، منابع عمده مالی  
 از سوی دولت‌های استانی و نیز بهره‌بردار -  
 که معمولاً بخش خصوصی است - تامین  
 می‌شود و دولت‌های محلی - که همان  
 شهرداری‌ها هستند - به‌عنوان ذی‌نفع اصلی  
 و پشتیبان، ایفای نقش می‌کنند.»

### نقش شهرداری، نظارتی است

او گفت: «به‌طور مشخص نقش شهرداری‌ها،  
 امور نظارتی، کنترل و مانیتورینگ پروژه‌ها و  
 نظارت بر رویه‌ها، ضوابط و مقررات فنی در  
 حین برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت پروژه،  
 صدور مجوزهای مختلف برای تسهیل، ارتقا  
 کیفی و حصول اطمینان از ایمنی مناسب در  
 ابعاد مختلف و تامین و ملاحظات منافع  
 عمومی جامعه است.»

به‌گفته مستوفی، نقش مالی دولت‌های  
 محلی یا شهرداری‌ها، معمولاً شامل تامین  
 منابع مورد نیاز امور پشتیبانی پروژه است که

مسائلی همچون بررسی‌های فنی و مهندسی  
 در هماهنگی با ضوابط دولت‌های محلی،  
 تصویب طرح‌ها و برنامه‌ها و در عین حال  
 کنترل و نظارت‌های کیفی، مدیریت یکپارچه  
 طرح‌های عمرانی در دست اجرا، هماهنگی و  
 نظارت‌های ترافیکی پروژه در حین ساخت را  
 شامل می‌شود.

این کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری در  
 پاسخ به پرسشی مبنی بر آینده حمل‌ونقل  
 شهری با توجه به شیوع ویروس کرونا و  
 کاهش استفاده از اتوبوس و مترو تصریح کرد  
 که برخی کشورها در تلاش برای تبدیل این  
 تهدید به یک فرصت مغتنم هستند.

او توضیح داد: «به نظر می‌رسد که تاکنون  
 فرض عدم بلندمدت بودن آثار همه‌گیری در  
 الگوهای حمل‌ونقل در این زمینه غالب بوده  
 است. ضمن اینکه معمولاً در شهرهای شلوغ  
 جهان، سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی در  
 شرایط عادی با سطوح سرویس E (تنها در  
 ساعت‌های اوج یا در ظهر و به‌طور محدود)  
 و F (محدود یا بدون سرویس دهی) به‌ویژه  
 در ساعت اوج به استفاده‌کنندگان سرویس  
 ارائه می‌کردند که حتی با فرض کاهش  
 تقاضای سفر، تصور اینکه سطوح سرویس به  
 شرایط مطلوب و متعادلی برسد، کمی دور از  
 ذهن است؛ بنابراین در برخی نمونه‌های  
 موفق، به دنبال بهره‌گیری حداکثری از مزایای  
 خیابان‌های با حجم تردد کمتر عابر پیاده و  
 ترافیک در زمان همه‌گیری، در جهت تسریع  
 عملیات اجرایی پروژه‌ها هستند.»

به‌گفته این کارشناس برنامه‌ریزی حمل‌ونقل،  
 در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان در  
 حال تجربه کاهش حجم ترافیکی تا بیش از  
 ۲۵ درصد در قیاس با پیش از زمان همه‌گیری  
 کرونا در شبکه معابر شهرهایشان هستند که  
 این موضوع می‌تواند به‌طور غیرمستقیم  
 باعث کاهش مراحل اجرای پروژه‌ها به دلیل  
 افزایش سطح اشغال فضاهای کارگاهی  
 پروژه‌های کلان در امتداد کریدورهای پرتراffic  
 و در حال بهره‌برداری، ضمن رعایت ضوابط  
 و مقررات اجرایی و ایمنی ترافیک شود که در  
 نهایت می‌تواند اجرای چنین پروژه‌هایی را  
 تسریع کند.



منطقه یا شهر موثر بوده و در کاهش آلودگی هوا، ترافیک و... تاثیر مثبت داشته است.»

### ضرورت حمایت مالی از حمل و نقل در دوره کرونا

محمودآبادی در پاسخ به پرسشی مبنی بر تاثیر شیوع ویروس کرونا بر درآمدهای حمل و نقل شهری اظهار کرد: «در مجموع درآمد حمل و نقل شهری از حوزه مسافر عدد بزرگ و قابل اتکایی نیست که کم شدن آن چندان در برنامه ریزی ها اثرگذار باشد، هرچند در عین حال، کاهش این درآمدها ممکن است بر هزینه های جاری و بودجه نگهداری مترو و اتوبوسرانی تاثیر بگذارد.»

او با بیان اینکه برای حل مشکلات ناشی از کرونا باید نگاه جامع تری به مسائل داشته باشیم، افزود: «یکی از مشکلات ما این است که همیشه نگاه تک بعدی به مسائل داریم؛ یعنی بحث آلودگی هوا، ترافیک سنگین، فرسودگی ناوگان و حتی مرگومیر ناشی از آلودگی هوا را جدا از یکدیگر می بینیم. در بحث کرونا هم همین است، یعنی اگر فقط نگاه تک بعدی داشته باشیم که چه کاری می توانیم انجام دهیم که در دوره همه گیری ویروس، همچنان مسافر داشته باشیم و درآمدزایی کنیم، ممکن است با اعمال برخی شرایط بتوانیم عدد مسافران را افزایش دهیم، اما در سوی دیگر ماجرا، تعداد مبتلایان و فوتی ها هم افزایش خواهد یافت و کشور در این بخش زیان می دهد. بنابراین کار درست این است که در شرایط فعلی، حمل و نقل عمومی با تعداد مسافر کمتر فعالیت کند و حتی اگر ممکن است، تعطیل شود. اگر در این بخش هزینه کنیم، از هزینه های بیشتر ناشی از ابتلا و فوت افراد جلوگیری می شود، اما این مسائل جدا از هم دیده می شود و هماهنگی بین دستگاهی وجود ندارد.»

این مدرس دانشگاه تاکید کرد: «در دوره شیوع کرونا شهرداری نباید دغدغه درآمدزایی از حمل و نقل و طرح های ترافیکی داشته باشد، اما به شرط اینکه از سوی دولت مورد حمایت مالی قرار گیرد تا زیان وارد شده به این بخش جبران شود.»

محیطی و... را طلب کند یا امتیازهای دیگری از شهرداری بخواهد که باید دست شهرداری برای دادن این امتیازات باز باشد. بخش خصوصی برای مشارکت در یک پروژه، فقط نگاه مبتنی بر سود دارد و منفعت عامه را در نظر نمی گیرد که به عنوان مثال راه اندازی فلان ایستگاه مترو، چقدر از آلودگی هوا کم می کند و... از سوی دیگر سود زیادی از پروژه می خواهد و دست کم باید ۱/۵ تا ۲ برابر سرمایه گذاری، سود کند.»

او یادآور شد: «متأسفانه بخش خصوصی علاقه چندانی به مشارکت در پروژه های شهری و دولتی ندارد، زیرا نگاه دولت و شهرداری به این بخش، نگاه درستی نیست و در مورد سود و امتیازهایی که این بخش طلب می کند، وارد فاز چانه زنی می شوند. گاهی هم به برخی از وعده ها یا امتیازهایی که به بخش خصوصی داده شده است، عمل نمی کنند.»

این کارشناس حمل و نقل معتقد است چنین تنگ نظری هایی، دلزدگی بخش خصوصی را به دنبال دارد؛ در حالی که بخش دولتی و شهرداری باید این نکته را در نظر بگیرند که اگر بخش خصوصی، منفعت چند برابری می خواهد، در مقابل سرمایه گذاری او برای

### اگر اینجا هزینه کنیم، سود می کنیم

یکی دیگر از متخصصان حوزه ترافیک و حمل و نقل نیز معتقد است قطعاً شهرداری ها نمی توانند از پس هزینه های کلان حمل و نقل شهری برآیند و نیازمند تزریق پول از منابع دیگر هستند.

به گفته او، حمایت مالی از حمل و نقل عمومی شهری، منافع زیادی در سطح کلان دارد که هزینه ها را به خوبی جبران خواهد کرد.

مهدی محمودآبادی که مدرک دکترای عمران با گرایش حمل و نقل دارد، یکی از منابع اصلی تامین مالی پروژه های حمل و نقلی به ویژه حمل و نقل شهری را در همه کشورهای جهان، بودجه های دولتی عنوان کرد و افزود: «در اختصاص این بودجه، باید منافع عمومی و کلان همه شهروندان در نظر گرفته شود.»

این کارشناس رسمی دادگستری در حوزه ترافیک در پاسخ به این پرسش که در نبود یارانه دولتی، شهرداری از چه راهی می تواند برای حمل و نقل عمومی درآمدزایی کند، گفت: «این کار بسیار دشواری است که شهرداری بخواهد خود هزینه های حمل و نقل را تامین کند، زیرا پروژه های حمل و نقلی مثل مترو، بسیار هزینه بر هستند و به هیچ وجه نمی توان با تکیه بر درآمد جاری شهرداری یا درآمدهای خود حمل و نقل، تامین مالی آنها را انجام داد. درآمدهای حمل و نقل شهری از راه بلیت فروشی، عددی بسیار ناچیز است که شاید حتی هزینه نگهداری ناوگان حمل و نقل را نیز پوشش ندهد، بنابراین لازم است از جای دیگری به جز بدنه شهرداری، پولی به حوزه حمل و نقل تزریق شود.»

### بخش خصوصی دل سرد است

این مدرس دانشگاه با تاکید بر لزوم حضور سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل شهری افزود: «بخش خصوصی می تواند منبع سرمایه بسیار خوبی برای حمل و نقل شهری باشد، اما مسئله این است که سرمایه گذار بخش خصوصی، منافع بسیار زیادی از بهره برداری می خواهد. به عنوان مثال ممکن است تا چند سال هزینه تبلیغات

مهدی محمودآبادی: بخش خصوصی علاقه چندانی به مشارکت در پروژه های شهری و دولتی ندارد، زیرا نگاه دولت و شهرداری به این بخش، نگاه درستی نیست و در مورد سود و امتیازهایی که بخش خصوصی خواهان آن است، وارد فاز چانه زنی می شوند



چرا شهرداری تهران از پس گرفتاری‌های مترو بر نمی‌آید؟

## منابع غایب، کرونا حاضر!

شدت گرفتن شیوع کرونا در تهران با افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمدهای مترو وضعیت مالی این شرکت را وخیم‌تر از پیش کرده است. به عنوان مثال، یکی از منابع درآمد شرکت بهره‌برداری مترو دریافت مبلغ اجاره از بهره‌برداران مترو بود که با توجه به نصف شدن تعداد مسافران و کاهش ۹۰ درصدی درآمد این واحدها، غرفه‌داران از ابتدای سال شامل بخشودگی اجاره‌بها شده‌اند.

در همین رابطه، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران با اشاره به اینکه مترو از نظر مالی بسیار تحت فشار است، خاطر نشان کرده است: «کرونا منابع درآمدی ما را کاهش داده است، ضمن اینکه نتوانستیم از کمک‌های مالی که برای این موضوع تخصیص داده شده بود، بهره‌مند شویم. اخیراً اعلام شد که به شرکت‌های حمل و نقل برون‌شهری از سمت دولت کمکی انجام شده است، ما نیز یک شرکت حمل و نقل برون‌شهری هستیم که از تهران تا هشتگرد مسافر جابه‌جا می‌کنیم، بنابراین خواهان آن هستیم که به ما نیز از این کمک‌ها اعطا شود.»

شاید بتوان گفت اساسی‌ترین روش پیشگیری از شیوع بیماری کرونا رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی است؛ امری که در ساعات اولیه و پایانی روز در ایستگاه‌های مترو تقریباً ناممکن است. دیدن انبوه کارمندان خسته و درمانده‌ای که چهره‌به‌چهره هم در واگن‌های مترو ایستاده‌اند می‌تواند خطرناک‌ترین تصویر در روزهایی باشد که آمار قربانیان کرونا در تهران به اوج خود رسیده است. این روزها، کمبود ناوگان مترو برای جابه‌جایی مناسب مسافران بیشتر از همیشه خودنمایی می‌کند و این پرسش مطرح می‌شود که چرا علی‌رغم اهمیت اقتصادی، اجتماعی و بهداشتی توسعه مترو، روند ایجاد خطوط و ایستگاه‌های جدید مترو در تهران به‌کندی پیش می‌رود.

علی‌امام، مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)، در پاسخ به این پرسش خبرنگار ترابان، کمبود منابع مالی را علت محقق نشدن برنامه‌های مترو می‌داند و می‌گوید: «سال گذشته، دولت فقط ۱۵ درصد از سهم ۵۰ درصدی تامین هزینه‌های مترو پرداخت کرده و در سال‌های اخیر، به تعهدات قانونی خود پایبند نبوده، به همین دلیل مترو بدهی‌های سنگینی به شبکه بانکی کشور دارد.»





**بودجه متروی تهران**  
**امسال ۲ هزار و ۸۰۰**  
**میلیارد تومان است،**  
**اما با توجه به اینکه**  
**مشکلات درآمدی**  
**شهرداری زیاد است**  
**برای اینکه نگاهی**  
**واقع بینانه داشته**  
**باشیم فقط روی ۵۰**  
**درصد آن حساب**  
**کرده‌ایم و امیدواریم**  
**حداقل این مقدار**  
**محقق شود**

**در ابتدای سال ۹۹**  
**شهرداری تهران فقط**  
**بابت مترو تهران به**  
**سیستم بانکی کشور**  
**حدود ۲۴ هزار میلیارد**  
**تومان بدهی ثبت شده**  
**داشته است که ۱۶**  
**هزار میلیارد تومان**  
**اصل بدهی و ۸۰۰۰**  
**میلیارد تومان سود**  
**و جریمه دیرکرد است**

## برنامه‌های سال جاری

مدیرعامل شرکت متروی تهران، در گفت‌وگو با خبرنگار تاربان، توضیحات مبسوط‌تری از شرایط حال حاضر مترو می‌دهد. او با اشاره به اینکه تاکنون، در مجموع در شبکه متروی تهران ۲۳۷ کیلومتر خط مترو با ۱۲۷ ایستگاه به بهره‌برداری رسیده است، درباره اقدامات و برنامه‌های امسال مترو گفت: «در سه ماه نخست امسال کارها به دلیل شیوع گسترده کرونا متوقف بود، اما براساس برنامه عملیاتی که قبلاً پیش‌بینی شده بود، بهره‌برداری از دو رام قطار باقی مانده در کارخانه واگن‌سازی تهران هم در برنامه تیر ماه قرار داشت که خوشبختانه انجام شد. برنامه مرداد ماه یعنی بهره‌برداری از پست شرقی برق خط ۷ مترو نیز محقق شده است.»

علی امام افزود: «برای شهریورماه نیز افتتاح ایستگاه برج میلاد و ورودی ایستگاه مهدیه در خط ۷ پیش‌بینی شده بود که ورودی ایستگاه مهدیه به بهره‌برداری رسید، اما متأسفانه ایستگاه برج میلاد به دلیل تاخیر در تامین منابع مالی به افتتاح نرسید. یکی از منابع مالی که روی آن حساب کرده بودیم آزادسازی ۹۱۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت فروخته شده در سال گذشته در سیستم بانک آینده بود که به‌موقع عملی نشد.»

او توضیح داد: «این پول در حساب بانک آینده مانده بود تا وثیقه‌های مورد تایید بانک از جانب شهرداری ارائه شود که با وجود پیگیری‌های معاونت مالی شهرداری تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک و متروی تهران در زمان مقرر محقق نشد و با یک سال تاخیر انجام گرفت، بنابراین امیدواریم ایستگاه برج میلاد تا نیمه آبان امسال به بهره‌برداری برسد. ضمناً تا پایان سال حداقل ۱۱ ایستگاه دیگر باید به بهره‌برداری برسد که ۳ ایستگاه (به غیر از ایستگاه برج میلاد) در خط ۷ مترو، یک ایستگاه در خط ۳ مترو و ۷ ایستگاه دیگر در خط ۶ است.»

## وعده‌های محقق نشده

او با بیان اینکه ما برای افتتاح این ۱۱ ایستگاه روی دو منبع «اوراق مشارکت» و «بودجه»

او با بیان اینکه به ما به عنوان شرکت بهره‌برداری مترو، از منابع کمک‌های کرونا هیچ یارانه‌ای پرداخت نشده است، اعلام کرد: «به دلیل شیوع کرونا، ساعت کارکرد پرسنل مترو کم شده که این خود باعث می‌شود همه هزینه‌های ما در سیستم افزایش یابد، از طرفی کارکرد پیمانکاری، نظافت، شست‌وشو و ضدعفونی نیز هزینه‌ها را بسیار بالا برده، بنابراین از دولت و سازمان برنامه و بودجه می‌خواهیم که به ما کمک کنند.»

## گلایه از بی توجهی

محسن هاشمی، رئیس شورای اسلامی شهر تهران نیز در مراسم آغاز عملیات اجرایی احداث خط ۱۰ مترو و توسعه شمالی خط ۷ مترو، از عدم تعیین تکلیف مصوبات دولت در حوزه کمک به مترو انتقادات صریحی داشت. او با اشاره به این که آقای روحانی هنگامی که رئیس‌جمهور شد، در مورد حمل و نقل اعلام کرد که دولت او دولت ریلی است و اولویت با ریل خواهد بود، گفت: «با این حال می‌بینیم که ۷ سال از دولت گذشته و وضعیت مناسبی در ریل‌گذاری ندارد.»

رئیس شورای شهر با اشاره به تاریخچه راه‌اندازی مترو در ایران، یادآور شد: «بیش از ۴۵ سال از عمر مترو در ایران می‌گذرد و تنها بیش از ۲۰۰ کیلومتر خطوط ریلی در تهران ایجاد شده که حدود ۹۰ کیلومتر آن تجهیز نشده، ضمن اینکه باید سالی ۱۵ کیلومتر خطوط ریلی در شهر تهران می‌ساختیم که تنها کمتر از ۵ کیلومتر احداث کردیم.»

رئیس شورای شهر تهران خطاب به شهردار تهران نیز گفت: «یک درخواست داریم که سه سال است مطرح می‌کنیم و آن بحث TOD و درآمدزایی از پهنه‌های حمل و نقل است و از حناچی می‌خواهیم که آن را دنبال کند. چراکه ما قرار است ۴۰ کیلومتر مترو بسازیم و ساخت هر کیلومتر میلیاردها تومان هزینه دارد و مدام خبرنگاران از من می‌پرسند که پول ساخت این مترو را از کجا می‌خواهید بیاورید؛ در حالی که می‌توان با برنامه TOD و مجوز ساخت مجتمع‌های ایستگاهی، آن را تامین کرد.»

در سال ۸۸ قرار بود ۲ میلیارد دلار از صندوق توسعه ملی برای متروی تهران و سایر شهرها اختصاص یابد، اما دولت وقت اعلام کرد مصوبه مجلس را اجرا نمی‌کند. اجرای این مصوبه تا سال ۹۱ تمدید شد، اما در دولت یازدهم و دوازدهم هم کسی به سراغ آن نرفت

مجلس در برنامه ششم توسعه مقرر کرده که دولت ۲ هزار دستگاه ناوگان برای متروی کلانشهرها تا پایان سال ۱۴۰۰ تامین کند اما زمان زیادی تا پایان برنامه نداریم و به طور قطع تا سال ۱۴۰۰ حتی یک رام قطار هم از آن ۲۰۰۰ رام تامین نخواهد شد

حساب کرده‌ایم، توضیح داد: «اوراق مشارکتی که مربوط به سال ۹۷ بود، همان ۹۱۰ میلیارد تومان است که خوشبختانه به دستمان رسید. علاوه بر این، ۱۰۰۰ میلیارد تومان هم بابت فروش اوراق مشارکت در سال ۹۸ پیش‌بینی شده بود که ۳۱ تیرماه امسال فروخته شد و بانک عامل آن بانک رفاه بود، اما هنوز به حساب شهرداری و مترو واریز نشده، زیرا وثایق قابل قبول بانک رفاه کامل نشده است. البته معاونت مالی و سازمان املاک شهرداری در حال پیگیری هستند که امیدواریم به‌زودی محقق شود.»

امام ادامه داد: «بودجه متروی تهران امسال ۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان است، اما با توجه به اینکه مشکلات درآمدی شهرداری زیاد است، ما برای اینکه واقع‌بینانه نگاه کرده باشیم از ابتدای سال فقط روی ۵۰ درصد آن برنامه‌ریزی و حساب کرده‌ایم که امیدواریم حداقل این مقدار محقق شود.»

مدیرعامل شرکت مترو خاطر نشان کرد: «البته همه حسن نیت دارند و ما هم پیگیر هستیم که این اتفاق بیفتد، اما ۱۰۰ درصد قابل پیش‌بینی نیست، زیرا درآمدهای شهرداری تهران به دلیل اینکه به ساخت‌وساز مردم و پروانه ساخت متکی است، ناپایدار است، بنابراین دقیقاً قابل پیش‌بینی نیست و به پارامترهای مختلف بستگی دارد. با این وجود امیدواریم با تحقق درآمدها، شهرداری هم بتواند درصدی از منابع مورد نیاز مترو را در اختیار مقرر دهد.»

او با اشاره به اینکه در دولت یازدهم و دوازدهم شاهد دو دوره مدیریت مختلف در شورای شهر و شهرداری بودیم، تصریح کرد: «تیم مدیریت شهری در ابتدای دولت یازدهم تأکید ویژه‌ای روی مترو داشت که در نتیجه در خط ۶ و ۷ فعالیت زیادی صورت گرفت، اما منابع مالی زیادی که از طریق تسهیلات بانک شهر برای خط ۶ و بعد خط ۷ اختصاص یافت، در نهایت به بهره‌برداری منجر نشد و فقط در ماه‌های پایانی آن دوره مدیریتی، از خط ۷ بهره‌برداری شد که آن هم به دلیل نواقص موجود، در آبان ۹۶ به توقف این خط منجر شد، اما در دوره مدیریت شهری جدید، با

حدود هزار میلیارد تومان هزینه، نواقص خط ۷ در حد قابل قبول برطرف شد و در ۳ مرحله به همراه چند ایستگاه بیشتر، به طول ۲۲ کیلومتر و ۱۱ ایستگاه به بهره‌برداری رسید.» او ادامه داد: «در دوره دولت یازدهم و مدیریت قبلی شهری، کارهای ساختمانی خط ۶ تا حدود ۹۰ درصد پیشرفت کرد، اما از نظر تجهیزاتی حدود ۸ درصد پیشرفت داشت و بسیار عقب بود که در دوره مدیریت جدید و دولت دوازدهم به تدریج در حال آماده‌سازی است. در سال ۱۳۹۸ حدود ۱۰ کیلومتر با ۵ ایستگاه به مدار بهره‌برداری رسیده و تا پایان سال هم امیدواریم ۷ کیلومتر دیگر با ۷ ایستگاه به بهره‌برداری برسد.»

### ترسیم طرح جامع حمل‌ونقل ریلی شهر تهران

مدیرعامل شرکت مترو درباره برنامه این شرکت برای پوشش تمام مناطق شهر تهران توضیح داد: «خوشبختانه یکی از توفیقاتی که در این دوره مدیریت شهری و مترو فراهم شد، این بود که بعد از ۴۵ سال از تاسیس شرکت مترو، برای نخستین بار طرح جامع حمل‌ونقل ریلی تهران به صورت کامل در بهمن سال گذشته در شورای عالی حمل‌ونقل و ترافیک کشور به تصویب رسید. براساس این طرح، در کل پهنه مناطق ۲۲ گانه شهر تهران - که حدود ۶۵۰ کیلومتر مربع است - باید به گونه‌ای عمل کرد که هر شهروند تهرانی به هنگام خروج از خانه، حداکثر با سپری کردن ۸۰۰ متر به یکی از مدهای حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه مترو یا اتوبوس برسد. این یعنی پوشش حداکثری منطقی در خطوط مترو در مناطق ۲۲ گانه.»

او ادامه داد: «این اتفاق وقتی می‌افتد که همه خطوط مترو ایستگاه‌ها تکمیل شده باشند. حتی برای ایستگاه‌هایی که قبلاً به بهره‌برداری رسیده، باید دو تا سه خروجی در اطراف یک چهارراه پیش‌بینی شود. همانطور که حتماً شما شاهد بوده‌اید، در حال حاضر به دلیل مشکلات مربوط به تملک اراضی، در برخی ایستگاه‌ها فقط یک ورودی به بهره‌برداری رسیده که براساس طرح جامع حمل‌ونقل



آن‌طور که وعده داده شده در زمان خود انجام دهند.»

او درباره اهمیت تامین ناوگان حمل‌ونقل عمومی تاکید کرد: «در شهر تهران به‌عنوان پایتخت کشور، بحث تامین ناوگان حمل‌ونقل عمومی در مترو یک تکلیف حاکمیتی است، اما در عمل، در سال‌های اخیر اتفاق دیگری افتاده است؛ در واقع مترو در قوانین بالادستی جزو تکلیف ۱۰۰ درصدی شهرداری تهران نبوده که بگوییم به دولت ربط ندارد و اساساً غیر از این، منطقی و شدنی هم نیست.»

### قوانین خوب، اما اجرا نشده

او با یادآوری اینکه در قانون حمایت از سامانه‌های ریلی که اسفند ۸۵ به تصویب مجلس رسید ۵۰ درصد سهم هزینه توسعه مترو در کلانشهرها به عهده دولت است، خاطر نشان کرد: «اما در عمل این اتفاق نیفتاده است و دولت‌های مختلف از آن زمان تاکنون این سهم را تقبل نکرده‌اند؛ تا جایی که سال گذشته براساس برآوردهای صورت گرفته، متوجه شدیم که در تهران در این ۱۴ سال، دولت‌های مختلف به جای ۵۰ درصد، کمتر از ۱۵ درصد سهم خود را پرداخت کرده‌اند که نشان می‌دهد کوتاهی در این مورد در دوره‌های مختلف صورت گرفته و نتیجه آن این است که فشار سنگینی بر سرگرد شهرداری تهران وارد شده است.»

امام خاطر نشان کرد: «به همین دلیل، در ابتدای سال ۹۹ شهرداری تهران فقط بابت مترو تهران به سیستم بانکی کشور در ابتدای سال ۹۹، حدود ۲۴ هزار میلیارد تومان بدهی ثبت شده داشته است که ۱۶ هزار میلیارد تومان اصل بدهی و ۸ هزار میلیارد تومان سود و جریمه دیرکرد آن است که عدد سنگینی است و نشان می‌دهد که شهرداری سعی کرده وظیفه خود را در تکمیل خطوط مترو انجام دهد، به‌ویژه در ۶ سال گذشته که رکود ساخت‌وساز، درآمد شهرداری‌ها را به شدت دچار کاهش کرده و عمده درآمد شهرداری‌ها ناپایدار است.»

مدیرعامل مترو تاکید کرد: «البته ناگفته نماند که دولت به‌ویژه در بحث انتشار اوراق

تاکنون به‌ویژه در دو سال اخیر، در زمینه حمایت از تولیدات و ساخت داخل صورت گرفته، به نتایج خوبی رسیده‌ایم؛ به‌گونه‌ای در بخش تجهیزات بیش از ۷۰ درصد از تجهیزات در داخل کشور ساخته می‌شود. البته هر تولید داخلی هم ممکن است به نوعی به خرید خارجی متکی باشد، بنابراین همان مشکل در تامین قطعات کم‌اهمیت‌تر، ساخت قطعه اصلی و راه‌اندازی کل پروژه را دچار آسیب می‌کند، با این حال، این مشکلات کار ما را تعطیل نکرده است، مثلاً در سال گذشته که در اوج تحریم‌ها بودیم ۸ ایستگاه در شبکه متروی تهران بهره‌برداری شد و امسال هم ۱۲ ایستگاه در دست بهره‌برداری داریم که نشان می‌دهد با همه گرفتاری‌ها و اثرات تحریم‌ها که روی قیمت و هزینه تمام شده کار تاثیرگذار است، اما کار در حال پیشرفت است و انجام می‌شود.»

امام در مورد مشکلات اقتصادی از جمله افزایش تورم و نرخ ارز تصریح کرد: «این موضوع نیز روی قیمت تمام شده ما در بخش ساختمانی و تجهیزاتی تاثیر می‌گذارد. البته با همه مشکلات خدمت‌گذاران مردم در مترو که چند هزار نفر هستند در تلاش هستند این مسائل را حل کنند و بتوانند کار را

ریلی باید بقیه ورودی‌ها هم تکمیل شود.» امام اضافه کرد: «همچنین در طرح جامع، ۴ خط جدید ۸ و ۹ و ۱۰ و ۱۱ تعریف شده که باید آن ۴ خط هم تا اواخر سال ۱۴۲۰ ساخته شود. البته نمی‌دانیم که آیا این اتفاق رخ می‌دهد یا نه؛ چون با توجه به محدودیت‌های شدید دولت و شهرداری در سال‌های اخیر، بزرگ‌ترین چالش تامین منابع است.»

او با تاکید بر اهمیت موضوع همپوشانی و هماهنگی مدهای مختلف حمل‌ونقلی گفت: «شهروندانی که از مدهای مختلف حمل‌ونقل استفاده می‌کنند باید بتوانند در سفرهای درون‌شهری بین مدهای مختلف حمل‌ونقلی جابه‌جا شوند و با سریع‌ترین روش به مقصد برسند. شهرداری در بعضی ایستگاه‌ها که در مجاورت آنها فضای لازم وجود داشته یا تملک اراضی مقدور بوده، با توجه به مترای زمین، پایانه تاکسیرانی و اتوبوسرانی پیش‌بینی و احداث کرده، اما در بعضی مناطق فضا وجود ندارد و نمی‌توان فضایی را هم به تملک درآورد. با این حال یکی از بحث‌هایی که باید در تکمیل شبکه حمل‌ونقل عمومی شهر تهران مدنظر قرار گیرد، این است که در همه ایستگاه‌های بهره‌برداری شده و حتی در ایستگاه‌های جدید، این همپوشانی و هماهنگی به وجود آید.»

امام یادآور شد: «به همین منظور ما جلساتی برای ایجاد هماهنگی در ایستگاه‌های جدید با معاونت حمل‌ونقل شهرداری داریم تا مسئولان شرکت واحد اتوبوسرانی و سازمان تاکسیرانی هم مجاب شوند که با همکاری شهرداری‌های مناطق ذی‌ربط حتی الامکان قبل از افتتاح هر کدام از آن ۱۲ ایستگاه، نسبت به احداث پایانه‌های مرتبط با فعالیت خودشان اقدام و برنامه‌ریزی کنند.»

### تبعات تشدید تحریم‌ها

مدیرعامل مترو درباره اثرات تحریم‌ها، با بیان اینکه ما یک بحث درباره تامین تجهیزات از کشورهای خارجی داریم و بحث دیگری هم درباره مشکلات اقتصادی داخلی است که از تحریم‌ها ناشی می‌شود، توضیح داد: «در مورد اول، خوشبختانه با تلاش‌هایی که از گذشته

در سال گذشته برای توسعه مترو ۱۰۰۰ میلیارد تومان فروش اوراق مشارکت پیش‌بینی شده بود که ۳۱ تیرماه امسال فروخته شد و بانک عامل آن بانک رفاه بود، اما هنوز به حساب شهرداری و مترو واریز نشده، زیرا وثایق قابل قبول بانک رفاه هنوز کامل نشده است

مشارکت کمک‌هایی هم کرده به‌گونه‌ای که ۵۰ درصد سهم سود آن که برعهده دولت بوده، پرداخت شده، اما کافی نیست و باید برای مترو اتفاقات بهتر و بیشتری بیفتد.»

او به قانون حمایت از توسعه حمل‌ونقل عمومی مصوب سال ۸۶ در مجلس اشاره کرد و افزود: «در آنجا پیش‌بینی شد دولت سالانه برای تکمیل شبکه حمل‌ونقل عمومی داخل شهری در کلانشهرها ۴ هزار میلیارد تومان و برون‌شهری ۶ هزار میلیارد تومان از منابع حاصل از هدفمندی یارانه‌ها تامین کند. همچنین در مقطع دیگری در سال ۸۸ قرار بود ۲ میلیارد دلار از صندوق ذخیره ارزی به متروی تهران و سایر شهرها اختصاص یابد، اما دولت وقت مخالفت و اعلام کرد مصوبه مجلس را اجرا نمی‌کند و اجرا هم نکرد.»

مدیرعامل شرکت مترو توضیح داد: «اجرای این مصوبه تا سال ۹۱ تمدید شد، اما باز هم به مرحله اجرا نرسید و در ادامه به فراموشی سپرده شد و در دولت یازدهم و دوازدهم هم کسی به سراغ آن نرفت. در واقع با وجود پیگیری‌های بسیار در مجلس و نامه‌نگاری متعدد از جانب شهرداری، مصوبه‌ای که مجلس تصویب کرد و دولت دهم باید اجرا می‌کرد روی کاغذ ماند.»

امام با تأکید بر اینکه ما تا سال ۱۴۰۲ به حداقل حدود ۱۵۰۰ دستگاه ناوگان جدید نیاز داریم است که آن هم مصوبه مختص خود را دارد، تصریح کرد: «مجلس در برنامه ۵ ساله ششم تکلیف کرده که دولت ۲ هزار دستگاه ناوگان برای متروی کلانشهرها تا پایان برنامه که سال ۱۴۰۰ است تامین کند که ۱۰۵۰ دستگاه سهم تهران و ۹۵۰ دستگاه سهم کلانشهرها است، اما متأسفانه زمان زیادی تا پایان برنامه نداریم و بدون شک تا سال ۱۴۰۰ حتی یک رام قطار هم از آن ۲۰۰۰ رام قطار تامین نخواهد شد.»

### سرنوشت متروی پرنده

مدیرعامل شرکت درباره روند پیشرفت متروی پرنده و اسلامشهر چنین توضیح داد: «آنچه در سال‌های اخیر جزو تکالیف قانونی ما محسوب می‌شد افتتاح متروی پرنده و

اسلامشهر بود که باید با بودجه مستقیم دولت ساخته می‌شد، زیرا در آن سال‌ها بودجه شهرداری‌های شهرهای جدید مانند پرنده عددهای کوچکی مانند ۳۰ میلیارد تومان بود که تازه همه آن هم تامین و تخصیص داده نمی‌شد و این عددها هم به درد ساخت مترو نمی‌خورد.»

امام توضیح داد: «دو سال پیش شهرداری اسلامشهر پیشنهادی را مطرح کرد مبنی بر اینکه دستگاه‌های اجرایی ساخت متروی اسلامشهر از شهرداری تهران به خود آنها منتقل شود، زیرا خود آنها غیر از بودجه دولتی، منابع دیگری هم مانند زمین و مغازه در اختیار دارند که می‌توانند از آنها استفاده کنند و مترو را بسازند. ما هم از این پیشنهاد استقبال کردیم زیرا خشنود می‌شویم که شهرهای اقماری تهران هم مانند تهران به سیستم مترو متصل شوند و از حمل‌ونقل عمومی پاک استفاده کنند. بر همین اساس ساخت متروی اسلامشهر آغاز شده و در حال حاضر هم مشغول هستند.»

امام با اشاره به اینکه مسئولیت متروی پرنده از سال ۹۲ به شهرداری تهران واگذار شده، خاطر نشان کرد: «همان‌طور که می‌دانید شهرداری تهران دو فاز این مترو را به

بهره‌برداری رسانده که عبارت است از فاز اول از تهران تا نمایشگاه شهر آفتاب که سال ۹۵ بهره‌برداری شد و فاز دوم از شهر آفتاب تا فرودگاه امام خمینی (ره) که سال ۹۶ به بهره‌برداری رسید. فاز سوم ۱۹ کیلومتر از فرودگاه امام تا شهر جدید پرنده است که حدود ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، اما به دلیل اینکه منتظر بودجه‌های دولتی در سال‌های اخیر بوده‌ایم، امکان تکمیل وجود نداشته است؛ بنابراین پیشنهادی مطرح شده که اگر مورد توافق نهایی قرار گیرد، می‌توانیم تا پایان دولت دوازدهم بهره‌برداری اولیه را انجام دهیم.»

او ادامه داد: «پیشنهاد جدید این است که شهر جدید پرنده با حمایت استانداری تهران، وزارت راه، شرکت عمران شهرهای جدید و شورای شهر منابعی را در اختیار متروی تهران قرار دهند تا مترو هم با تعاملی که با پیمانکار دارد بتواند تا یک سال آینده این فاز را به بهره‌برداری برساند. البته نمی‌توان قول قطعی داد، اگر در همراه توافق نهایی حاصل شود و زمان از دست نرود، فرصت عمل به این وعده را خواهیم داشت، اما اگر حصول توافق تا آبان و آذر طول بکشد، زمان را از دست می‌دهیم.»

### کلام آخر

امام با تأکید بر اینکه توسعه حمل‌ونقل عمومی و مترو مانند بقیه پروژه‌های شهرداری تهران نیست، گفت: «مترو یک امر حاکمیتی است؛ بنابراین دولت‌ها باید بیش از آنچه در سال‌های گذشته دیده شده از شهرداری‌ها و خصوصاً شهرداری تهران حمایت کنند تا این شبکه مترو کامل شود و در اختیار مردم قرار گیرد. دولت نباید به ساخت مترو به‌عنوان یک پروژه عمرانی مانند هزاران پروژه دیگر که در شهر انجام می‌شود نگاه کند، بلکه باید به‌عنوان یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر به آن بنگرد، زیرا هرچه توسعه آن دیرتر شود، تبعات و آسیب‌های زیاده‌تری ناشی از عدم تکمیل شبکه حمل‌ونقل عمومی گریبان‌گیر مردم کلانشهرها به‌ویژه تهران می‌شود.»

در بخش تجهیزات بیش از ۷۰ درصد از تجهیزات در داخل کشور ساخته می‌شود. البته هر تولید داخلی هم ممکن است به نوعی به خرید خارجی متکی باشد، بنابراین همان مشکل در تامین قطعات کم‌اهمیت‌تر، ساخت قطعه اصلی و راه‌اندازی کل پروژه را دچار آسیب می‌کند





تهران فعلا باید با همین کهنه‌ها بسازد

## اتوبوس، بی اتوبوس!

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در گفت‌وگو با خبرنگار ترابریان درباره وضعیت فعلی ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران گفت: «اتوبوس‌های ۹ خط اتوبوسرانی تندرو BRT متعلق به شهرداری و اتوبوسرانی تهران است و به ۱۶ شرکت خصوصی هستند که تحت نظارت شرکت واحد فعالیت می‌کنند.»

محمود ترفع با بیان اینکه اکنون ۵۶۰۰ دستگاه اتوبوس در شهر تهران در حال جابه‌جایی مردم هستند، اظهار کرد: «از این تعداد اتوبوس ۱۳۵۰ دستگاه متعلق به شرکت واحد و حدود ۴۲۵۰ دستگاه متعلق به شرکت‌های بخش خصوصی است. البته مینی‌بوس هم وجود دارد که تعداد آنها اندک است.»

او افزود: «اکنون ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس فرسوده در شهر تهران فعالیت می‌کنند و عمر متوسط ناوگان ۱۲/۴ سال است. این در حالی است که به استناد بند ۸ آیین‌نامه اجرایی قانون هوای پاک باید عمر متوسط اتوبوس دیزل ۱۰ سال و اتوبوس گازسوز ۱۲ سال باشد لیکن به دلیل اینکه از سال ۸۹ به بعد نوسازی توسط دولت صورت نگرفته است روز به روز بر تعداد ناوگان فرسوده اتوبوسرانی افزوده می‌شود.»

ترفع تاکید کرد: «تا سال ۱۳۸۹ دولت به همه شرکت‌های واحد اتوبوسرانی سراسر کشور سهمیه اتوبوس نو اختصاص می‌داد که از آن به بعد این سهمیه قطع شد. البته شهرداری با ظرفیت داخلی خود اتوبوس نو تهیه کرده است، اما میزان فرسودگی و عمر اتوبوس‌ها به اندازه‌ای بالاست که هر ماه تعدادی به آن ۳۵۰۰ دستگاه افزوده می‌شود.»

به گفته ترفع؛ از سال ۸۹ که دولت اتوبوس نو تحویل نداد، همه اتوبوس‌های BRT توسط شهرداری و بدون کمک دولت تامین شده است.

او با اشاره به اینکه شهرداری برای نوسازی اقدامات زیادی انجام داده و مناقصاتی برگزار کرده است، توضیح داد: «اگرچه بعضی از مناقصه‌ها شرکت‌کننده نداشت، اما خوشبختانه تفاهم‌نامه‌ای با شرکت ایران‌خودرو دیزل برای تامین ۸۰۰ دستگاه اتوبوس داشتیم که از محل همان تفاهم‌نامه، قرارداد تامین ۲۵۰

ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران خسته‌تر و فرسوده‌تر از گذشته اکنون باید با متوسط عمر ۱۲/۴ سال علاوه بر معضلات پیشین، کاهش استقبال مسافران را به‌واسطه شیوع ویروس کرونا برتابد و با هر تقلایی خود را سرپا نگه دارد. دولت‌ها حدود یک دهه است که نوسازی ناوگان اتوبوسرانی را فراموش کرده‌اند و به تلاش‌های شهرداری‌ها - هر چه که باشد - بسنده کرده‌اند.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران می‌گوید: «شهرداری همه تلاش خود را برای نوسازی ناوگان کرده است، اما عقب‌ماندگی به‌اندازه‌ای است که اگر تمام ظرفیت تولید داخل هم به کار گرفته شود باز هم به پیش‌بینی برنامه ششم توسعه نخواهیم رسید.» البته موضوع در این نقطه ختم نمی‌شود، زیرا اکنون شرکت‌های اتوبوسرانی در گرداب کاهش درآمد و افزایش هزینه افتاده‌اند و ادامه فعالیت بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل عمومی شهری آنقدر دشوار شده که آنها معتقدند بدون حمایت دولت، قطعا متحمل شکست اقتصادی سنگینی خواهند شد و حمل‌ونقل عمومی پایدار در شهر با مشکل مواجه می‌شود.

دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس را (۱۲۰) دستگاه اتوبوس و ۱۳۰ دستگاه مینی‌بوس) داریم که از حدود یک ماه آینده در ۵ پارت به شرکت واحد اتوبوسرانی تحویل داده می‌شود.»

ترفع توضیح داد: «البته زمان تحویل این قرارداد مهرماه بود که به دلیل تشریفات قانونی با تاخیر مواجه شد. البته در بازدیدهایی که از خط تولید داشتیم، شاهد بودیم که تعدادی از اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها تولید شده و آماده تحویل است، اما براساس مفاد قرارداد، پارت اول حدود یک ماه دیگر تحویل داده می‌شود.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا این تاخیر به واسطه افزایش نرخ تسعیر ارز و تورم بوده، تصریح کرد: «بله بخشی از تاخیرها به دلیل همین شرایط تورمی بود که قیمت‌ها نسبت به مذاکرات اولیه افزایش یافت.»

ترفع در پاسخ به این پرسش که برای نوسازی به‌غیراز این قرارداد چه برنامه‌های دیگری دارید، خاطر نشان کرد: «برنامه‌های ما به تفاهم‌نامه و قرارداد با ایران‌خودرو دیزل ختم نمی‌شود بلکه در کمتر از یک ماه دیگر مناقصاتی برگزار خواهیم کرد تا بتوانیم از ظرفیت ردیف بودجه‌ای که شهرداری در اختیار ما گذاشته و همچنین ظرفیت اوراق مشارکت اسلامی استفاده کنیم که خوشبختانه مجوز ۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت سال ۹۸ را توانستیم در لحظات آخر بگیریم و نقد کنیم. همچنین اگر بتوانیم موافقت وزارت کشور و سازمان برنامه‌بودجه را برای اوراق مشارکت سال ۹۹ بگیریم درصدد هستیم که هزار میلیارد تومان از این محل نیز برای نوسازی ناوگان استفاده کنیم.»

او درباره حمایت وزارت نفت از طرح‌های نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور گفت: «برای استفاده از این حمایت و اجرایی شدن طرح‌های ماده ۱۲ باید اتوبوس‌های گازسوز را جایگزین دیزل می‌کردیم تا آنها از محل صرفه‌جویی در سوخت به ازای هر کیلومتر پیمایش ۱۹/۷۵ سنت به شرکت واحد اتوبوسرانی پرداخت کند، اما متأسفانه تولیدکنندگان داخلی تمایلی به تولید اتوبوس گازسوز ندارند تا جایی که مناقصاتی را هم که برای تولید این نوع اتوبوس برگزار می‌کردیم شرکت‌کننده نداشت.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران افزود: «با این حال ما باز هم یک مناقصه دیگر برای تولید اتوبوس‌های گازسوز داریم که امیدواریم اتوبوس‌سازان استقبال کنند تا ما بتوانیم از این ظرفیت پیش‌بینی وزارت نفت نیز استفاده کنیم.»

### وقتی حمایت از تولید داخل دست شهرداری را می‌بندد

او در پاسخ به پرسشی درباره واردات اتوبوس برای نوسازی ناوگان گفت: «واردات اتوبوس به‌صورت کاملاً ساخته‌شده، مشمول تحریم نیست، اما ما خودمان در داخل کشور به دلیل حمایت از خودروسازان داخلی، مصوبه‌ای داریم که اجازه نمی‌دهد اتوبوس وارد کنیم، بنابراین وارد نشدن اتوبوس به کشور برای حمایت از صنایع داخلی است و هیچ ربطی به تحریم‌ها ندارد.»

ترفع تأکید کرد: «ما با همه اتوبوس‌سازان داخلی مذاکره داشتیم و آنها را به شرکت در مناقصات دعوت کردیم، زیرا برای خرید اتوبوس از شرکت‌های سازنده باید مناقصه برگزار شود، بنابراین امیدوار هستیم که در چند مناقصه‌ای که قرار است در آینده برگزار شود، شاهد استقبال خوبی از سازندگان اتوبوس باشیم.»

**به دلایلی اعم از افزایش میزان فرسودگی به‌صورت ماهانه و حتی گاهی روزانه و همچنین گران شدن بی‌سابقه قیمت اتوبوس (حداًقل ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان) اگر پول هم موجود باشد و همه ظرفیت داخل را هم به کار بگیریم باز هم قادر نیستیم اتوبوس‌های لازم را تأمین کنیم**

### پیش‌بینی برنامه ششم محقق نمی‌شود

ترفع در پاسخ به این پرسش که چه میزان از پیش‌بینی تأمین ۱۸ هزار دستگاه اتوبوس نو در برنامه ششم توسعه تحقق یافته است، گفت: «از آمار سایر شهرها اطلاعاتی در دست ندارم، اما با توجه به برنامه‌های مصوب شورای شهر و شهرداری تهران، در پایتخت به ۳۰۰۰ دستگاه در برنامه ۵ ساله ششم نیاز داریم؛ ضمن اینکه ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس فرسوده هم وجود دارد، بنابراین به بیش از ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس نو نیاز است. ما نوسازی را آغاز کرده‌ایم، اما بدون حمایت همه‌جانبه دولت، راه به جایی نمی‌بریم.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره اینکه آیا می‌توانیم با توجه به زمان اندک این میزان نیاز را محقق کنیم، گفت: «به دلایلی از جمله افزایش میزان فرسودگی و همچنین گران شدن بی‌سابقه قیمت اتوبوس (حداًقل ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان) اگر پول هم موجود باشد و همه ظرفیت داخل را هم به استفاده بگیریم، باز هم نمی‌توانیم اتوبوس‌های موردنیاز را تأمین کنیم، بنابراین به‌هیچ‌عنوان در پایان برنامه به این پیش‌بینی نخواهیم دست یافت.»

### نفس اتوبوسرانی‌های خصوصی به شماره افتاده است

او درباره تجربه خصوصی‌سازی در اتوبوسرانی و مشکلاتی که بخش خصوصی اکنون با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند، تأکید کرد: «در خصوصی‌سازی شرکت واحد اتوبوسرانی تهران از ظرفیت اصل ۴۴ قانون اساسی به‌خوبی استفاده شده و همان‌طور که قبلاً گفتم همه اتوبوس‌های تک‌کابین شهری در اختیار بخش خصوصی است؛ با این وجود در شرایط اقتصادی فعلی کشور به‌واسطه تداوم تحریم‌ها، افزایش نرخ ارز و تورم و شیوع گسترده ویروس کرونا، ادامه فعالیت برای آنها دشوار شده است.»

ترفع خاطر نشان کرد: «حوزه حمل‌ونقل عمومی، خدمتی است که باید با قیمت پایین و ارزان به مردم ارائه شود، اما متأسفانه اکنون این شرکت‌ها در گرداب کاهش درآمد و





**استفاده از کمک وزارت نفت برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی منوط به جایگزینی اتوبوس‌های گازسوز با دیزل است، اما تولیدکنندگان داخلی تمایلی به تولید اتوبوس گازسوز ندارند تا جایی که در مناقصاتی هم که برای تولید این نوع اتوبوس برگزار کردیم هیچ شرکت‌کننده‌ای وجود نداشت**

**اگر کاهش مسافر به واسطه دوران کرونا استمرار یابد، قطعا شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی ورشکست خواهند شد؛ بنابراین دولت باید یارانه‌های خاصی را برای حداقل بخش خصوصی اتوبوسرانی شهری پیش‌بینی کند**

ترفع در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توان این مشکل را ناشی از ضعف شهرداری در به‌کار گرفتن توان دولت دانست، افزود: «اگر این اتفاق برای یک یا چند شهرداری و استان رخ می‌داد، می‌توانستیم آن را ناشی از ضعف عملکرد شهرداری‌ها بدانیم، اما اینکه به سراسر کشور تعلق نگرفته است، نشان از آن دارد که سیاستی در بدنه دولت‌ها وجود دارد که نمی‌خواهند اصلا اتوبوس نو تحویل دهند.»

ترفع گفت: «از دولت می‌خواهیم که مثل سنوات قبل از سال ۸۹ عمل کند و حمل و نقل عمومی را به‌خصوص در حوزه اتوبوسرانی دریابد. همچنین باید گفته شود که حمل و نقل عمومی نمی‌تواند با قیمت تمام‌شده از مردم کرایه اخذ کند و لازم است که دولت سهم خود را از کرایه مسافر بپردازد.»

او گفت: «همیشه عرف بر این بوده که کرایه اتوبوس به سه بخش تقسیم شود و هربخش سهم خود را بپردازد؛ شهروند، شهرداری و دولت، اما متاسفانه دولت چند سال است که سهم خود را پرداخت نکرده و همین موضوع فشار مضاعفی بر دوش شرکت واحد و شهرداری تحمیل کرده است.»

ترفع با بیان اینکه دولت باید کمک‌های خود را هم برای خرید اتوبوس و هم بهای بلیت اتوبوس مسافری پرداخت کند، اعلام کرد: «علاوه بر آن، اگر کاهش مسافر به واسطه دوران کرونا استمرار یابد، قطعا همه شرکت‌های خصوصی فعال در این بخش ورشکست خواهند شد؛ بنابراین دولت باید حداقل برای بخش خصوصی اتوبوسرانی شهری یارانه‌هایی را پیش‌بینی کند.»

این مقام مسئول درباره افزایش هزینه‌های شرکت‌های اتوبوسرانی بخش خصوصی در دوران کرونا اظهار کرد: «ما هزینه ضدعفونی کردن اتوبوس‌ها را به گردن بخش خصوصی نینداختیم و خودمان تقبل کردیم که خود شرکت واحد تهران هم از شهرداری گرفته است. همچنین شهرداری برای رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی از ما حمایت کامل داشته و از نیروی انسانی شرکت واحد برای انجام ضدعفونی‌ها استفاده کرده تا هزینه کمتری داشته باشد.»

افزایش هزینه افتاده‌اند و ادامه فعالیت در بخش حمل و نقل عمومی داخل شهری برایشان بسیار دشوار شده، بنابراین می‌طلبند که دولت دست بخش خصوصی فعال در این صنعت را بگیرد. در غیر این صورت، بخش خصوصی فعال در اتوبوسرانی شهری شکست اقتصادی سنگینی خواهد داشت و حمل و نقل عمومی پایدار در شهر با مشکل مواجه می‌شود.»

او درباره مشکلات و چالش‌های اتوبوسرانی گفت: «فرسودگی ناوگان مهم‌ترین چالشی است که اتوبوسرانی شهری با آن مواجه است. همچنین چون اتوبوس‌ها فرسوده هستند به مراتب بیشتر به قطعات یدکی نیاز دارند که به خاطر افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها تامین قطعات دشوار شده و هزینه پشتیبانی بسیار افزایش یافته است، بنابراین دومین مشکل و چالش ما تامین قطعات یدکی و پشتیبانی اتوبوس‌ها است. علاوه بر آن، این روزها به خاطر شرایط شیوع ویروس کرونا به مردم توصیه می‌شود که حتی المقدور از وسائط حمل و نقل عمومی کمتر استفاده کنند و در مکان‌های شلوغ قرار نگیرند؛ به همین دلیل تعداد مسافر اتوبوسرانی شرکت واحد و شرکت‌های خصوصی نزدیک به ۶۰ درصد کاهش یافته که افت درآمد ۶۰ درصدی را برای شرکت‌ها به‌همراه داشته و بنابراین آسیب جدی هم به شرکت‌ها و هم به معیشت رانندگان بخش خصوصی وارد شده است.»

## دولت‌ها سیاستی برای نوسازی اتوبوس ندارند

او درباره ارزیابی عملکرد دولت یازدهم و دوازدهم در حوزه تعهد به وظایفش درباره اتوبوسرانی گفت: «همان‌طور که گفته شد تا سال ۱۳۸۹ همه دولت‌ها اتوبوس نو به شهرداری‌ها و اتوبوسرانی‌ها تحویل می‌دادند و حتی شهرداری‌ها در برخی از سال‌ها، بالغ بر ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس نو از دولت تحویل گرفتند، اما از سال ۸۹ هیچ دولتی به این وظیفه خود عمل نکرد و در این زمینه بین دولت‌های دهم، یازدهم و دوازدهم هیچ تفاوتی وجود ندارد.»



آخرین اتوبوس را ده سال پیش خریدند

## داستان کهنه نوسازی

بیش از یک دهه از آخرین باری که ناوگان اتوبوسرانی تهران بازسازی شده می‌گذرد و همچنان بیش از ۸۰ درصد اتوبوس‌های تهران فرسوده هستند؛ این در حالی است که با کمبود ۵۰ درصدی ناوگان هم مواجه هستیم و به جای ۹۰۰۰ دستگاه اتوبوس، حدود ۵۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در تهران وجود دارد.

سعید خامی، مدیرعامل و رئیس هیئت‌مدیره شرکت سبلان خودرو می‌یوان، از جمله تولیدکنندگانی است که با هدف پوشش نیازهای تولید ناوگان حمل‌ونقل عمومی وارد میدان شده ولی با توجه به نبود اعتبارات لازم و عدم حمایت‌های دولتی همچون دیگر همکاران خود، اکنون شرکتش را با حداقل فعالیت سر پا نگهداشته است. او در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن، توضیح می‌دهد که چرا طرح‌ها و وعده‌های متعدد در خصوص نوسازی ناوگان در بخش حمل‌ونقل عمومی به ثمر ننشسته است.

عمومی شروع کنیم. در نتیجه سبلان خودرو در سال ۸۹ با شرکت دوو قرارداد همکاری منعقد کرد. این پروژه با همکاری بانک صنعت و معدن در استان اردبیل کلید خورد. در سال ۹۰ مجوزهای لازم را دریافت کردیم و در سال ۹۱ کارخانه ما شروع به فعالیت کرد و در تیرماه همان سال، اولین نمونه‌های اتوبوس‌های شهری سبلان خودرو در اختیار ناوگان حمل‌ونقل عمومی تبریز و حومه قرار گرفت.

ترابرن: درباره ویژگی‌ها و تکنولوژی به کار رفته در اتوبوس‌های ساخت شرکت توضیح دهید.

■ کمیته‌ای در وزارت کشور وجود دارد به نام کمیته فنی (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور) که اعضای آن عضو اتحادیه اتوبوسرانی کل کشور هم هستند. این کمیته هر سال، حداقل مشخصات فنی اتوبوس‌ها را اعلام می‌کند و شرکت‌های اتوبوس‌سازی باید مطابق با آن استانداردها یا بالاتر، اتوبوس‌ها خود را وارد یا تولید کنند و در اختیار ناوگان حمل‌ونقل عمومی قرار دهند. این استانداردها مطابق با استانداردهای اتحادیه اروپا یعنی EC یا ECE است و تمام خودروسازی‌هایی که در قسمت ناوگان حمل‌ونقل عمومی کار می‌کنند

ثبت رسید، با توجه به ظرفیت پایین کشور در بخش تولید اتوبوس و مینی‌بوس شهری و نیاز به افزایش تولید برای پوشش تقاضا در کشور، براساس دستور مستقیم وزارت صنایع و معادن و وزیر وقت آن دوره (آقای مهندس محرابی) ملزم شدیم که از ناوگان حمل‌ونقل

ترابرن: شرکت سبلان خودرو از چه سالی شروع به کار کرد و آیا در ابتدای فعالیت، برای تولید ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیازسنجی صورت گرفته بود؟

■ شرکت سبلان خودرو با هدف نوسازی ناوگان وارد چرخه تولید شد و زمانی که به





سال ۱۳۸۹ آخرین سالی بود که وزارت کشور اقدام به خرید اتوبوس بین شهری برای نوسازی ناوگان کرد، چون با اعمال تحریم‌ها، بودجه عمرانی تقریباً نصف شد که طبعاً تأمین مالی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را هم تحت تأثیر قرار داد

در بخش تولید ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ۹ شرکت هستیم که همه گرفتار اجرایی نشدن طرح نوسازی ناوگان شده‌اند و نتوانسته‌اند CKD اتوبوس‌های شهری خود را به دلیل تحریم‌ها وارد کنند

فقط چون هزینه نیروی انسانی در چین ارزان‌تر است، چیزی حدود ۳ درصد قیمت اتوبوس چینی با استانداردهای یادشده ارزان‌تر تمام شود، در حالی که اگر می‌خواستیم براساس استاندارد خودروهای چینی - که آن هم تاییدیه اتحادیه اتوبوسرانی را دارد - عمل کنیم و مثلاً موتور کامینز چین یا اکسل RABA که به برند دانا در چین تولید می‌شود یا قطعات چینی دیگر استفاده کنیم، بیش از ۳۰ درصد قیمت اتوبوس ارزان‌تر تمام می‌شود. با این حال ما اصل را بر کیفیت و استاندارد گذاشتیم و شرکت فوتون چین را مجبور کردیم که موتور کامینز انگلستان را بدهد چون از نظر کیفیت واقعا متفاوت است.

ترابران: اکنون مشکل اساسی شرکت‌های تولید ناوگان حمل‌ونقل عمومی چیست که علی‌رغم ضرورت شدیدی که به نوسازی ناوگان وجود دارد، فعالیت این شرکت‌ها بسیار محدود است؟

■ ببینید! هر ساله دولت ۸۲/۵ درصد قیمت هر اتوبوس را پرداخت می‌کرد و ۱۷/۵ درصد را هم شهرداری‌ها می‌دادند و سپس معاونت عمرانی وزارت کشور که همان سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها بود، اتوبوس‌های

ملزم به رعایت آنها هستند و اگر چه هر شرکتی می‌تواند از این استانداردها هم فراتر برود، اما در مجموع فعلاً تکنولوژی خودروسازان ایرانی تقریباً در یک سطح است.

ما برای اتوبوس‌های درون‌شهری خود از سه شرکت License Agreement داریم تا خودروهائیشان را تحت لیسانس آنها در ایران تولید کنیم. یکی شرکت دووی (Daewoo) کره‌جنوبی است، یکی شرکت ولگاباس روسیه (Volgabus) و دیگری شرکت فوتون چین (Foton) که با توجه به استانداردهای آن کشورها قیمت‌های متفاوتی دارند؛ مثلاً اتوبوس‌های دوو از همه گران‌تر است، بعد شرکت ولگاباس روسیه است که تحت لیسانس اتحادیه اروپا کار می‌کند و با یک اختلاف جزئی اتوبوس‌های شرکت فوتون که تفاوت زیادی با دوو و ولگاباس ما ندارند، زیرا ما استانداردهای فوتون را هم تغییر داده‌ایم؛ مثلاً گفتیم موتور کامینز چین را نمی‌خواهیم و کامینز انگلستان روی اتوبوس‌ها نصب می‌شود.

گیربکس هم گیربکس اتومات ZF اکولایفی است که فقط در آلمان تولید می‌شود و اکسل نیز اکسل ZF یا RABA است که در دوو و ولگاباس هم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

خریداری شده را براساس جمعیت و وسعت شهرها تقسیم می‌کردند؛ اما سال ۸۹ آخرین سالی بود که وزارت کشور اقدام به خرید کرد، چون با اعمال تحریم‌های ظالمانه، بودجه عمرانی کشور تقریباً نصف شد و این کمبود بودجه در بخش تامین مالی ناوگان حمل‌ونقل عمومی هم نمود پیدا کرد و دولت دیگر ۸۲/۵ درصد را پرداخت نکرد.

در اسفند سال ۱۳۹۶، آقای روحانی طرحی را با عنوان «کلید به کلید» اعلام کردند که براساس آن مقرر شد ۲۱۰ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر نوسازی شود. در این تصمیم که وزارت صنعت، معدن، تجارت، سازمان گسترش و نوسازی، وزارت کشور، وزارت راه متولی آن بودند و تمام مصوبات آن هم آماده شده بود، ۵۰ درصد هزینه باید توسط دولت و از محل صرفه‌جویی در حامل‌های انرژی و ۵۰ درصد هم توسط مصرف‌کننده نهایی یعنی شهرداری یا بخش خصوصی پرداخت می‌شد، چون بخشی از ناوگان حمل‌ونقل عمومی مانند ناوگان مینی‌بوسرانی در اختیار بخش خصوصی است. طرح خوبی بود و تمام وزارتخانه‌های مربوطه هم همکاری کردند و می‌توان گفت سرعت تصمیم‌گیری‌ها و مصوبات مربوط به آن بی‌سابقه بود و هر جا که مانعی پیش می‌آمد، هر سه وزیر در هیئت دولت پیگیری می‌کردند و از طریق آقای جهانگیری که رئیس ستاد اقتصاد مقاومتی بودند و شخص رئیس‌جمهور پیگیری می‌شد.

تقسیم کار خوبی هم صورت گرفت، مثلاً در بخش ناوگان حمل‌ونقل عمومی مقرر شد ۱۹ هزار اتوبوس شهری و ۴۵ هزار مینی‌بوس نوسازی شود و به شرکت سبلان خودرو نیز وظیفه نوسازی ۴۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس و ۲۲۰۰ دستگاه اتوبوس محول شد، یعنی قرار شد تقریباً ۱۰ درصد ناوگان مینی‌بوس و ۱۱ درصد اتوبوس شهری توسط شرکت ما تامین شود. این اتفاقات همه به‌خوبی پیش رفت و همه شرکت‌ها بانک‌های عامل خود را انتخاب کردند. بانک ما بانک ملی بود و مصوبات لازم را گرفتیم. حتی به خاطر اینکه در سال‌های گذشته، وضعیت تولید اتوبوس

شهری و بین‌شهری و حتی اتوبوس‌های تجاری در ایران خیلی بد بود (و هست) و اغلب شرکت‌های همکار ما حتی شرکت‌های دولتی مشکل مالی و نقدینگی و اقساط معوق داشتند، دولت از بانک مرکزی خواست که بابت این طرح، بدهی‌های مذکور را ملاک قرار ندهد و مبلغ لازم اختصاص داده شود، چون در واقع مصرف‌کننده بود که از این مبلغ استفاده می‌کرد و نه خودروسازان.

در ادامه، جناب رئیس‌جمهور از مقام معظم رهبری مجوز گرفتند تا سهم ۵۰ درصدی دولت، برای یک سال از صندوق توسعه ملی استقراض شده و بعداً از محل صرفه‌جویی سوخت بین ۵ تا ۷ سال از طریق دولت و وزارت نفت به صندوق بازگردد. البته این پروژه سه ساله بود و قرار بود ظرف سه سال ۲۱۰ هزار دستگاه نوسازی شود. این فعالیت دولت بی‌سابقه بود، ولی جایی که همه خودروسازان، بانک مرکزی و حتی دولت گرفتار شدند این بود که زمانی که خواستند منابع را تخصیص بدهند به دلیل تحریم‌ها، منابع صندوق توسعه ملی اکثراً در کشورهایی بود که به آن دسترسی نداشتند و مسدود شده بود. در نتیجه، بانک مرکزی دسترسی به منابع

**بارها به سازمان گسترش و نوسازی صنایع و وزارت کشور پیشنهاد دادیم که اگر این مبلغ را به صورت ریالی در اختیار شرکت‌های خودروساز قرار دهند، می‌توانیم با مجوز بانک مرکزی، ریال را به ارز تبدیل کرده یا بدون انتقال ارز از منابع شرکت‌های خارجی استفاده و CKD وارد کنیم، اما دولت با مشکل بودجه ریالی هم مواجه است**

نداشت و نتوانستند این منابع را حتی با وجود موافقت با برداشت از صندوق توسعه ملی، تخصیص بدهد. قرار بود برای سال اول یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار از صندوق برداشت کنند که از این مبلغ بیش از ۱۵۰، ۲۰۰ میلیون دلار اجرایی نشد و مابقی آن با بحران عدم دسترسی به منابع مواجه شد.

در آخرین جلسه‌ای هم برای بررسی مسائل و مشکلات مان در سازمان گسترش و نوسازی صنایع داشتیم، به این نتیجه رسیدیم که تا زمانی که منابع در اختیار خودروسازان قرار نگیرد، آنها نمی‌توانند خریدهای خود را انجام دهند.

**ترابران: در صورت دسترسی به منابع مالی، آیا با وجود تحریم‌ها، اساساً امکان خرید اتوبوس از خارج وجود دارد؟**

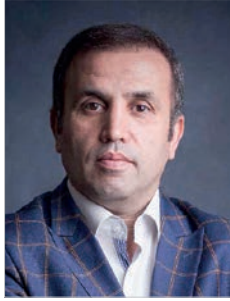
■ بله؛ ما و شرکت‌های همکار تمام موانع تحریم‌ها را برداشته‌ایم و توانستیم با دور زدن تحریم‌ها امکان خرید را برای خودمان ایجاد کنیم. همه این اتفاقات افتاد، ولی به دلیل اینکه بانک مرکزی نتوانست منابع صندوق توسعه را در اختیار شرکت‌های خودروساز برای خرید بگذارد، این طرح ابتر ماند.

ما در بخش تولید ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ۹ شرکت هستیم که همه گرفتار اجرایی نشدن آن طرح شده‌اند و هیچ کدام نتوانستند CKD اتوبوس‌های شهری خود را به دلیل تحریم‌ها وارد کنند. البته ما بارها به سازمان گسترش و وزارت کشور و بدنه دولت پیشنهاد دادیم که اگر این مبلغ را به صورت ریالی در اختیار شرکت‌های خودروساز قرار دهید ما این توان را داریم که با مجوزی که بانک مرکزی گرفته‌ایم ریال را به ارز تبدیل کنیم یا بدون انتقال ارز از منابع شرکت‌های خارجی استفاده و CKD را وارد کنیم؛ اما خب دولت با مشکل بودجه ریالی هم مواجه بود.

**ترابران: نقش شهرداری‌ها در این میان چه بود و آنها چه اقداماتی برای تامین ناوگان حمل‌ونقل عمومی انجام دادند؟**

■ شهرداری‌ها هم به‌شدت مشکل کسری بودجه دارند و توان خرید صد درصدی اتوبوس‌ها را ندارند. با وجود تحریم‌ها رکود گسترده‌ای در کشور ایجاد شده و دسترسی





**در اسفند سال ۹۶ مقرر شد ۲۱۰ هزار دستگاه ناوگان حمل و نقل عمومی بار و مسافر نوسازی شود، اما زمانی که خواستند منابع را تخصیص بدهند به دلیل تحریم‌ها، منابع صندوق توسعه ملی اکثراً در کشورهایی بود که به آن دسترسی وجود نداشت و مسدود شده بود**

**ما و شرکت‌های همکار تمام موانع تحریم‌ها را برداشتیم و توانستیم امکان خرید را برای خودمان ایجاد کنیم، ولی چون بانک مرکزی نتوانست منابع صندوق توسعه را در اختیار شرکت‌های خودروساز قرار دهد، نوسازی ناوگان ابتر ماند**

پنج نفر اشتغال ایجاد می‌کند، می‌توان گفت آن طرح حدود ۲۵ هزار نفر اشتغال‌زایی داشت.

**ترابران: قیمت تمام‌شده اتوبوس و قیمت فروش اتوبوس‌های شما چقدر است؟**

■ براساس سیاست دولت، شرکت‌ها باید قیمتی حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد سود برای خود در نظر می‌گرفتند که با توجه به نرخ متغیر دلار نیمایی قیمت اتوبوس شهری به حدود ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان می‌رسد. این موضوع را هم توضیح بدهم که درست است که ما می‌گوییم ۴۰ تا ۶۰ اتوبوس ساخت داخل است، ولی در همان بخش هم عواملی وجود دارد که افزایش قیمت دلار به صورت مستقیم روی آنها تاثیر گذار است؛ مانند فولاد یا لاستیک یا باتری که یا براساس قیمت‌های بازار جهانی محاسبه می‌شوند یا مواد اولیه‌شان از خارج وارد می‌شود.

**ترابران: اکنون با وجود تمام مشکلات یاد شده، وضعیت فعالیت شرکت به چه شکل ادامه پیدا می‌کند؟**

■ متأسفانه ما با حداکثر ۱۰ درصد ظرفیت کارخانه کار می‌کنیم؛ یعنی می‌توان گفت ۹۰ درصد ظرفیت کارخانه خالی مانده و ۹۰ درصد اشتغال ما کاهش پیدا کرده است. چاره‌ای هم جز تعدیل نیرو نداریم، چون مجبوریم برای بقای شرکت، هزینه‌های آن را کاهش بدهیم و در غیر این صورت محکوم به فنا می‌شویم. شرکت ما باید حداقل ۶۰۰ نیروی انسانی داشته باشد، ولی اکنون ما با ۱۱۰ نفر شرکت را اداره می‌کنیم.

در پایان می‌خواهم بگویم توسعه حمل و نقل عمومی امری بسیار ضروری است و با افزایش قیمت‌ها، قشر آسیب‌پذیر کشور نیاز دارند که حداقل از وسایل حمل و نقل ارزان‌تر استفاده کنند. ضمن اینکه ناوگان حمل و نقل عمومی فرسوده هر ساله در پاییز به دلیل پدیده وارونگی هوا، آلودگی بسیاری شلیدی در شهرها و به‌ویژه کلان‌شهرها ایجاد می‌کند که به ضرر جامعه است و شاید هزینه درمانی‌ای که از این بابت به دولت تحمیل می‌شود، در آینده بسیار گران‌تر از خرید اتوبوس‌ها تمام خواهد شد.

شهرداری به منابع ریالی بسیار کاهش پیدا کرده است. البته شهرداری کلان‌شهرهایی که وضع مالی بهتری داشتند مانند شهرداری تهران تبریز، اصفهان و قزوین از منابع خود خرید کردند، ولی چون منابعشان محدود بود شاید حدود ۱۰ درصد نیاز خود خرید کردند؛ مثلاً اگر شهرداری تبریز به ۵۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز داشت، حدود ۵۰ تا ۱۰۰ دستگاه اتوبوس خریداری کرد، شهرداری تهران هم به همین ترتیب.

همان زمان هم ما مشکل فرسودگی ناوگان را داشتیم و چون رشد نوسازی کاهش پیدا کرد، ناوگان فرسوده‌تر شد؛ یعنی تعداد بیشتری از اتوبوس‌ها در هر سال فرسوده می‌شدند که جایگزینی هم نداشتند و این موضوع تا امسال ادامه پیدا کرد. در واقع، اگر دولت طبق گذشته ۸۰ درصد قیمت را پرداخت می‌کرد ما اصلاً دچار فرسودگی ناوگان نمی‌شدیم. ولی با توجه به محدودیت‌ها، اولویت اول دولت دارو و غذا است؛ بنابراین، با وجود اهمیت ناوگان حمل و نقل عمومی و توقف دولت بر اهمیت آن متأسفانه تا امروز نوسازی اتفاق نیفتاده است.

**ترابران: اشاره کردید به اینکه خودروهایی موردنظر به صورت CKD وارد می‌شوند، چند درصد قطعات اتوبوس‌ها ساخت داخل است؟**

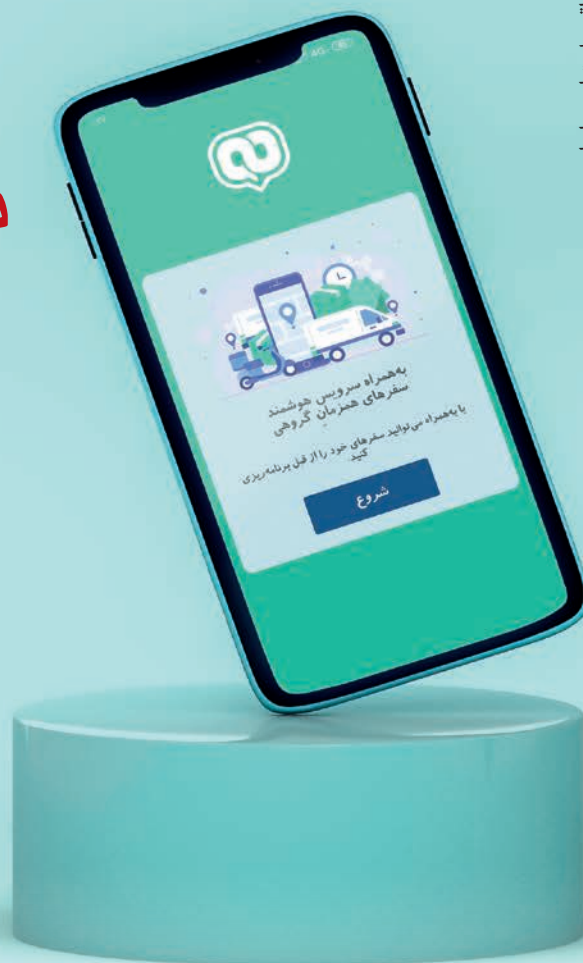
■ همه خودروسازان همکار موظف شدند که بین ۴۰ تا ۶۰ درصد قطعات را داخلی کنند که همه شرکت‌ها و از جمله خود ما این کار را کرده بودند. آن قسمتی که باید به صورت CKD وارد شود، مربوط به قوای محرکه، پلت‌فرم یا شاسی اتوبوس‌ها است که شامل موتور، گیربکس، اکسل‌ها، سیستم تعلیق، سیستم فرمان و ECU می‌شود و بقیه در کشور تولید خواهد شد. به‌طور ساده بگویم اگر طرح نوسازی در کشور اجرایی می‌شد، در شرکت‌های خودروساز ۴ تا ۵ هزار نفر اشتغال مستقیم ایجاد می‌کرد و از آنجا که معمولاً در بخش خودروسازی و ناوگان حمل مسافر هر فرصت شغلی مستقیم به صورت غیرمستقیم هم در قسمت حمل و نقل، در بخش فروش و خدمات پس از فروش و ... تا

تهرانی‌ها از سرویس جدید حمل‌ونقلی استقبال کردند

## جهش مینی‌بوسی در خیابان‌های ویروسی

در روزهایی که کرونا کمر بیشتر کسب‌وکارها را خم کرده، شنیدن خبر تولد و رشد یک کسب‌وکار جدید، آن هم همزمان با شیوع این ویروس بدقلق، شاید کمی عجیب به نظر بیاید، اما واقعیت این است که در خیابان‌های تهران چنین اتفاقی افتاده است!

کسانی که از بهمن ماه سال گذشته، تجربه تردد در پایتخت با مینی‌بوس‌های اینترنتی را دارند، می‌دانند از چه حرف می‌زنیم؛ مینی‌بوس‌هایی که کار خود را در سطح شهر، با مسافرانی کمتر از انگشتان یک دست شروع کردند و اکنون روزانه ۳۰۰ مسافر را با رعایت پروتکل‌های بهداشتی، در سراسر تهران جابه‌جا می‌کنند و برای حدود ۶۰ ناوگان برنامه‌ریزی سفر دارند؛ هر چند مدیران آن معتقد هستند که اگر فضا سازی اشتباه رسانه‌ای در سال گذشته فعالیت آنها را زیر سوال نمی‌برد، به مراتب در جلب مسافر موفقیت بیشتری کسب می‌کردند.



ترابران: از آخرین وضعیت اجرای طرح «به همراه» بگوئید. کرونا برنامه‌ریزی‌های شما را به هم ریخت یا کار را در زمان وعده داده شده، یعنی دی ۹۸ آغاز کردید؟  
 ■ فعالیت این سامانه از بهمن ماه آغاز شد، اما در اسفند سال گذشته به دلیل شیوع کرونا، کار خدمات‌رسانی را متوقف کردیم. از ۲۴ فروردین ۹۹ دوباره کار را با حدود ۵ مسافر در روز شروع کردیم و اکنون به حدود ۳۰۰ مسافر در روز رسیده‌ایم و برای حدود ۶۰ ناوگان برنامه‌ریزی سفر داریم. در حال حاضر برخی مسیرها به کلی پر شده و برخی مسیرها هم تعداد مسافر کمتری دارد، اما در مجموع هرکس از این سامانه استفاده کرده، برایش جذاب بوده است.  
 ترابران: در چند ماهی که از فعالیت سامانه

هم‌پیمایی» در شماره ۱۷۲ ترابران منتشر شد تا درباره اصل ماجرای سرویس «به همراه» شفاف‌سازی شود، اما امید چندانی به پا گرفتن این ایده نداشتیم، به‌ویژه که مدتی بعد کرونا آمد و رفت‌وآمدها در تهران به‌وضوح کاهش یافت، اما وقتی در روزهای اخیر برای بار دوم سراغ احمد تابنده، مدیرعامل «به همراه» رفتیم تا از سرنوشت طرح رزرو صندلی‌های مینی‌بوس و اتوبوس خبر بگیریم، متوجه شدیم این طرح با قوت در حال پیشروی است، اگرچه به گفته تابنده، سایه اطلاع‌رسانی نادرست و تیتراهای اشتباه هنوز بر سر این طرح است و از ترس حرف و حدیث‌ها، حمایت لازم از این سرویس نمی‌شود. مشروح گفت‌وگوی ترابران با احمد تابنده را در ادامه می‌خوانید:

آذر سال گذشته، وقتی با مدیرعامل شرکت «به همراه» صحبت کردیم تا از جزئیات طرح «سرویس هوشمند سفرهای همزمان گروهی» مطلع شویم، اوضاع چندان بر وفق مراد نبود. درباره ایده استارت‌آپی آنها مبنی بر فراهم شدن امکان رزرو اینترنتی صندلی‌های مینی‌بوس و اتوبوس در تهران و ارائه خدمات هم‌پیمایی، اطلاع‌رسانی اشتباه و ناقصی شده و انتشار تیتراهایی مانند «فروش صندلی‌های اتوبوس در تهران» طرح آنها را هنوز اجرا نشده، زیر سوال برده بود. واکنش‌ها به اخبار اشتباه، آنقدر بالا گرفت و کار بیخ پیدا کرد که از شهردار تا رئیس شورای شهر، مجبور به تکذیب موضوعی شدند که شاید حتی از اصل ماجرای آن هم اطلاع‌ی نداشتند.  
 در همین فضا، اگرچه گزارش «بفرمایید



شیوع کرونا موجب شده اعتماد مردم به سامانه‌های حمل و نقل عمومی کاهش یابد، اما در مینی‌بوس‌های ما، فاصله‌گذاری رعایت شده و مسافر کمتری سوار می‌شود. فعلا در مینی‌بوس‌ها ۱۰ صندلی برای رزرو وجود دارد

ما به شهرداری و اتوبوسرانی پیشنهاد دادیم اتوبوس‌هایی که در خطوط کم‌مسافر فعالیت می‌کنند، در مسیرهای پر تقاضا به کمک «به همراه» بیابند، اما مشکلی که وجود دارد، مربوط به دید منفی ناشی از اطلاع‌رسانی غلط مبنی بر فروش صندلی اتوبوس‌ها در سال گذشته است

مجموعه‌هایی که خودروی مناسب برای سامانه «به همراه» در اختیار دارند، اگر با ما همراه شوند، خودشان مزیت کار را خواهند دید زیرا ما وابسته به یک خط نیستیم و خودروها می‌توانند در ساعت‌های مختلف فعالیت داشته باشند، مثلا صبح تقاضای کارمندان را پوشش دهند، ساعت ۹ بخش خصوصی و ساعت ۱۰ به بعد هم بخش بازار را.

**ترابران: همکاری اتوبوسرانی با شما برای این بخش نیز جذابیت و منفعت دارد؟**

■ ما پیش از آغاز کار، برخی خط اتوبوسرانی تهران را بررسی کرده بودیم. این خطوط مسافران بسیار اندکی داشتند که بعد از کرونا تعداد این خطوط بسیار بیشتر و تعدادی از خطوط هم از نظر تعداد مسافر از استاندارد خارج شده‌اند، درحالی که هزینه‌های ناوگان به شدت افزایش داشته است. به عنوان مثال در شرایط فعلی، تعویض روغن یک دستگاه مینی‌بوس، ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار تومان تمام می‌شود که این هزینه برای اتوبوس‌ها، بسیار بیشتر است. «به همراه» فرصتی است که این اتوبوس‌ها که بسیاری از آنها خودمالک هستند، خدمات‌رسانی و درآمدزایی کنند. از سوی دیگر این کار به کاهش مشکلاتی مانند ترافیک و آلودگی هوا و... کمک می‌کند.

به هر حال ما چندین بار پیشنهاد همکاری به شهرداری داده‌ایم، به طور کلی وعده‌هایی داده شده و برخی حمایت‌های معنوی را در بدنه شهرداری می‌بینیم، اما شاهد اقدام عملی نبوده‌ایم و به نظر می‌رسد هنوز درک صحیحی از ویژگی‌های این سامانه وجود ندارد. این درحالی است که این سرویس، به دنبال بهینه‌سازی حمل و نقل است و به‌ویژه در شرایط فعلی، می‌تواند مفید باشد.

**ترابران: استقبال شهروندان از این سامانه چگونه بوده است؟**

■ با اینکه تبلیغات گسترده‌ای انجام ندادیم، در این مدت توانسته‌ایم به حدود ۳۰۰ مسافر در روز برسیم که اگرچه عدد بزرگی نیست، اما به نسبت اطلاع‌رسانی و تعداد خطوطی که داریم، عدد خوبی است. از سوی دیگر، با یکی از تاکسی‌های اینترنتی هم در حال انعقاد قراردادی هستیم که به زودی نهایی خواهد شد. با این کار، تعداد کاربران بیشتری در

«به همراه» می‌گذرد، علاوه بر کرونا و گرفتاری‌های ناشی از آن، با چه مشکلات دیگری مواجه بودید؟

■ تا حدودی در بحث تقاضا با کمبود مسافر روبه‌رو بودیم. البته طبیعی است که شیوع کرونا موجب شده اعتماد مردم به سامانه‌های حمل و نقل عمومی کاهش یابد، با این حال کسانی که در ماه‌های گذشته از سامانه به‌همراه استفاده کرده‌اند، متوجه شده‌اند که در این مینی‌بوس‌ها، فاصله‌گذاری رعایت شده و مسافر کمتری سوار می‌شود.

در حال حاضر، در مینی‌بوس‌ها ۱۰ صندلی برای رزرو می‌گذاریم و به همین دلیل، کسانی که استفاده از این سامانه را تجربه کرده‌اند، اعتماد کرده و باز هم از آن استفاده می‌کنند.

در حوزه ارائه خدمات نیز با مشکلاتی مانند هزینه‌های طرح ترافیک و تامین سوخت مواجه هستیم، چراکه باید بیرون شهر، گازوییل بزنیم. برخی مشکلات عملیاتی نیز داریم که در تلاش برای حل آنها هستیم. به عنوان مثال امیدوار هستیم بتوانیم همکاری اتوبوسرانی و شهرداری را در زمینه ناوگان جلب کنیم.

**ترابران: شهرداری تاکنون حمایتی از شما در زمینه تامین ناوگان نداشته است؟**

■ فعلا بسیاری از خطوط اتوبوسرانی با تعداد مسافر بسیار کم در حال فعالیت هستند و تعداد زیادی از اتوبوس‌ها مشکل جدی در زمینه درآمد دارند. ما پیشنهاد دادیم که این اتوبوس‌ها در مسیرهای پر تقاضا به کمک «به همراه» بیابند. شهرداری و اتوبوسرانی هم درباره فعالیت این سامانه توجیه شده‌اند و مزیت‌های آن را می‌دانند، اما چالش جدی که در زمینه همکاری آنها با ما وجود دارد، بحث‌های رسانه‌ای ناشی از اطلاع‌رسانی اشتباهی است که سال گذشته انجام شد و بدون شناخت دقیق این سرویس، درباره فروش و رزرو شدن صندلی اتوبوس‌های شهرداری صحبت شد. اکنون شهرداری این دغدغه را دارد که اگر بخواهد وارد همکاری با ما شود، دوباره همان ماجراها پیش بیاید. به هر حال امیدواریم مجموعه‌هایی که ناوگان مناسب دارند، به ما ملحق شوند، به‌ویژه ظرفیت‌های شهرداری، می‌تواند در این زمینه بسیار موثر و کمک‌کننده باشد.

نهادهایی که خودرو مناسب برای سامانه «به همراه» در اختیار دارند، اگر با ما همراه شوند، خودشان مزیت کار را خواهند دید زیرا ما وابسته به یک خط نیستیم و خودروها می‌توانند در ساعات مختلف فعالیت کنند

ما چند بار پیشنهاد همکاری به شهرداری داده‌ایم، به طور کلی وعده‌هایی داده شده اما شاهد اقدام عملی نبودیم. به نظر می‌رسد هنوز درک صحیحی از ویژگی‌های این سامانه وجود ندارد

۵۰ دستگاه مینی‌بوس و تعدادی اتوبوس در اختیار داریم، اما به جز چند اتوبوس که در مسیر کرج فعال شده سرویس اتوبوسی «به همراه» هنوز کاملاً به مرحله عملیاتی نرسیده است

سطح شهر در جریان فعالیت سامانه «به همراه» قرار خواهند گرفت و شاهد افزایش تعداد مسافران خواهیم بود.

**ترابران: در مجموع با چه تعداد ناوگان و در چند مسیر فعالیت می‌کنید؟**

■ ۵۰ مینی‌بوس و تعدادی اتوبوس داریم. به جز چند اتوبوس که برای مسیر کرج فعال کرده‌ایم، بخش اتوبوسی «به همراه» هنوز کاملاً عملیاتی نشده است. حدود ۵۰ مسیر داریم که یک رفت و یک برگشت را شامل می‌شوند. برای برخی مسیرهای پرتقاضاتر مانند ونک - افسریه و ونک - چهاردیواری نیز دو مسیر برگشت در نظر گرفته‌ایم.

**ترابران: پیش‌بینی شما از میزان استقبال، پیش از شیوع کرونا چه بود و این اپیدمی، تا چه حد پیش‌بینی‌ها را تغییر داد؟**

■ کرونا تاثیر منفی حدود ۴۰ تا ۵۰ درصدی در استفاده از سرویس «به همراه» داشته، اما در مدتی که از فعالیت آن می‌گذرد، هرکس یک بار با «به همراه» تردد کرده، برایش جذاب بوده و باز هم از این سرویس استفاده کرده است.

**ترابران: هزینه استفاده از خدمات «به همراه» چقدر است؟ آیا کاهش مسافران به دلیل شیوع کرونا و لزوم رعایت فاصله‌گذاری، تاثیری در قیمت‌ها نداشته است؟**

■ از ابتدا منطقی ما برای محاسبه قیمت بلیت این بود که یک مینی‌بوس ۴۰۰ میلیون تومانی نو یا یک مینی‌بوس کارکرده با تعمیر و نگهداری مناسب، باید روزی ۸۰۰ هزار تا یک میلیون تومان درآمد داشته باشد تا حقوق راننده و هزینه‌های نگهداری خودرو تامین شود؛ بنابراین باید ساعتی حدود ۱۰۰ هزار تومان درآمد داشته باشد. بر همین اساس رقم ۶ تا ۷ هزار تومان را به عنوان میانگین نرخ بلیت یک سفر ۴۵ دقیقه‌ای، برای ۱۵ مسافر در نظر گرفتیم.

به دلیل شیوع کرونا، در حال حاضر تعداد مسافر هر مینی‌بوس حداکثر ۱۰ نفر است، با این حال نرخ بلیت را تغییر ندادیم. البته همیشه اعلام کرده‌ایم که این قیمت، با تخفیف است و در اپلیکیشن هم قیمت اصلی خط خورده و قیمت تخفیف‌دار کنار آن نوشته شده است. تاکنون بیش از ۹۰ درصد کاربران ما در نظرسنجی‌ها گفته‌اند حتی اگر

این قیمت دو یا سه برابر شود، باز هم این سامانه برای آنها جذابیت دارد و به‌صرفه است. در واقع این سرویس، هم از نظر صرفه‌جویی در زمان برای کاربران به‌صرفه است و هم از نظر کاهش خطر ابتلا به کرونا.

در حال حاضر، به دلیل شیوع کرونا، بسیاری از افراد برای جابه‌جایی در شهر از تاکسی درستی استفاده می‌کنند، در حالی که کل فضای تاکسی، یک مترمکعب و ریسک انتقال ویروس در آن، بالاست، اما مینی‌بوس، حدود ۱۲ یا ۱۳ متر مکعب فضا دارد. از سوی دیگر، مینی‌بوس‌های ما خودروهای بدون دستگیره هستند و مسافر دخالتی در باز و بسته کردن در نمی‌کند و همین، به کاهش ریسک ابتلا کمک می‌کند.

**ترابران: بنابراین در مجموع، با وجود مشکلاتی که در ابتدا در اثر اطلاع‌رسانی نادرست پیش آمد و با وجود شیوع کرونا، شما در حال حرکت رو به جلو هستید...**

■ بله، همین‌طور است، البته لازم است که اطلاع‌رسانی را هم افزایش دهیم، هرچند در کنار اطلاع‌رسانی، این سرویس نیاز به فرهنگ‌سازی هم دارد که ما به تنهایی قادر به انجام آن نیستیم و نیاز به همکاری رسانه‌ها داریم. استارت‌آپ‌هایی مانند اسنپ، وقتی تاکسی اینترنتی راه‌اندازی کردند، بستر اصلی یعنی تاکسی تلفنی و درست، وجود داشت و این شرکت فقط ابزار متفاوتی را برای استفاده از این امکانات، ارائه کرد، اما سرویسی که ما راه‌اندازی کرده‌ایم، در واقع تغییری در سبک زندگی است و نیاز به فرهنگ‌سازی دارد.

به هر حال، ما با افرادی سروکار داریم که به طور مداوم از این سرویس در مسیرهای خاص استفاده می‌کنند و به تدریج، مسافر دائمی می‌شوند و افراد کم‌کم همدیگر را می‌شناسند، بنابراین یکی از دغدغه‌های ما این است که در آینده، افراد چه تبدلاتی با هم خواهند داشت، مبادا رفتارهای ناشایستی رخ دهد و...

در مجموع معتقد هستیم رسانه‌ها می‌توانند در معرفی صحیح این سرویس به عنوان خدمتی مفید در زمینه صرفه‌جویی زمان و نیز کاهش ترافیک و آلودگی هوا نقش مهمی داشته باشند.



## «عدم توزیع متوازن محل سکونت کاربران مترو»!

مهرداد خواجه‌نوری

از این تیتیر که در مصاحبه با مخبر کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران آمده، بحرانی بودن شرایط حمل‌ونقل شهری تهران را (علاوه بر کرونا) می‌شود در عدم «کسب درآمدهای پایدار» و «نهادینه نشدن پایداری در مدیریت شهری» دانست.

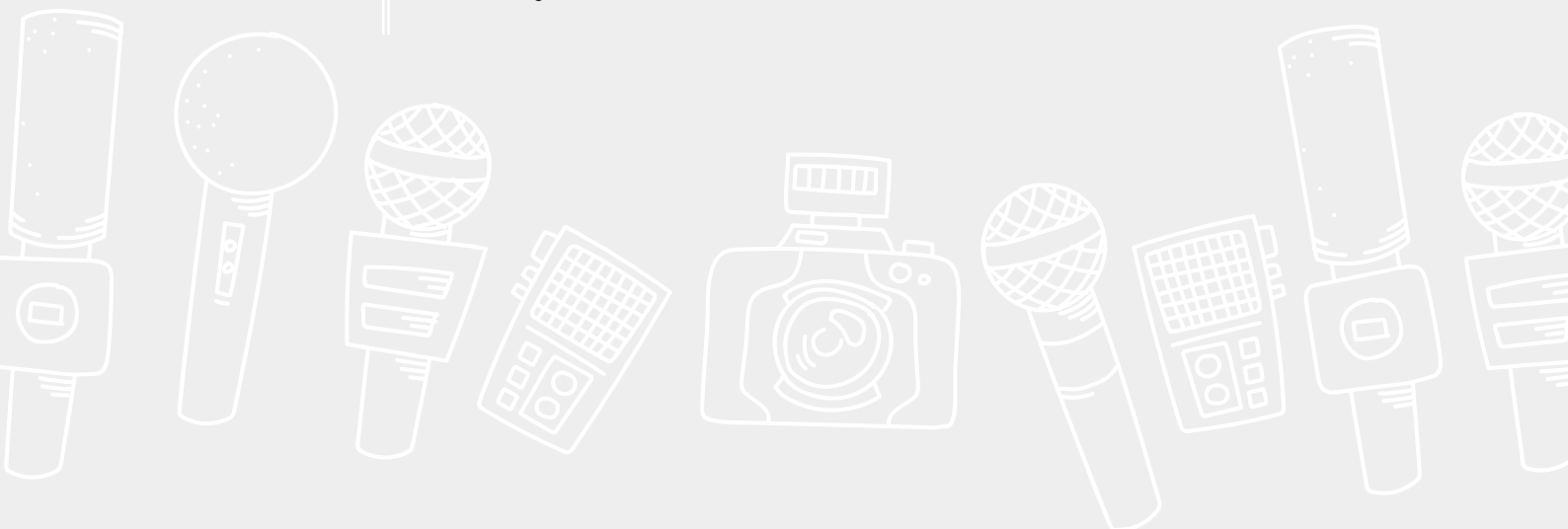
اینکه در تهران به جای ۱۵ میلیون سفر در روز، فقط «حدود ۵ میلیون سفر» با حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود، یکی، دو دلیل ندارد: از اوضاع مالی بد که امکان خرید قطار کافی فراهم نمی‌کند (مشکلی که ظاهراً «به‌زودی و به‌راحتی» قابل حل نیست) شروع می‌شود تا نگرش غلط در پیدا کردن راه‌حل و از همه مهم‌تر، اجرای صحیح آن: مثلاً چرا باید از جرائم راهنمایی و رانندگی ۲۰ درصد به ستاد دیه اختصاص داد (به جای پرداخت حقوق سنگین کارمندان زیاد شهرداری)؟

البته راه‌حل‌های ساده برای «معضل پر کردن چاله هزینه» وجود دارد (مثلاً هزینه پارک کردن اتومبیل یا استفاده از وسیله نقلیه شخصی) اما حتماً امکان حذف از ماراتن شهرداری تا مقامات بالاتر نیز جزء عوامل بازدارنده است! ایضا مشکل توزیع همین منابع محدود با وجود خلف وعده مقامات و برخورد انواع صاحبان قدرت برای استفاده یا عدم استفاده از همان منابع موجود ...

تیتیر مقاله مریم منوچهری در نشریه اندیشه پویا (مهرماه ۹۹) تعبیر حال مسافران حمل‌ونقل عمومی در تهران است که «به مو‌گویی که سرگردون چرایی»؟

خلاصه آنچه در گزارش اصلی این شماره آمده، حکایت «بهاری گریزپا» است که سردبیر همین «اندیشه پویا» در ابتدای مقاله‌اش به آن اشاره کرده است: در شهرداری هم منابع محدودی هست که به قول یکی از پیمانکاران «فقط در بخش خاک‌برداری سود هست. بعد، پول تمام شده...»

مهر ماه ۱۳۹۹









از قابلیت‌های سامانه جامع راهداری، امکان ارزیابی عملکرد در سطح کشور، استان، شهرستان، محور و پروژه است و اکنون می‌توان روزانه و حتی ساعتی عملکرد ادارات شهرستان‌ها را رصد کرد

شروع به کار سامانه جامع راهداری با تمرکز بر پروژه‌های مربوط به راه‌های روستایی بود، اما با توجه به بستر مناسب ایجاد شده و نیاز سایر دفاتر حوزه معاونت راهداری، توسعه این سامانه برای حوزه‌های دیگر نیز در دستور کار قرار گرفت و طی مدت ۳ ماه بزرگ‌ترین بستر مدیریتی پروژه‌های جاری عمرانی کشور راه‌اندازی شد

راهداری است.

در حال حاضر این سامانه بیش از ۱۲۰ موضوع راهداری جاری را پوشش می‌دهد و به‌زودی تمامی فعالیت‌های مستمر در زمینه راهداری و پروژه‌های اجرایی در آن راه‌اندازی خواهد شد. علاوه بر این، زیرساخت‌های اساسی از جمله شبکه راه‌های اصلی و فرعی کشور، راه‌های روستایی آسفالت‌ه، شوسه و خاکی، راه‌دارخانه‌ها و... نیز با نمایش موقعیت مکانی، در این سامانه قابل دسترسی است.

در بخش مدیریت کاربران بیش از ۵۰۰ کاربر تخصصی راهداری در حال به‌روزرسانی لحظه‌ای اقدامات و ثبت فعالیت‌های استانی و شهرستانی هستند. همچنین بستر مناسبی فراهم شده تا ادارات کل امکان ارزیابی فعالیت‌های ادارات شهرستان‌ها بسته به نوع فعالیت را داشته باشند.

از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۳۰۰ هزار عملیات راهداری جاری در سامانه جامع در ۱۶ دسته فعالیت کلی شامل مرمت رویه جاده (۲۲/۲ درصد)، پاکسازی (۲۴/۶ درصد)، علائم (۹ درصد)، حفاظ (۲ درصد)، روشنایی (۲/۲ درصد)، خط‌کشی مسیر (۰/۷ درصد)، رنگ‌آمیزی علائم (۲/۳ درصد)، شستشو (۶/۴ درصد)، ایمن‌سازی (۵/۱ درصد)، حریم (۵/۴ درصد)، پل (۳/۲ درصد)، تونل و گالری (۰/۳ درصد) عملیات نوروزی و زمستانی (۳/۴ درصد)، ماشین‌آلات (۱۱/۱ درصد) راه‌دارخانه (۰/۵ درصد) و موارد اضطراری (۳/۵ درصد) توسط رابطان راهداری به صورت روزانه ثبت شده است.

شایان ذکر است انواع فیلترهای گزارش‌گیری مبتنی بر زمان، مکان، نوع فعالیت، حوزه کاری و... در سامانه طراحی شده که امکان تولید انواع گزارش‌های کاربردی را برای دفاتر ستادی ایجاد خواهد کرد. آسان‌سازی ورود اطلاعات و تولید مستندات فعالیت‌های روزانه راهداری و گزارش‌گیری ترکیبی از اهداف و اولویت‌های اجرایی سامانه جامع راهداری است که با تکمیل فاز انتهایی به‌زودی رونمایی و راه‌اندازی خواهد شد.

در این زمینه تمامی ادارات و رابطان راهداری، همکاری و همراهی قابل تقدیری داشتند و به‌کارگیری آن در بستر فعالیت‌های راهداری

با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شده است. پیش‌بینی می‌شود این سامانه تحول جدیدی در بدنه سازمان و ادارات مربوطه ایجاد کند و موجب صرفه‌جویی قابل توجه از نظر زمانی و افزایش دقت و کیفیت فعالیت‌های مربوط به راهداری شود.

**آیا به دنبال توسعه این سامانه خواهید بود و تاکنون چه تعداد اطلاعات در این سامانه ثبت شده است؟**

■ بله پیش‌بینی می‌شود راه‌اندازی این سامانه بنیادی، تازه شروع راه کارخانه نوآوری باشد و موجب اعلام نیازهای متوالی و بیشتری خواهد بود؛ بنابراین با اعلام نیازهای جدید، به‌مرور زمان می‌توان دوران توسعه، شکوفایی و کاربردهای جدید را انتظار داشت. شاهد این مدعا آن که شروع سامانه جامع راهداری با راه‌اندازی پروژه‌های راه‌های روستایی بود و به دنبال آن با بستر مناسب ایجاد شده و نیاز سایر دفاتر حوزه معاونت راهداری و به پیشنهاد معاون راهدار، توسعه سامانه برای سایر حوزه‌ها در دستور کار قرار گرفت و در کمتر از ۳ ماه بزرگ‌ترین بستر مدیریت پروژه‌های اجرایی عمرانی جاری کشور به بهره‌برداری رسید.

یکی از بخش‌های فعال که اخیراً به سامانه جامع راهداری اضافه شده است، ثبت نقاط پرتصادف دارای اولویت است. با دستور معاون راهداری و پس از اعلام نیاز دفتر تخصصی توسعه ایمنی راه و حریم، توسعه سامانه در دستور کار گروه تخصصی توسعه سامانه جامع راهداری قرار گرفت و پس از ابلاغ دستورالعمل شناسایی نقاط، در کمتر از سه هفته بستر ورود سیستماتیک و یکپارچه نقاط دارای تصادف تحت وب برای اولین بار ایجاد و در روز اول شروع به کار، بیش از ۱۰۰ نقطه به همراه مدارک و اسناد توسط ادارات کل بارگذاری شد.

گفتنی است، به دلیل طراحی بهینه سامانه، ورود اطلاعات برای هر مقطع در زمانی کمتر از ۵ دقیقه انجام می‌شود. پس از تکمیل اطلاعات، فرم‌های خودکار تولید و به امضای مدیرکل استان می‌رسد.

پس از بررسی برگه‌ها، مقاطع دارای مدارک کامل تایید و مدارک ناقص عودت داده





یکی از بخش‌های فعال که اخیراً به سامانه جامع راهداری اضافه شده، ثبت نقاط پرحادثه دارای اولویت است که در روز اول، بیش از ۱۰۰ نقطه همراه با اسناد توسط ادارات کل بارگذاری شد

بخش، حذف مکاتبات اداری فراوان بین دستگاه‌های مختلف و امکان گزارش‌گیری در سطوح مختلف کشوری، منطقه‌ای، استانی و شهرستانی و محوری برای انواع اقدامات مرتبط است.

استفاده از ابزارهای هوش تجاری و داده‌کاوی از طریق داده‌های سایر سامانه‌های متصل از جمله مدیریت روسازی، مدیریت پل، مدیریت ناوگان، ترافیک و... از مهم‌ترین قابلیت‌های توسعه‌ای مدنظر در این بخش است. البته قسمت‌های فعال شده سامانه جامع فعلاً شامل ثبت فعالیت‌های روزانه و جاری راهداری، پایش پروژه‌های راهداری، مازول هوشمند طرح واکنش سریع، ارزیابی عملکرد و پیل مدیریت، راه‌های روستایی در دو بخش ساخت و نگهداری به‌روزرسانی اطلاعات زیرساخت‌های راهداری از جمله راهدارخانه‌ها، ماشین‌آلات و برخورداری راه‌های روستایی است.

#### مطالبه‌گری شهروندان را از چه طریقی به سامانه جامع متصل خواهید کرد؟

■ روش‌های مختلفی برای اطلاع‌یابی از نیازها وجود دارد. همچنین سامانه‌ها و سیستم‌های مختلفی در حال کسب اطلاعات هستند. نمونه‌هایی از روش‌های اطلاع‌یابی متداول نظیر گزارش‌گشت راهداری و ترابری، تماس مردمی با ۱۴۱، گزارش‌های مردمی با رانندگان، گزارش پلیس‌راه و سایر سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط را شامل می‌شوند.

پس از پردازش اطلاعات، دستور اعزام اکیپ ویژه عملیات راهداری به محل و رفع مشکل، حداکثر ظرف یک ساعت صادر و نزدیک‌ترین اکیپ راهداری به محل اعزام می‌شود. نظارت بر حسن اجرای این طرح برعهده مدیران کل ادارات راهداری استان‌ها و معاونان راهداری این ادارات کل است و همانطور که قبلاً گفتیم، امکان گزارش‌گیری و دسترسی به وضعیت ماموریت‌های واکنشی در سامانه برای ادارات کل ایجاد شده است. ضمناً یکی از برنامه‌های پیش‌رو، ایجاد گزارش‌دهی هوشمند به هموطنان است که مراحل پایانی آن از طریق ایجاد سطح دسترسی خروجی‌های سامانه جامع به سامانه ۱۴۱، با همکاری مرکز مدیریت راه‌های کشور در حال انجام است.

می‌شود. در ادامه، براساس فرآیند خودکار تشخیص مقاطع پرحادثه و اولویت‌بندی آن غربالگری و اولویت‌بندی انجام می‌گیرد.

همچنین امکان پایش روزانه نقاط پرحادثه در سامانه فراهم شده است. نمونه دیگر از توسعه سامانه، راه‌اندازی بخش هوشمند مدیریت واکنش سریع است.

بد نیست بدانید یکی از فعالیت‌های جدید سازمان راهداری، طرح واکنش سریع است که براساس دستورالعمل اجرایی این طرح، روسای ادارات راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای شهرستان‌ها موظف شده‌اند در مورد اقداماتی از قبیل لکه‌گیری چاله در راه‌های اصلی و شریانی، تعمیر و یا ایمن‌سازی تابلوهای هشداردهنده، علائم و حفاظ‌های باز شده یا صدمه دیده خطرناک در راه‌های اصلی و شریانی و پاکسازی سطح راه از مصالح، اشیای خارجی و در راه‌های اصلی و شریانی به‌صورت آنی اقدام کنند.

در حال حاضر، به‌منظور پشتیبانی و رصد همزمان فعالیت‌ها و اقدامات انجام گرفته، هسته مدیریت هوشمند این طرح با استفاده از قابلیت‌های هوش تجاری، طراحی شده تا از طریق سامانه‌های اطلاعاتی مرتبط از جمله ۱۴۱، اطلاعات مختلف و از جمله شکایات و حوادث مربوط به راه‌ها را دریافت کند.

این اطلاعات به شکل اعلان آنی در سطح شهرستان‌ها خرد شده و به‌صورت همزمان، راهکارهای لازم و حداقل و حداکثر زمان اقدام مشخص شده و در کمتر از ۴ ساعت، نتیجه ماموریت به صورت گزارش‌دهنده عملیات اجرایی به مرجع سفارش‌دهنده گزارش داده می‌شود.

این قابلیت موجب افزایش سطح اطلاعات دفاتر ستادی، استانی و شهرستانی و تشکیل یک بانک یکپارچه به همراه تاریخچه اقدامات به صورت مکانی و زمانی می‌شود. بخش مربوط به پروژه‌های راهداری، از دیگر بخش‌ها، توسعه سامانه است که مراحل پایانی را طی می‌کند.

علاوه بر این، قرار است تمام پروژه‌های ابلاغی به لحاظ فنی و تخصصی و میزان پیشرفت، به صورت روزانه در سامانه رصد و پایش شود. از جمله مهم‌ترین مزایای این

قرار است همه پروژه‌های ابلاغی به لحاظ فنی و میزان پیشرفت، به شکل روزانه در این سامانه رصد شود. از مهم‌ترین مزایای این کار، حذف مکاتبات فراوان و نیز امکان گزارش‌گیری در سطوح مختلف اعم از کشوری، منطقه‌ای، استانی و محوری است



آفتابه لگن نظام توزیع کارایی ندارد، لاستیک بین دلان می چرخد

## آشفته بازار!

🗨️ خرداد ماه امسال، وقتی خبر حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی برای واردات تایر منتشر شد، به راحتی می شد پیش بینی کرد که حذف ارز دولتی موجب افزایش چندباره قیمت لاستیک شود و بر اثر همین جو روانی ایجاد شده، متقاضیان خرید لاستیک دولتی صف های طولانی در پشت در نمایندگی های شرکت های تایر سازی تشکیل دهند. تولیدکنندگان می گویند لاستیک سواری به قدر کفایت بازار تولید می شود، ولی آنچه مصرف کنندگان می بینند بی کفایتی در نظام توزیع و ضعف مدیریت در سطح عرضه است. تا اینجا، راهکار وزارت صمت برای تثبیت قیمت ها و جمع شدن بساط واسطه گری در حاشیه بازار این بوده که از ابتدای مرداد ماه تولیدکنندگان تایر موظف شدند آمار تولیدات خود را در سامانه جامع تجارت ثبت کنند تا زنجیره تامین این کالا را از ابتدای تولید تا انتهای آن یعنی رسیدن به دست مصرف کننده نهایی تحت نظارت قرار گیرد، اما به گفته تولیدکنندگان، توزیع کنندگان و متقاضیان خرید تایر، این سامانه تاکنون چندان موفق عمل نکرده و هنوز هیچ لاستیکی از طریق این سامانه توزیع نشده است.

برای پرس و جوی چالش های صنعت تایر، مشکلات تایر سازان و چندوچون عملکرد سامانه جامع تجارت با مصطفی تنها، سخنگوی انجمن صنعت تایر گفت و گو کردیم.







در مورد تأیر سواری که الان مشکل بازار است در پنج ماهه سال جاری کارخانجات ۲۸ درصد افزایش ظرفیت داشتند. یعنی از معدود صنایعی بودیم که توانستیم واقعا جهش تولید را محقق کنیم، اگرچه به لحاظ وابستگی ۳۰ تا ۴۰ درصدی به ارز برای تأمین مواد اولیه افزایش تولید برای ما کار بسیار شاقی است

راه‌حلی که برای تنظیم بازار آشفته تأیر به نظر ما می‌رسد، راه‌اندازی فروش آنلاین است تا هم سازمان امور مالیاتی و هم وزارت صمت بتوانند تمام اطلاعات مربوط به تولید و فروش را در اختیار داشته باشند، ولی مسئولان دولتی ما از این روش استقبال نمی‌کنند

اینکه لاستیک‌ها به چه قیمتی فروخته شده‌اند را در اختیار داشته باشند، چون همه خریداران هزینه لاستیک‌ها را به حساسی واریز می‌کنند. در نتیجه، همه چیز شفاف می‌شود، ولی متأسفانه مقامات دولتی از این روش توزیع حمایت نمی‌کنند.»

تنها ادامه می‌دهد: «ما فکر می‌کنیم که اگر بیشتر به سمت استفاده از تکنولوژی در تنظیم بازار برویم، بیشتر به مصرف‌کننده نهایی کمک خواهد کرد. البته طبیعی است که بازار با آن مخالفت کند، چون به هر حال باید از کانال آنها تأیر توزیع شود تا منتفع شوند و وقتی شما از طریق آنلاین خرید کنید، آنها به شدت اعتراض خواهند کرد. اما به نظر ما این بهترین راه‌حل است که هم کارخانه‌ها تخلفی نکنند و هم مصرف‌کننده بتواند تأیر را به قیمت مناسب دریافت کند.»

#### سامانه جامع مشکلات

او با اشاره به اینکه مقامات دولتی ما سیستمی به نام «سیستم جامع تجارت» طراحی کرده‌اند که فکر می‌کنند حلال مشکلات است، تأکید می‌کند: «... اما این سیستم مشکل دارد. ما بارها در جلسات مختلف صحبت کردیم و گفتیم این مشکلات را حل کنید تا ما بتوانیم مستقیماً با این سیستم کار کنیم. هر دفعه قبول کردند، اما بعد در مصاحبه‌ها ما را به عدم همکاری متهم کردند. ما به ناچار کتبا نوشتیم که می‌خواهیم از این سیستم استفاده کنیم، لطفاً مشکلاتش را حل کنید.»

سخنگوی انجمن صنعت تأیر درباره نقایص سیستم جامع تجارت تصریح می‌کند: «ما مشکلات را فهرست کردیم، چون دیدیم هر چه در جلسات مشکلات را مطرح می‌کنیم، انگار نه انگار که حرفی زده‌ایم؛ بنابراین، در تاریخ ۹۹/۶/۱۹ طی مکاتباتی رسماً فهرست همه مشکلات را فرستاده‌ایم. به عنوان مثال، تولید ماه گذشته ما جزو بدهی ما محسوب می‌شود و باید آن را توزیع کنیم تا از بدهی ما خارج شود. پس ما تأیرها را به بنکدار می‌دهیم، بعد بنکدار باید تأیید کند که این کالا را دریافت کرده تا از حساب ما خارج شود و در حساب بنکدار ثبت شود. این

مصطفی تنها درباره دلیل نوسانات پرتکرار در بازار تأیر در سال‌های اخیر چنین توضیح می‌دهد: «ما از نظر تولید هیچ مشکلی نداریم. اگر آمار تولیدات ما را بررسی کنید، می‌بینید که ما معمولاً هر سال نسبت به سال قبل افزایش تولید قابل توجهی در تأیر انواع خودرو داریم. در مورد تأیر سواری که الان مشکل بازار است ۲۸ درصد در پنج ماهه سال جاری افزایش ظرفیت داشته‌ایم و سال قبل هم به همین نسبت افزایش ظرفیت داشتیم؛ یعنی ما از معدود صنایعی در کشور هستیم که جهش تولید را به صورت واقعی و فارغ از شعارها تحقق بخشیده‌ایم؛ با اینکه صنعتی هستیم که به لحاظ وابستگی ۳۰، ۴۰ درصدی به ارز برای تأمین مواد اولیه و شرایط بسیار سنگین تحریم، افزایش تولید برای ما کار بسیار شاقی است، ولی از پس آن برآمدیم و این نشان‌دهنده تلاش شبانه‌روزی همکاران ما در این صنعت است.»

او با تأکید بر اینکه مشکل ما در توزیع است و ربطی به تولیدکنندگان ندارد، خاطر نشان می‌کند: «مشکل نظام توزیع متأثر از شرایط اقتصادی است که ما در آن دخالتی نداریم. پول‌های سرگردانی که در کشور وجود دارد مدام در جامعه در حال حرکت هستند و در سال‌های مختلف به کالاهای مختلف سرازیر می‌شوند و آن کالاهای را کمیاب یا گران می‌کنند. ما تا دو یا سه سال پیش، مشکل مشتری داشتیم، یعنی نمی‌توانستیم تولیدات خود را توزیع کنیم، اما به یکباره از دو سال پیش، این پول‌های سرگردان به سمت بازار تأیر حرکت کرد و قیمت‌های این بازار را درنوردید. عوامل این نوسانات قیمت در اختیار و تحت مدیریت ما نیست. مدیریت ما در حیطه تولید است که باید تولید کنیم و با سیستم نمایندگی ما تأیرها عرضه شود.»

او درباره راهکار پیشنهادی انجمن صنفی تأیر برای تنظیم بازار تأیر، می‌افزاید: «راهکاری که به ذهن ما رسید، این بود که فروش آنلاین راه‌بندازیم که از طریق آن ثبت و ضبط بهتری صورت می‌گیرد. به این ترتیب، چه سازمان امور مالیاتی و چه وزارت صمت می‌توانند به صورت کامل تمام اطلاعات مربوط به تولید و

**دولتی‌ها سیستمی به نام «سیستم جامع تجارت» طراحی کرده‌اند که فکر می‌کنند حلال مشکلات است، اما خود واجد مشکلات بسیاری است. بارها اشکالات گوشزد شده و مسئولان هر دفعه قبول کردند اما بعد در مصاحبه‌ها ما را به عدم همکاری متهم می‌کنند**

**براساس «سیستم جامع تجارت» حتی اگر پنچرگیر هم تایید نکند که تایر را از بنکدار گرفته است، آن بنکدار گرفتار می‌شود و به نظر می‌رسد که احتکار کرده؛ حالا شما بگویید که در سراسر کشور چند درصد از پنچرگیران کامپیوتر دارند یا می‌توانند با این سیستم‌ها کار کنند؟!**

زنجیره همین‌طور ادامه پیدا می‌کند تا به آخر برسد.»

او ادامه می‌دهد: «آخرین حلقه پنچرگیرها هستند که در تمام نقاط جاده‌ها و محلات کشور گسترده شده‌اند و آنها هستند که تایر را به مصرف‌کننده نهایی تحویل می‌دهند. پنچرگیر اگر تایید نکند که تایر را از بنکدار گرفته است، آن بنکدار گرفتار می‌شود و به نظر می‌رسد که احتکار کرده است؛ در حالی که احتکار نکرده و تایرها را به توزیع‌کنندگان خرد داده است. در سراسر کشور چند درصد از پنچرگیران کامپیوتر دارند؟ چند درصد می‌توانند با این سیستم‌ها کار کنند که بتوانند دریافت تایرها را تایید کنند. آیا در تمام جاده‌های کشور دیده‌اید که یک پنچرگیری کامپیوتر داشته باشد؟»

سخنگوی انجمن تایر تاکید می‌کند: «این ضوابط مشکل ایجاد می‌کند و اطلاعات غلط می‌دهد. فروشنده‌ای که تایرها در حسابش مانده است دچار مشکل می‌شود و با خود می‌گوید برای چه تایر داخلی خرید و فروش کنم که اینقدر دچار دردسر شوم. اصلا تایر داخلی را کنار می‌گذارم و تایر وارداتی کار می‌کنم که هیچ کدام از این معضلات را ندارد. به این ترتیب، شبکه‌های توزیع ما سوق داده می‌شوند به سمت اینکه شبکه توزیع رقبای خارجی ما شوند.»

#### مشکلات سیستمی

تنها با تاکید بر اینکه تولیدکننده تایر باید بتواند کار خود را به نحوه اقتصادی انجام دهد، می‌گوید: «نباید چیزی بی‌جهت به ما تحمیل شود که هزینه‌زا باشد، آن هم در حالی که در جهت کارکرد اصلی صنعت نیست و مشکل ایجاد می‌کند، چون ما باید هزینه اضافی را روی قیمت محصول بکشیم و بعد از مصرف‌کننده بگیریم. آیا این عادلانه است. سازمان‌های مختلف انتظاراتی از ما دارند که معقول نیست.»

او درباره نمونه‌های دیگری از مشکلات سامانه جامع تجارت چنین توضیح می‌دهد: «مثلا الان باید در چند سامانه اطلاعات مشابهی را وارد کنیم. سامانه جامع تجارت،

سامانه ۱۲۴، سامانه انبارها، بارنامه‌ها، سامانه بهین‌یاب و ... ضمن اینکه باید گزارش‌های مختلفی هم به سازمان‌ها و نهادهای مختلف بدهیم، یعنی چون سازمان‌های مختلف با هم رابطه ندارند، ما باید تاوانش را بدهیم. همیشه هم باید بدهکار باشیم که چرا به موقع در فلان سامانه اطلاعات را ثبت نکرده‌ایم. باید ارگان‌های مختلف تصمیم بگیرند و یک سامانه جامعی را تنظیم کنند تا ما یک بار در یک سامانه اطلاعات خود را وارد کنیم که به سامانه‌های دیگر لینک بدهند و آنها هم از همین اطلاعات استفاده کنند اگر سامانه جامع تجارت مثلا مورد تایید بهین‌یاب نیست یا برعکس، ما چرا باید متحمل نیرو، زمان و هزینه اضافی شویم.»

سخنگوی انجمن تایر با انتقاد از اینکه مقامات در برابر افکار عمومی طوری برخورد می‌کنند که انگار تایر سازان مجرم هستند که در سامانه جامع تجارت اطلاعات خود را ثبت نمی‌کنند، می‌گوید: «این در حالی است که در این سامانه هنوز برای همه کالایی که ما تولید می‌کنیم، شناسه کالا تعریف نشده یا برای یک کالا به صورت تکراری چند کد تخصیص داده شده است، در حالی که در سامانه جامع تجارت و سامانه ۱۲۴ بدون کد شناسایی نمی‌توانیم اطلاعات خود را وارد کنیم. این مشکلی است که باید مسئولان در نهادهای ذی‌ربط آن را حل کنند ولی متأسفانه علی‌رغم اینکه مرتب ما را می‌نوازند که چرا اطلاعات خود را در سامانه دیر یا کم ثبت می‌کنید، اولین مسئله که کد شناسایی کالا است، هنوز رفع نشده است.»

او یادآور می‌شود: «این سامانه از نظر پشتیبانی بسیار ضعیف است. اگر کاربر به مشکلی برخورد وقتی با پشتیبانی تماس می‌گیرد یا نمی‌توانند او را راهنمایی کنند یا ضد و نقیض سخن می‌گویند.»

تنها با بیان اینکه مسئله دیگر در این سامانه بحث رزرو تایر است، ادامه می‌دهد: «افراد می‌توانند در این سامانه تایر رزرو کنند، بدون اینکه هیچ هزینه‌ای بپردازند. چرا تایر ما باید در انبار برای رزرو بماند. کسی که می‌خواهد تائیری را رزرو کند، باید پولش را بپردازد.



الان باید در چند سامانه اطلاعات مشابهی را وارد کنیم: سامانه جامع تجارت، سامانه ۱۲۴، سامانه انبارها، بارنامه‌ها، سامانه بهین‌یاب و ... ضمناً باید به سازمان‌ها و نهادهای مختلف هم گزارش بدهیم. اگر این سازمان‌ها با هم در ارتباط نیستند، ما باید تاوان بدهد؟!

مواقع ممکن است کسانی که مواد اولیه ما را تامین می‌کنند علاقه‌مند باشند که با ما به صورت تهاثر معامله کنند، بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که صد درصد محصولاتمان تحت مدیریت دیگران توزیع شود.»

او همچنین به مشکلات بین عمده‌فروشان و خرده‌فروشان از نظر تصمیم برای میزان سود وجود دارد اشاره کرد و افزود: «عمده‌فروشان و بنکداران معتقدند که سهم سودشان بسیار ناچیز است و این مشکل در نظام توزیع خود را نشان می‌دهد، یعنی وقتی معتقدند این میزان سود معقول نیست، طبیعتاً برای اینکه با سامانه و تحت نظارت و کنترل کار کنند انگیزه نخواهد داشت. بنابراین مقامات مسئول باید

نمی‌شود کسی رزرو کند و تا ماه‌ها هم اثری از او پیدا نشود، در حالی که مصرف‌کنندگان برای گرفتن یک حلقه تایر آواره شده‌اند. ما خواستار حذف این رزرو هستیم یا حداقل زمان کوتاهی برای رزرو قائل شوند، آن هم به شرط پیش پرداخت.»

تنها با اشاره به اینکه تایر سازان به تعاونی‌ها، خودروسازان و نهادهای مختلف تعهداتی دارند، خاطر نشان می‌کند: «ما باید درصدی از تولید را در اختیار داشته باشیم تا برای ادای تعهدات خود استفاده کنیم. قبلاً به ما قول داده شده بود که ۲۵ درصد تولید را می‌توانیم برای تعهدات خود استفاده کنیم که متأسفانه این گفته عملی نشده است. در بسیاری

آمار تولیدات تایر خودرو شش ماهه سال ۹۹ کارخانجات تایر سازی به تفکیک گروه محصول

گروه محصول	۱۳۹۷		۱۳۹۸		۱۳۹۹		میزان رشد نسبت به سال گذشته
	حلقه	وزن	حلقه	وزن	حلقه	وزن	
سواری	۷,۸۰۶,۰۱۵	۵۶,۲۳۲	۸,۴۶۴,۴۴۳	۵۹,۶۷۲	۱۰,۶۳۴,۵۹۱	۷۶,۷۴۰	٪۲۹
بایاس	۶۸,۱۰۹	۴۳۶	۴۳,۱۸۳	۲۷۸	۳۳,۳۲۵	۲۱۶	٪۲۲
رادپال	۷,۷۳۷,۹۰۶	۵۵,۷۹۶	۸,۴۲۱,۲۶۰	۵۹,۳۹۴	۱۰,۶۰۱,۲۶۶	۷۶,۵۲۴	٪۲۹
واتنی	۹۰۷,۸۵۹	۱۳,۸۹۵	۶۷۹,۵۶۹	۹,۹۹۸	۷۵۷,۹۳۰	۱۱,۶۹۱	٪۱۷
بایاس	۸۵۲,۳۸۲	۱۳,۱۴۰	۵۵۸,۹۳۵	۸,۵۹۱	۶۲۳,۸۹۱	۱۰,۲۰۱	٪۱۹
رادپال	۵۵,۴۷۷	۷۵۵	۱۲۰,۶۳۴	۱,۴۰۸	۱۳۴,۰۳۹	۱,۴۹۰	٪۶
باری و اتوبوسی	۴۸۰,۶۷۸	۳۱,۲۳۳	۳۴۳,۰۶۶	۲۲,۷۲۱	۴۱۱,۲۱۶	۲۶,۵۳۷	٪۱۷
بایاس	۳۳۹,۵۰۴	۲۱,۲۴۰	۲۰۱,۶۳۷	۱۲,۵۵۹	۲۲۹,۴۹۴	۱۴,۱۴۸	٪۱۳
رادپال	۱۴۱,۱۷۴	۹,۹۹۳	۱۴۱,۴۲۹	۱۰,۱۶۳	۱۸۱,۷۲۲	۱۲,۳۸۹	٪۲۲
کشاورزی سبک	۷۱,۳۲۴	۹۲۷	۹۶,۱۸۸	۱,۲۸۴	۱۹۲,۷۷۳	۲,۵۶۰	٪۹۹
کشاورزی سنگین	۷۵,۱۴۲	۵,۹۱۷	۸۸,۷۳۲	۶,۹۹۵	۱۲۰,۴۸۶	۹,۲۱۶	٪۳۲
راهسازی و صنعتی	۱۹,۹۹۵	۱,۸۹۱	۲۰,۹۱۴	۲,۴۸۷	۲۶,۳۵۷	۲,۹۱۴	٪۱۷
تایر خودرو	۹,۳۶۱,۰۱۳	۱۱۰,۰۹۵	۹,۶۹۲,۹۱۲	۱۰۳,۱۵۶	۱۲,۱۴۳,۳۵۳	۱۲۹,۶۶۰	٪۲۶
تایر دوچرخه	۷۹۳,۸۵۹	۷۱۱	۵۷۵,۴۹۳	۴۹۶	۱,۰۹۰,۰۰۹	۹۸۶	٪۹۹
تایر موتورسیکلت	۱,۸۹۷,۹۱۹	۵,۱۴۲	۱,۹۹۷,۹۹۱	۵,۵۳۲	۲,۹۰۵,۷۴۲	۶,۹۳۴	٪۲۵
تایر اسکوتری	۷۰۸,۵۶۴	۱,۰۸۲	۶۷۵,۷۷۷	۱,۰۴۵	۹۲۹,۷۰۰	۱,۳۸۹	٪۳۳
تیوب خودرو	۸۵۷,۷۴۳	۲,۱۶۶	۴۹۵,۵۷۵	۱,۳۶۲	۸۸۴,۲۸۵	۲,۴۵۶	٪۸۰
تیوب دوچرخه	۶۶۳,۰۷۰	۱۳۳	۷۲۲,۰۳۴	۱۴۵	۱,۲۱۹,۴۳۴	۲۴۸	٪۷۱
تیوب موتورسیکلت	۳,۶۶۱,۰۸۹	۱,۵۶۲	۳,۷۹۲,۸۲۳	۱,۶۰۶	۴,۰۴۴,۸۱۷	۱,۷۱۶	٪۷
تیوب اسکوتوری	۷۳۶,۴۷۵	۲۹۳	۳۹۳,۵۷۲	۱۷۳	۸۴۶,۸۷۷	۳۵۹	٪۱۰۷
جمع کل	۱۸,۶۷۹,۷۳۲	۱۲۱,۱۸۳	۱۸,۳۴۶,۱۷۷	۱۱۳,۵۱۶	۲۴,۰۶۴,۲۱۷	۱۴۳,۷۴۷	٪۲۷

ما طرحی داریم که براساس آن، فقط با ۲۵ میلیون دلار می‌توان ظرف حداکثر یک سال ۱۸ تا ۲۰ درصد نیاز کشور به تایر سنگین (کامیون و کامیونت) را برطرف کرد؛ اما یک سال است آن را معلق گذاشته‌اند، در حالی که ۵۰۰ یا ۶۰۰ میلیون دلار صرف واردات تایرهای عمدتاً چینی می‌شود

افراد می‌توانند در سامانه جامع تجارت تایر رزرو کنند، بدون اینکه هیچ هزینه‌ای بپردازند. کسی که می‌خواهد تایری را رزرو کند، باید پولش را بپردازد. نمی‌شود کسی رزرو کند و تا سه ماه دیگر هم پیدایش نشود، در حالی که دیگران برای گرفتن یک حلقه تایر گرفتار شده‌اند

این مسائل را بین عمده‌فروشان و خرده‌فروشان حل کنند تا تائیری که ما در اختیار شبکه توزیع قرار می‌دهیم، به‌موقع و به‌صورت عادلانه به دست مصرف‌کننده برسد.»

### مازاد تایرها کجا می‌رود؟

سختگوی انجمن صنعت تایر در پاسخ به این پرسش که تولیدکنندگان در رقابت با تایرهای وارداتی، با چه مشکلاتی مواجه هستند، تصریح کرد: «متأسفانه اعمال کنترل‌ها و تحت فشار گذاشتن‌ها برای تولیدکنندگان رخ می‌دهد، ولی با همان شدت و حدت برای واردات تایر اعمال نمی‌شود. در سال گذشته بالغ بر ۶۰۰ میلیون دلار برای واردات حدود ۲۰۰ هزار تن تایر هزینه شده که بخش قابل توجهی از آن با ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی بوده است. ۲۶۰ هزار تن هم در داخل کشور تولید شده است. در حالی که نیاز کشور از ۳۲۰ یا ۳۳۰ هزار تن فراتر نمی‌رود. مازاد این تایرها چه شده است؟ هرچند گمرکات مانند گذشته آمار واردات را در اختیار نمی‌گذارند، ولی قطعاً در پنج ماهه گذشته هم واردات صورت گرفته است. ۳۲۵ هزار حلقه تایر سنگین باری و اتوبوسی هم تولید و در سامانه ثبت شده، پس مشکل موجود در بازار از کجا پدید آمده است.»

او ادامه می‌دهد: «چرا تایرهای وارداتی با همان دقت تایر داخلی در سامانه ثبت و حساب‌کشی نمی‌شود؟ حتی اخیراً مواردی بوده که واردکننده یک سال پیش با ارز ۴۲۰۰ تومان ثبت سفارش کرده و الان در گمرک برخلاف قانون برایش ارفاق قائل شدند که لازم نیست مابه‌التفاوت را بدهید؛ در حالی که تمام رقبای این شرکت دارند با ارز نیمایی تایر وارد می‌کنند. تولیدکنندگان هم مواد اولیه خود را با ارز نیمایی تامین می‌کنند. در بازاری که خودش را با قیمت نیمایی تنظیم کرده، چه میزان رانت مستقیم و علنی نصیب آن واردکننده می‌شود؟ متأسفانه به این پدیده‌ها توجه نمی‌شود.»

سختگوی انجمن صنعت تایر با بیان اینکه در بخش تولید ما طرح‌هایی داریم که در زمان کوتاهی می‌تواند به بهره‌برداری برسد و ارز

محدودی هم نیاز دارد، توضیح می‌دهد: «ما طرحی داریم که با ۲۵ میلیون دلار ظرف حداکثر یک سال می‌تواند ۱۸ تا ۲۰ درصد نیاز کشور به تایرهای سنگین (کامیون و کامیونت) را برطرف کند؛ اما یک سال است که این طرح را معلق گذاشته‌اند، در حالی که آن ۶۰۰ یا ۵۰۰ میلیون دلار را برای واردات تایرهای آماده از کشورهای مختلف و عمدتاً چین با رغبت می‌دهند.»

تنها معتقد است: «یکی از مشکلات صنعت ما این است که وزارت صمت و مجموعه نهادهای ذی‌ربط یک استراتژی معین و مدون برای برخورد صحیح با این صنعت و حل مشکلات بازار و مصرف‌کنندگان ندارند و به صورت مقطعی یا بهتر بگویم کورمال کورمال عمل می‌کنند و هر زمان که دنبال تدوین استراتژی جامع رفته‌اند، روی کاغذ برنامه‌ای نوشته‌اند و هیچ وقت اجرا نکرده‌اند. هیچ کسی را هم مواخذه نکردند که اینکه اگر قرار بود تولید تایر در سال ۹۹ به میزان مشخصی برسد و اکنون نرسیده است، ببینیم چرا نرسیده و چه کسی مقصر است. اگر مشکل در قوانین است، اصلاح کنیم و اگر کسی تخلف کرده، با او برخورد کنیم. ببینیم چرا صنایع کشور با برنامه پیش نمی‌روند و این مشکلات الی‌الابد ادامه پیدا می‌کند.»

### رابطه‌ها و ضابطه‌ها

او با تأکید بر اینکه علی‌رغم همه ظرفیت‌های داخلی، کنترل و نظارتی روی میزان واردات وجود ندارد، می‌گوید: «در واردات مسائل رابطه‌ای و هزار جور مسائل دیگر مطرح است. نمونه اینکه در سال گذشته حدود ۲۰۰ هزار تن تایر وارد و حدود ۲۶۰ هزار تن تایر داخلی تولید کردیم، در حالی که مصرف کشور از حدود ۳۵۰ هزار تن بیشتر نیست و با مقایسه این اعداد می‌توانید به مسائل بسیاری پی ببرید. واقعیت این است که لاستیک‌های اضافه اکثر مواقع با قیمت‌های مصوب به مصرف‌کننده ارائه نمی‌شوند.»

او با یادآوری اینکه تولیدکنندگان برای تامین مواد اولیه از ارز نیمایی استفاده می‌کنند، توضیح می‌دهد: «اوایل تابستان که برای تایر



در سال گذشته ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون دلار برای واردات حدود ۲۰۰ هزار تن تایر هزینه شده که بخش قابل توجهی از آن با ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی بوده است. ۲۶۰ هزار تن هم در داخل کشور تولید شده؛ در حالی که نیاز کشور از حدود ۳۲۰ یا ۳۳۰ هزار تن فراتر نمی‌رود. مازاد این تایرها چه شده است؟

جاده‌ای یا با سرعت بالا دارند که مستلزم قدرت بالایی است. کارخانجات مختلف ما با انجام تحقیقات و سرمایه‌گذاری توانستند تکنولوژی چند سایز از این نوع تایرها را بومی‌سازی کرده و آنها را با کیفیت بسیار خوب و در حد استانداردهای روز اروپا تولید کنند، بنابراین به‌زودی از واردات تایرهای SUV هم بی‌نیاز می‌شویم.»

تنها با اشاره به اینکه برخی خودروسازان ما که خودروهای چینی را مونتاژ می‌کنند، بعضاً تایرهای بسیار سنگین ۲۰ اینچ اروپایی مصرف می‌کنند که بزرگ‌تر از سایر تایرها است، افزود: «اکنون این تایرها را هم در دست تولید داریم یعنی مراحل تحقیقاتی آن به پایان رسیده و در حال شروع تولید تجاری آن هستیم، هر چند که کارخانه‌های تیرسازی همسو نیستند و به یک اندازه در زمینه تکنولوژی پیش نرفته‌اند.»

طرح‌های ناتمام صنایع موجود در نظر گرفته شود تا بعد بتوانیم به سراغ افزایش ظرفیت برویم.»

### تولیدکنندگان مقصر نیستند

تنها با اشاره به اینکه آمار تولیدات در تایرهای مختلف متفاوت است، گفت: «ما در تایرهای سواری حدود ۱۹ میلیون حلقه در سال تولید می‌کنیم و امیدواریم امسال از ۲۰ میلیون حلقه تجاوز کند. این در حالی است که حدود ۲۲ تا ۲۳ میلیون مصرف کل کشور است. ما تمام سایرها و اندازه‌های تایرهای رایج مانند پراید، پژو و سمند را به اندازه کافی تولید می‌کنیم و کمبود ما بیشتر به تایر خودروهای گران‌تر و سنگین‌تر برمی‌گردد که به نسبت میزان مصرف، کمبود داریم.»

سخنگوی انجمن صنعت تایر می‌گوید: «در گذشته، تایرهای خودروهای شاسی بلند تماماً وارداتی بود و در کشور تولید نمی‌شد، چون تکنولوژی پیچیده‌تری دارند. به‌خصوص خودروهای کراس که بعضاً استفاده‌های بیرون

افزایش قیمتی به وجود آمد و بسیار سروصدا کرد ناشی از این بود که ارز مصرفی ۴۲۰۰ تومانی یک باره به ارز نیمایی با قیمت ۲۱،۳۰۰ تومان افزایش پیدا کرد. این تغییر نرخ ارز پیامدهایی برای ما دارد. در واردات هم همین رویه را پیش گرفتند و ارزشان نیمایی شد، چون معمولاً از نظر دوستان واردات و تولید هیچ فرقی با هم ندارند. سپس ما شاهد بودیم که یکی از نهادهای مسئول نامه‌ای به مقام بالاتر نوشتند که چون تایرهای وارداتی ارز نیمایی استفاده می‌کنند و قیمت ارز نیمایی ثابت نیست و به این دلیل که سازمان حمایت برای بررسی قیمت تایرها و تصویب قیمت آن زمان قابل توجهی صرف می‌کند و یک تاخیر زمانی در تصویب قیمت‌ها دارد، واردکنندگان در این فاصله ضرر می‌کنند، لذا درخواست می‌شود که تایرهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری سازمان حمایت خارج شوند!»

تنها با بیان این پرسش که مگر شرایط برای تولیدکننده فرق می‌کند، می‌گوید: «ما هم از ارز نیمایی با همان شرایط استفاده می‌کنیم. من حتی می‌توانم مستنداتی ارائه دهم که ما مواد اولیه داخلی را هم هر بار به یک قیمت خریداری می‌کنیم. برای اینکه آنها هم برای تامین مواد اولیه خود از ارز نیمایی استفاده می‌کنند. پس بررسی قیمت ما در سازمان حمایت وقت بیشتری می‌برد، چون ما تولیدکننده هستیم و صدها عامل در تولید محصولات موثر هستند تا قیمت تمام‌شده را تشکیل دهند.»

او در واکنش به پیشنهادی مبنی بر اینکه ارزی که برای واردات تایر اختصاص می‌یابد، برای تامین مواد اولیه تخصیص داده شود، گفت: «اکنون ظرفیت ما محدود است. در ابتدا باید از ارزی که به واردات اختصاص می‌یابد، سهمیه‌ای برای تکمیل

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

www.rahbanan.com

+9821 88825901

tehran@rahbanan.com



ایران در تکاپوی افزایش سهم ترانزیت در دریای خزر است

## نقشی تازه در آب

رو-رو به قزاقستان، آذربایجان و سپس روسیه حرکت کنند.»

او یادآور شد: «با این کار هم مشکلات جاده‌ای و ترانزیتی با ترکمنستان و آذربایجان رنگ می‌بازد و هم می‌توانیم در مصرف سوخت صرفه‌جویی کنیم.»

سکاندار کشتیرانی دریای خزر بیان کرد: «از دیگر رهاوردهای این خط کشتیرانی به جز مصرف بهینه سوخت می‌توان به ایجاد ثبات در بازار حمل‌ونقل اشاره کرد، زیرا هزینه رانندگان جاده‌ای به واسطه پرداخت عوارض استان به استان در کشورهای دیگر بالا است همچنین باید اسکورت بگیرند تا امنیت داشته باشند، در حالی که با کشتی برای آنها امنیت برقرار است و نیمی از هزینه‌های اضافی آنها حذف می‌شود.»

او با بیان اینکه ما باید رقابت خود را با سایر کشورهای حوزه خزر افزایش دهیم و از صنعت حمل‌ونقل جا نمانیم، اظهار کرد: «حرکت از سمت حمل‌ونقل سنتی به مدرن یا همان کشتیرانی کانتینری و رو-رو برای رقابت‌پذیری در این عرصه ضروری است، بنابراین راه‌اندازی خط کشتیرانی رو-رو نه تنها

واپسین روزهای مرداد ماه امسال بود که خسرو سرایی، مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافق‌نامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی از رویکرد آن سازمان برای توسعه همکاری‌ها با طرف قزاقی و راه‌اندازی تردد کشتی‌های رو-رو خبر داد و اینکه با تلاش سازمان‌های ذی‌ربط امید می‌رود که این خط بین ایران، روسیه و قزاقستان برقرار شود. گفتنی است؛ به‌دنبال این تلاش‌ها کشتی رو-رو روسی کامپازیتور رحمانوف بر اساس توافق‌نامه اولیه آمادگی خود را برای برقراری سرویس منظم بین بنادر شمالی ایران و بنادر قزاقستان و روسیه اعلام کرده است.

محدودکننده ترکمنستان، عدم ثبات سیاسی در آن کشور و درگیری ارمنستان و آذربایجان تردد از مرز زمینی را برای ناوگان جاده‌ای ما بسیار دشوار کرده، به صورتی که اکنون نمی‌توانند مستقیم از مرز زمینی به سمت کشورهای CIS حرکت کنند که این خود موجب از دست رفتن بازار ترانزیت آن کشورها شده و ناوگان ایرانی را دچار نوعی درجا ماندگی کرده است. به همین منظور ما برای جبران این خسارت به دنبال راه‌اندازی خط کشتیرانی رو-رو رفتیم تا نیاز نباشد که رانندگان جاده‌ای از مرز زمینی تردد کنند، بلکه از مرز دریایی با کشتی‌های

در همین رابطه، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر در گفت‌وگو با خبرنگار ترابریان درباره چرایی راه‌اندازی این خط گفت: «ایران باید از هر راهی استفاده کند و سهم خود را در حمل‌ونقل دریای خزر توسعه دهد. یکی از راه‌هایی که می‌توان برای افزایش این سهم انجام داد، توسعه خدمات حمل‌ونقل از راه ساخت، خرید و تعمیرات و بالا بردن سرعت عملیات حمل‌ونقل است. به همین دلیل به دنبال راه‌اندازی خطوط رو-رو هستیم که سرعت عملیات بالایی دارند.» او تاکید کرد: «از طرف دیگر، سیاست‌های

سیاست‌های بازدارنده  
ترکمنستان و دریایی  
ارمنستان و آذربایجان،  
تردد از مرز زمینی را  
برای ناوگان ایرانی  
بسیار دشوار کرده  
بنابراین کشتیرانی  
دریای خزر به دنبال  
ایجاد خط کشتیرانی  
رو-رو است تا نیازی  
به تردد از مرزهای  
زمینی نباشد

مدیرعامل کشتیرانی  
دریای خزر: تا زمان  
راه‌اندازی خط رو-رو  
خطوط کانتینری خود  
را تقویت کرده‌ایم  
و به همین منظور،  
اسنپ کانتینر را  
راه‌اندازی کرده‌ایم

ما در زمینه کاهش حق دموراژ، افزایش فری‌تایم و ... خواهد بود. همچنین ما در همه کشورهای حوزه خزر نمایندگی داریم که این دفاتر نمایندگی می‌توانند به مشتریان خدمات ارائه کنند.»

او همکاری سازمان بنادر و دریانوردی را بسیار خوب ارزیابی کرد و افزود: «کشتیرانی و سازمان بنادر به‌صورت همگام مسائل را پیگیری و هفتگی جلسه برگزار می‌کنند تا بتوانیم هرچه سریع‌تر این خط را راه‌اندازی کنیم. البته برای جایگزینی خط رو-رو تا زمان فعال شدن آن و رفع نیاز مشتریان به دلیل آنکه کامیون‌ها نمی‌توانند از مرز عبور کنند خط کانتینری را تقویت کردیم و کشتی بیشتر به آن اختصاص دادیم. همچنین اولویت خود را روی حمل کانتینری گذاشتیم و برنامه منظم داریم تا ترانزیت و صادرات تقویت شود.»

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: «به همین منظور، اسنپ کانتینر راه‌اندازی کردیم و با توجه به بنادر خشک و ترمینال‌های کانتینری در اقصی نقاط کشور با کمترین هزینه و زمان، کانتینر اجاره می‌دهیم.»

به گفته این مقام مسئول، حمل و نقل جاده‌ای از طریق ترکمنستان و آذربایجان انجام می‌شود، ولی سهم ما خیلی کاهش یافته است و اکثر کامیون‌ها بار خود را در مرز جابه‌جا می‌کنند که این مسئله کیفیت و سرعت کار را پایین می‌آورد.

او با بیان اینکه امیدواریم بتوانیم سهم خود را در ترانزیت افزایش دهیم، تاکید کرد: «با توجه به مشکلات پیش رو، بخش اعظمی از بارهای ترانزیتی آسیا به اروپا از طریق دریای خزر از مسیر لاجورد افغانستان عبور می‌کند یعنی از بندر گوادر در پاکستان به افغانستان و از آنجا به ترکمنستان (بندر ترکمن‌باشی) و سپس به باکو می‌رود. کشتیرانی‌ها، سازمان بنادر و سایر نهادها در تلاش هستند که سهم ترانزیتی ایران بازپس گرفته شده و افزایش یابد که این کار مستلزم همکاری و هماهنگی سایر سازمان‌ها مانند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، راه‌آهن و گمرک است.»

وی اظهار امیدواری کرد که ایران بتواند سهم ۷۰ درصدی خود را از ترانزیت تا اقیانوس ۲۰۳۰ به دست آورد.

می‌تواند در این راه به ما کمک کند بلکه برای توسعه و تقویت کریدور ترانزیتی شمال-جنوب نیز موثر است.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر درباره موانعی که در مسیر راه‌اندازی این خط وجود دارد، تصریح کرد: «اکنون به‌واسطه شیوع گسترده ویروس کرونا، هر کدام از کشورها برای طرف مقابل به‌سختی روایت صادر می‌کنند و ممکن است راننده‌ای که با کشتی رو-رو سفر می‌کند، در طرف مقابل روایت برایش صادر نشود که فرضاً به روسیه یا کشور دیگری برود. ما برای رفع این مشکل با مقامات ذیربط نامه‌نگاری داشتیم و منتظر هستیم تا صدور ویزا بدون مشکل انجام شود.»

او در بخش دیگری از سخنان خود افزود: «یک فروند کشتی رو-رو با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی آمد اما آن کشتی یک سر بار بود و محموله ترانزیتی ماشین (بدون راننده) داشت، در حالی که ما در نظر داریم این کشتی‌ها دو سر بار باشند و هم مسافر و هم خودرو را جابه‌جا کنند.»

زمانی که از مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر درباره تعداد کشتی‌های فعال در این خط پرسیدیم، اعلام کرد: «اصول کار شرکت‌های حمل و نقلی مشتری‌مداری است هر جا که مشتری (مشتری داخلی خودمان) با توجه به نیازهای کشور بیشتر باشد کشتی بیشتر اختصاص می‌یابد، بنابراین اگر تقاضا زیاد باشد بیش از یک فروند کشتی در این مسیر فعالیت خواهد کرد.»

به گفته او، این شرکت فعلاً کشتی رو-رو در مالکیت ندارد و تا زمان خرید از چارتر استفاده می‌کند. او در پاسخ به این پرسش که آیا برای رفع موانع پیش رو در این راه می‌توانیم از ظرفیت تفاهم‌نامه ایران و اوراسیا استفاده کنیم، تاکید کرد: «قطعاً این برنامه می‌تواند برای ما مثرتر باشد.»

این مقام مسئول درباره ارائه مشوق‌ها و تسهیلات برای استفاده از این خط خاطر نشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی ۸۰ درصد در عوارض بندری تخفیف داده و ما هم برای اینکه مشوق ایجاد کنیم نسبت به کانتینر و خطوط دیگر تخفیف می‌دهیم. البته تخفیفات



بررسی چرایی کاهش بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی

## خطوط کم‌بهره

محسن بیرقدار

خصوصی‌سازی در راه‌آهن ایران عملاً در سال ۸۲ با معرفی ۱۱ شرکت برای خرید واگن به بانک عامل جهت اخذ اعتبار به میزان ۶۰۲ میلیارد ریال آغاز شد که به دنبال آن شرکت‌های دیگری نیز وارد این عرصه شدند؛ به گونه‌ای که در حال حاضر تقریباً تمامی واگن‌های باری و سالن‌های مسافری و حدود ۱۵ درصد لکوموتیوهای در گردش به بخش خصوصی و امر بازاریابی و مدیریت استفاده از واگن‌ها و سالن‌ها نیز به آنها محول شده است. به این ترتیب، فعالیت‌های بخش غیردولتی در راه‌آهن عمدتاً از نوع نگهداری و تعمیرات تاسیسات زیربنایی و ناوگان، امور خدماتی و پشتیبانی و امور بهره‌برداری است.

هدف از این مقاله سنجش و بررسی روند بهره‌وری امکانات و تجهیزات طی یک دوره ۱۴ ساله از سال ۸۵ لغایت ۹۸ به منظور تبیین جایگاه راه‌آهن از حیث عملکرد و موفقیت سیاست‌های لحاظ شده در راه‌آهن است.

بهره‌وری امکانات و تجهیزات حمل‌ونقل ریلی را با استفاده از شاخص خروجی به ورودی می‌توان به روش‌های ذیل سنجش و مورد بررسی قرار داد:

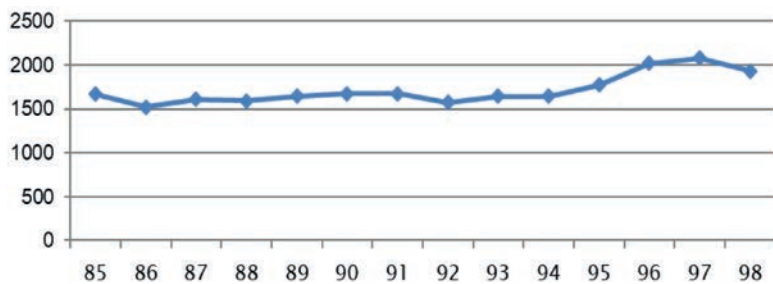
**الف- بهره‌وری واگن باری:** بهره‌وری واگن باری از جنبه کمی، در دو شاخص میزان بار حمل شده توسط یک واگن (نمودار شماره ۱) و میزان بار حمل شده با لحاظ میزان مسافت جابه‌جا شده (در نمودار شماره ۲) محاسبه و روند آن در طی دوره چهارده‌ساله آورده شده است.

روند بهره‌وری واگن باری از جنبه بار حمل شده طی دوره چهارده‌ساله تقریباً صعودی و در سال ۹۷ دارای بیشترین رشد نسبت به ابتدای دوره به میزان ۲۵ درصد است.

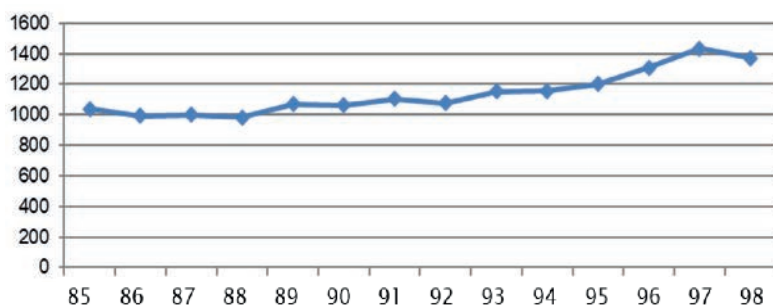
در شاخص تن کیلومتر بار حمل شده توسط یک واگن باری نیز تقریباً شاهد روندی صعودی هستیم تا آنجا که در سال ۹۷ نسبت به سال ۸۵ با ۳۸ درصد رشد مواجه شده است. با مشاهده نمودار ۳ که بیانگر متوسط تعداد دفعات بارگیری یک واگن باری در طول سال است مشخص می‌شود که این



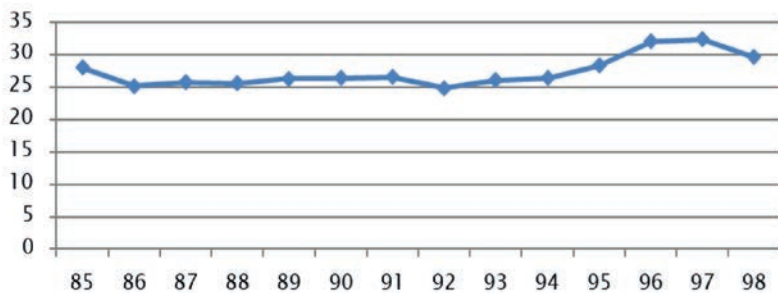
نمودار ۱- میزان بار حمل شده توسط یک واگن باری در سرویس (تن)



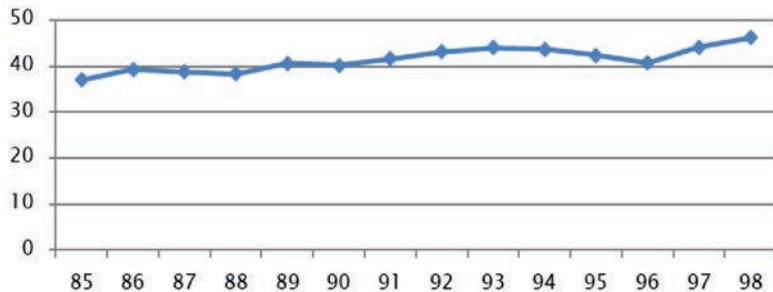
نمودار ۲- تن کیلومتر بار حمل شده توسط یک واگن باری در سرویس (هزار تن کیلومتر)



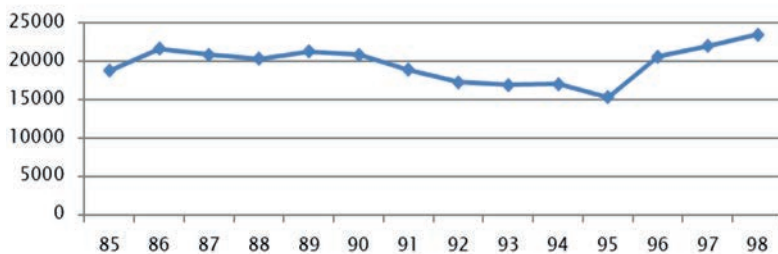
نمودار ۳- تعداد دفعات بارگیری یک واگن باری در سرویس



نمودار ۴- تن کیلومتر حمل شده توسط یک واگن بارگیری شده (هزار)



نمودار ۵- تعداد مسافر جابه‌جا شده توسط یک سالن مسافری در سرویس (هزار)



شاخص در طول دوره ده‌ساله تا سال ۹۴ نزولی بوده، اما از سال ۹۴ تا ۹۷ روندی صعودی داشته که از سال ۹۷ مجدداً با نزول مواجه شده است.

به عبارت دیگر، به‌کارگیری و استفاده از واگن‌ها در طی دوره ده‌ساله ۸۵ تا ۹۴ دارای افتی ۶ درصدی و به‌طور میانگین تعداد بارگیری ماهانه هر واگن به میزان ۲ بار است و تنها در سال‌های ۹۶ و ۹۷ تعداد بارگیری ماهانه هر واگن بیش از ۲/۵ بار در ماه بوده است. در مجموع می‌توان استنباط کرد که بهره‌وری واگن‌های باری طی دوره ۱۴ ساله با رشد همراه نبوده است.

**ب- بهره‌وری عامل سالن مسافری:** با توجه به اطلاعات منتشر شده، معیار بهره‌وری سالن مسافری، از جنبه کمی در قالب دو شاخص مسافر جابه‌جا شده توسط یک سالن مسافری و مسافت جابه‌جایی با یک سالن مسافری سنجیده و روند آنها در نمودارهای شماره ۵ و ۶ درج شده است. همانگونه که ملاحظه می‌شود این دو شاخص تا سال ۹۵ با روندی تقریباً نزولی روبه‌رو و از آن سال به بعد با روندی صعودی و حالت برگشت به سال ۸۶ مواجه بوده است؛ به گونه‌ای که مقدار هر دو شاخص در سال ۹۷ در حدی مشابه ابتدای دوره سال ۸۶ است.

به عبارت دیگر می‌توان عنوان کرد علی‌رغم حضور بخش خصوصی نه‌تنها هیچ افزایش بهره‌وری در استفاده از سالن مسافری مشهود نیست، بلکه در بیشتر سالیان دوره ۱۴ ساله با افت بهره‌وری نیز مواجه بوده است.

**ج- بهره‌وری لکوموتیو (نیروی کشش):** با توجه به تخصیص مجزای لکوموتیوها در جابه‌جایی مسافر و حمل بار، شاخص‌های بهره‌وری لکوموتیو در این باره عبارت هستند از متوسط بار حمل شده با یک لکوموتیو باری و متوسط مسافر جابه‌جا شده توسط یک لکوموتیو مسافری و شاخص کلی‌تر یعنی متوسط میزان واحد حمل شده (مجموع نفرکیلومتر و تن کیلومتر) به ازای یک لکوموتیو خطوط اصلی در سرویس که در نمودارهای شماره ۸، ۷ و ۹ میزان و روند تغییرات این شاخص‌ها به روشنی مشخص شده است.

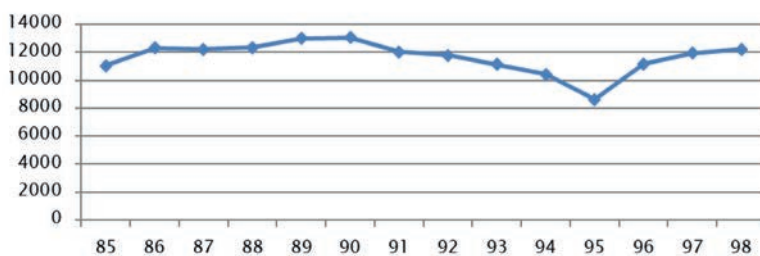
همانگونه که ملاحظه می‌شود بهره‌وری لکوموتیوهای باری در انتهای دوره نسبت به ابتدای دوره با افت حدوداً ۲۵ درصدی مواجه بوده است. از طرف دیگر، بهره‌وری لکوموتیوهای مسافری از ابتدای دوره تا سال ۹۵ با افت و از سال ۹۶ با رشد مواجه شده است، اما در مجموع بهره‌وری لکوموتیوهای مسافری در انتهای دوره (سال ۹۸) از ابتدای دوره (سال ۸۵) کمتر است. از جنبه کلی نیز با مشاهده نمودار ۱۰ نیز مشخص می‌شود که بهره‌وری لکوموتیوهای خطوط اصلی در سرویس با افت مواجه بوده و مقدار آن در سال ۹۴ پس از گذشت ده سال از ۱۲۲ میلیون واحد حمل به ۱۰۹ میلیون واحد حمل تقلیل یافته است.

**د- بهره‌وری عامل خط اصلی:** با توجه به اطلاعات منتشره، معیار بهره‌وری خطوط اصلی راه‌آهن در قالب سه شاخص متوسط تناژ بار حمل شده در طول یک کیلومتر خط اصلی و تعداد مسافر جابه‌جا شده در طول یک کیلومتر خط اصلی و به‌صورت جامع‌تر متوسط واحد حمل به ازای یک کیلومتر خط اصلی راه‌آهن سنجیده می‌شود که روند آنها در نمودارهای شماره ۱۰، ۱۱ و ۱۲ مشخص شده است.

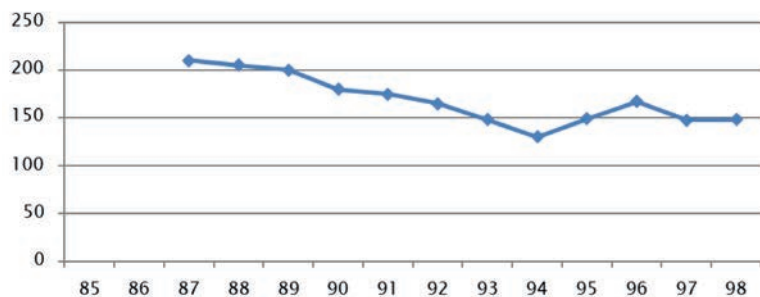
همانطور که از این جداول مشخص می‌شود شاخص بهره‌وری خط از جنبه حمل بار در طول دوره تا سال ۹۴ با روندی نزولی و مقدار آن از ۳۸۰۰ تن به ۳۴۰۰ تن تقلیل یافته، اما از آن سال تا سال ۹۸ با روندی افزایشی مواجه بوده است.

اما شاخص بهره‌وری خط از جنبه مسافر جابه‌جا شده از سال ۸۵ تا ۸۹ روندی صعودی داشته و از آن سال به بعد با وضعیتی تقریباً معکوس مواجه بوده است؛ به گونه‌ای که در مجموع مقدار این شاخص در ابتدای دوره از ۲۵۰۰ نفر مسافر به ۲۵۰۰ نفر در انتهای دوره بدون تغییر مانده است. شاخص بهره‌وری متوسط واحد حمل شده در طول یک کیلومتر خط اصلی در طول دوره تا سال ۹۶ علی‌رغم افت‌وخیز بسیار کم‌اکان در محدوده ۳,۸۵۰,۰۰۰ تا ۴,۰۰۰,۰۰۰ واحد حمل قرار داشته و از آن سال با رشد مواجه شده است؛ به عبارت دیگر می‌توان

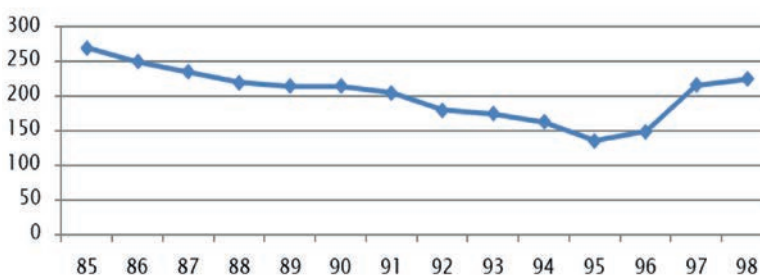
نمودار ۶- نفر کیلومتر جابه‌جا شده با یک سالن مسافری در سرویس (هزار نفر کیلومتر)



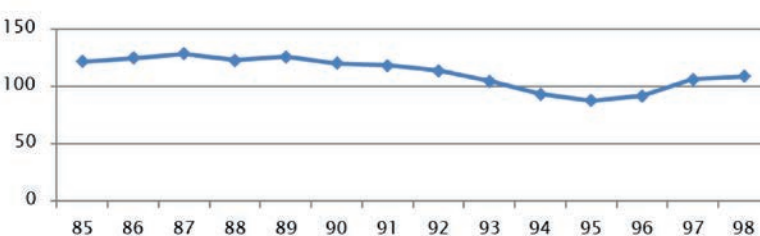
نمودار ۷- میزان بار حمل شده توسط یک لکوموتیو باری در سرویس (هزار تن)



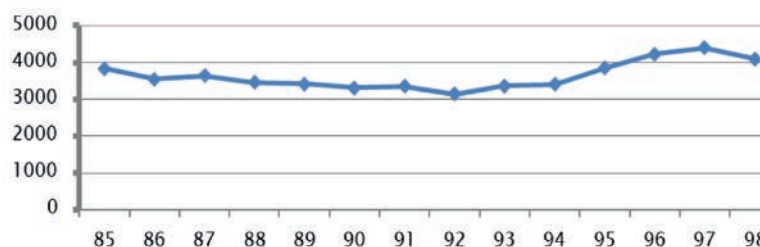
نمودار ۸- مسافر جابه‌جا شده توسط یک لکوموتیو مسافری در سرویس (هزار)



نمودار ۹- واحد حمل شده توسط یک لکوموتیو خطوط اصلی در سرویس (میلیون واحد)

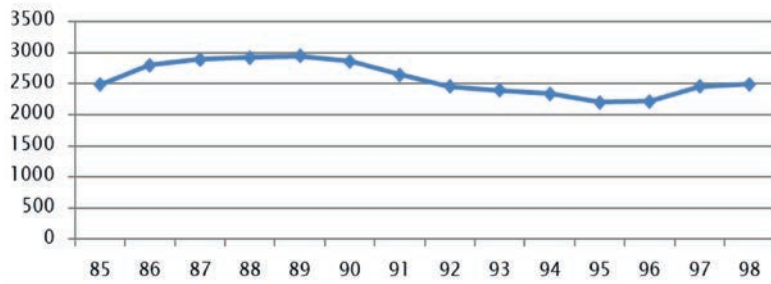


نمودار ۱۰- میزان بار حمل شده در یک کیلومتر خط اصلی در سرویس (تن)

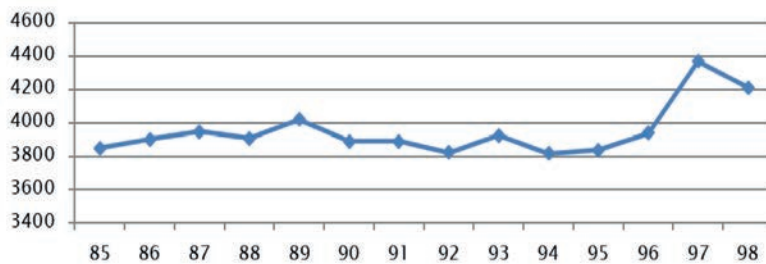




نمودار ۱۱- متوسط تعداد مسافر جابه‌جا شده در یک کیلومتر خط اصلی



نمودار ۱۲- متوسط واحد حمل شده در یک کیلومتر خط اصلی (هزار)



و فرآیندهای اجرایی خود نماید و جدا از نگاه کمی به تجهیزات و امکانات، به نگاه کیفی و تغییر در ساختار مدیریتی نیز توجه داشته باشد و همچنین تا تعیین تکلیف چگونگی استفاده از امکانات و تجهیزات موجود با توجه به عدم استفاده کامل از آنها از خرید و افزایش آنها جلوگیری و خودداری نماید.

منابع اطلاعاتی: سالنامه‌های آماری حمل و نقل ریلی کشور- دفتر آمار و فن آوری اطلاعات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

و فرآیندهای اجرایی خود نماید و جدا از نگاه کمی به تجهیزات و امکانات، به نگاه کیفی و تغییر در ساختار مدیریتی نیز توجه داشته باشد و همچنین تا تعیین تکلیف چگونگی استفاده از امکانات و تجهیزات موجود با توجه به عدم

عنوان کرد علی‌رغم افزایش طول خطوط اصلی به بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر طی دوره مورد مطالعه و نیز حضور بخش خصوصی، افزایش بهره‌وری در استفاده از خطوط راه‌آهن چندان قابل توجه نیست.

\*\*\*

با توجه به حضور بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی کشور در دوره مورد بررسی، وضعیت شاخص‌های بهره‌وری امکانات و تجهیزات در طی دوره مورد مطالعه حاکی از آن است که امر خصوصی‌سازی برخلاف آنچه که در برنامه‌های چهارم و پنجم توسعه در مورد ارتقای بهره‌وری تجهیزات ادعا شده، نتوانسته در زمینه حمل بار و مسافر و استفاده از واگن‌های باری و سالن‌های مسافری و نیز استفاده از لکوموتیو و شبکه ریلی موفق عمل کند. بنابراین پیشنهاد می‌شود مدیران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با توجه به موارد فوق در جهت نیل به اهداف تعیین شده در برنامه‌های توسعه اقتصادی بالاخص ارتقای بهره‌وری تجهیزات و امکانات موجود، در سیاست‌های و فرآیندهای خود تجدیدنظر و مبادرت به مهندسی مجدد ساختار تشکیلاتی

این تفاهم‌نامه در نشستی به امضای حجت‌اله صیدی مدیرعامل بانک صادرات ایران و عباس علی‌آبادی، مدیرعامل گروه صنعتی مینا رسید. در این مراسم حجت‌اله صیدی گفت: «این طرح در ماه‌های آینده در قالب ۵۰ هزار میلیارد ریال تسهیلات عملیاتی می‌شود. ضمن اینکه برای توسعه ریل و راه‌آهن برقی نیز تفاهم شد که این پروژه‌ها نزدیک به سه میلیارد دلار منابع مالی را جذب خواهد کرد.»

وی افزود: «همکاری بانک صادرات ایران با گروه مینا یک همکاری استراتژیک بوده و بانک از تامین مالی پروژه‌های این شرکت با تمام توان استقبال کرده و با تمام توان در کنار مجموعه مینا ایستاده است.»

مدیرعامل بانک صادرات با اشاره به دستاوردهای برنامه‌ریزی ۳۰ ماهه در بانک صادرات ایران، خروج از زیان، سودآوری و پوشش زیان انباشته در صورت‌های مالی شش ماهه بانک، تاکید کرد: «با بهبود کفایت سرمایه بانک، سقف تسهیلات‌دهی به ۲ تا ۳ برابر افزایش خواهد یافت و مشکل مجوز برای اعطای تسهیلات و حمایت از واحدهای تولیدی و بنگاه‌های اقتصادی برطرف خواهد شد.»

صیدی در این مراسم بر آمادگی بانک صادرات ایران برای حمایت از تولید خودروی برقی توسط گروه مینا تاکید کرد و افزود: «بانک صادرات ایران برای تحقق این هدف از طریق بازار پول و سرمایه در کنار گروه مینا خواهد ایستاد.»

در این مراسم مدیرعامل گروه مینا نیز با قدردانی از حمایت بانک صادرات ایران گفت: «گروه مینا با وجود سابقه نه‌چندان زیاد در حوزه حمل و نقل ریلی کشور، نزدیک به ۴۰ درصد سهم بازار در این حوزه را به خود اختصاص داده است.»

## اعطای تسهیلات مالی بانک صادرات به حمل و نقل ریلی

تفاهم‌نامه توسعه همکاری و اعطای تسهیلات مالی در حوزه حمل و نقل ریلی به ارزش ۵۰ هزار میلیارد ریال بین بانک صادرات ایران و گروه مینا امضا شد.





## موتور ایرباس‌ها سبز می‌شود

انبار کردن سوخت هیدروژن به شکل گاز، نیاز به مخزن‌های عظیمی دارد که در هواپیما عملی نیست. برای رفع این مشکل، ایرباس هیدروژن را به شکل مایع در هواپیما نگهداری خواهد کرد. اگر درجه برودت گاز هیدروژن را به ۲۵۳ سانتیگراد زیر صفر برسانیم، گاز به مایع تبدیل شود.

اگرچه مدتی است استفاده از باتری به عنوان سوخت الکتریکی هم برای هواپیماهای بازرگانی در دست بررسی است، ولی مقایسه باتری با هیدروژن مایع در وزن مساوی - به عنوان مثال در هر کیلو - نشان می‌دهد هیدروژن هزاران برابر باتری، نیرو تولید می‌کند.

چرا ایرباس چنین هزینه هنگفت چند میلیارد دلاری را می‌پذیرد تا سوخت موتور هواپیماهایش را از سوخت فسیلی به هیدروژن تبدیل کند؟ پاسخ این پرسش در کارنامه دودزده موتورهای هواپیماهای بازرگانی در صد سال گذشته نهفته است!

ترجمه و تدوین: امیر کسروی

مدرس و آزمایشگر رسمی خلبانی

شرکت ایرباس به تازگی از برنامه ساخت سه هواپیمای جدید با عنوان «آلودگی صفر» رونمایی کرد که براساس وعده این شرکت قرار است تا ۱۵ سال دیگر به بهره‌برداری برسند. هدف از اجرای این طرح، کاهش آلودگی محیط زیست بوده و در این راستا، هیدروژن مایع جانشین سوخت فسیلی (بنزین هواپیما) خواهد شد. هر سه هواپیماها دوموتوره هستند. دو هواپیما جت با اندازه‌های مختلف و سومی ملخدار خواهد بود.

در سال ۲۰۱۳، آلودگی هوا توسط هواپیماهای بازرگانی ۷۱۰ میلیون تن ارزیابی شده که در سال ۲۰۱۷ به ۸۶۰ میلیون تن رسیده است. این میزان در سال ۲۰۱۸ به ۹۰۵ میلیون تن رسید که اگر ۱۸/۶ میلیون تن آلودگی سالیانه هواپیماهای باری را هم به آن اضافه کنیم، عمق فاجعه بیشتر مشخص می‌شود.

ایکائو در سال ۲۰۱۶ اقدام به وضع قوانینی درباره میزان انتشار مواد شیمیایی و گرمای موتورهای هواپیما کرد که از سال ۲۰۲۰ جنبه عملی پیدا کرده است. البته برای هواپیماهای نوساز این قانون از سال ۲۰۲۸ به بعد اجباری خواهد شد

سوخت بنزین موتورهای آن، مواد شیمیایی زبان‌آور گوناگونی در فضا پراکنده می‌شود که در جریان چرخش زمین به دور خود و با جریان باد، به همه جا پراکنده می‌شود.

۳۰ درصد موادی که از آگزوز هواپیماها خارج می‌شود، ذرات ریز آب و باقی‌علاوه بر اکسید کربن، شامل سولفور، دوده، گازهای نیترو و مواد دیگر است. فرقی نمی‌کند ما در کدام کشور زندگی می‌کنیم، این مواد در نهایت در ریه‌های ما می‌نشینند.

دنباله هواپیماها در ارتفاعات، توده فشرده، دراز و ابرگونه‌ای به چشم می‌خورد که نتیجه ترکیب اکسیژن موجود در فضا با هیدروژن داخل قطرات آبی است که از موتورهای خارج می‌شود. گرمای این ذرات، در حین خروج از موتورها، بیش از ۱۰۰۰ درجه سانتیگراد است. بروندت هوای بیرون هواپیما، کم‌و‌بیش نزدیک ۶۰ درجه زیر صفر است. مواد خروجی از هواپیما در این سرما، در نهایت سرد شده و به ذرات ریز یخ تبدیل می‌شوند. این ذرات به قطرات آب اطراف و همچنین به اشعه ماورای بنفش موجود در فضا می‌چسبند، سپس به طور عمودی و افقی با جریان هوا در فضا پخش می‌شوند. اثرات گرمخانه‌ای این ذرات نامرئی، سه برابر میزان ذرات اکسیدکربنی است که ممکن است در فضای آمریکای شمالی تولید شده باشد ولی در ایران وارد ریه‌های ما شود یا برعکس.

با اینکه در کشورهای غربی برای سوخت‌های فسیلی مورد استفاده در خودرو و ابزار خانگی، محدودیت‌های فیلتری گوناگونی وضع شده است، ولی موتور هواپیماها چندین دهه است که از هرگونه محدودیتی مصون مانده‌اند. آگاهی به گزند ناشی از سوخت این هواپیماها، از دید هیولاهای قدرتمند این صنعت پنهان نیست، ولی چندین دهه تا به امروز به ساخت آنها ادامه داده‌اند و به‌تازگی محدودیت‌های قانونی برای آنها به وجود آمده است.

ایکائو در سال ۲۰۱۶ اقدام به وضع قوانینی کرد که در آن استانداردهایی را برای میزان انتشار مواد شیمیایی و گرمای موتورهای هواپیما در نظر گرفت. این قوانین از سال ۲۰۲۰ جنبه عملی پیدا کرده و برای هواپیماهای تجاری شخصی تا سال ۲۰۲۳ میلادی فرصت

در گذشته، کارخانه‌های سازنده موتورهای هواپیما، توجهی به آلودگی هوا نداشتند و نهادهای قانونی هم، یا با سهل‌انگاری یا مماشات، اجازه دادند که هوای تنفسی ما فدای زراندوزی آنها شود.

در طول زمان، پرواز با هواپیما از یک وسیله لوکس تبدیل به یک وسیله نقلیه متداول شد و افزایش چشم‌گیر سالانه مسافران را در پی داشت. شرکت‌های هواپیمایی بازرگانی هم برای برآوردن نیازهای بازار، پروازها و مسیرهای بیشتری را عملیاتی کردند.

در سال ۲۰۱۹، براساس گزارش یاتا تعداد کل مسافران هواپیما به حدود ۵ میلیارد نفر رسید. در پروازهای داخلی همین سال، چین با ۴۸/۸ میلیون مسافر در رده اول و ایران با ۲/۷ میلیون مسافر در پروازهای داخلی، در رده دهم دنیا قرار دارد. مسافر بیشتر، پرواز بیشتر، مصرف بنزین بیشتر و در پایان، آلودگی هوای بیشتر را به دنبال می‌آورد.

براساس آمارهای «موسسه مطالعات انرژی و محیط زیست» در سال ۲۰۱۳، آلودگی هوا توسط هواپیماهای بازرگانی ۷۱۰ میلیون تن ارزیابی شده که در سال ۲۰۱۷ میلادی به ۸۶۰ میلیون تن رسیده است. این افزایش ۲۱ درصدی در مدت چهار سال، در سال ۲۰۱۸ میلادی به ۹۰۵ میلیون تن رسید که میزان افزایش آن پنج درصد در سال است.

اگر به این ارقام هولناک، رقم ۱۸/۶ میلیون تن آلودگی سالیانه هواپیماهای باری را اضافه کنیم، عمق فاجعه بیشتر مشخص می‌شود. آلوده شدن هوا توسط هواپیماهای بازرگانی در آمریکا به تنهایی ۲۰۲/۵ میلیون تن در سال و برابر با ۲۳/۵ درصد کل آلودگی صنعت هوایی جهانی است. صنعت هوایی بازرگانی ۲/۴ درصد کل دی‌اکسیدکربن جهانی را تولید می‌کند. اگرچه این رقم ناچیز به نظر می‌آید ولی باید آن را با میزان آلودگی کشورهای صنعتی مقایسه کرد تا اندازه آن ملموس شود. این رقم بین دو کشور ژاپن و آلمان قرار می‌گیرد که در رده ششم آلودگی‌زایی هستند، بنابراین رقم کوچکی نیست.

از لحظه‌ای که هواپیما موتورهایش را روشن می‌کند تا زمانی که در ارتفاع ۴۳۰۰۰ پایی قرار می‌گیرد، تا وقتی که به مقصد می‌رسد، از



**نفر اول کارخانه ایرباس معتقد است این یک لحظه تاریخی در صنعت هوایی بازرگانی است و این شرکت با ساخت هواپیماهایی که با هیدروژن مایع پرواز می‌کنند، نقش رهبری را در مسیر مهم گذر از آلودگی‌زایی به آلودگی‌زدایی به عهده گرفته است**

**یکی از دو هواپیمای جت بازرگانی که در طرح جدید ایرباس، با هدف کاهش آلودگی هوا قرار است ساخته شوند، توان پوشش مسافتی بیش از ۳۵۰۰ کیلومتر را دارد و ظرفیت آن بین ۱۲۰ تا ۲۰۰ نفر است که بین قاره‌ای فعالیت خواهد کرد**

در نظر گرفته است. برای هواپیماهای نوساز این قانون از سال ۲۰۲۸ میلادی به بعد اجباری می‌شود. با توجه به این شرایط، ایرباس در صدد ساخت هواپیماهایی است تا سوخت فسیلی را کنار بگذارد و هیدروژن مایع را جانشین آن کند تا میزان انتشار مواد شیمیایی و گرمخانه‌ای هواپیماهای بازرگانی را به صفر برساند.

در نشریه مجازی avweb چنین آمده که گیلوم فاری، نفر اول کارخانه ایرباس، معتقد است این یک لحظه تاریخی در صنعت هوایی بازرگانی است و ایرباس نقش رهبری آن را در مسیر مهم گذر از آلودگی‌زایی به آلودگی‌زدایی به دست گرفته، در حالی که چنین نقشی تا به امروز در صنعت هوایی بی‌سابقه بوده است.

او اضافه می‌کند که این تصویر کوچکی از تلاش متهورانه ما برای رسیدن به آلودگی صفر در پروازهای مسافری است.

«گیلوم فاری» با اطمینان می‌گوید که بهره‌وری از هیدروژن می‌تواند هم در سوخت‌های ترکیبی به کار گرفته و هم در آینده، منبع اصلی تولید نیروی رانش هواپیماهای بازرگانی شود تا به طور بالقوه، میزان انتشار مواد گزندآور این صنعت را کاهش دهد.

یکی از دو هواپیمای جت بازرگانی که قرار است در طرح جدید ایرباس، با هدف کاهش آلودگی هوا ساخته شود، توان پوشش مسافتی بیش از ۳۵۰۰ کیلومتر را دارد و ظرفیت آن از ۱۲۰ تا ۲۰۰ نفر است که بین قاره‌ای عملیاتی خواهد شد. سوخت هیدروژن مایع آن در

مخزن‌هایی انبار خواهد شد که در قسمت انتهایی بدنه هواپیما، بعد از کابین مسافران قرار دارد که نیاز به تنظیم فشار هوای محفظه آن نیست. این انرژی در عین حال می‌تواند منبع تولید انرژی برای ابزارهای در هواپیما باشد که به موتورهای الکتریکی نیاز دارند. هواپیمای دو موتوره ملخی با ظرفیت ۱۰۰ مسافر، مسافتی حدود ۲۰۰۰ کیلومتر را پوشش می‌دهد.

هواپیمای سوم در این طرح، سازه‌ای آینده‌نگر است که بال و بدنه آن یکپارچه‌اند. این هواپیما با حمل ۲۰۰ مسافر، مسافتی مانند جت اشاره شده را می‌پوشاند. این هواپیما با بدنه پهن متفاوتش، می‌تواند مخازن گوناگونی را برای ذخیره هیدروژن مایع حمل کند. این سازه شبیه ماوریک (MAVERICK) است که در سال جاری میلادی، نمونه کوچک آن رونمایی شد و بدنه و بال هواپیما شبیه مثلث است. در طراحی آینده‌نگر با سوخت هیدروژن مایع برای هواپیماهای جت و ملخدار می‌توان تا شش موتور الکتریکی مورد نیاز هواپیما را به کار انداخت.

فاری می‌گوید که این دیدگاه به ما کمک می‌کند تا بتوانیم در سال ۲۰۳۵ میلادی، بررسی و طراحی اولین هواپیماهایی را که انتشار مواد گزندآور آن صفر و اثرات پروازی آن در محیط زیست خنثی و بی‌آزار است، به بازار عرضه کنیم. وی می‌افزاید که برای موفقیت، این پروژه به همراهی دولت، بنگاه‌ها و موسسات فنی دیگری در این صنعت نیاز دارد تا با همکاری جمعی، مشکلات سر راه این پدیده را پشت سر بگذاریم.

ایرباس اعلام کرده برای ساخت این هواپیماها، تکنولوژی‌های ویژه‌ای را باید در آینده نزدیک در نظر گرفت. ساخت اولین نمونه موتورهای هیدروژن‌سوز تا سال آینده انجام‌پذیر است و پرواز آزمایشی اولین هواپیما در سال ۲۰۲۳ میلادی آغاز می‌شود. این شرکت به پیچیدگی‌های زیربنایی این برنامه اشاره کرده و امیدوار است با کمک‌های دولت بتواند نقاط ضعف این پروژه را جبران کند.

منبع:

<https://www.iata.org>

<https://www.eesi.org>

<https://www.avweb.com>

**Introducing Airbus ZEROe**

<b>Turboprop</b>		<b>&lt;100</b> Passengers	<b>1,000+nm</b> Range
		Hydrogen Hybrid Turboprop Engines (x2)	Liquid Hydrogen Storage & Distribution System
<b>Blended-Wing Body</b>		<b>&lt;200</b> Passengers	<b>2,000+nm</b> Range
		Hydrogen Hybrid Turboprop Engines (x2)	Liquid Hydrogen Storage & Distribution System
<b>Turbofan</b>			

**AIRBUS**

## ایرلاین‌ها هر دقیقه ۳۰۰ هزار دلار ضرر می‌کنند

ابعاد تاثیرات کرونا بر شرکت‌های هواپیمایی هنوز کاملاً روشن نیست؛ هواپیماها زمین‌گیر شده‌اند، خطر بیکاری پرسنل را تهدید می‌کند و یاتا هشدار داده که صنعت هواپیمایی کرونازده جهان در نیمه دوم سال میلادی جاری بالغ بر ۷۷ میلیارد دلار دیگر ضرر خواهد کرد.



یاتا هشدار داد که صنعت هواپیمایی جهان با نرخ ۳۰۰ هزار دلار در دقیقه معادل ۱۳ میلیارد دلار در ماه ضرر می‌کند و ممکن است بخش‌های زیادی از این صنعت تا چند ماه دیگر دچار ورشکستگی شود.

برایان پیرس، رییس اقتصاددان انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) به خبرنگاران گفت: «اکنون مسئله اصلی کمک‌هایی است که باید به این صنعت صورت گیرد؛ به‌خصوص یارانه‌های دستمزد که از سوی دولت‌ها در حال حذف شدن هستند.» او خواستار تمدید برنامه‌های حمایتی دولت‌ها برای ایرلاین‌ها شد.

یاتا اعلام کرده که ایرلاین‌ها در سه ماهه دوم امسال که شیوع ویروس کرونا سفرهای جهانی را فلج کرده است، ۵۱ میلیارد دلار ضرر کردند.

درخواست‌ها برای افزایش حمایت دولتی در حالی مطرح شده که ایرلاین‌های آمریکایی با از دست دادن امیدشان به تصویب بسته کمک مالی جدید فدرال، مرخصی اجباری بیش از ۲۳ هزار نفر از کارکنانشان را آغاز کردند.

یاتا نسبت به ورشکستگی بیشتر ایرلاین‌ها در زمستان نیمکره شمالی هشدار داده، زیرا صرفه‌جویی‌ها و کاهش هزینه‌ها برای جبران سقوط درآمد شرکت‌های هواپیمایی کافی نیست. به گفته پیرس، یک شرکت هواپیمایی معمولی اکنون برای هشت و نیم ماه فعالیت پول دارد.

یاتا انتظار دارد حتی در صورت عرضه واکسن کووید ۱۹، سطح ترافیک هوایی تا پایان سال ۲۰۲۱ راکد مانده و ضرردهی شرکت‌های هواپیمایی با نرخ پنج تا شش میلیارد دلار در ماه ادامه پیدا کند و تا سال ۲۰۲۲ این بخش به سودآوری برنگردد.

شیوع ویروس کرونا شرکت‌های هواپیمایی بزرگ جهان را هم با چالشی بی‌سابقه روبه‌رو ساخته است؛ تا آنجا که ناگزیر به در پیش گرفتن برنامه‌ای صرفه‌جویانه شده‌اند. مدیریت شرکت هواپیمایی آلمانی لوفت‌هانزا اوایل مهر ماه از تغییر برنامه صرفه‌جویی خود خبر داد. گفته شده که در اثر بحران کرونا، این شرکت باید بیش از پیش‌بینی‌های گذشته از شمار پرسنلی خود بکاهد.

پیش از این، لوفت‌هانزا اعلام کرده بود که ۱۰۰ فروند هواپیما را از چرخه هواپیماهای فعال خود خارج خواهد کرد و اکنون گفته می‌شود که این شرکت ناگزیر است تعداد هواپیماهای زمین‌گیر شده خود را به ۱۵۰ فروند افزایش دهد.

همزمان اعلام شده که اجرای پروژه‌های بزرگی همچون تولید هواپیماهای ایرباس مدل A380 متوقف می‌شود. این ابرهواپیما برای نقل‌وانتقال مسافران بیشتری طراحی شده بود. با کاهش شمار متقاضیان پرواز، تولید چنین هواپیماهایی عملاً مقرون به صرفه نیست. در اوایل سال جاری، لوفت‌هانزا شش فروند از این نوع هواپیما را به طور دائمی از چرخه هواپیماهای فعال خود خارج کرد. اکنون گفته می‌شود هشت فروند دیگر از این نوع هواپیما و همچنین ده فروند هواپیمای ایرباس مدل A340-600 نیز زمین‌گیر خواهند شد.

لوفت‌هانزا همچنین اعلام کرده که این شرکت در حال حاضر ماهانه متحمل ۵۰۰ میلیون یورو ضرر می‌گردد. این در حالی است که دولت آلمان برای کمک به لوفت‌هانزا و مانع شدن از اخراج گسترده پرسنل این شرکت هواپیمایی تاکنون میلیاردها یورو در اختیار این شرکت قرار داده است.

وضعیت شرکت هواپیمایی ایرفرانس-کالام هم بحرانی گزارش شده است. بنیامین اسمیت، رئیس این شرکت هواپیمایی اعلام کرده است که کمک‌های مالی دولت‌های فرانسه و هلند تنها برای کم‌تر از یک سال کفایت می‌کند.

دولت فرانسه تاکنون هفت میلیارد یورو و دولت هلند نیز سه میلیارد و ۴۰۰ میلیون یورو وام در اختیار این شرکت قرار داده، اما سخنگوی مدیران شرکت اعلام کرده‌اند که این پول برای جبران زیان‌های این شرکت کفایت نمی‌کند.

خودروی پرنده پریده، اما هنوز اول کار است

# رویایی برای نوه‌ها، شاید هم نتیجه‌ها!

روزبه ساکت

رویای راندن خودرویی در جاده که بتواند در آسمان نیز پرواز کند، نزدیک به یک قرن است در ذهن بشر نقش بسته است. در حالی که جهان امروز هیچ شباهتی به جهان یک قرن پیش ندارد و روباهایی بیشمار هم‌اکنون رنگ واقعیت به خود گرفته‌اند، تولید خودروهای پرنده هنوز در پیچ‌وخم چالش‌های فراوان گیر کرده است. گرچه چند سالی است به مدد پدیده‌هایی با نام «استارت‌آپ» سعی شده در زمینه تحقق این رویا سرمایه‌گذاری شود و وعده‌هایی نیز برای تولید انبوه خودروی پرنده در آینده نزدیک داده شده، اما به نظر می‌رسد یک فرد عادی در هر نقطه‌ای از جهان که باشد، کماکان سال‌ها باید برای خرید و پارک این خودرو در پارکینگ منزلش صبر کند. جهان امروز فعلاً در انتظار رونمایی از نسخه‌ای از این خودروها است تا دست‌کم تحقق رویای دیرین را وعده دهد، اما حرکت هم‌زمان در جاده و آسمان شاید در وقتی دیگر که انبوه مشکلات کار مرتفع شود، برای ساکنین کره خاکی در دسترس قرار خواهد گرفت.





به نظر می‌رسد دو شرکت هلندی و ژاپنی به تولید انبوه خودروهای پرنده نزدیک تر هستند. شرکت هلندی PAL-V وعده داده که خودروی پرنده تجاری‌سازی شده با نام Liberty را که یک هواپیمای دونفره با قابلیت تردد در جاده‌ها خواهد بود در سال ۲۰۲۱ به تولید انبوه برساند

خودروی پرنده توپوتا دارای هشت موتور است و سازندگان آن امیدوار هستند تا پایان سال ۲۰۲۰ بتوانند مجوز پرواز آن را بر فراز شهر دریافت کنند. توپوتا بهره‌برداری تجاری از این خودرو دونفره را برای سال ۲۰۲۳ وعده داده است

خودروهای پرنده را آغاز کرد، اما او نیز توفیقی به دست نیاورد. به این ترتیب قرن بیستم با آرزوی دست‌نیافتنی پرواز با خودرو به پایان رسید؛ در حالی که آثار مشهوری چون «بلید رانر» (Blade Runner) در سال ۱۹۸۲، «بازگشت به آینده» (Back to the Future) در سال ۱۹۸۵ و «عنصر پنجم» (The Fifth Element) در ۱۹۹۷، دست‌کم در دنیای سینما به این رویا رنگ واقعیت پوشانده بودند.

از سال ۲۰۱۷ تاکنون تولید خودروهای پرنده با جدیتی بسیار بیشتر از سوی غول‌های بزرگ فن آوری جهان پی گرفته شده است. «لری پیج» که در سایه رشد توقف‌ناپذیر ارزش سهام شرکت آلفابت به یکی از ۱۰ فرد ثروتمند جهان در سال ۲۰۲۰ بدل شده، با حمایت از شرکتی تحت عنوان «Kitty Hawk» به دنبال طراحی خودروهای پرنده است. این شرکت بیشترین تمرکز خود را بر روی مدلی قرار داده که بر فراز آب پرواز می‌کند و در بخشی از این پروژه از همکاری بوئینگ سود می‌برد.

ایرباس نیز از این قافله عقب نمانده و مدلی با نام Vahana A3 را در می ۲۰۱۹ مورد آزمایش قرار داد؛ اما یکی از پرسروصداترین پروژه‌ها از سوی شرکت تاکسی اینترنتی اوبر دنبال می‌شود که حتی وعده جابه‌جایی مسافران در سه شهر لس‌آنجلس، دالاس و ملبورن را در سال ۲۰۲۳ داده است. خودروی پرنده برقی اوبر قرار بود در سال ۲۰۲۰ پرواز آزمایشی خود را به سرانجام برساند که البته هنوز محقق نشده است.

کار بر پروژه خودروهای پرنده در فنلاند و چین نیز دنبال می‌شود، با این وجود به نظر می‌رسد حداقل در عالم وعده‌ها، دو شرکت هلندی و ژاپنی به تولید انبوه خودروهای پرنده نزدیک تر هستند.

شرکت هلندی PAL-V (که نام آن حروف اختصاری «وسیله نقلیه شخصی زمان و آسمان» است) وعده داده که خودرو پرنده تجاری‌سازی شده خود با نام Liberty که را یک هواپیمای دونفره با قابلیت تردد در جاده‌ها خواهد بود، در سال ۲۰۲۱ به تولید

میراث «هنری فورد» کارآفرین تنها ایجاد خطی برای تولید انبوه خودرو سواری نبود تا بشر را به انقلاب صنعتی فوردیسم در اوایل قرن بیستم برساند، فورد رویای تولید خودرو پرنده را نیز در ذهن پروراند. او چند سالی پس از آنکه خیابان‌ها را با مدل‌های سیاه‌رنگ فورد تی تسخیر کرد، به بشر مدلی از هواپیمای تک‌نفره را وعده داد تا قابلیت حرکت هم‌زمان بر زمین و آسمان را در دسترس ببیند. مدل «Sky flivver» اما موفقیتی کسب نکرد و پس از یک بار سقوط مدل آزمایشی که به کشته شدن خلبان آن انجامید، تولید آن متوقف شد.

این آزمایش اما در رسانه‌ها سروصدا کرد و مردم را در هیجان داشتن چنین خودرویی فرو برد. هنری فورد در سال‌های پایانی عمر وعده داد که در آینده‌ای نزدیک، خودروی پرنده عرضه خواهد شد، اما با گذشت نزدیک به ۸۰ سال از وعده این مخترع و نظریه‌پرداز، هنوز رویای پرواز با خودروهای شخصی محقق نشده است.

دو سال پس از مرگ فورد، فردی به نام «مولت تیلور» پروازی موفق با خودرو پرنده خود را در دسامبر سال ۱۹۴۹ انجام داد. تیلور آزمایش‌های موفق بسیاری در جاده و آسمان انجام داد و مجوز تولید انبوه ساخته خود را نیز در سال ۱۹۵۶ از سازمان هواپیمایی آمریکا دریافت کرد، اما این اتفاق هرگز رخ نداد و تنها شش مدل از خودروی پرنده تیلور تولید شد.

شرکت‌های خودروسازی و هلیکوپترسازی نیز در دهه ۱۹۵۰ برای تحقق این ایده دست به کار شدند. یکی از برجسته‌ترین این تلاش‌ها توسط ارتش آمریکا صورت گرفت که با تصور پروازی آسان‌تر با وسیله‌ای کوچک‌تر از هلیکوپترها، ساخت جیب‌های پرنده را به سه شرکت سفارش داد، اما با وجود عرضه مدل‌های اولیه توسط هر سه شرکت، پرواز نامناسب آنها در میدان‌های جنگ، ارتش را به توقف این پروژه و تمرکز بر ساخت هلیکوپترهای کارآتر مجاب کرد.

«فرد بارکر» مهندس سابق بوئینگ هم در اواسط دهه ۸۰ میلادی، تلاشی برای ساخت

چالش مهم خودروهای پرنده، به فن آوری پروازی مربوط می شود. پرواز به سبک هواپیما به قطعاتی سنگین نیاز دارد که بر روی زمین باید توسط یک تریلر بکسل شود و برای نشست و برخاست حتماً به فرودگاه نیاز دارند. طرح بال‌های تاشو هم مشکل زیادی برای حرکت خودرو در جاده ایجاد می کند

چالش‌هایی مانند آلودگی‌های جوی و صوتی، تولید خودروی پرنده را با هزینه ارزان غیرممکن می کند. آنها به پیشران‌های کوچک و قدرتمند نیاز دارند که احتمالاً هزینه‌های ساخت آن را به ۱۰ میلیون دلار می‌رساند

انبوه برسانند. مدلی از خودروی پرنده این شرکت در نمایشگاه‌های بین‌المللی مشهور خودرو رونمایی و حتی در سایت شرکت، امکان خرید مدل‌هایی از این خودرو فراهم شده است.

گویا PAL-V البته در مرحله نخست قصد دارد چند ده دستگاه آن را به فروش برساند و احتمال می‌رود سال‌ها بعد بتواند مدل‌هایی کاربردی‌تر برای مشتریان عادی را به بازار عرضه کند. ویدئوهایی از پرواز آزمایشی این مدل در اواخر نوامبر سال گذشته میلادی منتشر شده است.

اما در اوایل سپتامبر ۲۰۲۰ بود که شرکت مورد حمایت تویوتا از پرواز آزمایشی موفق مدل ساخته شده خود پرده برداشت که این رویداد در جهان سروصدایی برپا کرد.

SkyDrive با همکاری شرکت Cartivator موفق شده‌اند مدلی با نام SD-03 را در محوطه‌ای کوچک با موفقیت به پرواز درآورند و خاطره پرواز ناموفق این مدل در سال ۲۰۱۷ را به بوته فراموشی بسپارند.

این خودرو یک VTOL است که فرآیند نشست و برخاست را به شکل عمودی انجام می‌دهد، اما در حالی که بشر به رویای راندن خودروهای بدون راننده در جاده‌ها بسیار نزدیک شده و گمان می‌شد خودروهای پرنده همچون پهپادها خودران باشند، مدل ژاپنی با راننده به پرواز درآمده است. این خودرو دارای هشت موتور پروازی است و تویوتا امیدوار است تا پایان سال ۲۰۲۰ بتواند مجوز پرواز آن را بر فراز شهر دریافت کند. این خودرو ساز بزرگ ژاپنی بهره‌برداری تجاری از این خودرو پرنده دوفره را برای سال ۲۰۲۳ وعده داده است. SD-03 قرار بود در مراسم افتتاحیه المپیک ۲۰۲۰ توکیو، مشعل رقابت‌ها را روشن کند اما همه‌گیری ویروس کرونا و تعویق المپیک، به تویوتا فرصت بیشتری برای کار بر این طرح داد.

### چالش‌هایی کماکان عظیم

حتی اگر وعده‌ها برای تولید انبوه مدل‌هایی از خودرو پرنده در آینده نزدیک را جدی بگیریم، به نظر می‌رسد هنوز برای اینکه یک

فرد عادی مالک خودرو پرنده باشد، راهی دور و دراز در پیش باشد. پیشبرد پروژه با چالش‌هایی عظیم روبه‌رو است و اکثر این چالش‌ها زمانی بروز جدی می‌یابند که قرار بر این باشد این خودرو به وسیله نقلیه‌ای عادی در شهرها بدل شود. تولید خودروی پرنده چالش‌های بسیار جدی در بخش کنترل، ایمنی و هزینه‌ها دارد.

چالش مهم و نخست ساخت خودروهای پرنده، مربوط به فن آوری پروازی می‌شود. انواع فن‌آوری‌های پرواز هواپیما و هلیکوپتر مورد آزمایش قرار گرفته و هر یک مشکلات مخصوص به خود را داشته است. پرواز به سبک هواپیما به قطعاتی بسیار سنگین نیاز دارد که بر روی زمین می‌باید توسط یک تریلر بکسل شود و برای نشست و برخاست نیز حتماً به فرودگاه نیاز دارند. طرح بال‌های تاشو نیز چالش‌های بسیاری برای حرکت خودرو در جاده ایجاد می‌کند.

فرود و صعود عمودی به سبک هلیکوپتر هم با مشکلاتی همچون محدودیت‌های پروازی و سروصدای موتورها روبه‌رو است. به این ترتیب هنوز فن‌آوری مشخصی برای ساخت خودروهای پرنده در دسترس نیست و هر شرکت به ابتکارهای خود برای موفقیت تکیه دارد.

چالش پرنده دیگر، مربوط به ایمنی است. این خودروها به اندازه هواپیماها ایمن نیستند و رانندگان نیز به اندازه خلبانان آموزش ندیده‌اند. خودروها در حالی در حرکت به سوی جلو، عقب و پهلوها با مشکلاتی روبه‌رو هستند که حرکت به سمت بالا و پایین نیز به این مشکلات افزوده خواهد شد. گمان می‌رود فن‌آوری خودران بتواند بر بخش قابل توجهی از این چالش‌ها غلبه کند. در عین حال باید در نظر داشت که این هواپیماها (خودروها) در تقابل با نواقص مکانیکی و وضعیت بد آب‌وهوا که ممکن است به سقوط نیز منجر شود، آسیب‌پذیر هستند و نشست‌های اضطراری در مکان‌های پیش‌بینی نشده را نیز باید به لیست مشکلات اضافه کرد. در صورت ورود انبوه خودروهای پرنده، قوانین نظارتی بر ایمنی ترافیک



## تویوتا به سمت تولید بیشتر خودروهای هیدروژنی حرکت می‌کند

پس از چندین سال تست کامیون‌های هیدروژنی در لس‌آنجلس، تویوتا اعلام کرده با همکاری یکی از زیرمجموعه‌های خود به نام «هینو»، برای بازار آمریکای شمالی یک کامیون الکتریکی پیل سوختی کلاس ۸ (FCET) توسعه می‌دهد.

تویوتا در سال ۱۹۹۷ خودروی محبوب پریوس را معرفی کرد و سه سال بعد شروع به آزمایش خودروهای پیل سوختی کرد. این خودروها مانند ماشین‌های هیبریدی محبوب نیستند، اما تویوتا یکی از بازیگران اصلی در این زمینه محسوب می‌شود.

طی همکاری تویوتا و هینو، از فناوری پیل سوختی کمپانی اول به همراه شاسی سری XL شرکت دوم استفاده خواهد شد. شاسی سری XL هینو برای کامیون‌های استاندارد استفاده می‌شود که از یک موتور ۶ سیلندر دیزلی ۸/۹ لیتری A09C بهره می‌برد و می‌تواند ۳۶۰ اسب بخار قدرت و ۱۵۵۹ نیوتن متر گشتاور تولید کند. این دو کمپانی چندین ماه پیش از همکاری با یکدیگر برای تولید FCET با ظرفیت ۲۵ تن برای بازار ژاپن خبر دادند.

اولین محصول حاصل این همکاری، در نیمه اول سال ۲۰۲۱ از راه می‌رسد. با وجود چنین موضوعی، از زمان عرضه کامیون هیدروژنی این دو کمپانی برای بازار آمریکای شمالی اطلاعی نداریم، با این حال به نظر نمی‌رسد این انتظار چندان طولانی باشد.

معاون ریاست بخش تجربه مشتری هینو، «گلن الیس» اعلام کرده: «با گسترش افتخارآمیز میراث ما در زمینه پیش‌ران هینو، فناوری پیل سوختی تویوتا باعث می‌شود در آینده برای مشتریان خودروهای تجاری قابل اطمینان و بدون تولید آلاینده‌گی بسازیم.»

مهندس ارشد بخش تحقیق و توسعه تویوتا نیز درباره این همکاری گفته است: «نسخه پیل سوختی سری XL هینو برای جامعه و همچنین مشتریان یک برد محسوب می‌شود. این محصول آرام و قدرتمند خواهد بود و به عنوان آلاینده، آب تولید می‌کند. فناوری پیل سوختی تویوتا با عمر بیش از ۲۰ سال در ترکیب با تجربه هینو در ساخت کامیون‌ها، منجر به خلق یک محصول نوآورانه و قدرتمند می‌شود.»

این دو کمپانی در آینده اطلاعات بیشتری درباره این محصول منتشر خواهند کرد. تویوتا در سال ۲۰۱۴ اولین خودرو با سلول هیدروژنی MIRAI را به بازار ارائه کرد. اولین کامیون یعنی نسخه آلفا نیز در سال ۲۰۱۷ حدود ۱۰ هزار مایل (حدود ۱۸،۶۰۰ کیلومتر) را پیمود. موتور خودروهای معمولی از سوزاندن سوخت‌های فسیلی، خودروهای هیبریدی از باتری و موتور احتراقی و موتورهای سلول سوختی از ترکیب هیدروژن فشرده و هوا نیرو می‌گیرند. این کامیون با هر بار شارژ هیدروژن ۳۰۰ مایل (حدود ۵۵۰ کیلومتر) را طی می‌کند که معادل فاصله تورنتو تا اتاوا و زمان شارژ هیدروژن ۳ تا ۵ دقیقه است.

می‌باید توسعه یابند. بدنه هواپیماها برای کاهش وزن، سبک ساخته می‌شود که این مسئله در تصادف‌های جاده‌ای، حادثه‌ساز خواهد بود. بهبود استحکام خودرو نیز به افزایش قابل توجه وزن منجر می‌شود و چالشی برای پرواز است.

همچنین تامین نور قابل توجه برای پرواز و گذراندن استانداردهای جاده‌ای را باید دغدغه‌هایی مهم برای طراحان این خودروها دانست. به چالش کنترل این خودروها نیز باید اندیشید. خودرو پرنده به شخصی برای هدایت نیاز دارد که هم‌زمان راننده و خلبان باشد. چنین مهارتی برای اکثر مردم غیرممکن است و بنابراین وجود سامانه‌هایی برای هدایت وسیله نقلیه لازم است.

این سامانه‌ها باید نیازهای مربوط به مانور، ناوبری و واکنش به رخدادهای اضطراری را شامل شود. همچنین اگر تنها مسافران با این خودروها جابه‌جا شوند، تکمیل فن‌آوری خودران ضروری است.

از سوی دیگر، چالش‌های زیست‌محیطی چون آلودگی‌های جوی و صوتی نیز در طراحی این خودروهای پرنده جدی است که تولید این وسایل نقلیه را با هزینه ارزان غیرممکن می‌کند. چنین خودرویی قاعدتا به پیش‌ران‌هایی کوچک و قدرتمند نیاز دارد که می‌تواند هزینه ساخت این خودروها را تا ۱۰ میلیون دلار افزایش دهد.

خودروهای پرنده نسبت به هواپیماها در مسافت‌های کوتاه‌تر، سرعت‌های پایین‌تر و ارتفاع کمتر پرواز می‌کنند، در حالی که بازده بهینه سوخت هواپیماها در ارتفاع و سرعت بالا تامین می‌شود. به این ترتیب، چالش بازدهی انرژی را نیز باید به جمع چالش‌ها افزود. علاوه بر این، رعایت الزام‌های پرواز می‌تواند اقتصادی بودن موتور این خودروها را تحت تاثیر قرار دهد.

مجموع این چالش‌ها می‌تواند اثبات کند تا چه حد کماکان تحقق رویای همه‌گیری پرواز با خودروی پرنده برای شهروندان جهان دور از دسترس است، اما توانایی بشر برای پیشرفت را هم به طور قطع نباید دست‌کم گرفت!



مدل‌های درآمدزایی و کسب‌وکار در صنعت خودرو تغییر کرده است

## اکوسیستم‌های هوشمند پس از فروش

محمد مهدی شیران در ویننار «ظهور فناوری‌های خودروهای متصل» درباره ارزش‌هایی که هوشمندسازی در خدمات پس از فروش ایجاد می‌کند، گفت: «افزایش درآمد از خدمات پس از فروش، تحقیق و توسعه روی بازخورد عملکرد محصولات، افزایش سطح رضایت مشتریان، حفظ و تداوم ارتباط با مشتریان، کاهش زمان خواب ماشین در زمان گارانتی و افزایش قدرت رقابت در بازار شش ارزش اصلی است که هوشمندسازی در بازار خدمات پس از فروش به وجود می‌آورد.»

او درباره چگونگی ورود به حوزه هوشمندسازی ناوگان خودرویی توضیح داد: «قبل از اینکه یک خودروساز تصمیم بگیرد که به حوزه خودروهای هوشمند وارد شود، باید مجموعه‌ای از شاخص‌ها توسط تیم‌های مدیریت استراتژیک کنترل شود، چون گاه خودروهای هوشمند زمانی وارد این پروسه می‌شوند که خودروساز در زمینه اجرای پروژه‌ها، فرآیندهای مالی و نیروی انسانی، آمادگی لازم را ندارد.»

او ادامه داد: «باید بررسی کرد که در اجرای پروژه‌هایی که ممکن است موقتی باشد،

در ابتدای مهرماه، با حضور وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات تفاهم‌نامه توسعه فناوری‌ها در حوزه حمل‌ونقل هوشمند و خودروهای خودران میان پژوهشگاه ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان منطقه آزاد کیش، شرکت خدمات ارتباطی ایرنسل و ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل هوشمند معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری منعقد شد تا گامی جدی در مسیر نزدیک شدن به واقعیت فناوری‌های خودروهای هوشمند در ایران برداشته شود.

برای آشنایی با مفاهیم نوین خودروهای هوشمند، محمد مهدی شیران، مدیر بازرگانی شرکت دلفین اسپاندا در وینناری با عنوان «ظهور فناوری‌های خودروهای متصل در حوزه خدمات پس از فروش» توضیحاتی ارائه کرد که در ادامه بخشی از نکات برجسته آن مباحث را درباره بررسی تحولات و آخرین دستاوردهای روز دنیا در زمینه مفاهیمی مانند خودروهای متصل، CaaS و MaaS می‌خوانید.





**خودروهای متصل به خودروهایی اطلاق می‌شود که بتوانیم از راه دور با آنها در ارتباط باشیم، داده بگیریم و ارتباطی با شرکای تجاری جدید ایجاد کنیم. با گسترش این اکوسیستم، فرصت و امکان جدیدی برای پاسخگویی به نیازهای مصرف‌کننده و طبعاً سودآوری ایجاد خواهد شد**

**پیش‌بینی می‌شود که خودروهای متصل تا سال ۲۰۳۰ نه تنها جای ناوگان امروزی را بگیرند بلکه نزدیک به ۷۵۰ میلیارد دلار درآمد ایجاد کنند که در فضای رقابتی خودروسازان رقم قابل توجهی است**

کار را سخت می‌کند، پس باید گام‌هایی برای ارتقا برداشته شود تا آمادگی لازم برای پیاده‌سازی بستر خودروهای متصل فراهم شود.»

### تعریف خودروهای متصل

او با بیان اینکه تعریف کلی خودروهای متصل خودروهایی است که بتوانیم از راه دور با آنها در ارتباط باشیم، داده بگیریم و ارتباطی با شرکای تجاری جدید ایجاد کند، توضیح داد: «با گسترش این اکوسیستم، فرصت‌های جدید و سودآوری برای پاسخگویی به نیازهای مصرف‌کننده به وجود خواهد آمد. خودروهای متصل فراتر از تجربه، سطوح جدید از راحتی و سرگرمی در خودرو ایجاد می‌کنند و این فناوری باعث ایجاد مشارکت و ارتباطات بین خودروسازان، تولیدکنندگان تجهیزات اصلی، مهندسان حوزه فناوری و سایر مشاغل خارج از صنعت خودروی سنتی می‌شود.»

او اضافه کرد: «اتومبیل‌های متصل اکوسیستم جدیدی را در صنعت خودرو ایجاد کرده‌اند که یکی از آنها ایجاد مشارکت نوآورانه با شرکت‌های فناوری و تولیدکنندگان تجهیزات اصلی یا OEM و سایر مشاغل خارج از حوزه اتومبیلرانی سنتی است.»

شیران ادامه داد: «امروزه بخش جریانی موسیقی و فیلم، دسترسی به اطلاعات دقیق، استفاده از فناوری پیشرفته مربوط به کمک رانندگی مانند پیدا کردن جای پارک خودکار و موارد دیگر در خودروهای متصل یکی از موارد ابتدایی و معمول بین خودروسازان است و با افزایش تعداد خودروهای متصل در جاده‌ها، دامنه خدمات موجود نیز افزایش می‌یابد و در مدت زمان کوتاهی آنچه ما به عنوان کارکردهای اصلی اتومبیل‌های متصل در نظر می‌گیریم، فراتر از تصور فعلی خواهد بود.»

او تاکید کرد: «روش‌های سنتی دیگر در صنعت خودرو استفاده نمی‌شود و پیش‌بینی می‌شود که خودروهای متصل تا سال ۲۰۳۰ نه تنها جای ناوگان امروزی را بگیرند، بلکه نزدیک به ۷۵۰ میلیارد دلار درآمد ایجاد کنند که در فضای رقابتی در بین شرکت‌های

عملکرد تیم خودروساز چگونه است؟ آیا تیم آنقدر چابک است که پروژه در در زمان معین و با بودجه مورد نظر به ثمر برساند. در حوزه مالی باید تاب‌آوری مالی شرکت در شرایط غیرقابل پیش‌بینی و شرایط سخت اقتصادی به عنوان شاخص عملکردی در نظر گرفته شود. در حوزه عملکرد نیروی انسانی نیز باید دید چه وضعیتی در لحظه ورود به این اکوسیستم خواهند داشت.»

شیران با بیان اینکه پس از این ارزیابی‌ها، هر کدام از شاخص‌ها پنج سطح دارد و باید سطح‌سنجی ابتدایی صورت بگیرد، گفت: «در سطوح اولیه، فرآیند کاری، مالی، اجرای پروژه و مدیریت منابع انسانی در پایین‌ترین سطح ممکن قرار دارد. در یک سطح بالاتر، به دلیل عارضه‌هایی که در سازمان به وجود می‌آید، از روش آزمون و خطا استفاده می‌کنند و یکسری از فرآیندها را ارتقا می‌دهند. گاهی سازمان‌هایی هستند که از روش خاصی استفاده نمی‌کنند، ولی براساس تجربه به آزمون و خطا می‌رسند که به آن بلوغ عملکردی تکرارشونده می‌گویند.»

او ادامه داد: «در مرحله بعد، خودروسازان وارد بلوغ عملکرد استاندارد می‌شوند و پس از طی کردن دوره‌های پایه و تکرارشوندگی و استاندارد، دوره بلوغ عملکرد استراتژیک فرامی‌رسد و باید نقشه راه استراتژیک وجود داشته باشد. در مرحله بعد، قدرت پیش‌بینی وجود دارد و وارد مرحله‌ای می‌شویم که می‌توان پیش‌بینی کرد اگر شرایط اقتصادی سخت شود یا تامین‌کنندگان همراهی نکنند، آیا سیستم آنقدر به بلوغ نزدیک شده که بتواند به مسیر خود ادامه دهد یا نه. این مرحله بلوغ عملکرد بهینه‌شده نام دارد. با این پنج سطح، آمادگی لازم برای ورود به خودروساز به حوزه خودروهای هوشمند ارزیابی و پس از آن برای ارتقای آن سازمان از هر سطحی به سطح بالاتر نقشه‌هایی کشیده می‌شود تا در چهار شاخص عملکردی به تعادل برسند.»

او گفت: «اگر شرایط اجرای پروژه در شرکت خودروساز راندمان خوبی نداشته و در لایه اولیه باشد، ورود به حوزه خودروهای متصل

آنودی به همراه آمازون و DHL به مشتری های VIP سرویسی ارائه می کند که فرد می تواند خرید خود را از طریق سیستمی که در خودرو تعریف شده، از سایت آمازون انجام و DHL آن خرید را تحویل دهد. بستر فناوری آمازون و DHL این امکان را فراهم کرده که وقتی پیک، کد امنیتی را وارد کند، صندوق عقب باز می شود تا بسته داخل خودرو قرار گیرد

در خودروهای متصل راننده ها می توانند از طریق سیستم ردیابی مشکلات فنی خودرو را از راه دور ببینند و حتی برخی اجزا را فعال یا غیرفعال کنند. حتی رزرو ۲۴ ساعته هتل بخشی از امکانات خودروهای متصل است

خودروساز، رقم قابل توجهی است.»

شیران در مورد سرویس های خودروهای متصل یادآور شد: «این خدمات به پنج دسته تقسیم می شود: ایمنی و امنیت، آسودگی، سرگرمی، مدیریت رانندگی و تعامل که هر کدام از خودروسازان بخشی از این ویژگی ها را به صورت جزئی یا کلی پوشش داده اند. به طور مثال، شرکت فولکس واگن وارد بحث کنترل سیستم تهویه از راه دور شده، اما شرکت BMW هنوز روی این موضوع کار نکرده است.»

او با اشاره به اینکه شرکت آنودی نمونه بارز نحوه همکاری شرکت ها برای ایجاد این امکانات جدید است، گفت: «این شرکت به همراه شرکت آمازون و DHL به مشتری های VIP خود که نمی توانند در روز وقتی را برای خرید بگذارند، سرویسی را ارائه می کند که فرد می تواند خرید خودش را از طریق سیستمی که در خودرو تعریف شده است از سایت آمازون انجام دهد و شرکت DHL آن خرید را تحویل دهد. بستر فناوری آمازون و DHL این امکان را فراهم می کند که پیک کد امنیتی وارد کند، صندوق عقب باز شود و بسته را داخل خودرو بگذارد.»

محمد مهدی شیران در مورد شرکت BMW نیز گفت: «این شرکت نمونه ای مثال زدنی از تغییر بینش و نگاه خودروسازانی است که می خواهند فراتر از مرزهای برند تجاری خود گام بردارند، به عبارت دیگر، BMW پی برده است که همه بازیکنان با همکاری مشترک سودهای بیشتری خواهند برد. این شرکت در سال ۲۰۱۵، عینکی را طراحی کرده که با نگاه کردن به این عینک در سطح جاده، شما می توانید اطلاعات محدودیت سرعت جاده، سایر اطلاعات مفید در جاده و پارکینگ های محلی را داشته باشید.»

او درباره دستاوردهای دیگر امکان اتصال به خودرو از راه دور خاطر نشان کرد: «راننده ها می توانند از طریق سیستم ردیابی مشکلات فنی خودرو را از راه دور ببینند و مشکلات ماشین را از راه دور حل کنند و برخی اجزا را فعال یا غیرفعال کنند یا رزرو ۲۴ ساعته هتل نوعی از امکانات خودروهای متصل است.»

او تاکید کرد: «هرچه هوش خودروها بیشتر شود، علاوه بر ردیابی پایه ای خودرو، ارتباط با اکوسیستم دیجیتال راننده، شخصی سازی خودرو برای همه سرنشینان، تعامل چندجانبه برای همه سرنشینان، ارتباط یکپارچه با محیط و طراحی هوشمندانه خودرو نیز در بالاترین سطح قرار می گیرد.»

این کارشناس درباره مدل ایجاد ارزشی که برای خودروهای متصل معرفی شده، چنین توضیح داد: «کسب درآمد مستقیم از فروش محصولات، ردیابی و بازیابی خودروهای سرقتی، سرویس پارکینگ شبکه ای، تعمیرات پیشگیرانه و تبلیغات هدفمند، از روش های درآمدزایی مستقیمی محسوب می شود که در زمینه خودروهای متصل مدل شده است. همچنین برای کاهش هزینه های خودرو، امکاناتی معرفی می شود از جمله کاهش هزینه های وارانته، بهینه سازی تحقیق و توسعه مبتنی بر داده، کاهش هزینه مشتریان با تجزیه و تحلیل خرابی های خودرو، ارائه الگوی بیمه براساس میزان استفاده از خودرو و بهبود رضایتمندی با خدمات مناسب، افزایش ایمنی با سیستم تشخیص راننده یا دوربین های مدار بسته مبتنی بر داده های اتومبیل که در آمریکا جدیداً رایج شده است. علاوه بر این، در بحث افزایش ایمنی، سرویس e-Call از جمله سرویس هایی است که اخیراً در مدل ایجاد ارزش خودروهای متصل مطرح می شود.»

### سرویس CaaS

شیران گفت: «ما شاهد یکسری از خدمات نوین هم هستیم که برای اولین بار است که با آنها آشنا می شویم. Car as a Service که به اختصار (CaaS) خوانده می شود و اشتراک و ارتباط بلندمدت بین خودروساز و ماشین برقرار می کند، یکی از آنهاست.» او ادامه داد: «به همین دلیل می بینیم که امروزه خودروسازان به مقوله ای به نام خودروهای دست دوم وارد شده اند. نگرش خودروسازان تغییر کرده و از نگاه فروش خودروهای مصرفی به سمت محصولات «سرویس محور» رفته است که شاید در ابتدا باور کردن آن سخت باشد.»



شرکت BMW در سال ۲۰۱۵، عینکی را طراحی کرده که با نگاه کردن به این عینک در سطح جاده، می‌توانید اطلاعات محدودیت سرعت جاده، سایر اطلاعات مفید در جاده و پارکینگ‌های محلی را داشته باشید

اطلاعاتی روی خودروها گذاشته شود، مثل اخبار، پیدا کردن پمپ بنزین‌ها، گوش دادن به موسیقی و پیدا کردن فضای خالی برای پارک که ممکن است این سرویس در شهرهای شلوغی مثل تهران خیلی ارزشمند باشد. اخیراً هم این سرویس‌ها در حوزه سبک زندگی می‌تواند خرید و پرداخت انجام دهد و سفر را کنترل کند. به این ترتیب، سیستم MaaS مدام در حال گسترش است و اطلاعات از خودروهای متصل ما را وارد چرخه‌های دیگری می‌کند.»

استفاده از خودرو از ۱۵۱ هزار کیلومتر به ۱۸۰ هزار کیلومتر و ۲۰ هزار ساعت مصرف تغییر پیدا کرده است. حتی پیش‌بینی شده است که با وارد شدن به حوزه پذیرش خودروهای خودران هزینه‌ها به ازای هر مایل به ۳۱ سنت کاهش پیدا کند، ولی مصرف و استفاده از خودرو به مراتب بالاتر برود و این چهار چرخه عمری است که تاثیر حوزه Mobility در بحث خودروها ایجاد می‌کند.»

او چهار شاخصه اصلی که سیستم‌های MaaS ایجاد می‌کنند، یادآور شد: «ارتباط دو طرفه از طریق اپلیکیشن‌های موبایل که براساس پلتفرم دیجیتال شکل می‌گیرد، دوم به اشتراک گذاشتن صورت‌های مالی مانند قبض پارکینگ و عوارض ماشین. سوم ادغام حالت‌های مختلف حمل‌ونقل مثلاً شما می‌توانید خودروی خود را تا ایستگاه مترو ببرید و از آنجا سیستم MaaS برای شما بلیت پرواز و هتل رزرو کند تا وارد سیستم حمل‌ونقل دیگری شوید و در نهایت، پرداخت از راه دور و یکپارچه.»

این کارشناس با اشاره به اینکه اگرچه هنوز خودروهای متصل در روزهای آغازین هستند، دامنه پشتیبانی و فناوری آن هم در عمق و هم در دامنه در حال گسترش است، توضیح داد: «چرخه‌های در نظر گرفته شده که سه دوره عمر خود را طی می‌کند. در ابتدا، سرویس‌هایی که در خودروهای متصل ارائه می‌شد به خود خودرو ارتباط داشت مانند امنیت و تعمیر و نگهداری، بعد از آن نیاز بود که سیستم‌های

شیران با اشاره به اینکه سرویس CaaS در نگاه بلندمدت و ادامه‌دار به مصرف‌کننده پنج سطح دارد، توضیح داد: «این سطوح شامل مدل غیراتوماتیک و کمک راننده، اتوماسیون جزئی، اتوماسیون مشروط، اتوماسیون بالا تا اتوماسیون کامل یا همان خودروهای خودران در سال ۲۰۳۰ می‌شود که در این حالت تقریباً راننده هیچ مسئولیتی در خودرو نخواهد داشت. هرچند اکنون هم شاهد خودروهایی هستیم که در شرایطی می‌توانند به شکل خودران عمل کنند و بعد دوباره راننده کنترل خودرو را به دست بگیرد.»

### سرویس MaaS

شیران با اشاره به اینکه تعریف جدید دیگری که به تازگی در حوزه خودروهای متصل رایج شده است، توضیح داد: «در مدل Mobility as a Service یا همان MaaS داده‌ها در یک پلتفرم دیجیتال زنجیروار برای صاحب خودرو ایجاد ارزش می‌کند. به طور مثال، اگر می‌خواهید مثلاً به کیش سفر کنید، با سیستم خودروهای متصل و براساس پلتفرم و اطلاعاتی که بین شما و خودروساز شکل می‌گیرد، قبل از اینکه به این جزیره برسید، می‌توانید در مسیر خود، بلیت هتل را رزرو کنید.»

شیران خاطر نشان کرد: «با انقلابی که در زمینه تکنولوژی رخ داد، ما وارد سیستم خودروهای خودران شده‌ایم و جالب است که بار دیگر خرید خودروهای شخصی افزایش یافته و



شماره ثبت: ۱۹۲۶۶۷  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)

## حمل و نقل روسیه تخصص ماست

**"شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۲۰ سال سابقه در مسیر روسیه"**

🏠 خیابان مطهری، خیابان کوه نور، بن بست دوم، پلاک ۸، طبقه اول، واحد دوم  
☎ ۰۲۱ - ۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱  
🌐 www.frjtrans.com      ✉ info@frjtrans.com





شتاب امارات برای جذب هوش مصنوعی

## هوشمندی برای شیخ نشین!

هوش مصنوعی که به واسطه رباتیک و دستگاه‌های خودکار، پردازش زبان طبیعی، عامل‌های مجازی، یادگیری ماشین و بسیاری دیگر فناوری‌ها عملیاتی می‌شود، به عنوان دانشی قلمداد می‌شود که قواعد بازی کسب‌وکار را از طریق بهبود تولید، پایین آوردن قیمت‌ها، ایجاد شغل و فرصت‌های رشد تغییر خواهد داد و از آنجا که پس از سال ۲۰۳۰ دامنه آثار هوش مصنوعی هم در حوزه اقتصاد و هم در اجتماع افزایش چشمگیری خواهد یافت، برای کشورهای غرب آسیا ضرورت خواهد داشت راهبردهایی برای ایجاد یک سکوی پرتاب به سوی آینده فراهم آورده باشند.

طبق تحلیل‌های شرکت بین‌المللی داده (International Data Corporation) سرمایه‌گذاری در سامانه‌های هوش شناختی و مصنوعی در خاورمیانه و آفریقا از ۳۷/۵ میلیون دلار در ۲۰۱۷ تا ۱۰۰ میلیون دلار در ۲۰۲۱ افزایش خواهد یافت که نمایانگر یک رشد ۳۲ درصدی است. بر اساس همین تحلیل بزرگ‌ترین فرصت‌های هوش مصنوعی در این منطقه در بخش مالی قرار دارد. بر همین اساس در چند سال گذشته توجه امارات متحده عربی، به هوش مصنوعی رشد چشمگیری داشته است، واقعیتی که خود را به بهترین شکل در تاسیس وزارت هوش مصنوعی و انتصاب وزیر جوان در این سمت نشان داده است. پس از مراحل دولت الکترونیک و دولت موبایل یا اسمارت، امارات اکنون به دنبال «دولت سوم» یا نسل سوم دولت دیجیتال است که با نام «دولت هوشمند» شناخته می‌شود. مجموعه این فعالیت‌ها و سیاست‌ها موجب شده که طبق تخمین‌ها امارات متحده عربی در سال ۲۰۳۰ در میان کشورهای غرب آسیا دارای بیشترین رشد در صنعت هوش مصنوعی و بیشترین میزان تأثیر این صنعت بر تولید ناخالص داخلی باشد.

اما در شرایطی که امارات، عربستان سعودی و قطر، تعهداتی قوی در قبال توسعه و اجرای فناوری‌های هوش مصنوعی برای خود ایجاد کرده و کسب‌وکارهای این کشورها در زمینه فناوری‌های نوین سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی انجام داده‌اند و از سوی دولت‌ها به عنوان نخستین مصرف‌کنندگان فناوری پشتیبانی می‌شوند، کشورهای دیگر منطقه به دلایلی از قبیل کمبود زیرساخت‌ها و عدم دسترسی به نیروی انسانی ماهر به عنوان عامل‌های کلیدی توسعه هوش مصنوعی حرکت کندتری دارند.

بر اساس برآوردهای بین‌المللی، سهم هوش مصنوعی در اقتصاد جهان در سال ۲۰۳۰ حدود ۱۵/۷ تریلیون دلار خواهد بود. این دلاری خواهد بود که تأثیر بالقوه هوش مصنوعی در خاورمیانه بالغ بر ۳۲۰ میلیارد دلار و رشد سالیانه آن ۲۰ تا ۳۴ درصد خواهد بود که بیشترین رشد مربوط به امارات پیش‌بینی می‌شود

طبق تخمین‌ها در سال ۲۰۳۰ جمعاً ۲ درصد از سود جهانی هوش مصنوعی یعنی بالغ بر ۳۲۰ میلیارد دلار به خاورمیانه تعلق خواهد داشت. بیشترین سود مربوط به امارات است که پیش‌بینی شده در سال ۲۰۳۰ میلادی حدود ۱۲/۴ درصد از تولید ناخالص داخلی این شیخ‌نشین را تشکیل دهد

– راهبرد شهر هوشمند دویی: هدف این راهبرد تبدیل شهر دویی به شهری هوشمند با بهره‌گیری از نوآوری و تغییرات دیجیتال است.

در چارچوب همین راهبرد در سال ۲۰۱۷ یک آزمایشگاه هوشمند هوش مصنوعی برای آموزش کارمندان بخش دولتی و خصوصی در زمینه به‌کارگیری هوش مصنوعی در حوزه کاری مربوط به آنها راه‌اندازی شد.

طرح شهر هوشمند دویی سه مولفه اصلی دارد: زندگی هوشمند، اقتصاد هوشمند، گردشگری هوشمند.

– راهبرد چاپ سه‌بعدی دویی: هدف این راهبرد آن است که تا سال ۲۰۳۰، ۲۵ درصد ساختمان‌های دویی با استفاده از فناوری چاپ سه‌بعدی ساخته شود.

– راهبرد حمل‌ونقل خودکار دویی: هدف این راهبرد آن است که با تبدیل ۲۵ درصد از حمل‌ونقل شهر به حمل‌ونقل خودکار تا سال ۲۰۳۰، کاهش ۴۴ درصدی در هزینه‌های حمل‌ونقل، کاهش ۲۵ درصدی در تصادفات و کاهش ۱۲ درصدی در تولید آلاینده‌های کربنی به دست آید.

همچنین بر اساس تحلیل‌های شرکت معتبر و چندملیتی اکستچر (Accenture) هوش مصنوعی دارای این ظرفیت است که تا سال ۲۰۳۵ حدود ۱۸۲ میلیارد دلار به ارزش افزوده ناخالص امارات متحده عربی بیفزاید. بر اساس تخمین‌های همین شرکت، هوش مصنوعی می‌تواند تا ۱/۶ درصد به نرخ رشد امارات متحده عربی اضافه کند.

**دولت سوم و وزارت هوش مصنوعی**  
خدمات عمومی دیجیتال در امارات متحده عربی طی سه مرحله تحول یافته است. این دولت پس از اجرای موفقیت‌آمیز خدمات دولت الکترونیک (e-government) که بی‌درنگ به یک دولت موبایل یا اسمارت (smart/mobile-government) تبدیل شد، اخیراً به سوی خدمات توانمندشده با هوش مصنوعی حرکت کرده که تاسیس «وزارت هوش مصنوعی» را به امری اجتناب‌ناپذیر و ضروری تبدیل کرده است. نکته جالب آن است که دولت امارات برخلاف روال معمول

طبق گزارش شرکت «پرایس واترهاوس کوپرز» سهم هوش مصنوعی در اقتصاد جهان در سال ۲۰۳۰ می‌تواند تا ۱۵/۷ تریلیون دلار باشد. همچنین تأثیر بالقوه هوش مصنوعی در خاورمیانه بالغ بر ۳۲۰ میلیارد دلار و رشد سالیانه این صنعت ۲۰ تا ۳۴ درصد خواهد بود که بیشترین رشد برای امارات متحده عربی پیش‌بینی می‌شود. در شکل ۱ میزان این تأثیر در حوزه‌های مختلف به تفکیک نشان داده شده است.

دولت‌ها و شرکت‌های خاورمیانه با توجه به انقلاب صنعتی چهارم اندکاندک در حال تشخیص تغییر معادلات جهانی به سوی هوش مصنوعی و نیز فناوری‌های پیشرفته هستند. طبق تخمین‌ها در سال ۲۰۳۰ جمعاً ۲ درصد از سود جهانی هوش مصنوعی یعنی بالغ بر ۳۲۰ میلیارد دلار به خاورمیانه تعلق خواهد داشت. بیشترین سود به امارات مربوط است که در سال ۲۰۳۰ حدود ۱۲/۴ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل خواهد داد. میزان بالای تأثیرگذاری هوش مصنوعی در دو کشور عربستان و امارات با توجه به سرمایه‌گذاری‌های آنها در زمینه هوش مصنوعی در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه واقعیتی تعجب‌برانگیز نیست اگر به این نکته توجه کنیم که هر دوی این کشورها از حیث شاخص جهانی نوآوری جزء ۵۰ کشور برتر هستند.

امارات متحده عربی در اکتبر ۲۰۱۷ «راهبرد هوش مصنوعی» را کلید زد که نمایانگر پایبندی آن به پیشرفت فناوری در کشور است. بر اساس همین سند راهبردی، آخرین نامه‌نگاری کاغذی دولت در سال ۲۰۲۱ خواهد بود و این یعنی حذف ۲۵۰ میلیون مکاتبه سالیانه که نیازمند ۱۹۰ میلیون ساعت کار و یک میلیارد کیلومتر سفر است.

در سال ۲۰۱۷ همچنین عمر بن سلطان العلماء از سوی شیخ محمد بن راشد آل مکتوم، نخست‌وزیر و حاکم دویی، به عنوان نخستین وزیر هوش مصنوعی در جهان منصوب شد. در میان امارت‌های مختلف، می‌توان دویی را پرچمدار راه هوش مصنوعی دانست. برخی از راهبردهای آنها در زمینه هوش مصنوعی از قرار زیر است:



امارات در اکتبر ۲۰۱۷  
 «راهبرد هوش مصنوعی»  
 را کلید زد که بر اساس  
 این سند، قرار است  
 آخرین نامه‌نگاری‌های  
 کاغذی دولت در سال  
 ۲۰۲۱ باشد و این  
 یعنی حذف بالغ بر  
 ۲۵۰ میلیون مکاتبه  
 سالانه که نیازمند  
 ۱۹۰ میلیون ساعت  
 کار و یک میلیارد  
 کیلومتر سفر است

راهبرد «حمل‌ونقل  
 خودکار دویی» به دنبال  
 آن است که با تبدیل ۲۵  
 درصد از حمل‌ونقل شهر  
 به حمل‌ونقل خودکار تا  
 سال ۲۰۳۰، کاهش ۴۴  
 درصدی در هزینه‌های  
 حمل‌ونقل، کاهش ۲۵  
 درصدی در تصادفات و  
 کاهش ۱۲ درصدی  
 در تولید آلاینده‌های  
 کربنی به دست آید

دیگر کشورها نام «فناوری اطلاعات» (IT) یا «فناوری اطلاعات و ارتباطات» (ICT) را برای این وزارتخانه جدید انتخاب نکرد. این نام‌گذاری حامل این پیام روشن است که آینده خدمات به سامانه‌ها و برنامه‌های هوش مصنوعی گره خورده است. وزارت هوش مصنوعی امارات «راهبرد هوش مصنوعی» خود را نخستین بار در اکتبر ۲۰۱۷ رونمایی کرد، راهبردی که در این سطح در جهان بی‌سابقه است. تعیین یک وزیر جوان به عنوان وزیر هوش مصنوعی نشان می‌دهد یک نسل جدید از دولت در حال ظهور است که می‌توان آن را «دولت هوشمند» یا «دولت سوم» خواند.

لازم به توضیح است که تصمیم برای تاسیس وزارت هوش مصنوعی پس از اجرای بسیاری از پروژه‌ها و طرح‌های هوش مصنوعی گرفته شد. امارات متحده عربی پیش از این نیز بسیاری از سامانه‌ها و برنامه‌های هوش مصنوعی را در بخش‌های گوناگون به کار گرفته بود. برای مثال در خدمات امنیتی و نظامی، این کشور از یک روبات مأمور پلیس رونمایی کرده یا سازمان آب و برق دویی یک روبات را برای خدمات مشتریان استخدام کرده و از یک تاکسی پرنده بدون راننده استفاده شده است.

در بخش بانکداری نیز برنامه‌های هوش مصنوعی با استفاده از پردازش زبان طبیعی، با هدف پاسخگویی به تماس‌های مشتریان و پرسش‌های مربوط به خدمات بانکی توسعه پیدا کرده بود. از دیگر طرح‌های هوش مصنوعی می‌توان به «جایزه امارات برای هوش مصنوعی و روباتیک در خدمت انسان» اشاره کرد که در سال ۲۰۱۵ برای تشویق نوآوری‌های خلاقانه و افزایش آگاهی جامعه از فرصت‌های هوش مصنوعی طراحی شد.

در سال ۲۰۱۷ حاکم دویی «طرح یک میلیون کدنویس عرب» را راه‌اندازی کرد که هدف آن فراهم کردن فرصت کارآموزی رایگان برای جوانان عرب در زمینه برنامه‌نویسی است، مهارتی که در حقیقت زبان اقتصاد دیجیتال آینده و از لوازم توسعه سامانه‌ها و برنامه‌های هوش مصنوعی محسوب می‌شود. به علاوه در چارچوب همین طرح به دانشجویان و

استادان برتر جوایز نفیسی اهدا می‌شود. وزارت هوش مصنوعی اسناد مهمی نیز برای همکاری با دیگر کشورها در زمینه هوش مصنوعی امضا کرده است. در سال ۲۰۱۸ توافقنامه‌ای میان امارات و هند برای تقویت گفت‌وگوها و بررسی گزینه‌های گوناگون با هدف رشد اقتصاد هوش مصنوعی در دو کشور به امضا رسید. براساس تخمین‌ها این همکاری میان وزارت هوش مصنوعی امارات و «سازمان ملی بهبود و تسهیل سرمایه‌گذاری هند» در دهه آینده ۲۰ میلیارد دلار (معادل ۷۳/۴ میلیارد درهم) سود اقتصادی برای دو کشور خواهد داشت. در قالب این همکاری، با تشکیل یک کمیته کاری مشترک میان امارات، Invest India و Startup India، سرشت پویای نوآوری و فناوری ارزیابی خواهد شد.

### راهبرد و قانون هوش مصنوعی

کابینه امارات در آوریل سال ۲۰۱۹ «راهبرد ملی هوش مصنوعی ۲۰۳۱» را تصویب کرد. هدف این راهبرد تبدیل امارات متحده به یک رهبر جهانی در زمینه هوش مصنوعی تا سال ۲۰۳۱ و ایجاد یک سامانه یکپارچه برای به‌کارگیری هوش مصنوعی در بخش‌های حیاتی این کشور است. «راهبرد ملی هوش مصنوعی ۲۰۳۱» دارای هشت هدف راهبردی و شماری طرح ابتکاری برای کاربرد هوش مصنوعی در آموزش، خدمات دولتی و رفاه اجتماعی است.

امارات متحده عربی در کنار توجه به توسعه هوش مصنوعی و فناوری‌های جدید، به بحث قانون‌گذاری در این زمینه نیز علاقه نشان داده است و تلاش می‌کند قوانینی برای نظارت بر خودروهای بدون راننده و هوش مصنوعی وضع کند تا کشور را برای پذیرش فناوری‌های آینده آماده سازد. شیخ خلیفه بن‌زاید آل‌نهیان، به عنوان رئیس امارات و حاکم ابوظبی، یک قانون فدرال را تصویب کرده که به دولت اجازه می‌دهد گواهینامه‌هایی موقت برای آزمایش نوآوری‌هایی صادر کند که از فناوری‌های نوظهوری همچون هوش مصنوعی بهره می‌برند.

هدف این قانون آن است که چارچوبی برای

وزارت هوش مصنوعی امارات «راهبرد هوش مصنوعی» خود را اولین بار در اکتبر سال ۲۰۱۷ رونمایی کرد. تعیین یک وزیر جوان برای وزارت هوش مصنوعی نشان می‌دهد نسل جدیدی از دولت در حال ظهور است که می‌توان آن را «دولت سوم» خواند، زیرا معرف نسل سوم از دولت‌های دیجیتال خواهد بود

امارات در کنار توجه به فناوری‌های جدید در صدد وضع قوانینی برای نظارت کامل بر خودروهای بدون راننده است تا این کشور و شهروندان آن را برای پذیرش فناوری‌های آینده آماده سازد

هوش مصنوعی در مقطع کارشناسی ارائه می‌دهد. در همین زمینه گفتنی است که موسسه آموزش عالی «کلیات التقنيه العليا» در اوایل سال ۲۰۱۸ توافقنامه‌ای را با شرکت فناوری‌های رایانه‌ای «اوراکل» برای آغاز آموزش ۵۰۰ مرد و زن اماراتی در حوزه هوش مصنوعی به امضا رساند. برای اجرای اهداف این توافقنامه «قطب نوآوری زائد» توسط شرکت اوراکل تاسیس شده است.

### نوآوری‌های جدید در مراقبت‌های بهداشتی

در بخش مراقبت‌های بهداشتی، فناوری‌های نوین به تدریج در حال معرفی هستند. برای مثال دولت امارات متحده عربی به تازگی در حال آزمایش و افزودن نوآوری‌های زیر به بخش مراقبت‌های بهداشتی است.

توسعه و آزمایش قانون‌هایی برای اعمال حاکمیت بر کاربرد هوش مصنوعی و دیگر فناوری‌های نوظهور ایجاد کند.

در این راستا یک «آزمایشگاه قانون‌گذاری» با نام «RegLab» از سال ۲۰۱۹ آغاز به کار کرده که محیطی برای آزمایش فناوری‌های جدید است.

### هوش مصنوعی و تغییر در نظام‌های آموزشی

در امارات حدود ۷۶ دانشگاه معتبر و مجاز (شامل دانشگاه‌های بین‌المللی که دارای واحدهایی در این کشور هستند) وجود دارد، اما جستجویی در برنامه‌های آموزشی رسمی این دانشگاه‌ها نشان می‌دهد که از میان همه آنها فقط یک دانشگاه (بریتیش یونیورسیتی در دوی) دو برنامه تحصیلی در زمینه تخصص

### سهم هوش مصنوعی در تولید ناخالص داخلی خاورمیانه به تفکیک صنایع مختلف

صنعت	سهم هوش مصنوعی در ۲۰۳۰ (میلیارد دلار)	سهم هوش مصنوعی در تولید ناخالص داخلی خاورمیانه
ساخت و تولید	\$99	12.4%
انرژی، خدمات رفاهی، معدن	\$78	6.3%
بخش عمومی شامل سلامت و آموزش	\$59	18.6%
خدمات مالی، تخصصی، مدیریتی	\$38	13.6%
خرده و عمده فروشی، کالاهای مصرفی، غذا و مسکن	\$23	19%
جابه‌جایی و حمل و نقل	\$12	15.2%
فن آوری، رسانه، ارتباطات	\$10	14%

اداره بهداشت دومی قصد دارد با همکاری شرکت Bodyo اتاقک‌های هوش مصنوعی رایگانی را در سطح شهر نصب کند. این شرکت اتاقک‌ها یا کابین‌های سیاری مجهز به هوش مصنوعی ساخته که مردم می‌توانند وارد آن شده و در کمتر از ۱۳ دقیقه دمای بدن، قند خون، فشار خون، وزن و دیگر اطلاعات مربوط به سلامت را اندازه‌گیری کنند

توافق‌نامه‌ای در سال ۲۰۱۸ میان امارات و هندوستان با هدف رشد اقتصاد هوش مصنوعی به امضا رسید که طبق تخمین‌ها این همکاری در دهه آینده بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار سود اقتصادی برای دو کشور خواهد داشت

- نصب اتاقک‌هایی برای تحلیل سلامت در ساختمان‌های دولتی برای کمک به کارمندان در پایش سلامت و نیز تشخیص زودهنگام نشانه‌های بیماری.

- نرم‌افزاری از شرکت بابیلون که از هوش مصنوعی برای مشاوره تصویری به بیماران در سراسر جهان بهره می‌برد.

- نوار یا پیشانی بند استارت آپ HiNT در تشخیص سگته مغزی

- حسگرهای شرکت Admetsys که هنگام کاهش ناگهانی علائم حیاتی بیماران بخش آی.سی.یو به پزشکان هشدار می‌دهند.

اداره بهداشت دومی قصد دارد با همکاری شرکت «Bodyo» اتاقک‌های هوش مصنوعی رایگانی را در سطح شهر نصب کند. این اتاقک‌ها قادر به انجام اسکن‌های سلامت برای مردم و ارائه سریع نتیجه خواهند بود.

شرکت Bodyo کابین‌های سیاری مجهز به هوش مصنوعی ساخته که مردم می‌توانند وارد آن شده و در کمتر از ۱۳ دقیقه دمای بدن، قند خون، فشار خون، قند، وزن و دیگر اطلاعات ضروری سلامت را اندازه‌گیری کنند. در این اتاقک‌ها همچنین به تناسب وضعیت هر شخص برنامه‌های غذایی نیز ارائه می‌شود.

در ماه مه سال ۲۰۱۸ «اداره بهداشت ابوظبی» به عنوان تنظیم‌کننده راهبردهای نظام سلامت امارت ابوظبی، خط‌مشی جدیدی را برای نظارت بر هوش مصنوعی، کاربرد و اجرای آن در بخش مراقبت‌های بهداشتی با عنوان «خط‌مشی بهره‌گیری از هوش مصنوعی در بخش مراقبت‌های بهداشتی امارت ابوظبی» ابلاغ کرد که در نوع خود بسیار مفصل و آینده‌نگر است.

مخاطبان این خط‌مشی، ارائه‌دهندگان خدمات بهداشتی، کاربران نهایی داده‌های هوش مصنوعی در ابوظبی، متخصصان مراقبت‌های بهداشتی، شرکت‌های دارویی، شرکت‌های بیمه، پژوهشگران بخش مراقبت‌های بهداشتی و بیماران خواهند بود.

اداره بهداشت ابوظبی در راستای اجرای این سیاست‌های هوش مصنوعی و همچنین تقویت یک فرهنگ نوین نوآوری و تشویق همکاری میان بخش‌های مختلف صنعت در

زمینه بهداشت و درمان، یک «آزمایشگاه هوش مصنوعی» را در حاشیه همایش «Arab Health» در سال ۲۰۱۹ برگزار کرد. مسئولان برگزاری هدف این آزمایشگاه را توسعه راه‌حل‌های بهداشتی با کمک فناوری‌های نوین از جمله هوش مصنوعی، «بلاک چین» (یا زنجیره بلوکی) و «اینترنت اشیا پزشکی» اعلام کرده‌اند. «اینترنت اشیا پزشکی» به مجموعه‌ای از برنامه‌ها و ابزارهای پزشکی گفته می‌شود که از طریق شبکه‌های رایانه‌ای به سامانه‌های فناوری اطلاعات بخش مراقبت‌های بهداشتی متصل می‌شوند.

**همایش سالیانه «AI Everything»**  
 «AI Everything» از حیث توانمندسازی و دسترس‌پذیری، از بزرگ‌ترین همایش‌های هوش مصنوعی برای دولت‌ها، کسب‌وکارها، شرکت‌ها و اقتصاد خلاق به شمار می‌رود که به میزبانی طرح «دوبی هوشمند» در مرکز تجارت جهانی دوبی برگزار می‌شود و میزبان سرمایه‌گذاران، سیاست‌گذاران، شرکت‌ها و استارت‌آپ‌های نامدار و دانشگاهیان سراسر دنیا از قبیل گوگل، مایکروسافت، آمازون، IBM، دانشگاه MIT، دانشگاه استنفورد و ... است. شرکت‌های مشهور در زمینه روباتیک و هوش مصنوعی جدیدترین دستاوردهای خود را در این همایش عرضه می‌کنند.

اولین همایش AI Everything در ماه‌های آوریل و مه ۲۰۱۹ با حضور بیش از ۱۳۰ کارشناس هوش مصنوعی از بیش از ۸۰ کشور برگزار شد که در قالب نشست‌های مختلف به بررسی پرسش‌هایی از این قبیل اختصاص داشت: چگونه با هوش مصنوعی می‌توان کیفیت زندگی را ارتقا داد؟ چگونه می‌توان چشم‌انداز راهبردی پذیرش هوش مصنوعی را شکل داد؟ چگونه باید به شکل مسئولانه از هوش مصنوعی استفاده کرد؟ چگونه با توجه به افزایش روزافزون داده‌ها می‌توان از حریم خصوصی محافظت کرد؟ چگونه می‌توان نیروی کار آینده را برای اقتصاد هوش مصنوعی آماده ساخت؟

دومین همایش قرار بود در مارس ۲۰۲۰ برگزار شود که شیوع بیماری کرونا آن را به تعویق انداخت.



اخیرا آژانس فضایی ناسا از تازه‌ترین موتور جت فراصوت ایکس ۵۹ پرده‌برداری کرد و با اینکه محصول مورد نظر برای سفرهای فضایی ساخته نشده، متخصصان اعلام کرده‌اند که ناسا می‌تواند به کمک آن رکوردهایی باورنکردنی از حرکت سریع‌تر از صوت را به‌جا بگذارد.

ایکس ۵۹ با نام رسمی هواپیمای تکنولوژی مافوق صوت (X-59 Quiet Supersonic Technology) شناخته می‌شود و موتور تازه ساخته شده هم F414-GE-100 نام دارد. گفته شده که این موتور می‌تواند ۲۲ هزار پوند رانش را به وجود بیاورد و با وجود طراحی نشدن این محصول برای استفاده‌های فضایی، انتظار می‌رود که به‌زودی خبرهایی در مورد شکستن رکورد حرکت فراصوت به کمک این موتور را بشنویم.

ناسا پروژه ساخت این موتور جدید را به کمپانی جنرال الکتریک (General Electric) سفارش داده بود و در واقع دو محصول مجزا که یکی به عنوان موتور اصلی بوده و دیگری به عنوان پشتیبان ساخته شده، به آژانس فضایی آمریکا تحویل داده شده است. محصول مورد نظر با طول ۴ متر و قطر تقریبی ۱ متر می‌تواند جت فراصوت ایکس ۵۹ را به‌راحتی از سرعت صوت فراتر ببرد.

البته ناسا در ابتدا قصد نداشت تا هزینه‌ای برای ساخت یک موتور جدید صرف کند و هدف اصلی مدیران این آژانس استفاده از موتور قدیمی‌تر GE F404 برای هواپیمای ایکس ۵۹ بود. GE F404 تا به امروز برای به پرواز درآوردن جت تحقیقاتی F/A-18 ناسا به کار می‌رفته و این آژانس فضایی تعداد زیادی از این موتورها را در انبارهای خود دارد، اما مشکل اصلی این بود که جت فراصوت ایکس ۵۹ تنها برای جا دادن به یک GE F404 فضا دارد، در حالی که موتور مورد نظر به اندازه کافی قوی نیست تا ایکس ۵۹ را به سرعت دلخواه برساند.

البته می‌توان دو عدد از این موتورها را برای چنین منظوری به کار برد، ولی ناسا تمایلی به جا دادن دو موتور در هواپیمای خود نداشته و به این ترتیب، موتور جدید و شگفت‌انگیز F414 با یک طراحی بیرونی کاملاً تازه به وجود آمد.

## رونمایی از موتور جدید و بدون صدای جت فراصوت

موتور جدید جت فراصوت ایکس ۵۹ توسط آژانس فضایی ناسا رونمایی شد. موتور جت جدید ناسا فوق پیشرفته و بدون صدا است.



رویترز گزارش داد؛ مدیر اجرایی شرکت تکنولوژی Contemporary Amperex چین که به اختصار به آن CATL گفته می‌شود و یک شرکت تامین‌کننده باتری برای تسلا Tesla است، اعلام کرده در حال توسعه نوع جدیدی از باتری وسایل نقلیه الکتریکی (EV) است که هیچ‌گونه نیکل و کبالت در آن به کار نرفته است. نیکل و کبالت دو عنصر اصلی در باتری‌های وسایل نقلیه برقی هستند.

تولیدکنندگان باتری شامل Panasonic Corp ژاپن و LG Chem کره جنوبی در حال کم کردن استفاده از کبالت گران‌قیمت در باتری‌های نیکل-کبالت-آلومینیوم (NCA) یا باتری‌های نیکل-کبالت-منگنز (NCM) خود هستند.

مدیرعامل تسلا (ایلان ماسک) ماه گذشته از شرکت‌های معدنی خواست که نیکل بیشتری تولید کنند و هشدار داده بود که هزینه فعلی تولید باتری‌ها به عنوان مانع بزرگی برای رشد این شرکت محسوب می‌شود.

شرکت CATL واقع در شهر Ningde چین، باتری‌های NCM و لیتیوم-آهن-فسفات (LFP) را برای تسلا تامین می‌کند. این شرکت با توپوتا و هوندا همکاری دارد و نیاز Volkswagen AG و Daimler AG آلمان را نیز تامین می‌کند.

مدیر ارشد CATL در یک کنفرانس صنعتی که توسط انجمن تولیدکنندگان خودرو در شانگهای برگزار شده بود گفت: «در نسل جدید باتری هیچ فلز گران‌قیمتی مانند نیکل یا کبالت نخواهد داشت.» او جزئیاتی از ترکیب یا هزینه تولید این نوع باتری را ارائه نکرد.

## چین در حال توسعه باتری‌های بدون نیکل و کبالت



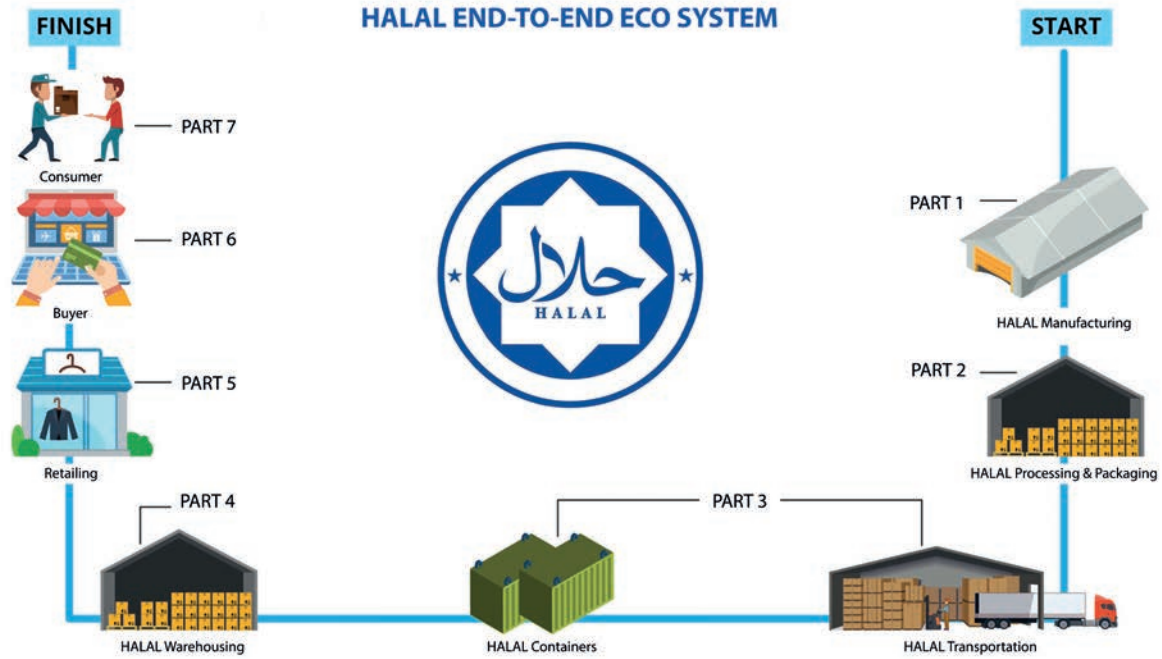
In today's global halal market, the importance of Farm to Fork is growing, and as a result Halal is entering into the logistics and transportation industry. Halal covers the entire process of packaging, handling, storage, transportation, and delivery of products. Halal logistics, a key component of the halal supply chain is gaining huge attention, where it ensures halal integrity by protecting halal products from non-halal elements in the supply chain. The logistics world is waking up to the enormous potential of the halal industry. Benefiting from a ready-made global customer group of nearly two billion Muslims presents opportunities for various players in the logistics industry to climb aboard. According to Thomson Reuters the Muslim population is expected to increase at a rate of 1.5% annually, obviously, this rapid growing population leads to the increasing demand for halal products. The rate of growth driven by consumer demand for high quality halal products worldwide is a market to be taken seriously. Logistics is generally estimated to account for 15% of a given market sector's overall value. This would make halal logistics potentially worth more than US\$ 150 billion annually, and therefore well worth developing further. It is not surprising that logistics companies all over the world are keen to grab a piece of this growing market.

As halal is extending upstream and downstream along the supply chain, the logistics of halal products are being studied by the food and logistics industries at the same time, leading to initiatives to certify logistics operations according to halal standards. A product could easily lose its "halalness" if it is contaminated during transport and storage prior to retailing. The complexities of the halal supply chain extend much further than the usual concerns regarding unbroken cool chains and the efficient delivery of fresh food. The halal control and assurance activities are fundamental in establishing a robust halal food supply chain that strives for a lower vulnerability to halal contamination.

There is a growing requirement for halal standards and compliance in areas such as certification and logistics to

service the growing global halal market. It has proven to be difficult to obtain the respective halal standards from the various halal authorities in the world. For logistics, it would be important to create a unique label and code to communicate the halal status through the supply chain. The loading procedure is the critical area in halal transportation. In the transportation of halal goods it is important that the transport facility is clean before it is being stuffed and loaded, as halal cargo is in direct contact with the inner space of the container or transport vehicles, and so the container or transport facility needs to be dedicated for the halal movement by being ritually cleansed before use. Ritual cleansing is also critical for wet (chilled, frozen) environments. Halal livestock need to be segregated from non-halal livestock. Attempts to establish port-to-port protocols for halal logistics remain at the discussion stage. Logistics by its very nature requires collaboration between a number of different links in the supply chain, and to date this has not proved easy to establish. The high cost of investments in track and-trace technology and the absence of clear standards and guidelines have hindered the growth of halal logistics, but these factors are likely to be overcome in the coming decade.

Leading a Halal lifestyle will contribute to the overall wellbeing of the society. Undoubtedly the halal logistics sector continues to evolve and will be one of the fastest changing areas to watch out for. Developing nations need to look at improving their supply chain and become more competitive in the global market. Ensuring that the halal integrity of a product is maintained throughout its journey from manufacturer to customer is increasingly expected, and indeed assumed, by the end user. The growth of the halal market is itself a force for good. Its development, if pursued with intelligence and purity of intention, can be an active force in the alleviation of poverty. Growth of the halal sector has the potential to bring jobs, social harmony and an improved lifestyle to many people around the world. ■



# Halal Logistics

*Nima Roshanaei*

*Board of Directors of the Shipping Association of Iran*

The concept of Halal today is more than just food. It is a lifestyle that has transcended religious boundaries; one that encompasses a responsible way of living and in the best interest of all people. The word Halal is derived from Arabic language and it refers to an action, thought or feeling that is acceptable and permissible. Halal lifestyle would thus make up of different aspects such as food and beverages, technology, cosmetics, travel and lately logistics.

Contrary to popular perception, the halal industry is not only confined to halal food, or food consisting of ingredients which are allowed for Muslims to consume and are prepared according to Islamic rites, it goes beyond food production and processing. The Halal industry is categorized into two different scopes; Halal product and Halal services. Halal industry includes sectors such as food and beverages, pharmaceuticals, health products, medical devices, cosmetics and durable consumer products. Meanwhile, logistics and transportation, distribution,

education, training and consultation, banking and finance, as well as travel and tourism are among the examples of services in Halal products. The value and growth in the number and variety of halal products and services stand testimony to growing acceptance of halal as a universally viable philosophy and that the market for halal industry is truly a global one.

Halal certification and hygiene standards have gained worldwide recognition and acceptance. The huge potential of the halal industry stems from the fact that it is not exclusive only to Muslim population alone but to all people. Halal products have a global appeal as the need for hygienic and safe products and quality services is a universal need. Promoting halal industry has gone beyond being driven by religious obligation but also by the lucrative commercial potential. The halal industry provides consumers with a viable and competitive alternative to “conventional” products and services.





نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی  
SHIPPING AGENCY&INT'L.TRANSOPORT CO.  
۰ ۲ ۱ - ۸ ۳ ۵ ۶ ۳

# راهنمای ترابریان

صفحه	دنیای بار	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	توکا کشتی	۱۲۷	لنکا	۱۱۳
۱۰۲	دنیای گرد	آبانه طوس	راه آهن حمل و نقل	۱۲۷	لنگر دریا جنوب	۱۱۷
۹۶	دی ترانس صبا	آنا ترابری اطلس	سینا ریل پارس	۱۲۷	ماروس ترابری	۱۱۱
۹۷	راگا ترابری باسارگاد	اترک بار خراسان	واگن بار	۱۲۰	مارین ثمین پارس	۱۳۲
۹۶	رادمان ترابری	آسا پروتد طوس		۱۲۰	مدیریت بار و دریا	۱۱۵
۱۰۱	راه گستر فارس	آسا ترابری شرق	<b>خدمات دریایی و کشتیرانی</b>		مروارید اقیانوس آرام	۱۱۷
۱۰۱	راه نیک	امین تارا	آباد اختر آریامن	۱۱۰	موج مد	۱۱۴
۱۰۸	راه وند	بانی راه توس	آذر یاد قشم	۱۱۰	نسیم اطلس اقیانوس	۱۱۷
۱۳۲	روشن تیر	پارت ترابری خراسان	آریا بندر سپینتا	۱۱۵	نیلگون پارسای کاسپین	۱۱۷
۱۰۶	ره انجم	پارس پردیس ترابری	آریا راه مهر دریا	۱۳۱	هانزا ناو دریا	۱۰۳
۱۰۶	رهپاد ابریشم	پیشناز ترابری عصر خاوران	آرین ترنس	۱۱۴	هفت دریا	۱۱۵
۱۰۲	رهزاد ترابری	تایا باربد تیر پارس	آرین سپهر اروند	۱۱۴	هلال دریای ایرانیان	۱۱۲
۱۰۰	زمین دریا تیر	توکا ترابری	ابتکار ترابری پارسا	۱۱۸	هماهنگ دریای پارس	۱۱۲
۹۶	زمرد ترابری نوین	چوهر نگار توس	اسپندان ترابری آتیه	۱۱۸	یکتا مارین	۱۱۲
۱۱۹	سپهران ترابری	خادم لجستیک	البرز سیریک	۱۱۴		
۹۹	سپهر گستر سهوند	ره تاش توس	امواج دریا	۱۱۰	<b>خدمات بندری، تخلیه و بارگیری</b>	
۱۰۸	سینا صدر	ستاره یاران زمین	امواج زرین دریا	۱۱۹	آداک مارین	۱۳۱
۹۷	سی بن ترابری	سرآمد یاران زمین	امیدان ساحل پارسیان	۱۱۱	اهورا باو بندر	۱۱۰
۱۰۸	سپروان ترابری ماد	سدنا آسیا بار فرابر	آهنگ دریا	۱۱۴	خلیج پزم	۱۱۸
۹۸	سی رود کالا خاورمیانه	شگبیر بار طوس	ایران ترابری	۱۱۴	خلیج فارس خط کیش	۱۱۲
۹۷	سیف کارگو	کیا مهر ترابری	ایرانیان غلات پارسه	۱۱۸	دریای آبی خلیج فارس	۱۱۳
۱۰۱	شامخ فرابر	مهدی خرم ترابری	ایرسا مارین	۱۱۱	ساحل نمایان بندر	۱۱۱
۹۸	شاهین ترابری	همهران شب توس	برهان دریا کیش	۱۱۹		
۱۰۰	شهاب ترابری آریا		بدو بحر ایران	۱۰۴	<b>خدمات لجستیک</b>	
۹۸	شهاب نقاب	<b>حمل و نقل بین المللی استان اردبیل</b>	برو ریگ	۱۱۸	سام ران لجستیک	۱۰۹
۹۹	شهام ترابری	ماهور کیان سبلان	پاسارگاد لاین	۱۱۳	صنعتی کاوه	۱۰۵
۱۰۱	صحرا ترابری	<b>حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان</b>	پاشا دریا شرق	۱۱۲	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۹۷	کاسپین	استاد ترابری	پترو آسیا	۱۱۹	اختر طلایی دریای خزر	۱۲۸
۱۰۰	کالا بر	افتخار ترابری	پرنده دریای هرمز	۱۱۸	آذین فراتاک آسیا	۱۲۸
۱۰۴	کالا سپید ترابری		تاجران دریا کالا	۱۱۱	بازرگانی ایشی	۱۲۹
۹۸	کهکشان سیر آسیا	<b>حمل و نقل بین المللی استان کردستان</b>	ترنگ دریا	۱۱۳	بازرگانی اسلامی	۱۲۸
۱۰۱	کیان مهر ترابری	ایران ویج	توسعه تجارت روبینا	۱۱۷	بازرگانی قاسمی	۱۲۹
۱۰۵	گردونه مهر	<b>حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه</b>	تندیس خلیج فارس	۱۱۶	بازرگانی لطفی	۱۲۹
۱۰۶	گروه شرکت‌های آریا	روانسر ترابری	خلیج آبی	۱۱۳	پردیس هگمتانه نوید	۱۲۸
۱۰۰	گنج بار تهران		خط استوا مارین	۱۱۲	ترخیص کاران جنوب	۱۲۸
۹۶	گیتی پارس آسیا	<b>حمل و نقل بین المللی استان گلستان</b>	خط کرانه دریایی	۱۱۱	شی بن کو	۱۲۹
۱۰۳	لایتر ترانسپورت کیش	دشت نوردان	خورشید دریایی آبی	۱۱۶	گروه بازرگانی ساحل	۱۱۳
۱۰۳	ماکو سیر	گودرز گرگان	داتام دریای اروند	۱۳۱	گمرکی عباس نوری	۱۲۸
۱۰۴	ماهان تجارت لیماک		دریا بر توی گیتا	۱۳۱		
۱۰۶	ماهان ترنس	<b>حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان</b>	دریا پیمای امین پارس	۱۱۲	<b>آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی</b>	
۱۰۱	مژده ترابری	روان ترابری امید	دریا تجارت سامیار	۱۱۲	JSF AIR	۱۱۴
۱۰۱	ملک ترابری	<b>حمل و نقل داخلی ایران</b>	دریا سرعت	۱۱۹	سناره آبی دریا	۹۹
۹۹	مهان تندر بار	آرمین بازرگان	دریا گیتی ساحل	۱۱۳	<b>مسافری داخلی و بین المللی</b>	
۱۰۰	میهن ترابری	بندر امام خمینی	دریا محور تیرازه	۱۱۵	آرام گرد اهر	۱۳۰
۱۰۰	نامداران ترابری	پرواز بام	دریای نقره ای کاسپین	۱۱۶	ایران پیمنا	۱۳۰
۱۰۹	ناوگان بار	پرستو بار بازرگان	دریای نیلگون شفق	۱۱۷	پایانه مسافری مهدی پور	۱۳۰
۱۰۵	نیک تک	توکا	دلفین	۱۱۴	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۳۰
۱۰۰	وفاره	ترکیب حمل و نقل	دنیز دریا نورد متحد	۱۱۶	تی.بی.تی زاهدان	۱۳۰
۱۰۰	هاگ بار	سازان ترابری پارس	دورقی	۱۱۶	لاسه سیر جهان	۱۳۰
۱۰۴	هویار ترابری	ساحل ترابری پارس	راهیان تجارت مارین	۱۰۶	همسفر شمس زاهدان	۱۳۰
۹۶	یونیتیپاک	سعادت ترابری	راهیان دریای سعادت	۹۸		
۱۰۷		شاهنگ بروجن	رایکا دریا تجارت	۱۱۸	<b>خدمات بیمه</b>	
۱۰۷	<b>حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی</b>	عشل ترابریان توس	روشاک دریا	۱۱۴	بیمه آسیا (بوه رز)	۱۳۰
۱۰۹	آنا ترنس آذر	کسری فر	روشن دریای پارس	۱۰۴	بیمه کوثر (فنبری)	۱۳۰
۱۰۳	ایده آل راه	گلشن بار اهر	ساعی ترابری آرشم	۱۱۷	بیمه جاده ابریشم	۱۳۱
۱۰۰	تریوه	مسلم بار	ساعی پارس دریا	۱۱۰		
۱۰۳	ترنم تبریز	ممتاز	سام دریا آسیا	۱۱۳	<b>صنعت و خدمات</b>	
۱۰۷	چیره ترابری	<b>حمل و نقل داخلی استان هرمزگان</b>	سپید بندر مکران	۱۳۱	خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۱۴
۱۰۲	زمین دریا	آزاده بندر	سناره	۱۱۸	سبا سیستم	۱۲۹
۱۰۳	ساریان گستر سبلان	احسان هرمزگان	سناره آبی دریا	۹۹	شرکت طراحی مغز مداد	۱۲۸
۱۳۲	سرای ترانس آذر	توحید هرمزگان	سناره تدارک دریا	۱۱۵	مجمع روغنی خلیج فارس	۱۳۲
۱۳۱	سرافراز ترابری	حرا پویای قشم	سناره دریای آرام	۱۱۰	ویسایت سازان	۱۳۰
۱۰۸	شهاب سحر آذر	دنیز ترابری خلیج فارس	سولار ترابری	۱۳۱		
۱۰۲	صبورانان	دوستان هرمزگان	سیراف دریا لیان	۱۱۵	<b>Tarabaran Guide</b>	
۱۰۹	قائم تیر آسیا	رشید بار بندر	سسیما دریای گناوه	۱۰۷	Abdis Mareine	133
۹۶	کالجار	سلمان جنوب	شاخص صدف دریا	۱۱۴	B.S.L Shipping	133
۱۰۳	نیرو ترابری		فراتاک دریای آرام	۱۱۰	B.S.L Express	133
۹۶		<b>حمل و نقل سنگین و فوق سنگین</b>	فرشته اقیانوس آبی	۱۱۵	Fanus Talae Jazire	133
۱۰۶	<b>حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی</b>	ستی	کالا سریع	۱۱۳	Pole One Trans	133
۱۰۲	آرتنگ نگین	سنگین ترابری	کسری افق دریا	۱۱۱	Safe Cargo Logistics	133
۱۰۲	پرستو ترابری	<b>حمل و نقل ریلی</b>	کهن ترانس	۱۳۱	Shaahin Tarabar	133
۹۷	صبورانان ترابری	پرتو بار فرابر خلیج فارس	گذرگاه دریا پارس	۱۱۷	Torang Darya	133

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس

• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)

فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹

info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

\* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)

\* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران

\* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی

\* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها

\* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی 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

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Stl K.bakkalkoy mah.dudullu boslanci yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey  
Tel: 0090216469990-1  
Fax: 00902164699059  
Mob: 00905325950949  
www.ariyalojistik.com  
info@ariyalojistik.com

#### CHINA OFFICE

U\_ELITE LOGISTICS CO.,LTD  
.Room #2302, Guidu Building No 3007  
Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City  
Postcode: 518000  
Tel: +86-755-25889867

#### GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH  
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany  
TEL: +4963312281010, +4963312281011  
FAX: +4963312281012  
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹

تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵

www.shtarya.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(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

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹

فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

info@khazartarabar.com



حمل نقل بین المللی و لجستیک

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

تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com  
sales@namdaranlogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

تلفن: ۷۷۶۰۴۲۴۲ - ۷۷۶۰۵۰۱۶

۷۷۵۰۲۷۵۲ - ۷۷۶۰۲۹۲۵

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

www.pishtazan.net  
E-mail: info@pishtazan.net



حمل و نقل بین المللی

### اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

تلفن: ۴۴۳۷۴۶۵۲ - ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۴۴۳۷۴۶۵۲ - ۴۴۳۷۴۶۵۲

E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(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

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳

فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

www.bitatarabar.com  
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD  
Shipping & International Transportation  
CARRIER-FORWARDER  
CUSTOMS SERVICES  
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین  
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون  
نماینده خط کشتیرانی سان استار  
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون  
نماینده 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

SEAIKON SHIPPING  
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE  
D & D 7 SPEDITION GmbH  
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸  
طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۲۶۳۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵  
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵  
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com  
www.khayyamtarabar.com



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company**

### دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)

۸۸۸۲۰۱۶۲

فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳

www.deltabar.com  
deltabar@deltabar.com



### باربران ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱

تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ (خط ۱۰) ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۲۰۰۷

۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳

فکس: ۸۸۹۶ ۶۷۶۹ ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۴۵۴۹

Farid@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

### سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی، ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم، واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

sinasadr@neda.net.ir



### الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی کالا

- سرویس های هوایی و زمینی و دریایی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ترخیص کالا
- امور نمایشگاهی
- بازرگانی و خرید کالا از میادین اروپایی و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طوبی، طبقه ۱۴، واحد ۳

تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰ (خط ۱۰)

۹۶۶۶۷۳۹۰

دفتر فرودگاه: تلفن ۵۱۰۰۵۲۷۱-۲

فرودگاه امام (کانتینر): تلفن ۴۴۰۴۳

info@elitemaria.com

www.elitemaria.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا

به ایران و آسیای میانه و بالعکس

♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان

خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



### شرکت میهن ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی، کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳ طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۲۲۰-۳ / ۸۸۸۲۰۹۲۰-۳

۸۸۸۲۰۷۳۳

فکس: info@mihan-tarabar.com

www.mihan-tarabar.com



International Forwarding Transport Co. LTD

### مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی، برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲

۴۴۰۵۸۹۵۷

www.mojdehtarabar.com

info@mojdehtarabar.com



SHAHAB SAGHEB INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### شهاب ناقد

همراهی تا رسیدن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

(دریایی، ریلی، زمینی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱-۳۰ (خط)

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com

shahabsaghebintl



Amin Tarabar International Transport Co. Ltd.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### امین ترابار

همراهی امین و امن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱-۳۰ (خط)

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com



NIK TAK Co. Ltd

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

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

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

تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰ فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲ بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

info@niktak.com

www.niktak.com



Safe Cargo Logistics

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

♦ دفتر و انبار 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

Address: No.119, bul. Iliyantsi, 1220

Sofia, Bulgaria

Tel: +359 - 877443900

+359-879207970

www.safecargo-co.com

info@safecargo-co.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شرکت  
کالابر**

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

**KALA BAR**

**International Transport  
& Shipping Services**

زمینی - دریایی - هوایی

کریر - فورواردر

- سرویس کامیون ایرانی، چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی، روسیه و بلعکس

- دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان
- تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

تلفن: ۰۲۱ - ۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۹

نمابر: ۰۲۱ - ۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

info@kalabar.net

www.kalabar.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

**گروه شرکت های راهیان**

حمل و نقل بین المللی و

صاحب خط کانتینری RDS

دارای سرویس مستقیم از:

- ♦ اروپا، آسیا و جنوب شرق آسیا
- ♦ کانادا و استرالیا
- ♦ آمریکای جنوبی و بالعکس
- ♦ کشورهای حوزه خلیج فارس به بندر ایران و بالعکس
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای CIS
- ♦ حمل محمولات فله و پروژه ای
- ♦ حمل هوایی
- ♦ حمل زمینی از اروپا
- ♦ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی بندر آسیا و اروپا به مقصد ایران
- ♦ شعب و نمایندگی در کلیه بندر ایران
- ♦ دارای دفتر اصلی در کشور امارات

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)

نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۹۱۳۵۶۸

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com



**SAHRA TARABAR Co.**

Shipping & International Transport

**صحرا ترابر**

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نماینده خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بندر و گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۳۱۸۸۵ - ۵۲

فاکس: ۰۲۱ - ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲ - ۰۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**امید اندیش**

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

- حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱

فاکس: ۰۲۱ - ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



**ایران سریع**

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- حمل کالا از کلیه بندر جهان به بندر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
- سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
- دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
- نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۶۶۴۰۳۳۳۹

فاکس: ۰۲۱ - ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نماینده آلمان

info@ariangmbh.com



**ایران بروdat بار**

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

**متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی**

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۵۵۰۰۳ - ۴

info@ibbitc.com

www.ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

**راهوند**

**Rahvand**

Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فاکس: ۰۲۱ - ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



**Malek Tarabar International Transp**

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

**متخصص در امور روسیه**

**ترخیص کالا در روسیه**

- ◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- ◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بندر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۰۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۰۲۱ - ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**HUYAR TARABAR**  
**هویار ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
INT'L TRANSPORT CO. LTD

فرواردر - کریر

- صادرات ، واردات ، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراند مولتی  
موال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،  
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰  
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱

info@huyartarabar.com

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،  
خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره  
۲۰۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۴۴۲ - ۷۷۵۲ ۳۴۶۹

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

info@shahamtarabar.com

www.shahamtarabar.com

**شاهام ترابر**

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



**Shaham Tarabar**  
International Transport Co. (PJS)  
Reg. No.: 128336



**رهزاد ترابر**

**Rahzad Tarabar**

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها با  
کامیون های چادری و یخچالی به  
کشورهای افغانستان  
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)

عراق  
(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کربلا، نجف)

ارمنستان - ترکمنستان

ازبکستان - تاجیکستان

گرجستان - آذربایجان

ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان  
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲ / ۵۵۲۶۴۹۲۲  
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



**بارفربری پارسیان زمین دریا**  
Persian Land Sea Forwarding

**Power Beyond Cargo**

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



**ماهان**  
تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- حمل تخصصی قیر
- (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نوبنیاد، ابتدای پاسداران،  
بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال  
طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳  
۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com  
info@mahantejaratl.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و پست سریع هوایی



**ستاره آبی دریا**



\* نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی **BSS** و **PBS** در ایران

\* ارایه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات: چین، کره، مالزی،  
تایوان و کشورهای حوزه خلیج فارس و سراسر اروپا

(کانتینر معمولی و خاص)

\* سرویس پست سریع هوایی **BSL EXPRESS** از سراسر دنیا به

ایران (**Door to Door**)

\* حمل کالاهای خطرناک، باتری، مواد شیمیایی و کالاهای عمومی

\* حمل بین المللی جاده‌ای از سراسر اروپا و **CIS** به ایران

\* ارایه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی

**لاینر ترانسپورت کیش**

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید  
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،  
طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهیدا)،

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

**AYDIN TARABAR JAHAN**  
international transport co.



شرکت حمل و نقل بین المللی

**آیدین ترابر جهان**

- ♦ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ♦ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ♦ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع  
جنب گمرک شهرداری می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

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

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،  
کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷  
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸  
نمبر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
به تام ترابری

ارائه خدمات فورواردرینگ بین المللی و ترخیص کالا  
دارای دفتر اختصاصی در فرودگاه امام (ره)  
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۴۲۷۵۱۰۰۰  
تلفن دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰

info@behtam.net h.miri@behtam.net  
www.behtam.net



### پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری  
و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی  
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه  
اندیشه، ترسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،  
طبقه اول، واحد ۳  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰۷۲  
نمبر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲  
info@pishrohaml.com  
www.pishrohaml.com



### ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،

پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲  
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲  
۸۸۷۴۷۷۸۳ فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲  
ms\_makuseir@yahoo.com



### پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس  
و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان  
سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
info@piroozranan.com  
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارتنیا سپید زبار

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،  
کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiasepidtarabar.com  
www.persiasepidtarabar.com



### تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار با کامیون یخچال دار  
به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱  
۶۶۷۲۵۹۹۲  
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com  
info@tirkarantransport.com



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱  
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷  
فکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹  
info@pol-co.com  
www.pol-co.com



### سی بن ترابری

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی  
(زمینی، دریایی، هوایی)

جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان  
به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنگ طبقه ۷  
تلفن: ۸۸۴۷۶۶۴۲ / ۰۲۱-۸۸۸۱۶۳۰۲ / ۸۸۳۲۵۱۹۲

www.seabonefarabar.com info@seabonefarabar.com



حمل و نقل بین المللی  
حمل تخصصی  
کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴  
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵  
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها**  
**FIATA**  
 مدیر عامل: آرش نبوی  
 صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت  
 از ایران به آسیای میانه بلعکس  
 تهران: سعادت آباد ابتدای بلوار دریا،  
 پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰  
 شماره: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸  
**sales2@kamyaran.com**  
**manager@kamyaran.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**راه گستر فارس** (سهامی خاص)  
 کریر - فورواردر  
 ♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه  
 ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء چین و امارات به گمرکات  
 و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع  
 ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور  
 ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل  
 و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان  
 تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸  
**www.rgfc.net** **info@rgfc.net**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس گیتا**  
 (تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)  
 تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از  
 میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،  
 پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۰۴۰۳۲  
 شماره: ۸۸۴۴۵۴۳  
  
**E-mail: info@parsgita.com**  
**www.parsgita.com**



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
**ناوگان بار**  
 زمینی، دریایی، هوایی  
 تهران، خ خرمشهر (آپادانا)، خ عربعلی،  
 خیابان ششم، پلاک ۳۸  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۱۷۷۱-۶  
 شماره: ۸۸۷۴۱۴۳۸  
**info@nbccargo.com**  
**www.nbccargo.com**



**گیتا پارس آسیا**  
 شرکت حمل و نقل بین المللی  
 زمینی - دریایی - هوایی  
 تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی  
 خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۸۳۰ / ۸۸۷۵۶۸۶۴  
 شماره: ۸۸۷۵۷۰۹۸  
**www.gitipars.com** **info@gitipars.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
 کریر - فورواردر  
 حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی  
 دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری  
 بلغارستان - یونان - رومانی و آلمان  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۳۸۰  
 فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۸۴۱۳  
 ۰۹۱۹۵۹۳۳۲۸۶  
**www.aslline.com**  
**info@aslline.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس سما کالا**  
 (با مسئولیت محدود)  
 زمینی، دریایی، هوایی  
 تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷  
 طبقه دوم، واحد ۸  
 کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۷۳  
 تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰  
**info@parsamakala.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آریا تراب راد (ایریت)**  
 حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران  
 (ایریت سابق)  
 فورواردر، زمینی، دریایی، هوایی  
 اجراکننده پروژه های ترانزیتی  
 ۸۸۴۰۶۷۱۸ / ۸۸۴۲۵۶۲۵  
**info@arsamirit.com**  
**www.arsamirit.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**مهان تندر بار**  
**MEHANTONDAR BAR**  
 GLOBAL FORWARDING  
 \* 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  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۲۲۱۹ / ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱  
**www.mehantondar.com** **pricing@mehantondar.com**



حمل و نقل بین المللی  
**ایران دهر**  
 کریر - فورواردر  
 صادرات - واردات - ترانزیت  
 تهران، خیابان استاد نجات الهی، کوچه  
 برادران شاداب، پلاک ۵۸، طبقه ۳  
 تلفن: ۸۸۹۰۷۰۸۵ (خط ۸)  
 فکس: ۸۸۹۰۴۸۹۴ و ۸۸۹۲۷۸۱۲  
**info@irandahr.com**

## بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر  
 ایران - ایتالیا

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت  
**info@baristatrans.com** **www.baristatrans.com**



تهران - خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳ - کد پستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ - تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هاگبار  
DOMESTIC & INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIPPING AGENCY CO.,(LTD.)

کریر - فورواردر  
حمل و نقل بین المللی،  
داخلی سراسری و  
نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،  
تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص کرج،  
خیابان سپاه اسلام، خیابان شهید  
عباس شفیعی (جلال)  
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰  
فکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹  
info@hbtc.biz  
www.hagbarco.com



آتشیا

حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی خط کشتیرانی

سرویس دریایی، زمینی،  
Door To Door و مرکب

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آفریقا،  
خیابان سعیدی، پلاک ۲۳ طبقه ۴  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۵۱۳۰-۳  
فکس: ۰۲۱-۲۲۰۲۵۱۳۰ (داخلی ۶)  
دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،  
ساختمان شهاب، طبقه سوم  
دفتر بندر چابهار: بلوار شهید ریگی،  
پایین تر از چهارراه کوزه، ساختمان  
به سیمما، طبقه دوم، واحد ب



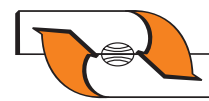
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان  
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی  
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۵-۷  
فکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۸  
www.zomorrodtarabar.com  
info@zomorrodtarabar.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی  
زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،  
خیابان شهید کلانتری، پلاک ۷۸،  
طبقه ۳، واحد جنوبی  
تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۱۱۲  
نمابر: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۵۷۰

www.silk-roadco.com  
info@silk-roadco.com



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، بوشهر، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۰۲۱-۶۶۴۳۲۴۲۲ نمابر: ۰۲۱-۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



دنیا بار

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

تهران: خیابان مطهری، خیابان سنائی،  
پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۴۸۵۳-۵۴

www.donyabar.com  
info@donyabar.com



شرکت بار فرابری و حمل و نقل بین المللی  
دریا زمین اروند  
(مسئولیت خاص)

- ♦ خدمات چارترینگ و مشاوره  
و حمل کالای فله
- ♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای  
کانتینری وارداتی و صادراتی
- ♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و  
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،  
امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،  
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶  
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com  
info@arvandsealand.com



دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای  
صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی  
و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،  
ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا  
تهران: خیابان ولیعصر، بالاتر از زرتشت، کوچه  
نوریخش، پلاک ۳، طبقه اول، واحد ۳  
تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۳۴۱۳۸

www.danieltarabar.com  
info@danieltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان سپهروردی جنوبی،  
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹  
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۰۲۱-۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۴۳۷۵ و ۰۲۱-۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybarco.com





شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پاسا ترا بر پرشیا**

♦ با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور  
تهران: سهروردی شمالی، هویزه  
غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: [info@pasargas.com](mailto:info@pasargas.com)



**جاده ابریشم فرابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

**حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی**

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

نمابر: ۶۶۴۷۷۴۰۳

ایمیل: [info@silkroadfarabar.com](mailto:info@silkroadfarabar.com)

وبسایت: [www.silkroadfarabar.com](http://www.silkroadfarabar.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کهکشانشیر آسیا**

کریر-فورواردر

**متخصص در امر ترانزیت کالا**

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۶۶۹۰۴۹۵۵ - ۶۶۴۳۲۵۴۲

فکس: ۶۶۵۸۳۸۱۵ - ۶۶۵۸۳۸۰۷

[kahkeshanseireasia@gmail.com](mailto:kahkeshanseireasia@gmail.com)



حمل و نقل بین المللی

**خط سفید خزر**

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی

واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدا تا مقصد نهایی

در بالاترین کیفیت

علی الخصوص کشور چین

نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷

(میر محمد عبوضی)

عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس

مشهد، دوعارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل

دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶

نمابر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰

● نمایندگی کشتیرانی با مجوز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی

● خدمات بارفربری زمینی دریایی هوایی

● ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محصولات صادراتی

● خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی

● خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

● عضویت در **FIATA** و **BIMCO**، انجمن کشتیرانی ایران، انجمن سراسری

شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی

ایران، اتاق های بازرگانی ایران و آلمان، ایران و ایتالیا، ایران و بلژیک

● دارای رتبه ۱۰ شرکت برتر همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

● دارای تقدیر نامه پلاتینیوم مشترک از خط کشتیرانی **EVERGREEN** و

شرکت خدمات ساحلی ایران



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین،

ابتدای خیابان ونود، پلاک ۱۸، طبقه ۵

تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۳۸۵۳۹۴۰

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

[Sales@hansanav.com](mailto:Sales@hansanav.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پاسا ترا بر کاسپین**

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



**دنیگارد**

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی



با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر-فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

\* خدمات گمرکی - ترخیص کالا

\* صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی،

نبش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

[www.Donyagard.ir](http://www.Donyagard.ir)

[Azad@Donyagard.ir](mailto:Azad@Donyagard.ir)



شرکت کشتیرانی

و حمل و نقل بین المللی

**توشه بر**

**Tushehbar**

shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



**تهران تیر**

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

◀ دریایی - زمینی - هوایی

◀ صادرات - واردات - ترانزیت

◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱ - فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵

[tehrantir@gmail.com](mailto:tehrantir@gmail.com)

شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (تهران)



Pars Pishro Darya Gohar  
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرودریا گوهر

حمل و نقل بین المللی  
(زمینی دریایی هوایی و ریلی)  
ترانزیت و امور بازرگانی کالا  
(صادرات واردات و ترخیص)  
از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک خ ونک ساختمان  
آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری  
تلفن: ۴۳-۴۲-۸۸۷۸۶۴۴۱  
فکس: ۸۸۷۹۵۰۰۳

info@pars-pishro.com



شرکت پیشرودریا ناوگان سیراف

International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه ای  
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

DIRECT TO EVERY DIRECTION

آدرس: تهران بلوار نلسون ماندلا بلوار گلشهر پلاک ۴ واحد ۹  
تلفن: ۲۲۰۵۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰  
www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری آراز  
International Carriage Company

- حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست
- حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای بوسیله کامیون های ویژه • حمل محمولات سنگین و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی

تهران: خیابان سهوردی شمالی، بالاتر از بهشتی،  
خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷  
تلفن: ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۸۷۲۷۸۷۲  
نمابر: ۸۸۷۳۱۶۵ - ۰۲۱

arya.forward@gmail.com



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

شرکت بر و بحر ایران  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین المللی
- خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  
وان های WAN HAI

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

نمابر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



Day Trans Saba International Transport  
حمل و نقل بین المللی

دی ترانس سبا

کریر- فورواردر  
با بیش از ۲۵ سال سابقه در  
حمل و نقل بین المللی  
(زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)  
حمل کالا به اقصی نقاط جهان  
در خدمت تجار، بازرگانان  
و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتح، پایین تر از خیابان  
مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۰۷-۵۰۱-۸۸۳۴۰۵۰۱  
فکس: ۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com  
Daytranssaba@gmail.com



Shipping & International Freight Forwarder

\* سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر  
چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat Rack & Open Top.

Tel: +98 21 88 51 53 57 Fax: +98 21 86 12 06 39  
Mob: +98 912 634 9679

www.roshandarya.com info@roshandarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سیروان ترابرماد

Sirwan Tarabar Maad  
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ◀ ترانزیت کالاهای خشک
- ◀ ترانزیت فرآورده های نفتی
- ◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- ◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از  
چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴  
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)  
نمابر: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com  
www.sirwantarabar.maad.ir

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شامخ فرابر**  
SHAMEKH FARABAR  
Int'l Transport Co. Ltd

◀ ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا  
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲  
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹  
۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷  
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
[www.shamekh.org](http://www.shamekh.org)  
[info@shamekh.org](mailto:info@shamekh.org)



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه‌ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد

شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳

[www.5continents.ir](http://www.5continents.ir)

[info@5continents.ir](mailto:info@5continents.ir)



**سپهران تماب**

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،  
خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰

[info@sepehran.com](mailto:info@sepehran.com)

## اولین دهکده لجستیکی کشور

چتری برای حمایت از کالاهای خاص در نزدیکی پایتخت

۵۰٪ کاهش هزینه حمل، انبارداری و بارچینی کالا در دهکده لجستیکی کاوه



اپراتور اختصاصی صنعت لجستیک در شهر صنعتی و منطقه ویژه کاوه



دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰  
[www.iranlandsea.com](http://www.iranlandsea.com)

شرکت بر و بحر ایران

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵  
[info@iranlandsea.com](mailto:info@iranlandsea.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**راه نیک**

کریر-فورواردر

\* حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله‌های

خرده بار، نرمال، سنگین، فوق سنگین،

ترافیکی، فله و محمولات فاسد شدنی

\* حمل ترکیبی پروژه

\* خدمات گمرکی و ترخیص کالا

\* دارای دفاتر فعال در کشورهای ترکیه، هلند،

امارات و کلیه گمرکات مرزی

تهران، بخ سهروردی شمالی،

کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۶

تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱

همراه: ۰۹۳۰۷۶۵۶۲۶۴

[info@rahniklogistics.com](mailto:info@rahniklogistics.com)



حمل و نقل بین المللی

**بارمان ره تتهیس**

بارمان ره تتهیس

• 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 ۳۲

تلفن / فکس: ۴-۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸

[info@brt-co.com](mailto:info@brt-co.com) [www.brt-co.com](http://www.brt-co.com)



حمل و نقل بین المللی

**وفاراه**

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

• اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و

کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۵-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

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

[vafarah\\_co@yahoo.com](mailto:vafarah_co@yahoo.com)





## شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
  - ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
  - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
  - ♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
  - ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
  - ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱  
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳  
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



## شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

- کریر - فورواردر - ترانزیت
- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
  - حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
  - مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
  - دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴  
 تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴  
 dalahootarabar@gmail.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی

## آرین ترابر امیر (مسئولیت محدود)

- کریر - فورواردر
- \* ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین درزمینه صادرات، واردات و ترانزیت
  - \* ارائه سرویس های ترکیبی، خدمات بیمه بازرگانی و ترخیص کالا
- تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی، ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲  
 تلفن: ۱۷-۲۲۳۵۸۱۴ فکس: ۲۲۳۶۷۰۹  
 www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



## پارس ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

## شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

- تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰  
 تلفن: ۲-۸۸۱۹۴۴۶۱ (خط ۴۰) ۵۴۵۱۳ نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



## BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

## شرکت حمل و نقل بین المللی بلوچ

کریر - فورواردر

- دارای نمایندگی فعال در تمامی گمرکات کشور
- سرویس منظم جهت حمل تمامی محموله های گروهی و بازرگانی و فول تراک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ترکیه - ترانزیت و حمل کالا به کشورهای مشترک المنافع و عراق صادرات و واردات - ترخیص کالا - مشاور امور گمرکی
- تهران، خیابان گاندی، خیابان پنجم، شماره ۲۲، طبقه پنجم، واحد ۵۰۲  
 تلفن: ۴-۸۸۸۳۰۸۸۸ (+۹۸)۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ فکس: (+۹۸)۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴  
 بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱  
 تلفن: ۷-۲۸۳۰۲۲۲۵۰۰۷۶ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۸  
 e-mail: transport\_balooch@yahoo.com



## راهیان تجارت مارین

- \* نماینده شرکت های STRIDE, VSL, GFCL, KCA
- \* 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 تلفن: (خط ۳۰) ۸۷۷۰۰۲۶۹

www.rtmarine.co



## شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای: لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد.
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بندر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بندر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.riteco.co

info@riteco



نمایندگی خط کشتیرانی

### سیمای دریای گناوه

- ♦ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ♦ چارتر کشتی برای بارهای فلهی خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳.

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳

info@sdgshipping.com  
www.sdgshipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### توزال تکرو آسیا

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳.

طبقه دوم نمابر: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تلفن: ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

info@toojaltakro.com  
www.toojaltakro.com



## ایلیاتیرانان جاده

شرکت حمل و نقل بین المللی

INTERNATIONAL TRANSPORT Co.LTD.

مدیرعامل: احد زمانی

(کریبر و فورواردر)

دفتر تهران: سپهرودی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه

یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده

تلفن: ۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸-۸۶۰۲۶۵۰۴-۸۶۰۲۴۸۷۷

بندر عباس، میدان شهدا، بلوار امام خمینی، برج

ملکه آسمان ها، طبقه ۷، واحد ۷۰۹

تلفن: ۴۹ و ۲۲۲۵۰۵۴۷-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریبر - 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 توانیر، پلاک ۲۳۰۷

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲ / کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

تلفن: ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

## تات فرابر ایرانیان

(کریبر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا،

انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS.

چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نیش کوچه جرج جرداق،

پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

تلفن: ۲۱-۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans\_shams



UNIPACK S.A.

International Movers & Freight Forwarders



بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

## شرکت یونپاک

♦ بسته بندی لوازم منزل و مبلمان

♦ بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری

♦ ساخت صندوق های چوبی ♦ کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار

♦ حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی

♦ جابجایی دفاتر شرکت ها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

♦ عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، پلاک ۸، ترمینال یونپاک

نمابر: ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

تلفن: (خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵

www.unipack.ir

info@unipack.ir

**Shaahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری اول نواب ساختمان شهاب ۱ طبقه ۷ واحد ۱۷۱  
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷ فاکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۶۳۹

www.almasrahepayam.com info@almasrahepayam.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای ( فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲  
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



کالا سپید ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کالا سپید ترابر  
(با مسوولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش،  
پلاک ۲، طبقه ۲ تلفن: ۸۸۹۴۱۹۶۷ - ۰۲۱ - ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷  
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۳۴۳۳  
تلفن: ۰۳-۳۶۰۳۹۸۹۰ - ۰۵۱ - ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴ شماره: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشده، پلاک ۳۳

+982188377176

Info@wsc-ir.com

amadrah  
International Freight Forwarding

Right Service on the Right Time

حمل زمینی ، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا بالاتر از ظفر پلاک ۱۳۴ واحد ۲

تلفن: ۸۸۱۹۰۱۰۳ - ۸۸۱۹۰۱۰۸ - ۰۲۱

فاکس: ۸۸۷۷۸۶۵۲

www.amadrah.com info@amadrah.com

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
اریا فرین جام

اریا فرین جام  
ARIA FARIN JAAM

CARRIER - FORWARDER

- ارائه سرویس های جاده ای به صورت کریری و فورواردری از سراسر دنیا به ایران و سایر کشورها و بالعکس.
- ارائه سرویس های ترانزیت از تمامی بنادر به گمرکات ایران و کشورهای CIS، افغانستان، عراق، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها
- ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۹۳۶ ۱۹۷ ۳۴ ۷۶  
تلفن: ۰۲۱ ۴۱ ۴۸ ۲۰۰۰  
فاکس: ۰۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۳

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹  
ساختمان بهار، طبقه دوم، واحد ۳

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com





**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابزر**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**حافظ**

کریر - فورواردر

حمل محمولات وارداتی صادراتی از کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس

تهران: خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳

نمبر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

تلفن: ۵۴۹۲۱

info@hafeztrans.ir



شرکت

**راگا ترابزر پاسارگاد**

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی **Door To Door**

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ ، ۲۲۵۵۱۴۸۷ ، ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



گنج بار تهران  
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

- \* حمل کالاهای سنگین و پروژه ای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی از اقصی نقاط دنیا \* مجهز به ناوگان کامیونهای چادری، یخچالدار و تانکر تحت مالکیت و تحت پوشش
- \* دفاتر و نمایندگی های فعال در کلیه کشورهای اروپایی ، اسکانندیناوی (آمریکا - کانادا) شرق آسیا و کلیه بنادر چین

تهران، میدان فاطمی، نرسیده به خیابان ولیعصر ، ساختمان شماره ۱۸، پلاک ۱۴، طبقه دوم، واحد سوم  
خط ویژه: ۴۵۶۷۴۰۰۰ فاکس: ۸۸۹۳۰۲۴۴

www.ganjbar.com

info@ganjbar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

**تیرداد سپهر**

شماره ثبت: ۱۸۱۱۹۶

TIRDADSEPHR

International Forwarding & transport Co.LTD.

فورواردر - ترانزیت

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، ساختمان تجاری طوس،

طبقه ۵، واحد ۱۰۱

تلفن: ۸۸۶۹۳۱۳۰ ، فکس: ۸۸۶۹۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت

**سام ران لجستیک**

- \* 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، امانیه خیابان ولیعصر نبش گلستان پلاک ۲۷۶۱ طبقه ۳ و ۳۱  
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۲ / ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۸

www.samrun.co

info@www.samrun.co



**ماهان ترانس**

( با مسئولیت محدود )

حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده ای کالا  
(کریر و فورواردر)

حمل انواع کالای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت،  
مجهز به ناوگان یخچالدار

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲ طبقه ۲، واحد ۵  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱ ، ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ فاکس: ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

ترمینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / تلفن: ۰۱۵-۴۴۸۰۴۴۱۴

بندرعباس: جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ ، فاکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶



**کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری**  
 • خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی  
 • سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل  
**مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا**  
 • حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر  
**حمل و نقل مایعات توسط ایزو تانک کانتینر**  
 • خدمات فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲  
 تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

administration@seawaves.net  
 www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**فرتاک دریای آرام**

- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فورواردری و استعلام آنلاین

Farahdel@fta-co.net  
 fartak\_darya  
 WWW.FTA-CO.NET

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴  
 تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۲۱  
 شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۲۱

www.fta-co.net farahdel@fta-co.net



**شرکت اهورا بار بندر امام**

عملیات تخلیه و بارگیری مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- عملیات محوطه بندری
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سربندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵  
 تلفن: ۵۲۲۴۸۶۵-۶۱

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی  
 تلفن: ۵۲۲۸۴۳۶۴-۶۱ همراه: ۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳-۰۱  
 Ahoorabar@gmail.com



شرکت  
**آباد اختر آریامن**

کارگزاری ترابری دریایی  
 نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
 حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۶۵۶۵-۶۴۶۴-۶۳۶۳-۳۳۴۴-۰۷۶

Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفرابری 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، خیابان ظفر خیابان دولتشاد غربی بلوار صبا شرقی پلاک ۱۹  
 تلفن: ۲۶۴۲۱۲۸۰-۲۱ فکس: ۲۶۴۲۱۲۳۷-۲۱

ops@seapersia.com



شرکت کشتیرانی  
**ستاره دریای آرام**

- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت (زمینی، دریایی، هوایی)
- سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر
- دارای انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی
- حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی، فرآورده های شیمیایی و کالاهای خطرناک
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- دارای نماینده در کلیه بنادر

تهران، میدان ونک، گاندی جنوبی، کوچه پنجم، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۳۰۳  
 فکس: ۸۸۷۹۱۹۶۶-۲۱ تلفن: ۸۸۷۹۸۸۹۶-۷-۲۱

www.pss-ir.com

info@pss-ir.com



Azarpad Qeshm Co.

تامین کنندگان بزرگ کالا و خدمات فنی کشتی با  
 استانداردهای کشتیرانی بین المللی

**شرکت آذرپاد**

- تامین کننده کلیه اقلام مصرفی و تجهیزات عرشه، کابین و موتورخانه
- تامین کننده قطعات یدکی اصلی موتورهای کشتی، کلیه ماشین آلات موتورخانه و عرشه
- نماینده انحصاری شرکت BORGED MARTIN در تهیه نقشه و کتب دریایی
- تامین کننده تجهیزات ناوربری و کمک ناوربری، لوازم برقی و الکترونیکی، ارادار، اکدیسی و غیره
- تعمیرات تخصصی انواع موتورهای دیزل دریایی پمپها و ماشین آلات موتورخانه و عرشه و خدمات فنی
- تمیزکاری عرشه، بدنه کشتی و خدمات تمیزکاری زیر آب کشتی ها و مخازن

دفتر مرکزی قشم شعبه • بوشهر • بندر عباس • خارک تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از اسفندیار، کوچه عاطفی غربی، پلاک ۱۰۱

تلفن: ۷۲۳۸۱۴۰۰-۲۱ شماره: ۲۲۰۵۴۸۶۷ apco-proc@ptsoc.com www.apmarineco.com

## شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd  
Shipping Agency & Int'L Freight  
Forwarder



### تاجران دریا کالا نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی METRO و RSLF  
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 خلیج فارس (صادرات و واردات)  
 با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop  
 • حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank  
 • حمل کالا به صورت EX Work  
 • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI  
 تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷  
 تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - ۸۸۱۹۷۵۴۵  
 www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
اوسولیت محدود - 458726 Reg No.:

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



IRSA MARINE SHIPPING Co.

### شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

- حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
- انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
- حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشپ
- چارتینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ - ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ - ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰

Email: info@irsa-marine.com



### شرکت امیدان ساحل پارسیان

- خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
- خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوها نفتی و Firefighting standby)
- تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی
- چارترینگ

تهران: پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰

نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

info@ospico.com

www.ospico.com



Maroos

### ماروسی ترابر کشتیرانی و ترابری بین‌المللی

- ♦ مالکیت و مدیریت کشتی
- ♦ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین‌المللی
- ♦ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
- ♦ خدمات لجستیک و ترابری بین‌المللی

تهران: بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، طبقه اول  
کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳ - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



### شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانتینر
- مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با حذف نیروی انسانی در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: بندر شهید رجایی، ۲۰۰ هکتاری  
انبار اختصاصی شرکت ساحل نمایان بندر

دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،  
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰ - ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲ - ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲  
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷ - ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷  
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com

### فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بنادر و پروژه‌های مهندسی
- انجام تمامی امور حمل‌ونقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول، کدپستی: ۷۵۱۱۸۴۴۸۶۶

ksh.co.asl@gmail.com

۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

### شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی





شرکت کشتیرانی  
**خط استوا مارین**

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴  
تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی  
**یکتا مارین**

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

- سرویس حمل کانتینری از بنادر جنوبی ایران به بنادر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Cross Stuffing و Switch B/L

تلفن: ۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸ | www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی  
**پاشا دریای شرق**  
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴  
تلفن: (۵ خط) ۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - فکس: ۸۸۷۷۳۳۱۳ - ۰۲۱  
saleh@pashamarine.com.



نماینده کشتیرانی  
**هلال دریا ایرانیان**

**HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO**  
The Sole agent for **HIKARU LINE INC** in Iran

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان لوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۹  
تلفن: ۸۳۵۶۴ | نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴  
بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۳ | نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲  
بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸ | نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۹۷

General@hilaldarya.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)  
**Samyar Sea Trade (PJS)**

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،  
ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸  
www.sstrade.ir | Comm2@sstrade-ir.com



نماینده کشتیرانی خطوط کشتیرانی

**هماهنگ دریای پارس**

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۲۶۷۰۵۷۹۱  
ss@hamahanghdaryaypars.com  
info@hamahanghdaryaypars.com



ارائه کلیه خدمات دریایی و بندری  
انجام خدمات پروژه‌های سالویج (خارج سازی شناورهای مغروقه)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی،  
انتهای خیابان ۱۶ شرقی، پلاک ۳۲، طبقه ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۰۸۴۵ | فکس: ۰۲۱-۸۸۵۲۵۹۰۴

pgkl@pgkl.ir



شرکت کشتیرانی  
**دریاپیمای امین پارس**

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،  
پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | ۲۶۴۰۹۶۰۷  
دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،  
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸  
تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ | ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴  
es@daryapeymayaminpars.com

## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی  
**سام دریا آسیا**

\* نمایندگی خطوط کانتینری  
\* سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور  
\* متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، خیابان بخارست، نبش خیابان ۱۱، پلاک ۳۸ طبقه ۱ واحد ۷ و ۸  
تلفن: ۳-۸۸۷۲۸۶۰۲ - ۸۸۷۲۸۵۵۳ - ۸۸۷۲۸۵۲۶ نمابر: ۸۸۷۲۸۵۲۶

**کالای سریع**

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
International Shipping  
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری  
ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتاح، نبش ملک الشعراي بهار، ساختمان تارا، پلاک ۱۲ طبقه هشتم  
فکس: ۸۸۴۳۱۷۶، ۸۸۴۴۵۷۲  
تلفن: ۵-۸۸۲۵۱۳۳، ۸۸۲۳۷۱۰، ۸۸۲۴۷۵۸، ۸۸۳۳۶۶۴  
No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran  
Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664  
Fax: (+9821) 88844572 , 88843176  
E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



**PASARGAD LINE**

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدرهای مطرح خلیج فارس

دفتر مرکزی: ۰۷۷-۲۳۱۳۰۹۰۰ دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱ شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۴۵۱۱۳ دفتر امارات: ۰۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵

www.pasargadline.com

info@pasargadline.com



**شرکت دریای آبی خلیج فارس**

( عملیات تخلیه و بارگیری )

- عملیات محوطه بندری ( تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری )
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری ( فله، کارگو )
- رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- ( کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو )

مدیران: کریم فر، شریفات

بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن / فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ website: www.bluedarya.com

E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰  
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲  
www.torangdarya.com  
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

**خلیج آبی**  
خدمات کشتیرانی



- ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در کلیه بنادر و جزایر ایران
- عملیات بندری شامل تخلیه و بارگیری کالاهای مختلف منجمله محمولات پروژه ای
- تنظیم قرارداد اجاره انواع کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی و فرآورده های شیمیایی به اقصاء نقاط جهان
- ارائه مشاوره تخصصی در زمینه حمل و نقل دریایی

تهران، میدان ونک خیابان ونک، پلاک ۴۲ (پاساژ تک)، بلوک ۲، طبقه چهارم، واحد ۲۴  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۳۱۳۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۹۰۱۵۵

info@bluegulffshipping.com

www.bluegulffshipping.com

**گروه شرکت های کشتیرانی لتکا**



تهران، خیابان ولی عصر بالاتراز خیابان شهید بهشتی کوچه ۱۸ پلاک ۱۸  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱

info@lotka-group.com



شرکت کشتیرانی دریای گیتی ساحل

گروه بازرگانی ساحل

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی  
خرید، حمل، ترخیص، ماشین آلات و کالاهای مجاز (کانتینری، فله)  
دارای نمایندگی خرمشهر، بوشهر، بندرعباس، دبی  
بندرعباس، چهارراه فاطمیه، کوچه قوام ۳، ساختمان ابن سینا طبقه ۴، واحد ۴۱۰  
تلفن: ۰۷۶۳۲۲۳۸۵۵۹ (کشتیرانی: ۰۹۱۷۳۹۷۵۶۳۳)  
بازرگانی: ۰۹۱۲۴۹۳۷۲۵۹ و ۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸ و ۰۹۱۲۸۷۵۶۱۸۶

TRADING@DARYAGITISAHEL.COM | DARYAGITISAHEL.DGS@GMAIL.COM



## ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از اقصی نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس
  - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فوروارد رهای بین المللی
  - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
  - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ / ۸۸۱۷۶۰۱۸۳  
www.iranatarabar.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

## آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
- تلفن: ۵۲۲۴۲۲۲۹-۰۶۱  
نمابر: ۵۲۲۴۲۰۵۰-۰۶۱
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۸۸۸۸۴۲۰۱-۰۲۱  
نمابر: ۸۸۶۶۵۲۳۵-۰۲۱
- دفتر بندر عباس:  
تلفن: ۳۲۲۳۶۸۰۱-۰۷۶  
نمابر: ۳۴۲۱۲۷۱۲-۰۷۶
- دفتر عسلویه:  
تلفن: ۳۷۲۶۵۶۱۹-۰۷۷

ahangdarya@neda.net



## DOLPHIN

### دلفین

نمایندگی کشتیرانی و

خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:  
بندر عباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
- info@dolphinshipping.net  
www.dolphinshipping.net

## ARIAN GROUP

### ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی  
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

### JSF AIR

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

### ARIAN SEPEHR

حمل و نقل دریایی

چارتینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



cargo.booking.com

### TCIS

خدمات فنی و بازرسی

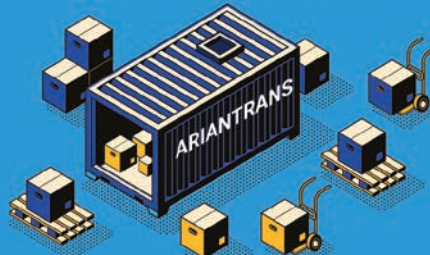
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV، IC، PSI COI



www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com  
info@ariantrans.com



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 منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندر عباس به جزیره قشم و بالعکس
- ارائه خدمات گمرکی و ترمنالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)
- بندر عباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان نریا، طبقه ۳ واحد ۳۱۳
- تلفن: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵  
همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸
- INFO@SHAKHSSD.COM



Alborz Sirik Port Terminal  
شرکت کشتیرانی پایانه کالا

## البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای فله، تریلی، یخچالی  
از بندرعباس به امارات و عمان به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران، چهارراه جهان بار، کوچه دکتر ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷  
md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

## شرکت خدمات کشتیرانی روشاک دریا

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵، پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۸۸۳۱۱۳ (خط ۱۰)

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۴۴۲-۷

info@searoshak.com



## خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd  
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳  
تلفن: (خط ۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳  
فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵  
شعب داخلی:  
بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار  
E-mail: info@mojmadd.org





کشتیرانی بین المللی  
**آریا بندر سینتا**  
دریایی، زمینی، هوایی

● نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶  
۸۹۷۷۵۳۳۸ - فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱  
[www.absshipping.com](http://www.absshipping.com)  
[info@absshipping.com](mailto:info@absshipping.com)




شرکت کشتیرانی  
**سیراف دریا لیان**  
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فورواردرینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱  
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۷۲۲  
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴  
[info@sdlllogistics.com](mailto:info@sdlllogistics.com)



شرکت کشتیرانی  
**فرشته اقیانوس آبی**

نماینده ۵ خط کشتیرانی در حوزه های جغرافیایی مختلف

- \* دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، به / از آمریکا، استرالیا، خاور دور، جنوب شرق آسیا، اروپا
- \* مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت رک و اپن تاپ

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۷-۸۸۵۰۸۳۵۲  
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷  
[Info@fereshtehlineragency.com](mailto:Info@fereshtehlineragency.com)



نمایندگی کشتیرانی  
**ستاره تدارک دریا**

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷

۴-۵۰۱۷۸۸۸۸۸۸۸۸ +۹۸۲۱ / ۲۵۸۲۵۸۷۷۷۷۷۷ +۹۸۲۱



شرکت تاج ساحل اروند



حمل و نقل و خدمات  
**هوایی. دریایی. زمینی**

Direct LCL services | به صورت هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه های

تهران / خیابان وزراء / خیابان ۲۹، پلاک ۲۱  
۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰



شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا  
**PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.**


- \* انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
- \* حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- \* حمل محمولات فله خشک و مایعات
- \* حمل میعانات گازی
- \* انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
- \* دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان

تلفن: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۲۱ / ۰۶ و ۶۶۵۷۲۹۰۳ - ۰۲۱  
[info@petroasia.net](mailto:info@petroasia.net)

شرکت  
**مدیریت بار و دریا**  
Sun Logistics  
St. John Lines  
Trans liner a sia pacific line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی

تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پ ۳ و ۳، ۶۶  
تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷  
نمبر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



شرکت کشتیرانی  
**دریا محور تیراژه**

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی های فعال در بنادر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳  
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
نمبر: ۲۲۹۱۲۶۸۵  
[www.tirajehshipping.com](http://www.tirajehshipping.com)  
[info@tirajehshipping.com](mailto:info@tirajehshipping.com)



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
**Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd**

RCL

نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)  
فکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸  
دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

[general@sevenseasir.com](mailto:general@sevenseasir.com)  
[www.sevenseasir.com](http://www.sevenseasir.com)

## شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی



**شرکت خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی**  
(با مسئولیت محدود)  
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

◆ نماینده انحصاری خط کانتینری MUSKAN در ایران

◆ عضویت در گروه نمایندگی‌های Cooperative و Millennium در کلیه کشورهای جهان

◆ ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ انجام خدمات حمل Door to Door

◆ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس

◆ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فله‌بر و تانکری

◆ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴  
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸  
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳  
URL: www.BlueSeaSun.com  
E-mail: info@blueseasun.com



**کشتیرانی گذرگاه دریای پارس**  
Pars Sea Passage

**◆ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL**

◆ خدمات حمل DOOR TO DOOR

◆ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از / به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

◆ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴

تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶

Sarah.tn@psp-shipping.com  
gmr@psp-shipping.com



**کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی**

تهران، شمال میدان هفت تیر، خیابان غفاری، شماره ۲۰، ساختمان دورقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹  
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

نمابر: (۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶)

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس، بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار و مراکز شهرستان‌ها

douraghi@douraghi.com



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

## شرکت بین‌المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می‌باشد.

معرفی شرکت و توانمندی‌ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین‌المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ◆ خدمات بندری: مدیریت و بهره‌برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ◆ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۶۵ / تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis\_persiangulf@yahoo.com

**شرکت حمل و نقل بین‌المللی**  
**سیرود کالای خاورمیانه کارا**  
(با مسئولیت محدود)

◆ ارائه دهنده خدمات بار فرابری

جاده ای، دریایی، هوایی

◆ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت

آدرس: تهران، خیابان وزرا، کوچه ۷، پلاک ۱۳ طبقه ۲ واحد ۸  
همراه: ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱  
تلفن: ۰۲۱۸۸۷۰۶۳۰۰

Mail: info@searoadkala.com  
Website: www.searoadkala.com

**شرکت دنیز دریاورد متحد (با مسئولیت محدود)**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی

DENIZ DENIZ SEAFARER UNITED COMPANY LTD.

Tehran Chamber of Commerce Industries Mines and Agriculture  
IRANO ITALIANA Camera di Commercio Industrie e Misure  
F.C.C.U.

◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

◆ ارائه سرویس‌های Cross Stuffing و Switch BL

◆ ارائه سرویس‌های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◆ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن‌بست راماتیا، پلاک ۲، برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸  
کدپستی: ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

U.A.E. (Dubai) OFFICE:  
DENIZ Sea Shipping Lines  
Agents L.L.C.  
Suite No.4108, 41 Floor,  
Churchill Tower,  
Business Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:  
Deniz Seafarer Pakistan  
Suite #108, 1st Floor  
Progressive Center, P.E.C.H.S  
Block 6  
Karachi, Pakistan

www.denizseafarer.com info@denizseafarer.ae

**شرکت خدمات کشتیرانی دریای قره‌ای کاسپین**

◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه

◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه

◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، بوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضایی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳  
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸

info@caspianilversea.com  
www.caspianilversea.com



شرکت خدمات و حمل و نقل دریایی  
**نیلگون پارسای کاسپین**

ارائه دهنده خدمات نمایندگی  
کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

تهران، خیابان سهروردی شمالی  
خیابان هویزه غربی، خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۱۸۸

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

info@parsashipping.com



**Atlas Breeze Logistic Group**  
گروه لجستیک نسیم اطلس

**Supply Chain  
&  
Logistic Management**

مدیریت لجستیک و زنجیره تامین

Tel: +982143068 Fax: +982142498498  
www.atlas-group.com info@atlas-group.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**مروارید اقیانوس آرام**

\* نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC  
\* حمل کانتینری FCL.LCL و یخچالی  
\* چارترینگ کشتی فلهبر (محمولات معدنی)

تهران، میدان جمهوری، برج گردون  
ورودی شمالی، واحد ۶۰۴  
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۳۰  
نمبر: ۶۶۳۸۴۸۸۷  
همراه: ۰۹۱۲۶۰۰۲۲۴۲  
واتس اپ: ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

www.pcp-shpng.com  
Info@pcp-shpng.com



**SAEEI TARABAR ARSHAM**  
SHIPPING AGENCY CO. LTD



ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی •  
خدمات حمل DOOR TO DOOR •  
حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری •  
نمایندگی کشتیرانی •  
ارائه خدمات فوروردی •

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴  
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهاننار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹  
Add: Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran Tel: (+9821) 88106921-2 Fax: 88712758  
www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



**دریای نیلگون شفق**

نمایندگی کشتیرانی  
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی،  
نرسیده به یادبود، کوچه پیروزی ۲۰،  
ساختمان ایران، طبقه ۲، واحد ۷

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۴۲  
همراه: ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

Doc1@dnsship.com

daryaynilgoonsh@gmail.com



شرکت  
**توسعه تجارت روبینا**

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانتینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور،  
شبه قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export)  
◀ سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp  
◀ سرویس حمل Break Bulk و Part Cargo (از اروپا، چین و کره)  
◀ سرویس حمل زمینی و هوایی ◀ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین  
◀ سرویس کانتینر یخچالی ◀ سرویس ریلی  
◀ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب کارخانه های  
تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تأمین فلکسی، استافینک، بارگیری در محل  
ریفایتری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،  
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵  
تلفن: ۲۶۴۰۱۲۳۷

www.robina-shipping.com info@robina-shipping.com



**South Sea Anchor Co Ltd**

SEA&Port Service Customs Clearance - Export / Import

شرکت لانگر دریا جنوب

خدمات دریایی، بندری، ترخیص  
کالا، صادرات، واردات

نمایندگی حمل و نقل بین المللی  
خوزستان، بندر امام خمینی (سربندر)،  
بلوار طالقانی، ۱۲۸، دستگاه،  
کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

تلفن مستقیم: ۰۶۱-۵۲۲۲۷۶۲  
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹  
نمبر: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹  
همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵

info@langardarya.com





شرکت اسپندان ترابار آتیه  
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،  
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۸۸۷۶۹۶۰۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com

m.bahrami@sta-co.com



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی و بازرگانی بین المللی

♦ بارگیری و حمل کالا از مبادی

بندر روسیه به ایران و بالعکس

♦ ارائه پروفورما برای غلات و تخته

از روسیه و قزاقستان

♦ ترخیص و انجام تمامی

♦ امور گمرکی در کمترین زمان

♦ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۶۲

info@saejdjamshidian-co.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

پرنده دریا هرمز

• ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در

کلیه بنادر جنوبی ایران

• حمل بار فله خشک، جنرال کارگو و میعانات نفتی

• تنظیم قرارداد و مشاوره اجاره انواع کشتی جهت حمل کالاهای

فله خشک و محمولات نفتی

• خدمات تخلیه و بارگیری انواع کشتی

هرمزگان، بندرعباس، گلشهر شمالی، بلوار مصطفی خمینی، چهارراه داماهی، ساختمان

قصر طلایی، ورودی B، طبقه ۴، واحد ۴۰۲، کدپستی: ۷۹۱۵۹۳۴۴۴۴

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۳۷۵۱۲-۱۴ - فکس: ۰۷۶-۳۳۶۳۷۵۱۵

موبایل: ۰۹۱۷۱۶۱۷۱۰۱ - ۰۹۰۲۸۰۵۹۸۴۱

Agency@hsbshippingco.com

Operations@hsbshippingco.com



شرکت بندر ریگ

نجوم البحر شارجه

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

خرمشهر، خیابان جهان آرا (آرش)،

جهان آرا ۱۱ شرقی، پلاک ۶۸

تلفن: ۰۶۱-۵۲۵۴۷۱۰۳

۰۰۹۷-۱۵۰۵۴۸۰۰۲۰

۰۰۹۷-۱۵۰۲۹۱۳۶۲۱

فکس: ۰۶۱-۵۲۵۴۴۴۳۵

موبایل: ۰۹۱۷۱۱۷۰۶۱۸

bandarrig949@gmail.com



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان گلشن،

کوچه گلزار، پلاک ۲۱

دفتر مرکزی: بندر عباس،

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

E-mail: info@pejamgulf.com



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان

۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴

نمابر: ۸۸۷۷۴۶۵۱

www.raikaseatrade.com

management@raikaseatrade.com



ستاره

(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و

میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۶۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت ابتکار ترابار پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

\* نمایندگی کشتیرانی \* حمل کانتینری

\* متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا

\* انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه های چوبی و بسته بندی 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 عباس آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۴۵۵۱۳ - ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ شماره همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

www.etpcargo.com

info@etpcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## زمین دریاسیر

حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت دارای شعبه در کشورهای چین، ترکیه و آلمان

تهران، خیابان بهشتی، ابتدای خیابان سرفراز،

مجمع دریای نور، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۵-۸۸۵۱۱۷۹۳-۰۲۱

۰۲۱-۸۸۵۱۱۶۶۴

فکس: ۸۸۵۱۱۶۶۵-۰۲۱

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

[info@zamindaryatir.com](mailto:info@zamindaryatir.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی  
دارای نمایندگی در کلیه بنادر  
مرزها و کشورهای اروپایی  
کریر - فرواردر

تلفن: ۲-۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر

جنوبی پلاک ۱۲۴ مجمع میلاد

طبقه ۲ واحد ۴

[afrabar2@gmail.com](mailto:afrabar2@gmail.com)

## sea speed



AGENCIES



CHARTERING



LOGISTICS

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

Tel +98 21 75301000    ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۰۰۰    تلفن  
Fax +98 21 75301999    ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۹۹۹    فکس



شرکت حمل و نقل بین المللی

## گردونه مهر

با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت در زمینه کربری و فوراردی در آسیا و اروپا آماده خدمت رسانی می باشد.

تهران، خیابان اسکندری جنوبی،  
ما بین خیابان جمهوری و ارومیه  
پلاک ۳۸۳، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷

۶۶۹۴۶۴۶۰

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۲۰۰۴۳

[Mehrgardoone@yahoo.com](mailto:Mehrgardoone@yahoo.com)



شرکت کشتیرانی

## امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا،  
نیش خیابان بیست و سوم،  
پلاک ۱۳۹، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸-۸۶۱۲۴۱۷۱

[info@sgwshipping.com](mailto:info@sgwshipping.com)

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



SAM SEAS INC  
Shipping & Marine services

## شرکت برهان دریا کیش



« مهندسی ساخت و تعمیرات اساسی سکوهای نفتی و گازی از قبیل: استراکچر؛ برق و ابزار دقیق؛ پاپینگ؛ مکانیکال؛ راه اندازی و پیش راه اندازی

« تأمین انواع شناورهای دریایی علی الخصوص شناورهای مربوط به ساخت و تعمیرات سکوهای نفتی از جمله شناورهای

Supply Boat · Crew Boat · Landing Craft · Crane Barge Accommodation Barge · Anchor Handling

« خرید و اجرا در زمینه پروژه های نفت و گاز، شمع کوبی، اسکله سازی، حفاری، لایروبی، سپرکوبی و تحکیم داینامیکی

« انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری، و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی

« پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و... در بنادر و پروژه های مهندسی

دفتر کیش:

دفتر تهران:

تلفن: ۰۷۶-۴۴۲۲۱۴۹ / نمابر: ۰۷۶-۴۴۲۲۱۴۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۴۷۰۲۳ / ۸۸۰۴۸۷۰۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۶۷۴۲۸

[www.bdk.co.ir](http://www.bdk.co.ir)

[info@bdk.co.ir](mailto:info@bdk.co.ir)

## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



### شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار آسیا

- \* با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای 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، قرقیزستان
- \* اخذ مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک \* عضو فیاتا

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی  
ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com  
Contact us : 021-88609173  
021-88605083  
051-31731



### شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

کریر-فورواردر

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
  - ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
  - دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
  - حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
  - بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
  - حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
- مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع تجاری اداری آرمیناز گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ / ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲ / ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

شماره تلگرام: ۰۹۰۱۸۲۹۶۲۹۴ / ۰۹۰۱۸۲۹۶۲۹۴  
www.atrakharkhorasan.com / traffic@atrakharkhorasan.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی بانای راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا  
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)  
جاده ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع بصورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله های کانتینری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ / ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۳ / ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۴  
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷ / سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۶۳۰۰۰۶۹

Email: Brtco\_11253@Yahoo.Com / Site: www.Brt.Co.Ir / Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



### شرکت حمل و نقل بین المللی همراهان شب توس HAMRAHAN SHAB TOOS

- ◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده ای دریایی ریلی و هوایی
- ◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی
- ◀ دارای انبار جاده ای مسقف واقع در جاده آسیایی
- ◀ دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول 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 کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷  
عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱ / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۴۴۲۷۷

hamrahan\_toos@yahoo.com

### شرکت حمل و نقل بین المللی

## آبانراه توس



کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های  
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 ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ / ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۷ / ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۸ / ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۹

bidel@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com  
www.abanrahtoo.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت توس

(کریر - فورواردر)



- ◆ مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- ◆ دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- ◆ حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- ◆ سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- ◆ انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- ◆ دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

Add: 14, 5<sup>th</sup>, floor of Marmar Complex,  
Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.  
Mobile: +98915 3141875

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

info@abtlogistics.ir

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷





شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس پردیس ترابر**

- \* حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای افغانستان، ارمنستان، آسیای میانه به خصوص ترکمنستان و ازبکستان
- \* حمل کانتینری کالای ترانزیتی از تمامی بنادر چین و دبی به بندرعباس و سپس به کشورهای ذکر شده
- \* دارای دفاتر نمایندگی در چین و دبی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۸  
تلفن: ۰۵۱ - ۳۸۵۳۱۹۵۲ / ۳۸۵۳۱۹۶۴

parspardis.intlco@gamil.com    parspardis.intlco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پیش‌تاز ترابر**  
عصر خاوران

- \* حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و دیگر مقاصد مورد نیاز
- \* حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین المللی
- \* حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان و افغانستان

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵  
پیش‌تاز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۱۰ / ۳۳۸۲۲۴۶۷  
نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰    همرا: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰

pishtaztarabar@yahoo.com

**Sedna**    سدنا آسیا بار فرابر (مسئولیت محدود)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co., Ltd  
No 30 , Unit 6 , 4<sup>th</sup> Gelayol Street , 10<sup>th</sup> South Khayyam Blvd, Mashhad , Iran  
شماره ثبت: ۱۱۰۵۵  
سدنا آسیا بار فرابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود  
ایران، مشهد، بلوار فایم جنوبی ۱۰  
نیش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۶  
+98 - 51 - 37 66 69 58 - 59  
+98 - 51 - 37 65 04 26  
info@sednaasiaforwarder.com  
www.sednaasiaforwarder.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**مهدی خرم ترابر**  
مدیریت: ابراهیم خرمی

حمل کلیه ماشین آلات سنگین، سواری از مبدا امارات و قطر به کشورهای عراق، ترکمنستان، گرجستان، ارمنستان و ترکیه

نمایندگی ها: ترکمنستان (عشق آباد، ماری)، عراق (اربیل)، بندر لنگه، سرخس، باشماق، پیرانشهر، نوردوز، پرویزخان

مشهد، خیابان امام خمینی، خمینی ۲۸، برج مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۹۳    فاکس: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۸    همرا: ۰۹۱۲۱۲۶۹۷

WWW.M-KHORRAM.IR    KHORRAM.KTC@GMAIL.COM



**سر آمد یاران زمین**



**ستاره یاران زمین**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر  
خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۳۱  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱  
yaranzamin\_star@yahoo.com    Saramadyaranzamin@yahoo.com

**ATA TARABAR ATLAS**  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO



WWW.ATATARABAR.COM  
EMAIL:INFO@ATATARABAR.COM  
Tel: +98 513 8550305-9 | Fax: +98 513 8545669  
Address: Zist-e-Khavar Building Shariati Sq, Mashhad, Iran



حمل و نقل بین المللی دریایی، جاده ای و ریلی  
دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و باسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران



حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق (کریر - فورواردر)

- \* ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی
- \* مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت
- \* سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- \* حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG
- \* حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از 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



www.asatarabar.ir    info@asatarabar.ir

Add: Apt. No. 2, 5th Floor, Qatar Airways Bldg., North Janbaz Blvd., Mashhad, Iran  
Phone: +985137664131-4 Fax: +985137664130

آدرس: مشهد، بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴  
ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴    فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰



### پارت‌ترابر خراسان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -

وارداتی و یا ترانزیتی  
به کشورهای آسیای میانه و  
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین  
سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان  
۴۴۰، واحد ۴

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱

m.parttarabar@gmail.com



### شرکت حمل و نقل بین‌المللی جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
♦ فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،  
شماره ۲۸، طبقه ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com



### شرکت حمل و نقل بین‌المللی ره تاش توس

کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
♦ فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،  
شماره ۲۸، طبقه ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com



KIA MEHR TARABAR  
International Transport Company

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### کیامهر ترابر

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 دارایی،  
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷

kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



### شرکت حمل و نقل بین‌المللی صبوران ترابر و صبورانان

(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون‌های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده‌های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بنادر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی صبوران ترابر آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳

دفتر مرکزی صبورانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲

صدیقی: ۰۹۱۲ ۱۵۲۱ ۰۱۲ ۰۹۱۲ صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ قلی‌پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲

مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran\_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی (T.B.T)

### تانیا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر

(جاده‌ای، دریایی، ریلی)  
صادرات، واردات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه،  
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

تلفکس: ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳ / ۳۷۱۲۲۸۴

۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰ / ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷، منفرد ۶  
پلاک ۲۱ طبقه اول

WWW.TANIABARBOD.COM  
TANIA.BARBOD@GMAIL.COM



### شبگیر بار طوس

حمل و نقل بین‌المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام  
نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاده، خیابان بزرگمهر شمالی  
ساختمان شمس، طبقه ۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbarpoons.com  
shabgirbarpoons@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### توکا ترابر

کریر - فورواردر

(جاده‌ای - دریایی - ریلی)

♦ حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای  
میانه و افغانستان  
♦ ارائه خدمات کانتنری منظم از بنادر اروپا  
♦ انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در  
امور صادرات و واردات، عضو فیاتا

مشهد، خیابان آیکوه، پلاک ۳۳۱، طبقه سوم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۵۸۰ (خط ۵)

فاکس: ۷۲۹۷۵۸۵

info@tookatarabar.com



### امین تارا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی (TIR)

کریر - فورواردر

(جاده‌ای، دریایی، ریلی)

♦ صادرات واردات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا  
و روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۵۴، ساختمان جام  
جم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴-۷

همراه: ۰۹۱۵ ۱۱۵ ۱۶ ۳۹

۰۹۱۵۲۱۴۹۰۴۰

aliabdollahi.amintara@gmail.com

www.amintara.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**دشت نوردان**

**گرگان**

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht\_navardan@yahoo.com



**آرنگ نگین**

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

کریر-فورواردر

♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان

اباکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۵-۳۲۷۲۰۰۷۴-۰۴۴

دفتر خوی: خوی، کمربندی حجازی فر، روبه روی معاینه فنی شماره یک

تلفن: ۶۶-۳۶۶۹۸۵۵-۰۴۴

latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

**سرافراز ترابار**

(با مسئولیت محدود)

**Sarafranz Tarabar**

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

info@sarafranztarabar.com

ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**قائم تیر آسیا**

کریر - فورواردر

**GHAEM TIR ASIA**  
International Transport Co. Ltd

تبریز، خیابان امام، چهارراه بهشتی،  
کوچه سیدلر، خیابان منتظری، مجتمع  
تجاری اطلس طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۰۴۱-۳۳۲۵۳۱۳۵

۳۳۲۵۳۱۲۴

نمابر: ۳۳۲۵۲۰۹۱

همراه: ۰۹۱۲۳۶۲۸۵۶۶

Ghaem.tirasia@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**چیره ترابار**

ترانزیت کالا از مسیرهای نخجوان - ترکیه - آذربایجان و گرجستان



بازرگان روبروی پمپ بنزین ساختمان هادی بازرگان طبقه اول

۰۴۴۳۳۷۵۴۷

جلفا مجتمع سیتی سنتر دفتر شماره ۱۳۶

۰۴۱۴۲۰۱۲۷۲۹

www.chireh-co.com

chirehtarabar.jolfa@gmail.com



international transport co.ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

**زمین دریا**

فورواردر - کریر

زمینی - دریایی - هوایی

حمل محمولات از ایران به کلیه کشورها و بالعکس

\* تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر

واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۸

\* بندر عباس - خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی

جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا

کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ همراه ۹۱۳۷۷۴۶۵۱

تلفن

۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶

Tell

041-34470426

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸

041-34470608

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹

041-34470609

فاکس

۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲

Fax

041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave

tabriz - iran post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**جاده پویان جهان**

JADDEH POUYAN - E - JAHAN

کریر - فورواردر

دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نبش

کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان،

طبقه ۱۰، واحد ۸

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۲۹۷۶۴-۶۵

دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب

گمرک، خیابان تجاری آتا، طبقه ۴، واحد ۲

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸

نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

mysam.bazargan@gmail.com

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات، صادرات و ترانزیت گاز مایع بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران

www.Goodarzgorgan.com  
info@Goodarzgorgan.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



Goodarz gorgan

**گودرز گرگان**

دفتر مرکزی: استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری  
ساختمان سینا خط ویژه: ۹۰۹۰ ۰۱۷ ۳۴۵۲ فاکس: ۳۴۴۴ ۰۱۷ ۳۴۵۲

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷  
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فاکس: ۰۲۱ ۸۸۵۵ ۳۱۴۴





شرکت حمل و نقل بین المللی

## ترنم تبریز

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بندر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بندر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد D7  
 تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷  
 ۳۳۳۷۰۱۳۳-۴  
 فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸  
 E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل

## پرستوبار بازرگان

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- داشتن نمایندگی های رسمی در اروپا، آسیا و کشورهای تازه استقلال یافته روسیه
- دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
- ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- شرکت در کمیسیون حل اختلاف
- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی در حداقل زمان ممکن
- اخذ قبض انبار و ترخیصیه از شرکت های حمل و نقل دریایی

مدیریت حبیب عظیمزاده: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ - ۰۹۱۲۹۳۲۰۹۲۸  
 دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳  
 تلفن: ۰۴۴۳۲۲۵۳۷۴۴-۷  
 دفتر بازرگان: خیابان امام، جنب پمپ بنزین، برج پالادیوم، طبقه ۱۰  
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۷۲۵۰

parasoo.bar@yahoo.com parastotabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## نیرو ترابار

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR  
International Transport

- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱  
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷  
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶  
 دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد  
 جنب گاراژ مدرن  
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸  
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

## کالجار

International Transport & Air Cargo Services.co  
Carrier - Forwarder

نمایندگی هواپیمایی  
 آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، کیش ایر و قشم  
 تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲  
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹/۳۴۴۷۰۴۴۵  
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲  
 فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری  
 تلفن: ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳  
 www.kaljar.co  
 kaljar\_co@hotmail.com



## ساربان گستر سبلان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
 با مسئولیت محدود  
 کریر - فورواردر  
 تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴  
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰  
 ۳۴۴۶۸۷۰۱  
 نامبر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱  
 E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## ایده آل راه

کریر - فورواردر

◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس  
 ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس  
 ◀ حمل قیر یا تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی  
 ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات  
 تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول  
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱  
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸  
 idealrah@gmail.com



## شهاب سحر آذر

حمل و نقل بین المللی کالا

(فورواردر - کریر)

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به: ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه  
 جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰  
 تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸  
 ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷  
 نامبر: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸  
 shahabsaharazar@gmail.com



## گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، سرای ترانس آذر، پرداد کامه صنعت)



- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدأ و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات ماشینی آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲ تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹  
 www.tarivehco.com



## توکا

شرکت حمل و نقل  
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده  
در بازار بورس اوراق بهادار  
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS  
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور  
بازنامه در کل کشور  
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای  
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:  
جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،  
ترخیص و انبارداری در بنادر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و  
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو  
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت‌های برتر کشور با بالاترین  
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

**دفتر مرکزی:** اصفهان، پایانه امیرکبیر،  
غرفه ۳۶ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶ / ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵  
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

**نشانی شرکت:** اصفهان، مبارکه، جنب فولاد  
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا  
تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

**توکا:** تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

**مبارکه:** تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۲  
تلفکس: ۵۲۷۳۵۰۸۴

**بندر عباس:** نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷  
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

**پایانه انزلی:** تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴  
تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

**کاشان:** تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱  
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

**تهران:** تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹  
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵  
[www.tukatrans.com](http://www.tukatrans.com)  
[info@tukatrans.com](mailto:info@tukatrans.com)

## بندر امام خمینی

(سهامی خاص)

\* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،  
ترخیص، ترانزیت  
\* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل  
\* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،  
و کشویی مخصوص محموله های طویل و  
دستگاه های بوزی  
\* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر  
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳  
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵  
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹  
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴  
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴  
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



## سلمان جنوب

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی  
حمل کلیه کالاها از بندرعباس  
به کلیه نقاط کشور و خدمات  
استریپ کانتینر  
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:  
آقای شیرزاد غمگین  
بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،  
طبقه ۶، واحد ۶۰۲  
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰  
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰  
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶  
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



بنیان: ۱۳۱۹

## شباهنگ بروجن (متحدہ)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی

دانشگاه آزاد  
تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰  
۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰  
همراه: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰  
۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



## شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،  
مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم،  
واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱  
پایانه: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۱۳  
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸  
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲  
[www.rashidbar.ir](http://www.rashidbar.ir)  
[rashidbar\\_company2006@yahoo.com](mailto:rashidbar_company2006@yahoo.com)



شرکت حمل و نقل

## کسری فر

حمل کالای خرده بار و  
عمده بار به تمام نقاط کشور

تهران، خیابان رجایی شمالی،  
خیابان غفاری پلاک ۱۰  
تلفن ویژه: ۰۲۱۵۲۸۸۸۸۴۰

[WWW.KASRAFAR.IR](http://WWW.KASRAFAR.IR)



## 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، غرفه شماره ۲۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۲۲۵-۷  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۲۲۱  
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

[Info@doostanhormozgan.com](mailto:Info@doostanhormozgan.com)

## شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲  
Armin Bazargan  
Transportation co  
بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،  
روبروی بانک ملی  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶  
۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۰۶۶  
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴  
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۳۱  
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۳۳۱۶  
۰۹۱۳۴۳۷۳۳۱۶  
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

[Bazargan\\_armin@yahoo.com](mailto:Bazargan_armin@yahoo.com)  
[info@arminbazargan.com](mailto:info@arminbazargan.com)  
[bszarganarmin2@gmail.com](mailto:bszarganarmin2@gmail.com)



## شرکت حمل و نقل جاده ای احسان هرمزگان

• دارای کمرشکن ۱۱،۷،۴ محور جهت حمل محمولات

• سبک و سنگین به تمام نقاط ایران

• قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور

• مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات

• دارای محوطه جهت حمل شهری و انبار داری

بندرعباس: بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه جهانبار، جنب ساختمان ایران خودرو،  
طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو / مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵  
دفتر مرکزی: ۳۳۴۶۸۱۲۳ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷  
دفتر عملیات: شهرک نگین ترابان همراه: ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰  
میدان تره بار تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / نمابر: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / همراه: ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷  
[ehsan.hormozgan@yahoo.com](mailto:ehsan.hormozgan@yahoo.com) [www.ehsan.hormozgan.com](http://www.ehsan.hormozgan.com)



شرکت حمل و نقل  
سنگین و فوق سنگین  
DENIZ TARABAR  
Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیر عامل: مهدی سرخاب

بندر عباس، امام موسی صدر جنوبی  
چهار راه بلوکی، ساختمان پرتو  
طبقه اول، واحد ۱۰۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۰۲۱  
۰۷۶-۳۲۲۳۱۲۵۷  
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

[deniz.tarabar@yahoo.com](mailto:deniz.tarabar@yahoo.com)

## شرکت های حمل و نقل سنگین و جاده‌ای

**Sangin Tarabar**  
Road Transport 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 ولیعصر، بالاتر از شهید بهشتی، کوچه نادر،

پلاک ۶، طبقه ۴، واحد ۱۵

تلفن: خط ویژه ۸۸۷۰۵۶۵۶

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



**ساتی**

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



**شرکت ترکیب حمل و نقل**

(سهامی خاص)

شرکت ترکیب حمل و نقل

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس
- از طریق ریل و جاده • حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در کریدور بین المللی شمال - جنوب

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ / ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ / ۶۶۹۱۵۱۸۲

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



**سعادت ترابار**

Saadat Tarabar Transport Co.

- نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور
- برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
- کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۲۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۲۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۲۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹  
saadat\_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر  
Azadeh Bandar Transportation Co.

**شرکت حمل و نقل آزاده بندر**

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، گمرک و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کارداری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی  
تلفن: ۰۷۶-۲۲۰۹ / ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۶۵ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴  
میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار  
دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نبش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴، طبقه ۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com

**شرکت حمل و نقل مسلم بار**

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور  
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل  
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار

تلفن: ۰۶۶-۳۳۴۲۶۶۳۷-۹ / ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳

همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵



شرکت حمل و نقل سراسری

**عدل تراباران توس**

(عدالتیان)

- حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

عدل تراباران: ۵۰-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۱ / ۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

شماره ویژه: ۰۵۱-۳۱۳۴۷ / همراه: ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com



**شرکت حمل و نقل پرواز بام**  
ParvazBam Transportation CO

مدیریت: امین سنائی پور ۰۹۱۷۳۶۹۳۶۳۱

رئیس هیئت مدیره: ایرج سنائی پور ۰۹۱۷۱۶۳۱۸۳۹

– حمل کلیه محمولات سبک و سنگین ترافیکی، یخچالی،  
سوارگی کش به تمام نقاط کشور

– دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری و حمل شهری

بندرعباس: سه راه هتل هما، ساختمان میثم، طبقه اول

تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۵۱۷۹ / فکس: ۰۷۶۳۳۴۴۵۲۱۷

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین تراباران، فاز یک، قطعه شماره ۹

تلفن پایانه: ۰۷۶۳۳۵۳۲۷۹-۹۱

www.parvaz bam.com



## شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و ریلی

شرکت حمل‌ونقل داخلی  
**سازان ترابر پارس**

گروه حمل‌ونقل پارس



شرکت حمل و نقل داخلی  
**ساحل ترابر پارس**

- ◀ حمل تخصصی کود شیمیایی
- ◀ حمل محمولات سبک و سنگین
- ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
- ◀ حمل محمولات تانکری و مایعات
- ◀ انجام پروژه‌های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا  
 تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵ - نامبر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵

دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار،  
 تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۱۲

دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی‌راه، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳  
 تلفن: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴ - همراه: ۰۲۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۲۵۱

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com

**شرکت خدمات توکا کشش**  
 مدیر عامل: مهرداد روشن



- بزرگترین شرکت واجد واگن های فله بر مخصوص حمل غلات
- ناوگان ریلی مشتمل بر بیش از ۱۲۰۰ دستگاه واگن ملکی و تحت پوشش
- حمل ریلی محمولات فله (غلات، دانه های روغنی، مواد پودری و معدنی)
- دارنده گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت یکپارچه IMS

اصفهان - خیابان هزار جریب - کوی امام جعفر صادق - بوستان ۷ غربی پلاک ۱۳۱  
 صندوق پستی: ۸۱۷۶۵-۵۵۴ - تلفن: ۰۲-۳۶۷۳۴۴۰ - فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰  
 info@tukakeshesh.ir www.tukakeshesh.ir



خدمات حمل و نقل ریلی و ترکیبی کالا

مدیر عامل: مهرداد نجاتی محرمی

مالکیت ناوگان مشتمل بر ۴۳۷ دستگاه واگن باری از نوع لبه کوتاه و مسطح،  
 ۱۳۴ دستگاه واگن مخزن دار  
 ۶۰ دستگاه کانتینر ۲۰ فوتی و ۴۰۰ دستگاه باکت مخصوص حمل مواد معدنی  
 دارای دفاتر نمایندگی در طول خطوط ریلی در سراسر کشور  
 تهران، خیابان گاندی شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰ واحد ۱۵ و ۱۶  
 تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳ - ۸۸۶۶۰۰۹۴ / فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸  
 www.parto-bf.com info@patro-bf.com

مدیر عامل: حامد نوروزی



- شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن‌های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:
- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
  - تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-اسید) در کشور
  - حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
  - حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
  - حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۹-۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir

- ◀ حمل و نقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ فوروردی واگن‌های وارده از کشور چین به کشور ایران به صورت کانتینری
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع مواد معدنی و میعانات به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه‌های مرزی
- ◀ تخلیه مواد فله‌ای معدنی در پایانه بندر عباس
- ◀ حمل و نقل خرده بار با سرویس روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع خودرو با واگن‌های مخصوص حمل خودرو



**راه آهن حمل و نقل**

دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت،  
 پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)  
 فکس: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶

www.RWT.IR

info@rwt.ir

## عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در  
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت  
صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: ۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷  
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱  
فکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰  
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com

با مدیریت: فتحعلی درویش

با بیش از ۳۰ سال سابقه

دارای پروانه کارگزاری گمرکی ۱۵۲۰، سال ۱۳۵۷

شرکت کارگزار گمرکی

## شی بن کو

- ترخیص کلیه کالاها تولیدی و تجاری از گمرکات کشور
- مشاور امور گمرکی و بازرگانی
- عضو اتحادیه کارگزاران گمرکی ایران

تهران: خیابان بهشتی، شماره ۲۳۷، طبقه ۳  
تلفن: ۸۸۷۳۷۷۳۶ ۸۸۷۳۵۰۲۳ ۸۸۵۱۲۶۷۸-۸۲  
فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com

## بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص  
کالا از تمامی گمرکات کشور  
ثبت سفارش، دریافت کلیه  
مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،  
کوچه ایازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱  
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



## شرکت بازرگانی آذین فرتاک آسیا

ترخیص کالا (گمرک بازرگان)

- ترخیص کلیه کالاها وارداتی با اخذ ثبت سفارش
- ترخیص پیله وری (بدون نیاز به ثبت سفارش) جهت واردات از مبدا اروپا و ترکیه
- انجام تشریفات گمرکی جهت صادرات از گمرک بازرگان
- همکاری با فورواردر و شرکت های حمل جهت ترخیص
- ترخیص کلیه کالاها گروپاز از گمرک بازرگان

منطقه آزاد ماکو، شهر بازرگان، خیابان امام، مجتمع تجاری گلدیس، واحد ۱۵

تلفن: ۰۴۴۳۴۳۷۵۱۸۲ همراه: ۰۹۱۲۳۷۹۶۳۴۳

office@ktmshipping.ir

Azinfartakasia@gmail.com



## گروه ترخیص گاران جنوب

ترخیص فوق العاده کلیه کالاها وارداتی مجاز

نمایندگی ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان  
نمایندگی های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی

دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۲۳،  
پلاک ۱۹، واحد ۳۰۳، طبقه سوم فکس: ۸۸۷۸۳۱۵۰  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۲۲۷۷ - ۸۸۲۰۷۲۶۰۰  
همراه: ۰۹۰۲۴۴۱۳۹۲۳ (خانم سعادت فر)

www.tarkhiskar.co

www.gtjonoub.com

gtjonoub@gmail.com



موسسه حمل و نقل و باربری

## ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،  
ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

فکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت بازرگانی

## پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰۰

Pardis Hegmatane Navid  
Trading co. Reg No: 8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۲۱-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com

pardis\_hn@yahoo.com



creative design studio  
MAGHZMEDAD  
newangle

دیزاین و ریویزیون

هدیه ویژه  
برای صنف بازرگانی و کشتیرانی

+989194888525

@MAGHZ.MEDAD.STUDIO



شماره ثبت ۱۸۴۴۹

# شرکت اخترطلایی دریای خزر

فعالیت در تمامی گمرکات کشور (گمرکات شمالی و جنوبی و گمرکات استان تهران)  
حق العمل کار رسمی گمرک جمهوری اسلامی

بندرعباس، میدان شهدا، به سمت بلوار ساحلی، ساختمان سلامه، طبقه سوم، واحد ۱۰۳

تلفن ۰۲۱-۳۳۵۵۳۶۲۳ - ۳۳۵۵۸۶۱۷ - ۰۷۶ / همراه: ۰۹۱۱۵۶۲۱۴۶۱ ۰۹۱۷۹۳۷۲۹۳۱ ۰۹۹۰۷۲۵۲۹۳۱

bazargani.abkenari@gmail.com



شرکت مهندسی  
سبا رویا پردازان سیستم

## شرکت نرم افزاری سبا سیستم

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقل شگفت انگیزه !!!  
تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم  
( دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص )

- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت بازرگانی و فروش (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ مدیریت گزاشات (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ سیستم هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM
- ✓ مدیریت عملیات و اسناد

تهران : خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

info@sabanetsystem.ir

فروش آنلاین : ۰۹۱۲۳۲۷۳۹۸۹

تلفن فروش : ۰۲۱۸۸۸۳۱۱۹۴

www.sabanetsystem.ir

## 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 ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶

همراه: ۰۹۱۲۳۲۷۸۶۷۸۳

Lotfi\_trade@yahoo.com  
www.lotfitrade.com

## بازرگانی رحیم ابشی

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ کارگزار (حق العمل کار)
- رسمی گمرک ایران
- ♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
- از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی - تلفن : ۰۱۳-۴۴۴۱۷۰۵

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

rahimabshi@yahoo.com



## افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر- فورواردر- ترخیص کالا  
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،  
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس  
زاهدان: خیابان امام خمینی،  
خیابان هیرمند جنوبی  
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲

۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۲۳۶۴۳۱

فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## استاد ترابر

کریر - فورواردر  
« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و  
ترانزیت  
« دارای نمایندگی های فعال در  
گمرکات مرزی کشور  
« فعال در ترانزیت کالا به آسیای  
میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹ / ۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



بازرگانی  
قاسمی

Ghasemi  
Trading



VeriQuality  
Iso 10002:2004



VeriQuality  
Iso 9001:2008



VeriQuality  
Iso 10004:2010

با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶

تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱

www.ghasemitradeco.com Email: info@ghasemitradeco.com





**پیشرو در صنعت  
حمل و نقل مسافری**

تلفن های دفتر مرکزی:  
۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های زررو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳  
تلفن های زررو ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۳۹۵۴ - ۵  
تلفن های زررو ترمینال شرق:  
۷۷۸۶۸۰۸۰ - ۷۷۸۶۸۵۳۰  
تلفن های زررو پارکینگ بیهقی:  
۸۸۷۵۳۶۰۰ - ۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)

**ترمینال تهران**

شماره ثبت: ۳۷۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)  
مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفنکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴  
پایانه جنوب: ۰۴-۵۵۱۸۵۳۰۱  
پایانه شرق: ۰۸۵۱-۷۷۸۸۰۸۵۱ / ۷۷۸۸۰۸۵۵  
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱  
[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)  
[www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)



**شرکت مسافری  
همسفر شمس**

زاهدان  
مدیرعامل: سید مصطفی موسوی  
سرویس دهی به کلیه  
نقاط ایران  
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری  
انقلاب، غرفه ۱۲  
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳  
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



**شرکت مسافری  
لاله سیر جهان**

سرویس دهی به کشورهای  
ترکیه و ارمنستان  
و شهرهای اردبیل و پارس آباد  
دفتر مرکزی: تهران، میدان آزادی،  
ترمینال غرب  
تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۹۲۱۹۰-۴  
مدیرعامل: جناب آقای شاملو  
۰۹۳۶۱۰۶۷۲۵۵

[www.lalehseir-co.ir](http://www.lalehseir-co.ir)

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

**گلشن بار ابهر  
آرام گرد ابهر**

به مدیریت محمد رضا همتی  
آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵  
آدرس مسافری ابهر: پایانه مسافری  
شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰  
۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳  
شماره تماس مسافری  
دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳  
دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳  
خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳  
مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

**خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)**

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،  
طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵  
تلفنکس: ۸۸۳۰۳۴۹۷ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۱۷۹۷۳  
Email: bobehreja@gmail.com

**شرکت نمایندگی بیمه  
نهاد امید باستان**

(سهامی خاص) کد ۴۵۱۵



۱. صدور انواع بیمه نامه های (اموال، اشخاص، مسئولیت و مهندسی)  
۲. متخصص در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت بیمه های حمل و نقل  
(مسئولیت متصدیان TBL - FBL - SMGL - MTBL - Airwaybill - CMR و باربری)  
۳. پیگیری خسارات از زمان وقوع حادثه تا زمان پرداخت خسارت  
۴. پاسخگویی ۲۴ ساعته و آنلاین کارشناسان

تهران، ابتدای خیابان شهید بهشتی (چهارراه قصر)، رو به روی متروی  
شهید قدوسی، پلاک ۱۲، طبقه دوم، واحد ۳  
همراه: ۰۹۱۹۰۷۵۰۶۲۶ فکس: ۸۸۴۷۶۶۵۶ تلفن: ۸۶۰۱۱۷۹۶ - ۸۶۰۱۱۷۹۲



مشاور و مطرح شبکه انجمن حمل و نقل بین المللی

در سال های ۹۵ تا ۹۸

[www.networkservice.ir](http://www.networkservice.ir)

[info@networkservice.ir](mailto:info@networkservice.ir)



**T.B.T  
(تی.بی.تی)**

شرکت مسافری  
تعاونی شماره ۱۵  
ترابری تا زاهدان

(به مدیریت سید امین موسوی)

زاهدان: پایانه مسافری انقلاب، غرفه ۶

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۰  
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۱  
نمبر: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۸۲



**پایانه مسافری  
مهدی پور**

مدیریت: دکتر منوچهر مهدی پور  
روبال سفر، سپروسفر، تعاونی ۱۱  
ایران پیما، پیک صبا  
همسفر  
لنگرود، میدان شهید نورانی، ابتدای بلوار  
شهید عبدالکریمی  
تلفن: ۰۱۳۴۲۵۲۵۶۵۰ - ۰۱۳۴۲۵۲۷۲۸۲  
نمبر: ۰۱۳۴۲۵۲۰۷۴۶  
همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷  
[www.mehdipour-travelagency.com](http://www.mehdipour-travelagency.com)



**حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی  
ایران ویک کردستان**

دفتر مرکزی: سنجند  
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵  
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸  
نمبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹  
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸  
دفتر تهران: خیابان شهید قرنی، خیابان،  
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴  
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹  
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹  
نمبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷  
واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳  
[iranvichco@yahoo.com](mailto:iranvichco@yahoo.com)

## شرکتهای خدمات دریایی و حمل و نقل بین المللی



### آریا رادمهر دریا

شرکت کشتیرانی  
آرامش شما، هدف ماست  
تهران، خیابان وزرا، خیابان هشتم، پلاک ۲۶  
طبقه دوم، واحد ۴  
تلفن: ۸۸ ۷۲ ۴۴ ۷۹  
info@armdshipping.com  
www.armdshipping.com



### کشتیرانی کهن ترانس مارین (سهامی خاص)

ارائه خدمات اجنسی و چارترینگ کشتی در حوزه دریای خزر  
سرویس منظم کشتی برای بنادر: ترکمن باشی، اکتاتوو و آستراخان روسیه  
دارای مجوز رسمی فعالیت از سازمان بنادر و دریانوردی  
دفتر مرکزی: بندرانزلی، میدان گمرک خیابان رضائی پلاک ۴۱  
شعبه بندر امیرآباد: زاغمرز، میدان عبدالملکی، خیابان آیت ا... خامنه‌ای،  
ساختمان عسل، طبقه سوم  
تلفن: ۰۱۳-۴۳۴۲۴۷۳۷-۴۳۴۲۸۹۰۶ / فکس: ۰۱۳-۴۳۴۲۷۵۹۷  
تلفن همراه: ۰۹۲۰۴۲۶۰۲۸۲  
اینستاگرام: @KohanTransMarine  
office@ktmshipping.ir



### سولار ترابار

منطقه آزاد انزلی  
حمل کالا به تمامی کشورهای CIS  
منطقه آزاد انزلی، مجتمع ستاره شمال،  
طبقه دوم، سوئیت ۳۰۱۳  
شماره تلفن: ۰۱۳۴۴۵۲۰۹۵  
Info@solartarabar.com  
www.solartarabar.com



### روان تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

#### 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  
بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۳۲۲۲۷۸۶۰  
RAVANTARABAR@GMAIL.COM

### جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
JAVANEH CARGO BAR  
Int'l 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  
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹ - ۳۰  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۳۳۶۶۶۸  
www.javaheri.javaneh@yahoo.com  
info@javahehcargo.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی ماهور کیان سبلان

به مدیریت سیفی

#### 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 رجایی، کوچه شهید شعاری، پلاک ۱۱۱، طبقه اول  
تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶ / ۰۴۵-۳۳۸۱۱۵۸۰۰  
تهران، خیابان سوم وزرا، پلاک ۲۶، طبقه سوم، واحد ۹  
۰۹۱۴۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴  
info@mahourkiyan.ir



شرکت کشتیرانی

### دریا پرتوی گیتا

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

دارای شعب در بندر عباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و دبئی  
دفتر مرکزی: تهران میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴ - ۹  
www.dpgshippinglines.com | info@dpgsl.com



### کشتیرانی داتام دریا اروند (سهامی خاص)

تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بلوار شیراز جنوبی،  
کوچه فلاحی، پلاک ۴، واحد ۱  
تلفن: ۸۸۰۶۰۱۶۸ / ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱  
www.datamsea.com info@datamsea.com



### کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی  
نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ  
تدارکات کشتی، بارشماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک  
تلفکس: ۰۵۴-۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹ / ۳۵۳۲۲۶۳۸  
موبایل: ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶  
WWW.SEPIDBANDAR.COM INFO@SEPIDBANDAR.COM



- دارابودن لیفتراک سبک و سنگین و جرثقیل
- امکانات جهت تعمیرات کانتینرهای تا حد ۱۰۰٪ خسارت که قابل تأیید SGS می‌باشد.
- دارابودن تجهیزات شستشو و مواد پاک کننده جهت کانتینرهای آغشته به مواد.
- دارای سکوی بارگیری ماشین‌آلات سبک و سنگین
- عملیات استریپ و استافینگ داخل کانتینر در محوطه مخصوص و ارسال محمولات به مکان موردنظر شما
- ترانزیت داخلی کانتینر، تخلیه و بارگیری، خرید، فروش و اجاره کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت
- حمل کانتینرهای وارداتی خالی از بندرعباس به تمام نقاط کشور

تهران، بزرگراه آیت‌الله سعیدی، بعد از میدان قائم نرسیده به پایانه نسیم‌شهر. جنب پمپ‌بنزین سالور، خ علی‌آباد  
 موبایل: ۰۹۱۲۳۰۰۹۰۰۱      تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۷۷۹۰۰

www.adakmarine.ir

depot@adakmarine.ir



### توحید هرمزگان

شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
 شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**توحید هرمزگان**  
 حمل کالا از بندرعباس به اقصی نقاط کشور  
 بندرعباس، خیابان امام خمینی، ساختمان  
 ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰  
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵  
 مدیرعامل: مجید رحیمی:  
 ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷  
 مدیر عملیات: سروش سلطانی:  
 ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



### مجتمع مخازن روغنی خلیج فارس

(سهامی خاص)

مجتمع نگهداری روغن‌های خام خوراکی با ظرفیتی معادل ۱۳۰۰۰۰ تن  
 مترمکعب، دارای مخازن استاندارد برای ذخیره سازی و  
 نگهداری انواع روغن‌های گیاهی.

دفتر تهران: خیابان خالد اسلامبولی (وزراء) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم  
 کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۴۳۱۵      تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۷۰۲۰      نمابر: ۸۸۱۰۳۹۹۷  
 دفتر بندرعباس: بندرعباس، منطقه ویژه اقتصاد شهید رجایی، بلوار کیش، خیابان چارک، پلاک ۱  
 کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۸۱۲      تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۰۲      نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۸۶

gulf\_p@yahoo.com



SEPEHR GOSTAR SAHAND (L.T.D)

### سپهر گستر سهند

مسئولیت محدود

کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به وسیله کامیون، کشتی و هواپیما
- ترانزیت از مبادی ورودی به گمرکات داخلی و آسیای میانه

آدرس: تهران، خیابان سهروردی شمالی،  
 خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹  
 ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴  
 تلفکس: ۸۸۷۵۸۹۳۶ - ۸۸۷۳۷۶۹۵  
 sepehrgostarsahand@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### آریا مسیر

کریر - فورواردر

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی  
 پارک ملت، بن بست آق بانو،  
 ساختمان ۱۱۰،  
 طبقه ۴، واحد ۷ شرقی  
 تلفن: ۰۲۱ ۲۲۰۴۹۹۶۶  
 ۲۲۰۳۸۸۴۷  
 نمابر: ۲۲۵۵۸۲۸

info@aryamasir.com



(بیمه ایران)

شرکت خدمات بیمه‌ای پوشش  
 جاده ابریشم

وابسته به موسسه صندوق راه آهن

www.abrishamins.ir  
 info@abrishamins.ir

متخصص در صدور انواع بیمه نامه و آگن‌های  
 باری و مسافری

- \* صدور انواع بیمه نامه
  - (آتش سوزی، مسئولیت باربری، اتومبیل، اشخاص و درمان)
  - \* پرداخت خسارت
- تهران: خیابان فرصت شیرازی، نرسیده به کارگر،  
 پلاک ۹، طبقه ۵  
 تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰  
 نمابر: ۶۶۹۱۳۸۲۴



### کشتیرانی حمل و نقل بین‌المللی مارین ثمین پارس (MSP)

- ← سرویس فیدرینگ از جبل علی به بندر جنوبی ایران و بالعکس
- ← حمل دریایی و چارترینگ
- ← نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ← سرویس ترانزیت به تمام گمرکات داخلی، کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- ← حمل بار هوایی از تمام نقاط دنیا به ایران و بالعکس

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، کوچه چهاردهم شرقی، پلاک ۱۲ - طبقه چهارم - واحد ۷  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰      نمابر: ۸۸۱۷۸۳۳۹      mkt2@msp-co.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### روانسر ترابری

(با مسئولیت محدود)  
 رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:  
 جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹  
 نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰  
 همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲  
 کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲  
 نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳  
 سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)  
 jafarsouri@yahoo.com



# TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



**Pole One Trans (LTD)**  
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation  
in to the World**

**Add:** Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88833349 / 88343722-3

**Fax:** (+9821) 88820889

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

**E-mail:** [info@poleone.com](mailto:info@poleone.com)

**Shaahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



**Add:** Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88322297

**Fax:** (+9821) 88322296

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

**E-mail:** [info@shaahintrans.com](mailto:info@shaahintrans.com)



Safe Cargo Logistics

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

**SAFE CARGO LOGISTICS**

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

Address: No.119, bul.lliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

**Tel: +359 - 877443900**

**+359-879207970**

[www.safecargo-co.com](http://www.safecargo-co.com)    [info@safecargo-co.com](mailto:info@safecargo-co.com)



**Tel:** +98 21 420 34 000

**Fax:** +98 21 88 48 15 32

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

[info@torangdarya.com](mailto:info@torangdarya.com)

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



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

**Tel : 021- 42278 \* 57806000**

Adress : Third floor , No 157, Motahari Ave , Tehran



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

**Tel : 021- 42278 \* 57806000**

Adress : Unit2, First Floor, No.161. Motahari Ave, Tehran



**Fanus Talae Jazire  
Shipping LLC**  
(As Agents)

1st Floor, Building No: 1, 12st Alley, Vozara St,  
Tehran, Iran.

**Tel: +98 21 8855 1940 - 2**

**Fax: +98 21 8872 8306**

[info@iglship.com](mailto:info@iglship.com)

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

**Abdis Marine  
Shipping Co**



**Tel: +98 (21)41685000**

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)

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



# شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

## شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش  
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامين  
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

### ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

### کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

### خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

### داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





# SAOI

International  
Maritime  
Education Center



## با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 [www.saoi.ir](http://www.saoi.ir)

✉ [tc@saoi.ir](mailto:tc@saoi.ir)







Intl. Air Courier and Cargo Service

*Beyond Limitiation*

Tel : 021-57806000  
info@bslexpress.net  
www.bslexpress.net

Adress : Third floor , No 157 , Motahari Ave , Tehran

# دهكده لڄسٽيڪ كاوه



منطقه ویژه اقتصادی کاوه



بانكها مسؤل تامين جريان نقدينگي هستند و

**لڄسٽيڪ**

مسؤل تامين جريان کالا

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



شرکت بر و بحر ایران  
Iran Land & Sea Co.  
خدمات کشتیرانی و لڄسٽيڪ





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

☎ **420 34 000**

[info@torangdarya.com](mailto:info@torangdarya.com)