

- ◀ حمل و نقل منجمد خزری
- ◀ جمود بندری!
- ◀ گره دریایی؛ ظرفیت غیردریایی
- ◀ محور احیای شرق!
- ◀ رسوب سوءمدیریت
- ◀ چشم اسفندیار «گوادر»
- ◀ ایمنی؛ بدون اولویت!

آب‌های منجمد

مافیای حاکم بر حمل و نقل دریایی در روسیه به‌ویژه رودخانه ولگا، مهره‌های بازی را به‌صورتی در خزر کنار هم چیده است که با راه‌اندازی جنگ قیمتی در بازار کشتیرانی، فضا را برای فعالیت شرکت‌های کشتیرانی و تاجران ایرانی سردتر از گذشته کرده است.



فقط باید‌ها را می‌گوییم!

گفت‌وگو با دکتر شهریار افندی‌زاده

معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با ترابران، به تشریح اولویت‌های وزارتخانه در حوزه ترانزیت و شیوه‌های جذب منابع مالی پرداخته است.





MARIN SAMIN PARS

مارین ثمین پارس

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویس‌های کانتینری از / به اقصی نقاط دنیا
- ارائه خدمات حمل و نقل Ro - Ro
- سرویس‌های فیدری از بندر جبل علی به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- خدمات چارترینگ و حمل و نقل دریایی
- سرویس‌های ترانزیت خارجی از بندرعباس به کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- سرویس‌های ترانزیت داخلی کانتینر/ کالا با انتخاب مناسب‌ترین شیوه حمل و نرخ‌های رقابتی در کوتاه‌ترین زمان به کلیه گمرکات داخلی ایران



خدمات ارسال بار به استرالیا به صورت خرده‌بار و فول کانتینر

Door to Door service (Packing , Labling and ...)

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی،

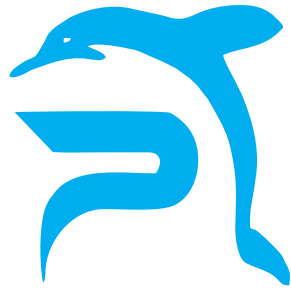
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰

فکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۹

ایمیل: Info@misp-co.com





PACIFIC

| www.pacificline.co |

| 021 - 88 93 00 56 - 69 |

تهران، خیابان مطهری، نبش لارستان
پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
Email: info@rdsshipping.com
www.rdsshipping.com

گروه شرکت های راهیان

- حمل و نقل دریایی و زمینی
- حمل کانتینری
- سرویس خرده بار
- سرویس های کراس استاف
- انبار اختصاصی در جبل علی
- حمل و نقل ترکیبی و ترانزیتی



آبديس مارين



Feeder operator

- » IRBND
- » IRKHO
- » AEJEA
- » IRBUZ
- » IRASA
- » IRBIK



SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.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: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

شرکت آداک مارین

کشتیرانی، حمل و نقل و بسته‌بندی بین‌المللی (مسئولیت محدود)



- ۱) حمل و نقل کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- ۲) حمل و نقل داخلی کانتینر به بنادر
- ۳) حمل ماشین سواری، حیوانات خانگی، جسد متوفیان خارجی به خارج از کشور
- ۴) قابلیت بارگیری بار لوازم منزل در کانتینر جلوی درب منزل مشتری
- ۵) انواع خدمات بسته‌بندی شامل بسته‌بندی لوازم منزل و مبلمان، ماشین‌آلات، کالاهای تجاری، کالاهای نمایشگاهی، آثار هنری شامل تابلو نقاشی، مجسمه، اشیاء موزه، تابلوهای برق و تجهیزات، لوازم منزل دیپلمات‌های سفارتخانه‌ها جهت صادرات به کانادا، اروپا، آمریکا، استرالیا، نیوزلند، ترکیه، آفریقا و آسیا
- ۶) ساخت صندوق چوبی برای اشیاء حساس و شکننده، پیانو و همچنین پالت‌بندی مواد غذایی جهت جلوگیری از آسیب‌های احتمالی حین حمل
- ۷) کلیه امور ترخیص کالاهای وارداتی و انجام تشریفات گمرکی جهت صادرات کالا
- ۸) دارای نمایندگی در کشورهای کانادا، اروپا، آمریکا، آفریقا، آسیا و اقیانوسیه
- ۹) انجام کلیه امور بیمه‌ای صادرات و واردات کالا
- ۱۰) جابه‌جایی دفاتر شرکت‌ها و سفارتخانه‌ها و دفاتر روزنامه‌های خارجی
- ۱۱) ارائه خدمات انبارداری به صورت کانتینری و انبار مسقف استریپ کالاهای صادراتی و وارداتی در محوطه‌ی کانتینری
- ۱۲) دارای ترمینال کانتینری در تهران، اصفهان و بندر عباس
- ۱۳) عضویت در انجمن‌های بین‌المللی فورواردرها در آمریکا، اروپا، آسیا و اقیانوسیه

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶

تلفن: ۰۶۵-۸۸۹۴۹۸۶۰-۰۲۱ / شماره واتس‌آپ: ۰۹۱۲۰۸۳۲۸۰۱

آدرس ترمینال کانتینری و انبار بسته‌بندی: جاده ساوه، میدان قائم، نرسیده به پایانه حمل و نقل نسیم شهر، جنب پمپ‌بنزین سالور، خیابان علی‌آباد، ترمینال کانتینری آداک مارین

تلفن ۰۵۵۲۷۷۹۰۰ - ۵۵۲۴۶۰۰۹ - ۵۵۲۷۰۲۶۴ - ۵۵۲۴۱۰۰۸ - ۰۲۱

www.adakmarine.ir

info@adakmarine.ir



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 79343

 /ariantrans

www.ariantrans.com





B.S.L
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

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



بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



ترخیص گمرکی

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

خیابان ولیعصر (عج)، نرسیده به جمهوری
خیابان حسین سخنور، پلاک ۴، واحد ۱۸
(۰۲۱)۶۷۵۲۸ - (۰۲۱)۶۷۵۳۱
۰۹۱۲۱۷۵۹۸۸۳ - ۰۹۱۲۱۵۵۱۳۵۱

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





کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و
صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سویق عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: + 989368684500

Pakar.shipping.co

www.pakargroup.co

pakarshipping@gmail.com

SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی پاس

Weekly feeder service from Bandar Abbas to Jebel Ali and vice versa

We are the agent of NVOCC lines such as :

Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, SATT & Elite



www.pas-shipping.com

info@pas-shipping.com

تهران، میدان ونک، خیابان ملامدرا، نرسیده به

بزرگراه کردستان کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه ۳ واحد ۳

تلفن: ۸۸۶۶۵۹۶۲ / ۸۸۶۶۷۱۲۴ - ۰۲۱



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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseasir.com

 general@sevenseasir.com



خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

دیبا هوا دریا

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

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

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

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



آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۷
کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸
تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM

NEC GROUP

FREIGHT FORWARDING SERVICES



Italy
New East Company s.r.l.
Via Volontari della Libertà, 25 Z.I. Terrafino Empoli
Tel. +39 05711831789

Germany
Near East Company GmbH
Marktplatz 10, 9539 Lörrach
Tel. +49 7621 7935910

Iran
Narin East Cargo
No. 18, Kish Ave, North Didar, Nelson Mandela, Tehran
Tel. +98 21 8866 0105

شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران



Iran
Public Warehouses &
Customs Services Co.

- * شش دهه فعالیت اقتصادی در مسیر توسعه تجارت
- * بازاری مورد اعتماد گمرک جمهوری اسلامی ایران
- * شبکه گسترده مراکز لجستیکی در مسیر کریدورهای اصلی کشور
- * حمل و نقل ترکیبی و خدمات ترانزیت کالا
- * دارای ترمینال کانتینری در قطب های لجستیکی کشور
- * ارائه خدمات حمل و نقل زمینی، هوایی و دریایی
- * عضو موسسه فدراسیون بین المللی انجمن های انبارداری و لجستیک (IFWLA)

تهران، میدان شیخ بهایی، ابتدای خیابان سنول، کوچه ماهتاب، پلاک ۲۵
کد پستی: ۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵ صندوق پستی: ۱۳۱۸۵-۱۴۳۴

۰۲۱ - ۸۸۰۶۴۷۷۰ / ۸۸۲۱۹۱۷۳ / ۸۸۰۶۰۳۲۳

info@pwcs.co.ir www.pwcs.co.ir ۰۲۱ ۸۸۰۶۰۳۲۶



بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎
 نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ 📠

بندر عباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵ ☎
 نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۵ 📠

تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم 📍
 تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰ ☎
 نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۳ 📠

✉ info@hilaldarya.com

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

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی

دادبان تجارت دریا



شرکت نمایندگی کشتیرانی دادبان تجارت دریا ارائه دهنده :



« سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی و حمل‌ونقل ترکیبی و خدمات Door to Door

« سرویس‌های وارداتی و صادراتی فله و کانتینری به صورت LCL ، FCL و Cross Stuff

« دارای شعب فعال در کلیه بنادر



« نمایندگی انحصاری شرکت تولید کننده فلکسی با برند اروپایی در ایران

« فروش انواع فلکسی با گنجایش‌های متفاوت

« خدمات Fitting و Loading و Heating و Packing فلکسی

در ۸۰ نقطه ایران و سراسر جهان

« دارای ترمینال اختصاصی و انبار در کشورهای آلمان، فرانسه، بریتانیا، نیجریه و غنا

تهران، سعادت آباد خیابان علامه طباطبایی جنوبی خیابان ۳۸ غربی پلاک ۱ طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴ (داخلی ۳۰۴)

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴

🌐 www.dadbanshipping.com

✉ info@dadbanshipping.com





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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com






Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

 ۸۸۱۰۰۷۰۱

MEHR LOGISTICS HOLDING

ارائه کننده خدمات حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی
و لجستیکی
(واردات و صادرات)
حمل جاده ای، دریایی و هوایی

مهرراد ناوگان
حمل و نقل بین المللی
MEHR RAD Navgan
International Transportation



MLC SHIPPING LINE

مهردریا ناوگان
تأمین و خدمات کشتیرانی
MEHR DARYA Navgan
Shipping Agency

www.mehrlogistics.com

تلفن تماس: ۰۲۱ ۹۱۰۶۰۵۰
واتس اپ: ۰۹۳۶۰۰۶۹۸۲۰

info@mehrlogistics.com

شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



Agent of NVOCC

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

نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به صورت Transship و Cross Stuff
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) در امارات ، هند و مالزی
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در بنادر هند و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینر یخچالی ، FlatRack ، Iso Tank و Open top

تلفکس : +۹۸۲۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : info@rtmarine.co

وبسایت : www.rtmarine.ir

آدرس: تهران ، بلوار آفریقا ، بالاتر از پل میرداماد ، کوچه تابان غربی ، پلاک ۶۲ ، طبقه اول ، واحد ۲
Add:Unit.2,1st floor , Block No.62,West Taban Alley,After Mirdamad Bridge, Africa Blv,TEHRAN-IRAN



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder



سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی

بنادر چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

+98 21 86047425

+98 21 86043379

+98 912 246 0188

www.roshandarya.com

info@roshandarya.com

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

بنادر مشترک



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

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

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

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001





۲۹ بزنگاه

آب‌های منجمد

- ◀ حمل و نقل منجمد خیزی
- ◀ زنگ خطر در خزر
- ◀ جمود بندری!
- ◀ گرہ دریایی؛ ظرفیت غیردریایی



۴۹ گذرگاه

مقاصد بعید

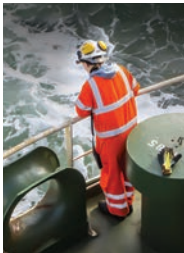
- فقط باید‌ها را می‌گویم!
- توصیه بانک جهانی به سرمایه‌گذاری در کریدور رقیب
- امکان‌سنجی پروژه کریدور ترانس-افغان
- محور احیای شرق!



۶۵ لنگرگاه

جزر و مد

- ◀ رسوب سوءمدیریت!
- ◀ دریای پر جزر و مد
- ◀ چشم اسفندیار «گوادر»
- ◀ مکران؛ دروازه جهان!



۸۵ دادگاه

بر مسند قضا

- ایمنی؛ بدون اولویت!
- یک تجربه حقوقی



بازار



ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم
شماره دویست و پنجم / اسفند ماه ۱۴۰۱



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پریوا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، علی کجاف، امید ملک

ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، اکرم امینی، فریبا کهن

ماهور مجد، سیما ذوکایی، بهار تهامی، علی محسنی، بابک وفایی

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ مسئول روابط عمومی و اشتراک: اعظم بزرگی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم ■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۲۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ www.tarabaran.com

■ tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

قابل توجه شرکت‌های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

"طرح تضمین تعهدات تحویل‌گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر"
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر
مورد پذیرش ۷۰ خط کشتیرانی

با همکاری:

- « انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (موسسه ضامن)
- « شرکت بیمه پاسارگاد
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالای استان گلستان
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب
- « انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان

برخی مزایای طرح برای تحویل‌گیرندگان کانتینر:

- « عدم نیاز به پرداخت سپرده نقدی و تودیع چک به شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « پوشش بیمه‌ای بر روی خسارت‌های بزرگ وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- « پوشش بیمه‌ای بر روی حق توقف حداکثر ۱۵ روز تاخیر در تحویل کانتینر ناشی از وقوع حادثه (مشروط به احراز شرایط)
- « متحدالشکل شدن تعهدنامه‌های شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « افزایش سرعت صدور ترخیصیه
- « امکان انتقال مسئولیت به تحویل‌گیرنده‌های بعدی (مشروط به احراز شرایط)
- « فرصت ۱۰ روزه برای پرداخت صورتحساب‌های خط کشتیرانی

www.intransport.com

021-88140071



آچمز!

آچمز در زبان شطرنج معنی گیرافتادگی می‌دهد؛ زمانی که یک مهره نمی‌تواند تکان داده شود، زیرا تکان خوردن آن، مهره ارزشمند بازی را حذف می‌کند. به زبان ساده‌تر، یعنی مسیری که باز نمی‌شود. اگر به سیاق معمول ترابان بخواهیم آن را توضیح دهیم، نام بسیاری از شرایط و موقعیت‌ها به میان می‌آید؛ مثلاً گره ترانزیت شمال و جنوب که آچمز سیاست خارجی کشور بوده و هست، یا بخش‌هایی از بزرگراه تهران- شمال که تا سال‌های متمادی آچمز حرکت مهره چین بوده یا حتی همین گره فروبسته خزر که این دفعه به آن پرداخته‌ایم. بهتر است خودتان بخوانید تا ببینید آچمز سیاست با اقتصاد چه می‌کند!

البته بر خوانندگان خردمند ما «واضح و مبرهن است که» همه این فروبستگی‌های آچمزآسا از کجا بر جان کشور ما غالب شده است و گیرافتادگی اصلی در کجاست؛ اما از آن بالا که به یکی دوپله پایین‌تر برگردیم، خیلی چیزهای واضح‌تری هست که راحت‌تر می‌شود درباره آنها صحبت کرد؛ مثلاً همین مسئله خزر که قبلاً عرض شد و زمانی یک راه تنفسی مناسب تجاری به نظر می‌رسید، اما الان آنچنان به چاله آچمز افتاده که در رویایی‌ترین فرصت حاصل از به هم ریختن کار جهان و گیرافتادگی بزرگ‌ترین شریک آن در گودال اوکراین، همچون دریایی یخزده از آچمز تاریخی در نمی‌آید! یک برآورد گمرکی حاکی از آن است که تا قبل از به دام افتادن روسیه در جنگ اوکراین حدود ۱۰۰ میلیارد دلار از تجارت روسیه با کشورهای انجام می‌شد که اکنون روابط خود را با آنها قطع کرده است، بنابراین تحریم‌های حاصل از جنگ، به مسیرهای تجاری روسیه به شدت آسیب زده و لابد الان در مراکز پایش امنیت لجستیکی این کشور، روی مسیر ایران و خزر حسابی ویژه باز شده و خوش به حال ایران که می‌تواند رویاهای تجاری - ترانزیتی خود را تحقق بخشد و ...

بسیار عذرخواهیم که حرف و لحن را به سمت رویه خوشدلانه مقامات دولتی بردیم. نه، از این خبرها نیست! مسیر شمالی هنوز در آچمز است: آچمز سیاست دویدن به دنبال شرق! شاهبیت حداقل یک دهه سیاست خارجی که تجارت همیشه در گروگان آن بوده است.

نمی‌خواهیم دوباره حرف را ببریم به سمت سیاست و بزنییم به صحرا و مسیر خاکی، اما لابد یک حکمتی هست که ایران شیرجه می‌زند وسط جنگ اوکراین، ولی در گرماگرم این جنگ و برقراری تحریم‌های یک‌جانبه اروپا علیه روسیه، یعنی در شش ماه اول سال میلادی گذشته، کل ارزش تجارت ایران و روسیه فقط به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار می‌رسد. ما شک نداریم که بخش اعظم این ناچیزی ارقام به ظرفیت‌ها و زیرساخت‌ها ربط دارد و مثلاً از تجارت ۶۰ میلیون تنی روسیه و هند نمی‌توانیم چندان نصیبی ببریم، زیرا ظرفیتش را نداریم، ولی مگر در زمان ترسیم استراتژی امنیت ملی کشورها، مجموعه‌ای از همین اعداد و آن شیرجه‌زدن‌ها و تبادلات ممکن و محتمل نیست که روی میز قرار می‌گیرد؟ در آن محاسبات استراتژیک، آیا طرف غالب در شمال خزر و طرف مهم در جنوب آن، حسابی روی خزر باز نمی‌کنند که نتیجه‌اش چشم‌اندازی برای توسعه خزر و درآمدن استعداد آن از چاله آچمز باشد؟ آیا این سوال بی‌پاسخ، گمانه‌های ناظر بر محاسبات نابرابر و ناهمخوان با انتظارات را پدید نمی‌آورد؟ آیا این وضعیت، بیشتر آینه رفتار فرادستانه یکی نسبت به دیگری نیست؟

و اگر هست، این فرودستی‌ها تا کی ادامه خواهد یافت؟ در کدام دهه بعد از این چهل سال، محاسبات مربوط به منافع تجاری کشور پیش پای محاسبات گنگ و بدفرجام سیاسی قربانی نخواهند شد؟

با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چندمنظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره برداری قرار گرفته است.

ویژگی‌های اختصاص طرح

- پایانه چندمنظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه‌گذاری خصوصی
- پایانه چند منظوره تخصصی نزدیک به محل پهلوگیری کشتی‌ها و محوطه Container در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
- پایانه چند منظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر

مرکز لجستیک

- مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندرعباس آریا به مساحت ۱۲هزار مترمربع در فضایی کاملا تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰هزار تن با جدیدترین روش‌ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و در حال بهره برداری می‌باشد

مرکز لجستیکی و پایانه

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰،۰۰۰ TEU کانتینر خشک و ۴،۰۰۰ TEU کانتینر یخچالی با ماندگار ۳۰ روز در سال.
- امکان استریپ و استافینگ کانتینرهای یخچالی
- دارای کارگاه تعمیرات انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و صدور گواهینامه.
- انبار اختصاصی لجستیکی به مساحت ۱۲هزار متر مربع.
- امکان نگهداری کالاها به‌صورت Palletize، خدمات پالتایزر و تسمه کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد.
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰متر در انبار سلولار لجستیکی شرکت.
- مجهز به اولین نرم‌افزار نیمه هوشمند تخصصی PCTS
- تجهیزات ترانستینر، ریچ استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریچ تراک، پالت تراک و همچنین لیفتراک های برقی و تریلرهای مخصوص حمل کانتینر

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا

۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

۰۷۶-۳۳۵۱۴۰۸۷

www.bact.ir





آب‌های منجمد

- در بحبوحه فصل سرد و در میانه نبرد روسیه و اوکراین، بر اثر کمبود کشتی‌ها، کارشکنی‌های روسیه، عدم لایروبی ولگا - دن و فعال شدن دو کریدور «میانی» و «ترانس‌خزر» در مقابل کریدور شمال-جنوب، جنگ قیمتی حمل‌ونقل دریایی در خزر به راه افتاد و نارضایتی همه دست‌اندرکاران این بازار را رقم زد. ترابران در گزارش‌هایی از زوایای مختلف به این معضل نگاه انداخته است.
- ◀ حمل‌ونقل منجمد خزری
- ◀ زنگ خطر در خزر
- ◀ جمود بندری!
- ◀ گره دریایی؛ ظرفیت غیردریایی

چالش‌ها و تنگناهای حمل‌ونقل دریایی در بنادر شمالی کشور

حمل‌ونقل منجمد خزری



گزارش از

سیمما ذوکایی نعمتی

فرداد فیروزپور، عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا، برشماری مشکلات بندار شمالی کشور را با اعلام از دست رفتن پتانسیل تجاری این بندار آغاز کرد و گفت: «به دلیل نبود راه‌های مواصلاتی کافی به بندار شمالی و همچنین مجزا نبودن مسیر توریستی و ترانزیتی، این بندار جنبه تجاری کمتری دارند و آنها را نمی‌توان رکن اصلی تجارت در شمال کشور محسوب کرد. علاوه بر آن، سیاست‌های توسعه‌ای دولت در بندار شمال کشور عجیب است. این بندار با فاصله‌های بسیار کم و هریک برای تحقق مقاصد خاص راه‌اندازی شده‌اند، اما در شرایط فعلی از هدف و مقصد اصلی خود کیلومترها فاصله گرفته، ضمن اینکه به قدری نزدیک هم هستند که برخی از آنها بیش از تجاری بودن، تفریحی شده‌اند.»

فیروزپور درباره چگونگی فاصله گرفتن بندار شمالی از جنبه تجاری گفت: «حجم مبادلات کشورهای مقصد خزر مثل آسیای میانه و روسیه به قدری نیست که بندار شمالی در حد بندار جنوبی امکان توسعه داشته باشند، از طرفی امکانات اقتصادی، فرآورده‌ها و حجم کالاها و حتی امکانات بندری بندار شمالی هم قابل مقایسه با بندار جنوبی کشور نیستند. ما از بندار جنوب، سالیانه چندین میلیون تن گندم، جو، غلات، مواد اولیه و کالاهای اساسی وارد می‌کنیم و این چند میلیون تن از نظر حجمی و ارزشی قابل مقایسه با همه مراودات خزر نیست.»

◀ نداشته‌های ایران در حوزه تجارت خزر

اولیروبی نکردن بندار و پایین رفتن تراز آب خزر در سال‌های اخیر را از دیگر مشکلات بندار شمالی کشور برشمرد و اظهار کرد: «در برخی مناطق شمال کشور سطح آب تا ۳ متر کاهش داشته که این عدد در حد یک استخر خانگی است و اصلاً چنین عمق آبی، قابلیت ایجاد یک تجارت بزرگ را ندارد.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به کمبود

«خزر» یا دریای «کاسپین» در مقایسه با دریای خلیج فارس و عمان در عرصه تجاری و حمل‌ونقلی گویا برای ایران فرزند ناخواسته‌ای بوده که هیچ‌زمان به اندازه فرزندان دیگر در جنوب کشور، مورد توجه قرار نگرفته است؛ بنابراین نه در توسعه بندار حاشیه‌ای آن استراتژی دقیق و عالمانه‌ای اتخاذ کردیم، نه در افزایش سهمش از تجارت و ترانزیت موجود در این دریاچه کوشیدیم و نه در موافقتنامه آکتائو از سهم کشورمان در این دریا دفاع کردیم. حالا هم که به‌واسطه شرایط سیاسی و اقتصادی حاکم بر منطقه به هدایت شدن بخشی از ترانزیت روسیه به سمت ایران و عبور از کریدور شمال-جنوب امیدوار هستیم، روسیه همچون همیشه با در پیش گرفتن رفتار سالوس‌مآبانه، نه تنها دست ایران را در پوست گردو گذاشته، بلکه در بحبوحه فصل سرد خزر، بر انجماد حال و هوای کشتیرانی ایران در این پهنه آبی افزوده است.

ترابران در این شماره، به‌منظور بررسی وضعیت کشتیرانی ایران در دریای خزر، ارزیابی رفتار روسیه با طرف ایرانی و مشکلات شرکت‌های کشتیرانی، به سراغ فعالان اقتصادی و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی در این حوزه رفته و در گام اول، نظر فرداد فیروزپور، عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا را جویا شده است.

فیروزپور که تأیید می‌کند روس‌ها با کشتی‌های ایرانی همچون زبردستان خود رفتار می‌کنند و آنها را در اولویت سوم یا حتی چهارم قرار می‌دهند، با اشاره به مانع‌آفرینی در مسیر توسعه ناوگان دریایی ایران، نبود اجازه عبور از ولگا-دن برای شناورهای ایرانی، کارشکنی در بهبود سیستم ترکیب کانتینر و ... می‌گوید: «روسیه فقط در قبال شناورهای ایرانی چنین رفتارهایی را دارد و وظیفه رفع این مشکلات فقط برعهده وزارت امور خارجه و دستگاه دیپلماسی کشور است.»





سیاست‌های توسعه‌ای دولت در بنادر شمال کشور عجیب است. این بنادر با فاصله‌های بسیار کم و هر یک برای تحقق مقاصد خاص راه‌اندازی شده‌اند، اما در شرایط فعلی از هدف و مقصد اصلی خود فرسنگ‌ها فاصله گرفته‌اند، ضمن اینکه به قدری نزدیک هم هستند که برخی از آنها بیش از تجاری بودن، تفریحی شده‌اند



کشتی با پرچم ایران در دریای خزر اشاره و خاطرنشان کرد: «به‌طور کلی حدود ۳۲۴ فروند کشتی در دریای خزر فعال هستند که از این تعداد کمتر از ۲۲ شناور متعلق به کشتیرانی دریای خزر و ۲۰ فروند در مالکیت بخش خصوصی است که با پرچم ایرانی فعالیت می‌کنند، همچنین تعداد زیادی از کشتی‌های موجود در خزر به سمت ایران حرکت نمی‌کنند و فقط حدود ۱۷۵ کشتی با ایران رابطه تجاری دارند، بنابراین کمبود کشتی و شناور منجر به نبود تناسب بین تقاضا و عرضه در حوزه تجارت دریایی خزر شده است.»

او درباره ظرفیت کشتی‌های تحت مالکیت ایران بیان کرد: «ظرفیت کشتی‌های خزر معمولا بین ۳ تا ۵ هزار تن و به ندرت تا ۶ هزار تن هستند. در واقع، با توجه به پایین آمدن سطح تراز آب خزر، به طور میانگین ظرفیت شناورهای خزر حدود ۴ هزار تن است که اگر شناورهای فعال با پرچم ایران را ۴۲ فروند در نظر بگیریم، ظرفیت کشتی‌های ایرانی حدود ۱۶۸ هزار تن خواهد بود که این میزان، نسبت به تقاضای موجود در این حوزه بسیار ناچیز است.»

فیروزپور با بیان اینکه از قدیم‌الایام به دلیل عدم تجاری‌سازی بنادر شمالی، تجارت چندانی در دریای خزر نداشتیم، گفت: «نبود زیرساخت‌های ریلی مناسب و لازم، نبود زیرساخت‌های جاده‌ای موصلاتی، نبود سیستم جامع ترانزیت، نبود پس‌کرانه کافی و... از علل اصلی عدم توفیق در بنادر شمالی کشور است که البته همه این موارد در صورت داشتن یک برنامه مناسب و یک عزم ملی به راحتی قابل حل است.»

تاثیر تحریم‌ها هم در افزایش این ناکامی‌ها غافل شد.»

◀ کارشکنی‌های شریک استراتژیک!

فیروزپور در پاسخ به این پرسش که چرا ایران پیش از این اقدامی برای توسعه ظرفیت ناوگان دریایی خود در دریای خزر نکرده است، از کارشکنی روس‌ها در دریای خزر سخن راند و تاکید کرد: «یکی از موانع اصلی اضافه شدن کشتی جدید، طرف روسی است؛ چراکه کشتی‌های جدید برای انتقال از دریای سیاه و مدیترانه و ورود به خزر باید از کانال ولگا - دن عبور کنند که در این مسیر با کارشکنی‌های جدی روس‌ها مواجه هستند؛ هرچند که هیچ قانون و نوشته‌ای مبنی بر ممنوعیت تردد در این مسیر وجود ندارد و در مذاکرات دیپلماتیک هم همواره روس‌ها برای همکاری در زمینه استفاده از این مسیر اعلام آمادگی می‌کنند، اما در واقع شرایط موجود منجر به بی‌ربطی مالکان ایرانی برای تردد از ولگا - دن شده است.»

او با اشاره به نبود سیستم مناسب ردیابی کانتینر در آسیای میانه گفت: «با وجود همه پیشرفت‌های این حوزه، سیستم ردیابی کانتینری روسیه اصلاً مناسب نیست و ما برای بهبود بخشیدن به این وضعیت نیازمند استقرار ساختار و سیستم به‌روز و بهره‌مندی از تجارب شرکت‌های ایرانی و بین‌المللی دولتی و خصوصی در بنادر خزر هستیم که این مهم در گروی رایزنی‌های جدی با طرف روس است.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: «در حال حاضر علی‌رغم شرایط جدید و نیاز روسیه به ایران برای خدمات دریایی، همچنان رفتار روس‌ها تبعیض‌آمیز است و شناورهای ایرانی به سختی در بنادر روس تردد می‌کنند؛ این در حالی است که روسیه فقط در قبال شناورهای ایران، چنین رفتارهای غیرحرفه‌ای دارد.»

◀ غنیمت جنگ روسیه و اوکراین برای ایران

او جنگ روسیه و اوکراین را تلنگری برای ایران دانست که منجر به احیای برخی از امکانات کشور در منطقه شده و تاکید کرد: «هرچند که بعد از این مناقشه، ایران برخی از امکانات و ظرفیت‌های خزر را به امکاناتی با ارزش‌افزوده بدل کرد، با توجه به طیف محدود مرادوات ما با روسیه که بیشتر مربوط به صادرات محصولات کشاورزی مثل میوه، مرکبات، صیفی‌جان و واردات گوشت، گندم، ذرت، جو، چوب روسی و بعضاً تجهیزات فولادی و خودروبی می‌شود، فعالیت در این حوزه در صورت ایجاد زیر ساخت و کاستن از هزینه‌های سر بار می‌تواند برای کشور ما خیلی مقرون به صرفه باشد.»



یکی از موانع اصلی اضافه شدن کشتی جدید، طرف روسی است؛ چراکه کشتی‌های تازه برای انتقال از دریای سیاه و مدیترانه و ورود به خزر باید از کانال ولگا - دن عبور کنند که در این مسیر با کارشکنی‌های جدی روس‌ها مواجه هستند؛ هرچند که هیچ قانونی مبنی بر ممنوعیت تردد در این مسیر وجود ندارد



◀ خرید کشتی؛ تجهیز بنادر

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا وضعیت بنادر ایران را نسبت به سایر بنادر حاشیه خزر خوب ارزیابی و اذعان کرد: «با وجود همه مشکلاتی که بیان کردم، به طور کلی بنادر شمالی ایران در مقایسه با بنادر موجود در دریای خزر به‌جز آذربایجان، از نظر تجهیزات و مدیریت پیشرفته‌تر و بهتر از سایر بنادر این حوزه است، به بیان دیگر ایراد و مشکل فقط در بنادر ایران نیست، بلکه بنادر سایر کشورهای حاشیه خزر هم دچار کمبودها و نقایص جدی هستند؛ آذربایجان تنها کشوری است که تا حدودی در بنادر خود سرمایه‌گذاری کرده و تجهیزات نسبتاً مدرنی هم دارد.»

فیروزپور درباره فعالیت کشتی‌های ایرانی در خزر افزود: «هرچند تعداد کشتی‌های ایران در خزر بسیار ناچیز است، اما باید توجه داشت که صرفاً با تامین شناور و بدون ایجاد امکانات بندری، زیرساخت‌های جاده‌ای، مدیریت یکپارچه و پس‌کرانه‌های مناسب، امکان دستیابی به جایگاه بهتر و خروج از وضعیت فعلی میسر نخواهد بود؛ بلکه ابتدا باید با لایروبی مناسب، تامین و تجهیز امکانات ساحلی و بندری، توسعه خدمات تخلیه و بارگیری و سایر خدمات مربوطه، زنجیره تامین مورد نیاز شناورها را تکمیل و پس از آن با خرید شناور، تجارت و حمل‌ونقل دریایی را در شمال کشور رونق بخشید.»

این کارشناس اذعان کرد: «خرید کشتی تنها کاری است که از عهده بخش خصوصی و یا غیرحاکمیتی برمی‌آید و فراهم کردن باقی امکانات اعم از تجهیزات بندری و ارائه خدمات در اختیار بخش حاکمیتی است که در سال‌های اخیر اقدامات و تلاش‌های خوبی هم انجام شده، اما نباید از





هزینه بالای سوخت و استهلاک کشتی‌ها به دلیل سن زیاد شناورها در خزر و هزینه بسیار زیاد انبارداری کالا در کشورهای آسیای میانه، از جمله عوامل افزایش نرخ حمل تا حدود ۴۰۰ درصد از بندر ماخاچ کالا است که در مقایسه با بنادر جنوبی کاملاً غیررقابتی است



میانه، از دیگر عوامل افزایش نرخ حمل تا ۴۰۰ درصد از بندر ماخاچ کالا است و این عدد در مقایسه با بنادر جنوبی کاملاً غیررقابتی است و برای برخی از کالاها، توجیه اقتصادی ندارد؛ لذا می‌توان گفت در صورت عدم توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها و عدم کاهش نرخ کرایه حمل بنادر خزر بیش از جنبه تجاری، از جنبه سیاسی اهمیت خواهند داشت.

فیروزپور تجارت در دریای خزر را بسیار پیچیده خواند و افزود: «خزر به شرطی که نگاه زیربنایی بر آن حاکم باشد، موقعیت خوبی برای ایجاد یک دروازه از شمال ایران برای برخی از مراودات با کشورهای شمالی و آسیای میانه دارد، اما دستیابی به این مهم بی‌شک نیازمند ایجاد زیرساخت‌های بسیاری قوی و مدیریت یکپارچه، زیر نظر و مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان ارگان هماهنگ کننده با سایر ذی‌نفعان از قبیل راهداری، راه‌آهن، گمرک و ... است.»

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی، با تاکید بر اینکه ساماندهی و رونق بنادر شمالی نیاز به فرماندهی واحد و برنامه‌ریزی بلندمدت دارد، اظهار کرد: «افراد و سازمان‌های بسیار برای رونق چابهار تلاش کردند، اما به دلیل ناهماهنگی و تک‌بعدی بودن اقدامات، نتیجه مناسبی در بر نداشت، بنابراین ادامه روند موجود در خزر هم در آینده‌ای نه چندان دور، دستاوردی بیش از چابهار نخواهد داشت.»

◀ همه چیز درباره دیپوی بار صادراتی

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با تایید این نکته که کشتی‌های روسی پس از تخلیه بار در بنادر ایران، از بارگیری مجدد امتناع می‌کنند، خاطر نشان کرد: «نه فقط کشتی‌های روسی، بلکه

به گفته فیروزپور، تنها مزیت جنگ روسیه و اوکراین برای ایران، افزایش قدرت چانه‌زنی ایران در منطقه بود و با قطعیت می‌توان گفت که جز این هیچ دستاورد دیگری برای ما نداشت.

او بازار ایجاد شده ناشی از جنگ روسیه و اوکراین را موقتی دانست و عنوان کرد: «با توجه به محدودیت‌های ما در خزر طی سال‌های گذشته، به نظر می‌رسد بازار ایجاد شده کنونی، می‌تواند با اتمام جنگ روسیه و اوکراین برچیده شده و به حالت قبلی برگردد، مگر آنکه از موقعیت ایجاد شده به بهترین وجه بهره‌برداری شده و توان لجستیکی بنادر شمالی را افزایش داد، البته قبلاً هم کمبود کشتی در خزر کاملاً محسوس بود، اما در حال حاضر با توجه به افزایش تقاضا و کمبود کشتی، کرایه حمل تا حدود چهار برابر افزایش یافته است.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه مسئولان ایرانی ترانزیت ۱۰ میلیون تن غلات را از طریق بنادر شمالی هدف‌گذاری کرده‌اند، آیا از نظر شما چنین هدفی قابل دستیابی است، توضیح داد: «چنین اهدافی بیش از جنبه عملیاتی، جنبه شعاری دارد. بهتر است جواب این سوال را با مثالی ساده شرح بدهم؛ تصور کنید که به طور کلی حدود ۱۱۰ کشتی به ایران تردد کنند که ظرفیت هریک حدود ۴ هزار تن باشد؛ بنابراین با نگاه خوشبینانه حداکثر میزان حمل ۴۴۰ هزار تن و مدت زمان رفت و برگشت شناورها در صورتی که خالی برگردند حدود ۲۰ روز خواهد بود. به زبان ساده‌تر اگر تمامی شناورها فقط غلات حمل کنند طی ۲۰ سفر کلاً هشت میلیون و هشتصد هزارتن قابلیت حمل وجود دارد.»

او در ادامه دلیل اصلی افزایش نرخ حمل در خزر را کمبود کشتی عنوان کرد و گفت: «هزینه بالای سوخت و استهلاک کشتی‌ها به دلیل سن زیاد شناورها در خزر و هزینه بسیار زیاد انبارداری کالا در کشورهای آسیای



حل مشکلات شناورهای ایرانی در روسیه

در وهله اول برعهده وزارت امور خارجه است، اما بسیاری از مسئولان ما آگاهی کافی از مشکلات موجود ندارند و به دلیل همین نداشتن اطلاعات با برخی گپ‌زدن‌ها مدعی حل مشکلات می‌شوند



مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا، حل مشکلات شناورهای ایرانی در روسیه را در وهله اول برعهده وزارت امور خارجه دانست و افزود: «بسیاری از مسئولان ما حتی اطلاع و آگاهی کافی از مشکلات موجود ندارند و به دلیل همین نبود اطلاعات لازم و کافی، با برخی گپ‌زدن‌ها مدعی حل مشکلات می‌شوند، این در حالی است که مذاکرات مسئولان وزارت امور خارجه در بسیاری موارد با افراد تصمیم‌گیر و ذی‌نفع ماجرا نیست، بلکه بیشتر شبیه نمایش و وقت‌گذرانی است که کمکی هم برای حل مشکلات کشتیرانی و یا تجارت دریایی نمی‌کند. باعث تاسف است که مسئولان ناآگاهی خود را نمی‌پذیرند.»

فیروزپور ضمن انتقاد از عملکرد مسئولان دولتی در بنادر شمالی، توضیح داد: «متأسفانه در ایران برخی از ارگان‌های دولتی و یا مسئولان برای بزرگ‌نمایی دستاوردهای خود و انعکاس آن در رسانه‌ها، گاهی امکاناتی را بدون مطالعه و بررسی کارشناسی در مناطقی مانند برخی بنادر شمالی راه‌اندازی کرده‌اند که نه تنها سودی نداشته است، بلکه منجر به انباشت سرمایه در منطقه‌ای نادرست شده، این در حالی است که بسیاری از مناطق مستعد توسعه و مستحق سرمایه‌گذاری از این امر جا مانده‌اند. در بسیاری مواقع نبود مطالعه کارشناسی و برنامه‌ریزی درست و به عبارت دیگر شوآفی که دولتمردان اصرار به برگزاری آن دارند به ایجاد ظرفیت‌هایی غیرضرور و در نهایت هدررفت منابع منجر شده است و البته در نهایت تمامی تقصیرات برگردن سازمان بنادر به عنوان متولی می‌افتد.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، تصریح کرد: «باید قبول کرد که در کشور ما افراد متخصص به‌ندرت در جایگاه واقعی و شایسته خود قرار می‌گیرند که این مدعا را با نگاهی گذرا به ترکیب وزرای و مدیران دولت‌های مختلف می‌توان اثبات کرد. متأسفانه در بخش دولتی هر مدیری، پس از تکیه بر مسند جدید به جای تمرکز بر مدیریت مجموعه و به‌جای استفاده از تجربیات دوره‌های قبل در وهله اول، افراد زیرمجموعه خود را تغییر داده و به اصطلاح مجموعه مورد اعتماد خود را اتوبوسی وارد کارزار می‌کند.»

او در ادامه، انتصابات مدیریتی بدون توجه به شایستگی را منجر به ایجاد خلاء در سازمان‌های مختلف دانست و گفت: «این مشکل مختص حال حاضر و اکنون نیست، بلکه از اول انقلاب تاکنون علی‌رغم همه شعارهای زیبا، عملکرد همه دولت‌ها مشابه هم بوده و فقط فرهنگ لغت مورد استفاده دولت‌ها برای عامه مردم تغییر کرده است؛ گاهی شعار تعهد، گاهی تخصص و گاهی هم تدبیر یا خدمت را داده‌اند، در حالی که سیاست و اصول تغییری نکرده است.» ■

د

به طور کلی بنادر شمالی ایران در مقایسه با بنادر دیگر در دریای خزر (به جز آذربایجان) پیشرفته‌تر و بهتر از سایر بنادر این حوزه است، به بیان دیگر ایراد و مشکل فقط در بنادر ایران نیست، بلکه بنادر سایر کشورهای حاشیه خزر هم دچار کمبودها و نقایص جدی هستند

ع

حتی کشتی‌های ایرانی هم از بارگیری در بنادر ایران به دلیل کرایه حمل کمتر و همچنین زمان توقف بیشتر برای بارگیری امتناع می‌کنند که این امر معمولاً باعث انباشتگی بارهای ما در بنادر شمالی می‌شود؛ اقدام کشتی‌های روسی با توجه به اهمیت تجارت و درآمد قابل توجیه است، اما اینکه چرا برخی از کشتی‌های ایرانی و حتی شناورهای دولتی از بارگیری در بنادر کشور پرهیز می‌کنند، جای سوال دارد.»

او افزود: «روس‌ها قطعاً به فکر تامین منافع ملی کشور ما نیستند و با توجه به اینکه کرایه حمل بنادر ایران به روسیه حدود یک‌پنجم نرخ حمل از بنادر روسیه به ایران است، ترجیح می‌دهند به جای بارگیری مجدد، از فرصت استفاده کرده و بدون بار برگردند، اما کشتی‌های ایرانی هم بدون توجه به عرق ملی و میهنی همین اقدام را انجام داده و به جای توقف برای بارگیری مجدد، به مبدأ برگشته و با مصرف سوخت کمتری از بنادر روسیه مجدداً بارگیری کرده و با دریافت کرایه بیشتر به تجارت خود می‌پردازند.»

فیروزپور بارگیری نکردن کشتی‌ها در بنادر را مربوط به زمان توقف طولانی برای بارگیری و کرایه حمل کمتر از بنادر روسیه دانست و اظهار کرد: «این مشکل هیچ ارتباطی با ارائه خدمات در بنادر ایران ندارد و صرفاً در آن منافع اقتصادی مطرح است.»

این فعال اقتصادی، با تایید این موضوع که روسیه به کشتی‌های ایرانی به سختی اجازه پهلوگیری می‌دهند، یادآور شد: «همان‌گونه که گفتم روسیه با کشتی‌های ایرانی رفتار مناسبی نداشته و آنها را اولویت سوم و یا حتی چهارم می‌داند.»

اگر به دلیل زیرساخت‌های بندری قیمت نهایی کالاها افزایش یابد، دوباره در رقابت می‌بازیم

زنگ خطر در خزر

گزارش از
مونا روشندل



خوان «خزر» گسترده است منتها ایران یا از بار عام آن، جا مانده یا سهم خود را به عدل از این خوان نستانده و موجب شده است که اکنون صاحبان شرکت‌های کشتیرانی و فعالان اقتصادی بیمناک‌تر از همیشه نگران متغیرهای جدید پیش آمده در معادلات خزری باشند. در همین زمینه، آرش فهمیده، مدیرعامل شرکت کشتیرانی پارس عبور و نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین، با شرح جزئیات کشتیرانی در دریای خزر و دلایل رونق یا کساد و افزایش نرخ این صنعت، از عوامل بیرونی و حاشیه‌ای موثر بر آن پرده برداشت.

او یکی از عوامل مهم گرانی کرایه حمل کالا را فعالیت کشتی‌ها در کریدورهای میانی خزر یعنی دالان‌های رقیب کریدور شمال-جنوب دانست و هشدار داد: «اگر دیر بجنبیم همه این بازار را از دست می‌دهیم، چراکه آن دو کریدور از لحاظ سیاسی و ژئوپلیتیکی مهم‌تر از کریدور شمال-جنوب هستند و کشتی‌ها نیز جذب آنها شده‌اند و همین امر بر آتش افزایش کرایه حمل کشتی‌ها در دریای خزر دمیده و کار را برای ایران و روسیه سخت‌تر کرده است.»

آرش فهمیده، نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین و مدیرعامل شرکت کشتیرانی پارس عبور در ابتدا با بیان اینکه نرخ حمل تابع مسائل مختلفی است اما در نهایت براساس عرضه و تقاضا یا فرمول تناژ ورودی و تعداد کشتی‌ها تعیین می‌شود، گفت: «۵ کشور حاشیه دریای کاسپین سالانه ظرفیت حمل ۳۰ میلیون تن کالا را با





در حال حاضر عمق آبخور مجاز کشتی‌ها برای تردد در کانال ولگا حدود ۳/۶ متر است و همین عدد به‌تنهایی بیانگر آن است که همه کشتی‌ها در این پهناهی، یک‌سوم ظرفیت خود را از دست می‌دهند



حدود ۳۰۰ فروند کشتی بین خود دارند که این تعداد کشتی به‌دلیل بسته بودن دریای کاسپین و عدم دسترسی منظم و آسان به دریاها، آزاد نسبتاً ثابت و ماندگار هستند. در نتیجه وقتی یک استعداد ۳۰ میلیون تنی کالا با تعداد محدود کشتی در هر سال داریم عملاً کوچک‌ترین تغییری در سرویس‌دهی کشتی‌ها (عرضه) می‌تواند بالانس این معادله را برهم زند.

فهمیده با یادآوری این موضوع که کرایه حمل در دریای کاسپین از سال ۱۳۹۶ تا سال گذشته بدون هیچ تغییری ثابت مانده بود، اظهار کرد: «امسال بعد از حدود ۵ سال به دلایل مختلف بالانس و تعادل بین عرضه و تقاضا به هم خورد، عرضه کاهش اما تقاضا افزایش یافت، بنابراین کرایه‌ها روند افزایشی در پیش گرفت.»

او در تشریح دلایل افزایش کرایه حمل در دریای خزر، با بیان اینکه کاهش سطح آب کانال ورودی ولگا بزرگ‌ترین عاملی بود که همه کشورها را درگیر کرده است، گفت: «در حال حاضر عمق آبخور مجاز کشتی‌ها برای تردد در این کانال حدود ۳/۶ متر است و همین عدد به‌تنهایی بیانگر آن است که همه کشتی‌ها در این پهناهی یک سوم ظرفیت خود را از دست می‌دهند. به بیان دیگر، از نظر حجمی گویی ما یک سوم ظرفیت ناوگان کاسپین را از دست داده‌ایم.»

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین تأکید کرد: «شاید این مقوله موردتوجه برخی افراد قرار نگرفته باشد، اما وقتی ۳۰۰ فروند ناوگان در کاسپین وجود دارد که نمی‌توانند فول‌تناژ بارگیری کنند، مانند این است که ۱۰۰ فروند از آن ناوگان ثابت هرساله حذف شده است.»

او در پاسخ به این پرسش که برای جبران این معضل باید چه تدبیری کرد، گفت: «مسئله مهم این است که ورودی کانال ولگا از دریا شروع می‌شود

یعنی بالغ بر ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر آن در بستر دریا است و کشتی‌ها در آب شور تردد می‌کنند بنابراین لایروبی آن بسیار سخت، زمان‌بر و هزینه‌بر است. با این حال پیمانکار روسی از ۴ سال گذشته تاکنون در حال لایروبی است اما هنوز موفق نشده که عمق آب را به ۴/۲ متر (حداقل آبخور موردنیاز برای کارکرد فول‌تناژ کشتی‌های موجود) برساند. پس از آن، روس‌ها با یک شرکت چینی برای لایروبی ولگا مذاکره کردند اما طرف چینی به دلیل مسائل مالی با آنها به توافق نرسید. در نتیجه، لاجرم به سراغ ایرانی‌ها آمدند و مقرر شده است که از بهار سال آینده شرکت‌های حفاری و لایروبی ایرانی نیز به این کار ورود کنند.»

فهمیده با اشاره به اینکه بهترین و عاقلانه‌ترین تصمیم تشکیل یک کنسرسیوم بین شرکت‌های روسی و ایرانی برای لایروبی کانال ولگا است، یادآور شد: «عمق آب در ولگا اگر افزایش نیابد، سال‌به‌سال ورود کشتی‌ها به کانال ولگا سخت‌تر و آبخور آنها به‌مراتب کمتر خواهد شد که می‌تواند مشکلات بزرگ‌تری را نه‌تنها برای روسیه و ایران بلکه برای دیگر کشورهای کاسپین نیز رقم بزند.»

او افزود: «میزان آبخوری که روسیه بر اساس آن به کشتی‌سازی‌های خود کشتی سفارش می‌دهد، ۴/۲ متر است که اگر سطح آب در این نقاط حساس و اساسی بالا نیاید، از این به بعد باید کشتی‌هایمان با آبخور ۳/۵ متر باشد. از طرف دیگر هرچقدر آبخور کشتی کم باشد کشتی پهن‌تر می‌شود و تردد کشتی‌هایی با پهناهی بیشتر در کانال‌ها دشوار است؛ بنابراین باید بتوان عمق آب را در ولگا افزایش داد.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا شرکت‌های کشتیرانی ایرانی در مقوله نوسازی و توسعه ناوگان به مسئله عمق آبخور دقت کرده‌اند یا خیر، گفت: «بله، شرکت‌های کشتیرانی با تمرکز بر این موضوع کشتی‌هایی را سفارش داده‌اند که دارای حداکثر درفت ۳/۶ متر است که همین موضوع نیز خود عامل دیگری برای گرم‌تر شدن قیمت فروش کشتی و بازار کرایه حمل دریایی است.»

◀ جنگ کریدورها برای حذف ایران

فهمیده یکی دیگر از عوامل گرانی کرایه را فعالیت کشتی‌ها در کریدورهای میانی کاسپین است و تصریح کرد: «پیش از این فقط یک کریدور شمال-جنوب وجود داشت اما اکنون این کریدور تحت تأثیر دو کریدور دیگر در دریای کاسپین قرار گرفته است کریدورهای ترانس کاسپین و شرق به غرب میانی در عمل با حذف ایران، چین را با عبور از قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به اروپا می‌رساند که اگر دیر بجنبیم بیش از پیش با از دست دادن این بازار، نقش استراتژیک خود را از دست





۵ کشور حاشیه دریای کاسپین سالانه ظرفیت حمل ۳۰ میلیون تن کالا را با حدود ۳۰۰ فروند کشتی بین خود دارند که این تعداد کشتی به دلیل بسته بودن دریای کاسپین و عدم دسترسی منظم و آسان به دریاهای آزاد نسبتاً ثابت و ماندگار هستند. در نتیجه کوچکترین تغییری در سرویس‌دهی کشتی‌ها می‌تواند بالانس این معادله را بر هم زند



بارزش مثل شمش آهن، روی، مس، محصولات پتروشیمی، تجهیزات نیروگاهی و... (صادرات و واردات) رفته است که نیاز به هر دو تخلیه و بارگیری در بندر دارد؛ بنابراین دیگر آن ساختار اولیه تخلیه و بارگیری که فقط جرثقیل و لیفتراک باشد، کفایت نمی‌کند بلکه به تجهیزات آفشور به روز، انواع و اقسام لیفتراک و جرثقیل سبک با کاربری چندگانه نیاز است که بتوان به همه کالاها با تنوع بالا خدمات داد.

فهمیده تصریح کرد: «باید توجه داشته باشیم که جنگ شده است و روسیه نمی‌تواند برخی از کالاهایش را صادر کند و باید بخشی از آنها را از این مسیر به بازارهای هدف برساند، پس ناچار هستیم به سمت کانتینر محور شدن گام برداریم، اما چون دریای کاسپین کانتینری نبوده است نه تنها در ایران بلکه در همه کشورهای حاشیه کاسپین کمبود کانتینر و کشتی کانتینربر داریم. علاوه بر آن از کمبود کشتی رو-رو نیز رنج می‌بریم چراکه فقط دو فرند کشتی رو-رو در کاسپین وجود داشت که یک فروند آن بر اثر سانحه از دست رفت و اکنون کل کاسپین با همین یک فروند کشتی رو-رو پوشش داده می‌شود.»

او خاطر نشان کرد: «تنوع محصولات باعث شده است که کاربری بندر ما کاهش و زمان تخلیه و بارگیری افزایش یابد. تا جایی که یک فروند کشتی که در دریای خزر باید ۸ روز دریانوردی (۴ روز رفت، ۴ روز برگشت) و حداکثر یک هفته توقف داشته باشد اکنون ۸ روز دریانوردی و ۴۵ روز توقف دارد؛ یعنی ما ۵ برابر دریانوردی توقف داریم و کشتی باید ۴۵ روز

خواهیم داد؛ زیرا این دو کریدور میانی از حمایت کشورهای متضاد با منافع ایران مانند آمریکا و اسرائیل برخوردار هستند به صورتی که سال گذشته به جای روسیه و چین بیشترین سرمایه‌گذاری را در قزاقستان هلند و آمریکا انجام داده‌اند.»

او تاکید کرد: «این دو کریدور از لحاظ سیاسی اهمیت بالایی پیدا کرده است و کشتی‌های موجود نیز از آنجا که آن کشورها نه تحریم هستند و نه مشکل ارزی دارند، جذب این کریدورها شده و در نهایت همین امر بر آتش افزایش کرایه حمل کشتی‌ها در دریای کاسپین دمیده است و کار را برای ایران و روسیه سخت‌تر کرده است.»

◀ تنوع کالای تجاری هم بازار کرایه را داغ کرد

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین یکی دیگر از وقایع موثر بر بازار حمل‌ونقل دریایی در کاسپین را جنگ روسیه و اوکراین دانست و با بیان اینکه پس از این جنگ ما افزایش تناژ بار نداشتیم اما تنوع کالایی را تجربه کردیم، گفت: «تجارت ما با روسیه از لحاظ تناژی در بازه زمانی ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰ کاهش یافته است. با این حال به دلیل تنوع محصولات، کرایه حمل صعودی بود؛ زیرا برای تخلیه و بارگیری محصولات متنوع با انواع بسته‌بندی‌های مختلف به تجهیزات متنوع نیاز داریم که متأسفانه نه تنها بنادر ایران بلکه بنادر روسیه هم از نظر زیرساختی و تجهیزاتی برای چنین تنوع کالایی آماده نبود.»

او افزود: «زمانی محصولات تجاری ما عمدتاً به صورت واردات یک‌طرفه چوب و آهن بود که هم بنادر روسیه و هم ایران از عهده تخلیه و بارگیری آنها بر می‌آمدند، اما اکنون به سمت پالت، کیسه، بشکه و کالاهای



زمانی محصولات تجاری ما عمدتاً به صورت واردات یک‌طرفه چوب و آهن بود که هم بنادر روسیه و هم بنادر ایران از عهده تخلیه و بارگیری آنها بر می‌آمدند، اما اکنون به سمت پالت، کیسه، بشکه و کالاهای بارزش (صادرات و واردات) رفته است؛ بنابراین دیگر ساختار اولیه تخلیه و بارگیری شامل جرثقیل و لیفتراک، کفایت نمی‌کند





چون تردد در دریای کاسپین تاکنون کانتینری نبوده، نه تنها در ایران بلکه در همه کشورهای حاشیه کاسپین با کمبود کانتینر و کشتی کانتینر روبرو هستیم. ضمن اینکه مشکل کمبود کشتی رو-رو هم وجود دارد، چراکه قبلاً دو فروند کشتی رو-رو در خزر تردد داشت که اکنون یک فروند آن بر اثر سانحه از دست رفته است



منتظر بماند تا دوباره نوبت سفر بگیرد. البته این معضل در کشورهای روسیه و قزاقستان اسفناک‌تر از ایران است.»

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین بابیان اینکه خواب کشتی در ایران به دلیل تنوع بار و سخت‌تر شدن بارگیری بیشتر است و کشتی‌های روسی ترجیح می‌دهند یک‌سر بار به بنادر خود برگردند و دوباره آنجا بارگیری کنند، گفت: «تنوع محصولات صادراتی روس کمتر از محصولات صادراتی ایران است. آنها فقط چند قلم کالا شامل چوب، غلات و آهن آلات برای ایران بارگیری می‌کنند بنابراین زمان بارگیری آنها کمتر است، اما مانیفست یک کشتی که از ایران بارگیری می‌کند حدود ۳۰ کالا شامل پلی‌پروپیلن، الیاف، کشمش، خرما، شمش روی، مواد غذایی، مواد معدنی و... است و چون زیرساخت و بستر استفاده از کانتینر هنوز کاملاً فراهم نیست، کالاها به صورت پالت بارگیری می‌شوند که بسته‌بندی پالت هم زمان‌بر است. در نتیجه روس‌ها به دلیل توقف دو چندان کشتی در ایران یک سر بار خالی می‌روند.»

او با بیان اینکه برای پر کردن کانتینر در بندر محدودیت زمانی نداریم اما برای بارگیری کشتی در بندر محدودیت زمانی داریم، افزود: «در بنادر جنوبی، چون کالاهای عمده را با کانتینر حمل می‌کنیم، بیشترین زمان ما صرف پر کردن کانتینر می‌شود و کشتی به اندازه بنادر شمالی در نوبت بارگیری نمی‌ماند؛ اما در بنادر شمالی وضعیت برعکس است.»

فهمیده اظهار کرد: «ما کلاً ۵۴ فروند کشتی در دریای خزر داریم که فقط ۴۵ فروند از آنها در حال سرویس‌دهی هستند، متأسفانه در ۱۰ سال گذشته به ما اجازه خرید کشتی با تسهیلات کمیته وجوه اداره شده را ندادند که باعث شد هم عمر و هم استهلاک ناوگان زیاد شود.»

◀ ناوگان را توسعه ندهیم، بازار را از دست می‌دهیم

او در پاسخ به این پرسش که توسعه ناوگان چقدر زمان می‌برد، با بیان اینکه ساخت یک کشتی با بالاترین استانداردها دو سال زمان می‌برد، گفت: «ما ۵ تا ۶ سال زمان نیاز داریم که بتوانیم ۱۰ تا ۲۰ فروند کشتی به ناوگان خود اضافه کنیم. از آنجا که چنین روندی به هیچ‌وجه پاسخگوی نیاز موجود نیست، شایسته است که قانون به شرکت‌های کشتیرانی اجازه دهد که کشتی‌هایی با عمر بالاتر که از لحاظ اقتصادی ارزان‌تر و مقرون به صرفه هستند وارد کنند تا بتوانیم زمان افزایش ناوگان ناوگان را از ۶ سال به ۳ سال کاهش دهیم.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پارس عبور افزود: «درست است که تعمیر و نگهداری کشتی‌های کارکرده و مستعمل هزینه‌بر است اما ما برای حفظ بازار در کوتاه‌مدت چاره‌ای جز این نداریم یا باید اقدام ضرب‌الاجلی برای افزایش ناوگان انجام دهیم یا باید بازار را از دست بدهیم. خوب است توجه داشته باشیم که دیگر کشورها هم با ناوگانی در همین شرایط فعالیت می‌کنند زیرا کرایه حمل برخلاف تصور غالب، پایین بوده است و عملاً در سال‌های گذشته برای نوسازی ناوگان در هیچ کدام از کشورها سرمایه‌گذاری خاصی صورت نگرفته است. بدیهی است این امر ناقض نیاز به نوسازی و به‌روزرسانی ناوگان در میان و بلندمدت نیست.»

◀ معضلی به نام تجهیزات فرسوده بندری

او با تأکید بر اینکه اکنون بزرگ‌ترین مشکل ما بنادر ما هستند که باید برای نوسازی تجهیزات آنها گام برداریم، گفت: «حدود ۲۰ سال گذشته، به دلیل کم‌رنگ بودن تحریم‌ها همه تجهیزات بنادر بهینه‌سازی شد، اما از آن پس دیگر هیچ‌گونه نوسازی یا بهینه‌سازی در تجهیزات بندری بنادر شمالی رخ نداد که این مدت زمان برای تجهیزات بندری بسیار بالا است تا جایی که اکنون همه جرثقیل‌ها و لیفتراک‌های بندری ما فرسوده و قدیمی هستند و اورهال کردن آن از اوجب واجبات است.»

فهمیده افزود: «سرویس‌تایم کشتی در بندر انزلی که زمانی بهترین بندر در شمال کشور بود، اکنون بالا است؛ زیرا همان‌گونه که گفته شد تنوع کالا بالا رفته است و در نخستین مرحله به ۲۰ عدد لیفتراک کوچک نیازمندیم که داخل انبار کشتی‌ها کار کند.»

او با اشاره به اینکه صاحبان کالا با سختی‌های فراوان بازاریابی کرده‌اند و توانسته‌اند محصولاتشان را به کشورهایی مانند روسیه، رومانی، لهستان و اروپای شرقی ارسال کنند، اظهار کرد: «اکنون نباید به خاطر مهیا نبودن کامل زیرساخت‌های بندری، معطلی در بنادر و بالا رفتن کرایه حمل مشتری خود را از دست بدهند و بازار را واگذار کنند؛ چراکه دلیل اصلی





تجارت ما با روسیه از لحاظ تناژی در بازه زمانی

۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰ کاهش داشت، با این حال

به دلیل تنوع محصولات، گرایه حمل صعودی بود؛

زیرا برای تخلیه و بارگیری محصولات متنوع با انواع

بسته بندی های مختلف به تجهیزات متنوع نیاز داریم

که نه تنها بنادر ایران بلکه بنادر روسیه هم از نظر

زیرساختی مناسب چنین تنوع کالایی نیست



تناژ کالایی ما افزایش نیافته است، بلکه باید همگام با افزایش ناوگان مشکلات ساختاری را در بنادر رفع کنیم.»

نخست بندر؛ سپس ریل

فهمیده در پاسخ به این پرسش که با توجه به اینکه همه اذهان به سمت اتصال ریلی رشت- آستارا رفته است، آیا معقول است که با در نظر داشتن شرایط بهینه سازی تجهیزات بندری را در اولویت قرار دهیم، تاکید کرد: «اولویت ما باید نوسازی و بهسازی بنادر و تجهیزات آن باشد نه ساخت راه آهن؛ زیرا در بحث ترانزیت زمان از همه چیز مهم تر است و اکنون به روز نبودن تجهیزات زمان ترانزیت را در بنادر افزایش داده است. در عین حال، باتوجه به اینکه حمل دریایی کم هزینه تر و ارزان تر از همه شقوق حمل و نقلی است، اگر می خواهیم بازار را از دست ندهیم باید روی بندر تمرکز کنیم و بعد از آن ریل را به عنوان مکمل در نظر داشته باشیم، زیرا نهایتاً ریل در آینده و در تکمیل ظرفیت حمل و نقل به کار ما می آید.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پارس عبور با بیان اینکه اکنون ما بعد از سالها توانسته ایم از واردکننده صرف بودن خارج شویم و همپای واردات نیز صادرات هم داشته باشیم، افزود: «اکنون آمار صادرات ایران از طریق بنادر شمالی از نظر ارزشی از واردات سبقت گرفته است، بنابراین برای حفظ این بازار دوطرفه به بهینه سازی و افزایش تجهیزات بندری نیاز داریم و این روند را نباید معطل اتصال ریلی کنیم. چراکه این غفلت باعث می شود که ما دوباره به واردکننده صرف تبدیل شویم.» ■

به دست آوردن بازار کالاهایی مانند محصولات پتروشیمی در اروپای شرقی ارزان تر بودن قیمت تمام شده محصولات در ایران است و اگر قرار باشد به دلیل زیرساخت های بندری و تاثیر آن در افزایش قیمت نهایی کالاها، قابلیت رقابتی کالاهای ایرانی نیز از بین برود، ما دوباره بازار صادراتی را از دست می دهیم.»

نیازمند بهینه سازی تجهیزات بندری هستیم

نماینده اتحادیه مالکان کشتی ایران در دریای کاسپین در پاسخ به این پرسش که ما برای حفظ بازار روسیه چقدر زمان داریم، تصریح کرد: «تا پیش از سال ۱۳۹۸ محصولات پتروشیمی از روسیه به ایران می آمد اما از آن سال ارسال محصولات پتروشیمی ایران به سمت روسیه و بازارهای هدف آغاز شد. این دستاورد پیش از جنگ روسیه و اوکراین به دست آمده بود و به دلیل آنکه تنوع محصولات زیاد نبود، حمل آنها نیز با قیمت مناسب انجام می شد. این در حالی است که اکنون تاجران که بازار سنتی خود را پیدا کرده بودند با چالش مواجه شدند، زیرا کالایی که تا پیش از جنگ با گرایه ۱۵ دلار به ازای هر تن حمل می شد اکنون با ۶۰ دلار هم حمل نمی شود و همین چراغ هشدار و زنگ خطر را برای ما روشن کرده است. پس بیش از همیشه به بهینه سازی تجهیزات و نوسازی ناوگان نیاز داریم.»

او افزود: «این مورد را هم باید در نظر داشته باشیم که نوسازی و افزایش ناوگان به تنهایی نمی تواند کارساز باشد چراکه اگر ناوگان توسعه یابد اما زیرساخت بندری و استعداد تخلیه و بارگیری به روز نداشته باشیم، ترافیک بندری افزایش می یابد و معضل صف کشتی در بنادر شکل می گیرد. پس نباید فقط تب خرید کشتی داشته باشیم چراکه



تنوع محصولات باعث شده که زمان تخلیه

و بارگیری افزایش یابد؛ تا جایی که یک فروند کشتی

که در دریای خزر باید ۸ روز دریانوردی و حداکثر یک

هفته توقف داشته باشد، اکنون ۸ روز دریانوردی و

۴۵ روز توقف دارد. البته این معضل در کشورهای

روسیه و قزاقستان اسفناک تر از ایران است

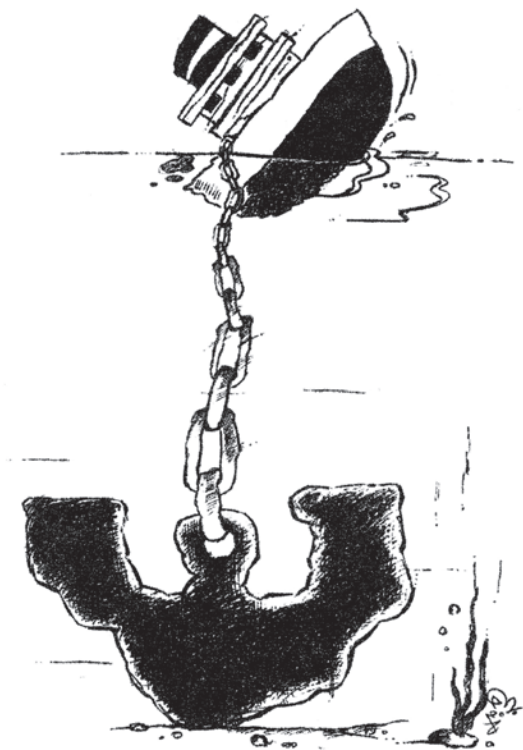


گرانی حمل بار از طریق بنادر شمالی به دلیل معطلی بیش از حد کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری است

جمود بندری!

گزارش از

ماهور مجد



امضای توافقنامه تجارت ترجیحی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همچنین شروع درگیری‌های نظامی بین روسیه و اوکراین، دربردارنده فرصت‌های جدید ترانزیتی برای تجار و صادرکنندگان ایرانی بود، اما همان‌گونه که کارشناسان خبره پیش‌بینی می‌کردند، دیری نپایید که مشکلات در حوزه حمل‌ونقل یکی یکی نمایان شد: از فقدان یا کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر شمالی گرفته تا کاهش عمق آب در کانال ولگا و محدودیت برای کشتیرانی. ماجرا تا جایی پیش رفته که بارهای صادراتی ایران مدت‌ها در بنادر شمالی در انتظار کشتی معطل می‌مانند و کشتی‌های روسی بدون بارگیری در بنادر ایران، پس از تخلیه بار خود، یک‌سر خالی به سمت بنادر روسیه حرکت می‌کنند.

در همین زمینه، سید جلیل جلالی‌فر، عضو هیئت‌مدیره اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه بزرگ‌ترین مشکل تجار را گرانی بیش‌ازحد کرایه حمل دریایی می‌داند و با بیان اینکه اگر ولگا لایروبی نشود، وضعیت کشتیرانی و به تبع آن تجارت در خزر بدتر می‌شود، می‌گوید: «به دلیل ضعف پورت‌ایراتور و فقدان یا کمبود تجهیزات بندری در بنادر شمالی، تخلیه یا بارگیری کشتی دو برابر دیگر بنادر زمان‌بر بوده و به افزایش هزینه‌های یک کشتی، گرانی کالای صادراتی و در نهایت یک‌سر خالی رفتن کشتی‌های روسی منجر می‌شود.»

سطح آب دریای خزر که هر ۳۵ سال اتفاق می‌افتد و عدم لایروبی به‌موقع از جانب روسیه و تجمع رسوب ایجاد شده، عمق آب پایین آمده است و کشتی‌ها نمی‌توانند با ظرفیت کامل از این رود عبور کنند؛ به‌صورتی که مالکان کشتی جز افزایش کرایه‌های حمل راه دیگری برای جبران زیان خود ندارند.»

جلالی‌فر با اشاره به اینکه اگر رود ولگا و بندر ماخاچ‌کالا در قالب یک طرح اضطراری کاملاً لایروبی نشود، حمل‌ونقل دریایی به مقصد بنادر آستراخان و منطقه ولژسکی تعطیل خواهد شد، اظهار می‌کند: «باید قبول کرد که سازمان‌های مسئول در روسیه در سال‌های گذشته برای

سید جلیل جلالی‌فر، فعال اقتصادی باتجربه در امور روسیه و عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه در تشریح چالش‌های موجود در مسیر حمل‌ونقل ایران در دریای خزر، گرانی بیش‌ازحد کرایه حمل را مشکل بزرگ فعلی ما می‌داند و با بیان اینکه براساس قواعد علمی، در حوزه حمل‌ونقل، کارشناسان پیش از هر تصمیمی باید سه فاکتور هزینه، سرعت و امنیت را مدنظر قرار دهند تا با حل این معادله سه مجهولی بتوانند حلال مشکلات حمل‌ونقل باشند، می‌گوید: «علت اصلی این گرانی، عدم امکان تردد کشتی به علت عمق کم آب در کانال ولگا و بندر ماخاچ‌کالا است؛ زیرا به دلیل مشکلاتی که در این رودخانه بر اثر کاهش



ما در بندر انزلی ۱۳ پست اسکله داریم، اما آمار تخلیه و بارگیری گویای آن است که در ۲۴ ساعت یک کشتی تخلیه و یک کشتی بارگیری می‌شود یعنی از نظر عملیاتی از دو پست اسکله استفاده می‌شود. حالا ممکن است اداره بندر ادعا کند که ۴ تا ۵ پست اسکله بندر انزلی فعال است اما در حقیقت عملیات خاصی در آنها صورت نمی‌گیرد



این فعال اقتصادی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اینکه ما برای حجم فعلی صادراتمان به روسیه، ناوگان کافی داریم ضمن اینکه کشتیرانی خزر با پشتیبانی کشتیرانی جمهوری اسلامی اقدام به خرید و سفارش ۸ فروند کشتی جنرال کارگو کرده که به زودی نخستین فروند در بندر انزلی پهلو خواهد گرفت، تصریح می‌کند: «برای این میزان تجارت، مشکل کمبود کشتی نداریم و همین الان هم ۶ فروند از کشتی‌های ما به دلیل سطح پایین آب در دهانه ولگا گیر کرده است؛ چراکه گاهی عمق آب در کانال ولگا به ۳ متر می‌رسد و کشتی‌ها نمی‌توانند عبور کنند، بنابراین همان‌گونه که گفتیم مشکل اصلی ما لایروبی رود ولگا و توسعه تجهیزات بندری است که امیدواریم با پورت‌ایراتور قوی و به‌کارگیری مدیریت روش‌های اندازه‌گیری، بهره‌وری عملکرد در بنادر شمالی کشورمان با رشد صعودی همراه شود.»

جلالی‌فر درباره دلیل بازگشت خالی کشتی‌های روسی و تردد یک سر بار آنها به بنادر ایران خاطرنشان می‌کند: «مالک کشتی به دنبال درآمد کشتی خود است. وقتی که کشتی به بندر ایران می‌آید و می‌خواهد بارگیری کند، به دلیل ضعف پورت‌ایراتور به‌جای ۲۴ ساعت حدود ۴ روز در بندر معطل می‌ماند. همچنین گاهی اداره بندر هزینه‌های اجباری شیفتینگ کشتی را به مالکان کشتی تحمیل می‌کنند. مالک کشتی هم به‌جای ۴ روز معطل ماندن در بندر، یک سر بار خالی می‌رود و با گرفتن کرایه حمل بالاتر از تاجر، سفر برگشت خالی را جبران می‌کند. در نتیجه ضعف اصلی ضعف اداری و داخلی خودمان است.»

لایروبی رودخانه ولگا تاخیر و تعلل‌های بسیار داشته‌اند که مشکل آفرین شده است، بنابراین از دستگاه دیپلماسی ایران به‌ویژه حوزه بین‌الملل وزارت راه انتظار می‌رود از راه مذاکره با دولت روسیه، سرعت در انجام لایروبی ولگا را خواستار شوند.»

او می‌افزاید: «باتوجه به اینکه براساس منابع رسانه‌ای روسیه، دولت این کشور امسال حدود یک میلیارد دلار بودجه برای لایروبی رودخانه‌های ولگا، ولگاند و سایر رودخانه‌های متصل به این دو رود اختصاص داده، شرکت‌های تخصصی دارای تجهیزات لایروبی ایران توانایی مشارکت در این پروژه استراتژیک را دارند و با حضور آنها می‌توان طی چند ماه مانع بزرگ رسوب رود ولگا را حل کرد؛ لذا دستگاه دیپلماسی ما به‌ویژه وزیر راه باید پیگیری جدی داشته باشد تا زودتر به نتیجه برسیم.»

این فعال اقتصادی در حوزه روسیه ادامه می‌دهد: «دلیل دیگر گرانی کرایه حمل، ضعف شدید در تجهیزات تخلیه و بارگیری در برخی از بنادر شمالی کشور به‌ویژه بندر انزلی است. ما در بندر انزلی ۱۳ پست اسکله داریم، اما آمار تخلیه و بارگیری گویای آن است که در ۲۴ ساعت حدود ۶ هزار تن کالا تخلیه و بارگیری می‌شود؛ به بیان دیگر، یک کشتی تخلیه و یک کشتی بارگیری می‌شود یعنی از نظر عملیاتی دو کشتی در بندر پهلو گرفته و از دو پست اسکله استفاده می‌شود. حالا ممکن است اداره بندر ادعا کند که ۴ تا ۵ پست اسکله بندر انزلی فعال است، اما در حقیقت عملیات خاصی در آنها صورت نمی‌گیرد و فقط کشتی به اسکله بسته شده است، بنابراین باید به اندازه ۱۳ پست اسکله تجهیزات لازم و مناسب مستقر شود.»

عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه، با بیان اینکه در دهه ۷۰ بندر انزلی با داشتن تعداد پست‌های اسکله و پسرکانه کوچک‌تر رکورد بالای ۷ میلیون تن کالا را به ثبت رسانده است، می‌افزاید: «سرمایه‌گذاری در توسعه تعداد اسکله‌ها نامناسب بوده است؛ چراکه معقولانه بود باتوجه به شرایط جوی گیلان و شمال کشور با داشتن ۱۰۰ روز هوای بارانی و فراهم نبودن امکان تخلیه و بارگیری در توسعه اسکله‌ها، ساخت یک یا دو پست اسکله سرپوشیده را پیش‌بینی، اجرایی و سرمایه‌گذاری می‌کردند. البته هنوز هم دیر نشده است و این یکی از الزامات توسعه بندر و افزایش عملکرد بنادر شمالی است.»

جلالی‌فر تصریح می‌کند: «اکنون یک کشتی که در خزر با هزینه‌های ثابت و متغیر سالانه باید ۱۸ سفر دریایی داشته باشد، به دلایلی که برشمردم، صرفاً ۱۰ سفر می‌تواند برود، بنابراین اگر کرایه حمل ۴۰ دلار باشد، به ۸۰ دلار افزایش می‌یابد، چون در غیر این صورت، کشتی زیان می‌بیند و از ادامه کار بازمی‌ماند.»



ما امیدواریم که خود روس‌ها در زمینه تکمیل راه آهن رشت-آستارا سرمایه‌گذاری کرده و خودشان هم آن را مدیریت کنند، زیرا با توجه به روند ساخت راه آهن چابهار به زاهدان نمی‌توان به مدیریت بسیار ضعیف شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور امید داشت



خود را در حمل‌ونقل ریلی بیشتر کنیم.»

او با بیان اینکه در حوزه حمل ریلی هم بیش از اندازه تعلل شده است، می‌افزاید: «بسیاری از کارشناسان معتقدند که باید از ریل سرخس و اینچه‌برون استفاده شود، اما با توجه به موقعیت جغرافیایی، مسیرهای ریلی اینچه‌برون و سرخس برای دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی و شرق و منطقه خاور دور روسیه به کریدور نوستراک کاربرد دارد که در این مورد هم باید راه آهن کشورمان با کشورهای ترکمنستان و قزاقستان در رقابتی کردن هزینه‌های حمل تعامل بیشتری داشته باشد؛ البته معاونت بازرگانی راه آهن آمادگی کاهش منطقی هزینه‌های ریلی را دارد؛ اما این دو مسیر مناسب تردد به منطقه جغرافیایی مرکزی و غرب روسیه یعنی محل تجمع جمعیت و واحدهای صنعتی و اقتصادی نیست و به همین دلیل شاهد حمل کمتر کالاهای ترانزیتی هستیم.»

جلالی‌فر تاکید می‌کند: «تراکم جمعیتی، انباشت کالا و تمرکز اقتصادی روسیه در غرب و اورال روسیه است، بنابراین باید ریل بال غربی روسیه با اتصال راه آهن رشت- آستارا راه‌اندازی شود که خوشبختانه برای این کار خود روسیه پا پیش گذاشته و بر اساس اسناد راهبردی و استراتژی‌های حمل‌ونقلی خود در سال ۲۰۰۸، ۲۰۱۴، ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ که روی فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب تمرکز کرده به دنبال سرمایه‌گذاری در این بخش و راه‌اندازی و بهره‌برداری از آن است.»

او در پاسخ به این پرسش که با توجه به وضعیت پروژه‌های ریلی در ایران و خواب چندین ساله آنها آیا می‌توان به ساخت این راه آهن و بهره‌برداری از آن امیدوار بود، می‌افزاید: «ما امیدواریم که خود روس‌ها در زمینه تکمیل راه آهن رشت-آستارا سرمایه‌گذاری کرده و خودشان هم آن را مدیریت کنند، زیرا با توجه به روند ساخت راه آهن چابهار به زاهدان و رشت به بندر کاسپین، نمی‌توان به مدیریت بسیار ضعیف شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور امید داشت.»

◀ بی‌نظمی و ناهماهنگی در پایانه‌های جاده‌ای

جلالی‌فر که صاحب شرکت‌های تجاری هم در روسیه و هم در ایران با شرکای روسی است و با اطلاعات میدانی کافی به‌عنوان یک دیده‌بان اقتصادی محسوب می‌شود، به حمل‌ونقل جاده‌ای اشاره و با بیان اینکه در مسیر جاده‌ای هم با مشکلاتی مواجه هستیم، می‌گوید: «متأسفانه پایانه مرزی آستارا بسیار محدود و کوچک است و با این فضای کم و ترافیک بسیار زیاد ماشین‌آلات، بی‌نظمی بسیاری در آنجا حاکم است، تا جایی که الان حدود ۳ تا ۴ سال است که بازسازی و تعمیر همین محوطه کوچک طول کشیده است. علاوه بر این، مدیریت داخل

عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه تاکید می‌کند: «هر ۱۳ پست اسکله بندر انزلی در انحصار یک شرکت است و همین امر موجب شده که عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر انزلی از حالت رقابتی خارج شود. اپراتور فعلی بندر انزلی اجازه نمی‌دهد شرکت دیگری به‌عنوان رقیب وارد صحنه شود. علاوه بر این، نظارتی هم بر عملکرد آنها در بندر وجود ندارد به‌صورتی که قیمت‌های خدمات آنها بسیار بالا است، اما هیچ نهادی به این موضوع رسیدگی نمی‌کند؛ مثلاً برای خن‌کاری به ازای هر ۲۴ ساعت ۸۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان پول دریافت می‌کنند، در صورتی که دستگاه لیفتراک موردنیاز خن‌کاری فقط ۵۰۰ میلیون تومان است. همه اینها نشان از آن دارد که می‌خواهند با این خدمات گران، هزینه‌های شرکت خود را جبران کنند.»

او درباره تعیین نرخ کرایه حمل دریایی کالا می‌گوید: «برای تعیین نرخ، یکی از اهرم‌های تعیین‌کننده خود کشتیرانی دریای خزر است که اگر این شرکت نبود کرایه‌ها به دو برابر نرخ کرایه فعلی افزایش می‌یافت، اما خوشبختانه شرکت کشتیرانی دریای خزر با توجه به واقعیت‌های موجود حمل‌ونقل دریایی توانست قیمت‌ها را اندکی مهار کند.»

◀ ریل رشت به آستارا نمی‌رسد؛ اگر...

این کارشناس امور اقتصادی و تجاری در امور روسیه، در ادامه با اشاره به شقوق دیگر حمل‌ونقل می‌گوید: «تعداد و ظرفیت فعلی کشتی‌ها و بنادر موجود ما حتی جوابگوی حمل‌ونقل کالای ترانزیتی بین روسیه و هند هم نیست؛ پس اگر قرار است که ترانزیت افزایش یابد، تمرکز روی حمل‌ونقل دریایی با ظرفیت فعلی منطقی به نظر نمی‌رسد و باید تمرکز





زمانی که کشتی به بندر ایران می‌آید و می‌خواهد بارگیری کند، به دلیل ضعف پورت‌اپراتور به جای ۲۴ ساعت حدود ۴ روز در بندر معطل می‌ماند. وقتی هزینه کشتی در بندر روزانه حدود ۳ هزار دلار است، مالک کشتی هم به جای ۴ روز معطل ماندن در بندر، یک سر بار خالی می‌رود و با گرفتن کرایه حمل بالاتر از تاجر، خالی رفتن را جبران می‌کند



این فعال اقتصادی درباره تأثیرات پیوستن به موافقتنامه اوراسیا و استفاده از این موقعیت می‌گوید: «ما در حوزه تنظیم موافقتنامه با اوراسیا عملکرد موفقیت‌آمیزی داشتیم، به گونه‌ای که به زودی ۷ هزار قلم کالا شامل ۹۵ درصد محصولات صادراتی ما مشمول تعرفه صفر می‌شود، اما در حوزه دسترسی به بازار باید بتوانیم با تقویت اتاق بازرگانی و ایجاد هماهنگی بین سازمان‌ها از این بازار بهتر بهره ببریم.»

عضو اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه و فعال اقتصادی در بازار روسیه تأکید می‌کند: «اینکه دولت استراتژی همگرایی با همسایگان را تعیین کرده بسیار خوب است، اما اگر این استراتژی فاقد راهبردها، اقدامات و ماموریت مشخص و متناسب با راهبردها برای سازمان‌های دولتی و پارلمان‌ها و تشکل‌های بخش خصوصی نباشد و از همه مهم‌تر فاقد سیستم ارزیابی و بازخورد باشد، قطعاً نمی‌توانیم این استراتژی مهم را عملیاتی کنیم.»

او به‌عنوان جمع‌بندی نهایی خاطرنشان می‌کند: «ایجاد یک ساختار قوی در راه‌اندازی مدیریت زنجیره تامین فقط راه توسعه عملکرد صادرات کشور است. همچنین باتوجه به اهمیت استانداران استان‌های مهم مرزی با کشورهای همسایه انتخاب و انتصاب استانداران و سایر مسئولان مطلع به موضوعات و اهداف اقتصادی و تجاری و خصوصاً مدیران قوی و دارای دانش و درک اقتصادی مناطق آزاد استان‌های مرزی، می‌تواند بسیاری از مشکلات کوچک را حل و صادرات کشور را تسریع بخشد که متأسفانه در این بخش هم به واسطه رابطه‌های فامیلی، حزبی و گروهی همواره اقتصاد کشور دچار آسیب‌های فراوان شده است که امیدواریم دولت در این موضوع یک بازنگری جدی داشته باشد.» ■

پایانه هم بسیار ضعیف است، زیرا مثلاً با وجود اینکه ماشین‌ها صف ایستاده‌اند، تعدادی از کامیون‌های سفارش‌شده به داخل پایانه می‌روند و بدون نوبت بار می‌گیرند.»

او با اشاره به فقدان سیستم آفلاین در گمرک ایران و به تعویق افتادن یک و یا دو ساعته عملیات اظهار و تشریفات گمرکی در هر بار قطع و وصل شدن این سیستم خاطرنشان می‌کند: «با وجود استقرار تکنولوژی و افزایش سرعت انجام کار در ایران و توسعه و تجهیز گمرک آذربایجان، ماشین‌ها به‌کندی تردد می‌کنند. نمی‌گویم کارشکنی، اما واقعیت این است که از جانب آذربایجان کم‌کاری فراوانی وجود دارد. آمارهای سال ۱۳۷۴ نشان می‌دهد که در آن زمان در هر ۲۴ ساعت ۷۰۰ ماشین با همین مرز و بدون تکنولوژی و فناوری روز تردد می‌کردند، اما الان با وجود تکنولوژی و افزایش تقاضا، تعداد ماشین‌های خروجی به ۲۰۰ کامیون هم نمی‌رسد.»

او می‌گوید: «مسئولان دو طرف باید ثبت آماری ترانزیت را تسهیل کنند، زیرا در حال حاضر به بهانه ثبت آمار، یک کاغذ ۷ دلاری به نام دوزبلاغ تا ۷۰۰ دلار هم خریدوفروش می‌شود. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از طرف ایران و شرکت تعیین شده از طرف روسیه باید در این زمینه پاسخگو باشند که چرا این یک سند توافقی که تحت کنترل سازمان پایانه کشور ما و شرکت آسمات روسیه است تا این مبلغ در بازار سیاه ارزش پیدا کرده است؟»

جلالی‌فر می‌افزاید: «ضرورت تمرکز بر راه‌اندازی مدیریت زنجیره تامین در کشور، ایجاد وحدت فرماندهی در صادرات، اصلاح مدیریت اتاق ایران و اتاق‌های مشترک، تحقق استراتژی همگرایی اقتصادی با همسایگان را تضمین می‌کند. در غیر این صورت، تجارت جان نمی‌گیرد.»



قیمت خدمات در بندر انزلی بسیار بالا است؛ مثلاً برای خن‌کاری به ازای هر ۲۴ ساعت ۸۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان پول دریافت می‌کنند، در صورتی دستگاه لیفتراک موردنیاز خن‌کاری فقط ۵۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. ظاهراً می‌خواهند با این خدمات گران هزینه‌های شرکت خود را جبران کنند



مشکلات بنادر شمالی کشور
از نگاه مدیرعامل سابق کشتیرانی دریای خزر

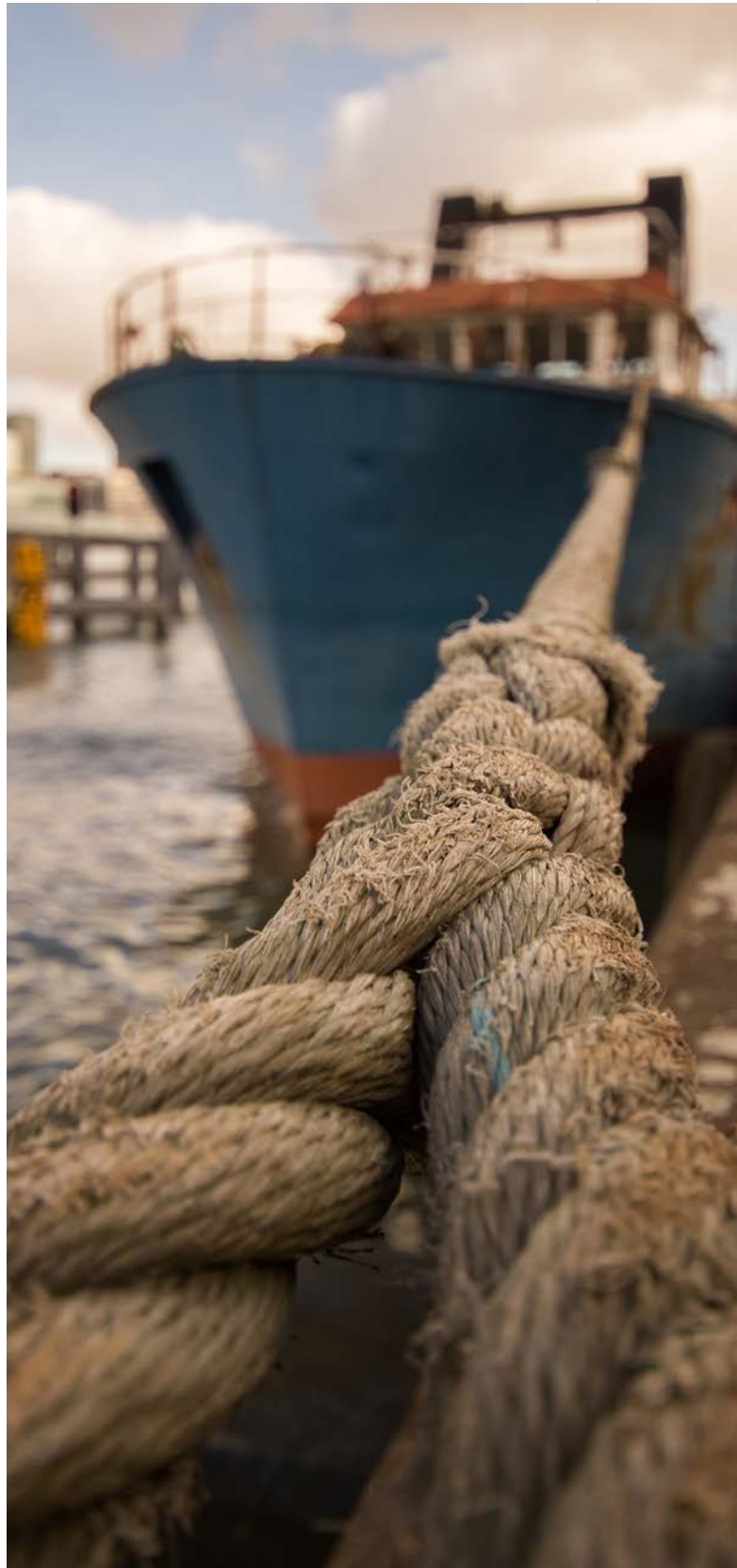
گره دریایی؛ ظرفیت غیردریایی

گزارش از
تحریریه ترابران

نه تنها در حوزه کشتیرانی در دریای خزر، عرضه و تقاضا از تعادل لازم برخوردار نیست، بلکه عوامل محیطی و زیرساختی اعم از کمبود کشتی، نبود کشتی چارتری، پس‌کرانه محدود برخی از بنادر نسبت به حجم ترانزیت، افزایش هزینه‌های جانبی و... نیز موجب ایجاد یک معادله چندمجهولی شده و به افزایش نرخ کرایه حمل دریایی در دریای خزر دامن زده و تب قیمت‌ها را بالا برده است.

در این میان، کاپیتان داوود تفتی، مدیرعامل شرکت «رهاندبیر آتیه» و عضو هیئت‌مدیره شرکت تایداوتر خاورمیانه معتقد است که راه‌اندازی خطوط کشتیرانی کانتینری در شرایط فعلی، تنها راه‌حلی است که می‌تواند ما را در حل این معادله چندمجهولی یاری کند.

او که پیش‌تر مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر بوده، می‌گوید: «برای قوی‌تر کردن دست خود در بازی ترانزیتی دریای خزر علاوه بر کانتینر محور کردن فعالیت خودمان در این پهنه آبی، باید ناوگان ملکی خود را نیز توسعه دهیم تا بار صادراتی ایران به دلیل یک سر خالی رفتن کشتی‌های روسی معطل نماند.»





تجهیزات بندری ما در بنادر شمالی نسبت به تجهیزات بندری روسیه به مراتب بهتر و امکان تخلیه و بارگیری کانتینر در ایران به مراتب قوی‌تر از روسیه و حتی قزاقستان است. قزاقستان فقط بندر آکتائو را دارد اما ما ۶ تا ۷ بندر داریم که امکانات تخلیه و بارگیری در آنها چه برای کانتینر و چه برای کالاهای فله مانند غلات و مایعات از دیگر کشورهای خزری بهتر است



مدیرعامل شرکت رها تدبیر آتیه افزود: «همچنین شرکت کشتیرانی باید سرمایه‌ای داشته باشد که بتواند ناوگان خود را توسعه دهد. با این حال در آخر که به دفاتر حساسی این شرکت‌ها که نگاه بیندازید متوجه می‌شوید که با توجه به محاسبات اداره دارایی، مالیات، بیمه و هزینه‌های مترتب دیگر بر شرکت‌ها، درصد و حاشیه سود آنها در سال‌های متفاوت با وجود گران شدن کرایه حمل یکسان بوده و از ۲۵ تا ۳۰ درصد عدول نمی‌کند.»

عضو هیئت‌مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه اظهار کرد: «درباره گران شدن هزینه انتقال کانتینر نیز باید بگویم که کانتینر صرفاً یکی از ابزارهای مورد استفاده در زنجیره تامین است، در حالی که هزینه انتقال باید از زمانی که بار از کارخانه مبدأ ارسال می‌شود تا زمانی که به دست مصرف‌کننده نهایی می‌رسد، محاسبه و بررسی شود، نه فقط زمان جابه‌جایی از طریق کشتی. در این میان، عدم تناسب بین عرضه و تقاضا نیز هزینه انتقال کالا را تغییر می‌دهد، در نتیجه کانتینرمحور شدن حمل دریایی در دریای خزر به‌خودی‌خود نمی‌تواند دلیلی بر افزایش نرخ کرایه حمل باشد.»

او تاکید کرد: «در حال حاضر، در مقوله حمل دریایی در دریای خزر، تقاضا بیشتر از عرضه است و همین موضوع باعث شده که خطوط مختلف از این فرصت استفاده کنند و کرایه حمل را بالا ببرند.»

کاپیتان داوود تفتی، مدیرعامل شرکت رها تدبیر آتیه و عضو هیئت‌مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه که در زمان مدیریتش در کشتیرانی دریای خزر، دغدغه راه‌اندازی خطوط کشتیرانی کانتینری را در پهنه دریای خزر بین بنادر ایران و بنادر کشورهای دیگر مانند روسیه در سر داشت و برای این کار تلاش‌های بسیاری کرد، در پاسخ به این پرسش ترابریان که در آن زمان چه نیازهایی احصا شده بود که چنین اندیشه‌ای شکل گرفت، گفت: «از آنجا که ۳ فاکتور سرعت، امنیت و قیمت برای مشتری همیشه مهم بوده است، بنابراین باید به سمت کشتیرانی کانتینرمحور حرکت می‌کردیم تا هم سرعت تخلیه و بارگیری کالاها بالا رود، هم ایمنی و امنیت بار و کشتی برای مشتری و مالک کشتی تامین و هم در نهایت قیمت‌ها کنترل شود.»

کاپیتان تفتی خاطرنشان کرد: «برخی از بنادر خزری چه آنهایی که در کشور ایران است و چه آنهایی که در کشورهای دیگر قرار دارند، پس‌کرانه محدودی نسبت به حجم بار پیش‌بینی‌شده جهت ترانزیت در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب دارند، بنابراین انبارش کالا آنجا کم است، اما با کانتینری شدن کالاها قدرت و میزان انبارش کالا در بنادر افزایش می‌یابد و بار مشتری کمتر در معرض باد و باران و تغییرات آب‌وهوایی قرار می‌گیرد.»

او با بیان اینکه به این ترتیب ما تصمیم گرفتیم به سمت کانتینری شدن گام برداریم، یادآور شد: «علاوه بر این، با توجه به اینکه از جمله سیاست‌های دولت، توسعه و افزایش ترانزیت به‌منظور استفاده بهینه از کریدور ترانزیتی شمال-جنوب کشور بوده و نظر به اینکه بالغ بر ۸۰ درصد محموله‌های ترانزیتی بر پایه کانتینر است، تحقق این هدف، در گروی راه‌اندازی خطوط کشتیرانی کانتینری بود.»

این در حالی است که به‌تازگی از زبان برخی کارشناسان چنین شنیده می‌شود که گرانی نرخ حمل دریایی در خزر به دلیل کانتینرمحور شدن آن است. وقتی از کاپیتان تفتی در این باره پرسیدیم، تصریح کرد: «خیر، چنین چیزی پایه و اساس درستی ندارد. البته یکی از فاکتورهایی که گرانی نرخ کرایه حمل را رقم می‌زند، افزایش هزینه‌ها است و اینکه هزینه ناوگان اعم از هزینه سوخت، تعمیرات، نگهداری، حقوق و مزایای پرسنل، خدمات و عوارض بندری و... سال‌به‌سال در حال افزایش و نرخ دلار هم ناپایدار است، به گرانی نرخ کرایه حمل کمک می‌کند، اما همه این هزینه‌ها توسط شرکت‌های کشتیرانی افزایش نمی‌یابد، بلکه از بخش‌های دیگر تحمیل می‌شود و در نهایت خط کشتیرانی هم با وجود افزایش هزینه‌های سالانه، نمی‌تواند متحمل ضرر شود و باید ناوگان خود را سرپا نگه دارد.»

کشتیرانی دریای خزر محدود است، با این حال کرایه کشتیرانی دریای خزر همیشه ۱۵ تا ۲۰ درصد پایین‌تر از دیگر خطوط است، زیرا دولتی است و سودجویی و منافع اقتصادی در اولویت سیاست‌های آن قرار ندارد. به همین خاطر، یک حاشیه سود در نظر می‌گیرد و با قیمتی کالا را حمل می‌کند که بتواند هم بازار را کنترل کند و هم قیمت را پایین نگه دارد. حالا این تصمیم با مشتری است که این خط را با کرایه به‌صرفه‌تر انتخاب کند یا خیر»

او یادآور شد: «علاوه بر آن، ظرفیت دریای خزر بسته است و امکان ریل و جاده هم برای مشتری وجود دارد و او حق انتخاب دارد؛ اما در کل کرایه‌های کشتیرانی دریای خزر همیشه از دیگر خطوط کشتیرانی و حتی دیگر شقوق حمل‌ونقلی پایین‌تر بوده است.»

◀ ظرفیت دریایی داریم، حمل درون‌سرزمینی می‌لنگد

این فعال اقتصادی در پاسخ به پرسش دیگری درباره اینکه آیا بنادر ما در شمال کشور برای تخلیه و بارگیری کانتینر و حتی برای افزایش سهم از روسیه و دریای خزر آمادگی دارند یا خیر، تاکید کرد: «بله، ظرفیت بنادر شمالی حدود ۳۰ میلیون تن است که شاید ۳۰ درصد از این میزان استفاده می‌شود و ۷۰ درصد آن مغفول مانده است. به هر صورت، ظرفیت موجود است.»

او اظهار کرد: «از طرف دیگر، تجهیزات بندری ما در بنادر شمالی نسبت به تجهیزات بندری روسیه به مراتب بهتر و امکان تخلیه و بارگیری کانتینر در ایران به مراتب قوی‌تر از روسیه و حتی قزاقستان است. قزاقستان فقط بندر آکتائو را دارد اما ما ۶ تا ۷ بندر داریم که امکانات تخلیه و بارگیری در آنها چه برای کانتینر و چه برای کالاهای فله مانند غلات و مایعات از دیگر کشورهای خزری بهتر است.»

عضو هیئت‌مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه یادآور شد: «خوشبختانه در چند سال گذشته وضعیت بنادر شمالی ایران بهتر شده است و مشکلات لایروبی هم نسبت به سال‌های پیش بسیار کمتر است تا جایی که بندر آستارا می‌تواند به کشتی‌هایی با درفت ۴/۵ متر پهلو دهد؛ در حالی که تا سال گذشته فقط پذیرای کشتی‌های تا درفت کمتر از ۳/۵ متر بود.» به گفته مدیرعامل سابق شرکت کشتیرانی دریای خزر، اکنون از بندر آستارا، امیرآباد و انزلی هر ۱۵ روز یک‌بار لاین منظم کشتیرانی کانتینری برقرار است.

او تصریح کرد: «باید درک کنیم که بندر به‌خودی‌خود نمی‌تواند کامل باشد و راه دسترسی به بندر نیز به تکمیل زنجیره عملکرد آن کمک می‌کند. نمی‌توانیم بگوییم چون خود بندر خوب است پس همه چیز



اگر به دفاتر حسابرسی شرکت‌های کشتیرانی نگاه بیندازید متوجه می‌شوید که با توجه به محاسبات اداره دارایی، مالیات، بیمه و هزینه‌های مترتب دیگر بر شرکت‌ها، درصد و حاشیه سود آنها در سال‌های متفاوت با وجود گران شدن کرایه حمل یکسان بوده و از ۲۵ تا ۳۰ درصد عدول نمی‌کند



◀ سایه جنگ بر تجارت خزر

تفتی درباره دیگر عوامل موثر بر گرانی نرخ حمل در دریای خزر گفت: «پیش از وقوع جنگ روسیه و اوکراین هر سال در فصلی که بار زیاد بود و حمل غلات افزایش پیدا می‌کرد، تعدادی از کشتی‌هایی که با پرچم روسیه تردد می‌کردند و در دریای سیاه بودند از طریق ولگا به دریای خزر می‌آمدند، بنابراین کشتی زیاد بود؛ اما به‌خاطر جنگ روسیه و اوکراین تعدادی از کشتی‌های فیدری که در آروف و دریای سیاه با پرچم‌های دیگر کشورها تردد می‌کردند به خاطر تحریم روسیه از جانب غرب دیگر نتوانستند در آنجا کار کنند؛ به همین دلیل کشتی‌های روسی مجبور شدند که در دریای سیاه بمانند تا بار آن طرف را به سمت ترکیه و بنادر مدیترانه حمل کنند. به این ترتیب ورودی کشتی به دریای خزر کم شد.»

او افزود: «اکنون اگر به آمار تخلیه و بارگیری بنادر نگاه بیندازید، درمی‌یابید که آمارهای امسال نسبت به سال گذشته - مگر در موارد جزئی - هیچ تغییری نداشتند و میزان تناژی تخلیه و بارگیری در بنادر به همان میزان سال گذشته است، اما کشتی‌هایی که باید می‌آمدند در دریای سیاه ماندند. بنابراین عرضه کم و تقاضا زیاد شد و همین موجب شد تا خطوط کرایه حمل را بالا برند.»

مدیرعامل شرکت رها‌تدبیر آتیه در پاسخ به منتقدانی که معتقدند وقتی کشتیرانی دریای خزر کرایه حمل را پایین‌تر تعیین می‌کند، برای مشتری صرفه اقتصادی ندارد که با نرخ بالاتر و خطوط دیگر کار کند، اما از طرف دیگر باید در نوبت حمل کشتیرانی دریای خزر بماند، گفت: «ظرفیت



مناسب و مرتب است، بلکه دسترسی به بندر هم بسیار دارد؛ مثلاً اینکه یک بار ۱۰ هزار تنی چه زمانی طول می کشد تا از بندر شمالی به یک بندر جنوبی یا نقطه‌ای دیگر در کشور برسد یا برعکس. بنابراین جاده، راه آهن و گمرک نیز مهم است. به بیان بهتر، خوب بودن یک بندر به واسطه داشتن تجهیزات خوب، جرتقیل، سیلو، انبار و محوطه خوب به تنهایی کافی نیست باید جریان نقل و انتقال درون سرزمینی و ترانزیتی هم آنقدر قوی باشد که بتواند آن بندر را به جریان اندازد.»

◀ پای منفعت اقتصادی در میان است

تفتی در پاسخ به این پرسش که اگر ظرفیت و تجهیزات بنادر ما خوب است پس چرا کشتی‌های روسی از بنادر ما خالی برمی گردند و یک سر بار تردد می کنند، گفت: «نکته اصلی موضوع دیگری است. ما به منظور حمایت از صادرات کرایه‌های بارهای صادراتی را در دریای خزر همیشه کمتر از کرایه بار وارداتی محاسبه می کنیم، به همین دلیل برای کشتی روسی صرفه اقتصادی ندارد که با آن کرایه بارها را حمل کند؛ این در حالی است که کشتیرانی دریای خزر با توجه به سیاست و مسئولیت اقتصادی و اجتماعی که بر عهده دارد، کرایه بار صادراتی را حداقل ۵۰ درصد از بار وارداتی کمتر می گیرد.»

او یادآور شد: «باید در نظر داشته باشیم که میانگین بارندگی در دریای خزر در سال ۱۸۰ روز است و بارهایی مانند غله و جنرال کارگو را در هر آبوهوایی نمی توان تخلیه یا بارگیری کرد. البته این معضل در همه بنادر خزری مشهود است. همچنین دیده می شود که کشتی‌های ما هم در بنادر روسیه بسیار بیشتر از بنادر ایران معطل می مانند تا جایی که ما از نظر سرعت ۳ برابر بنادر روسی سرعت داریم.»

این مدیر اقتصادی معتقد است: «حتی اگر گاهی هم مشکلاتی پیش بیاید، به دلیل نحوه بارچینی است زیرا ممکن است یک کشتی برای سه بندر در روسیه بارگیری کرده باشد و در صورت معطلی و توقف در یک بندر برای تخلیه بار موجب افزایش زمان توقف کشتی و از دست دادن نوبت در دیگر بنادر شود.»

کاپیتان تفتی با اشاره به اینکه اکنون بالغ بر ۵۰ درصد کالاهای صادراتی ایران به روسیه، کالای کانتینری و مابقی هم سیمان یا خودروی ترانزیتی است، گفت: «ما باید برای بهره‌مندی بیشتر از ظرفیت دریای خزر و تصاحب سهم بیشتر از ترانزیت، به سمت اقتصاد دریامحور حرکت و از کشورهای دیگر تبعیت کنیم که ابتدا بار از طریق کشتی حمل و مابقی آن به سمت قطار هدایت می شود و مازاد آن هم روی جاده می رود، در حالی که اکنون در کشور ما، ابتدا بار روی کامیون و جاده می رود و



خوب بودن یک بندر به واسطه داشتن تجهیزات خوب، جرتقیل، سیلو، انبار و محوطه خوب به تنهایی کافی نیست باید جریان نقل و انتقال درون سرزمینی و ترانزیتی هم آنقدر قوی باشد که بتواند آن بندر را به جریان اندازد



مابقی آن نصیب کشتی می شود.»

تفتی با بیان اینکه علاوه بر آن، دسترسی به بنادر خزر باید آسان تر شود زیرا این بنادر در شهر هستند و ترافیک بالای شهری موجب سخت شدن دسترسی به آنها می شود، افزود: «همچنین باید این بنادر به ریل متصل شوند که در حال حاضر فقط بندر امیرآباد به ریل دسترسی دارد. علاوه بر آن، به دلیل محدود بودن ظرفیت پس کرانه، باید بتوانیم از ظرفیت بنادر خشک نیز به عنوان پشتیبان این بنادر استفاده کنیم.»

◀ «خزر» آلترناتیوی در برابر بی ثباتی همسایگان

او در بخش دیگری از سخنان خود به حادثه سفارت آذربایجان در ایران اشاره و خاطرنشان کرد: «علاوه بر این حادثه، از آنجا که همیشه آذربایجان و ترکمنستان در دو سمت دریای خزر در بخش ترانزیت در مقابل ما سیاست‌های ناپایدار داشتند، ما باید حتماً بتوانیم بیش از گذشته به سمت دریامحور شدن گام برداریم؛ زیرا اتکا به دو مرز زمینی آذربایجان و ترکمنستان دست ما را بسته نگه می دارد؛ بنابراین باید مسیرهای جایگزین دریایی را به عنوان آلترناتیو داشته باشیم.»

عضو هیئت مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه تاکید کرد: «برای قوی تر کردن دست خود در بازی ترانزیتی دریای خزر و راه‌های جایگزین دریایی باید ناوگان خود را نیز توسعه دهیم و ناوگان ملکی بیشتری داشته باشیم تا همان گونه که گفته شد بار صادراتی ایران به دلیل یک سر خالی رفتن کشتی‌های روسی معطل نماند. در نتیجه ما برای پرکردن این خلأ گزینه‌ای جز حرکت به سمت اقتصاد دریامحور، تعریف و راه‌اندازی مسیرهای ترانزیتی دریایی و توسعه ناوگان ملکی نداریم.» ■

«ریل گذاری برای دور زدن ایران؟»



مهرداد خواجه‌نوری

در روزنامه شرق ۱۹ بهمن، مقاله‌ای با تیتر بالا آمده است. مقامات و متخصصانی که در صفحات قبل از گره‌هایی صحبت می‌کنند (یا نوشته‌اند) درباره وضعیت تجهیزات بندری ما در بنادر شمالی و مشکلات تخلیه و بارگیری در بنادر روسیه، اما (بالاخره) به این نتیجه می‌رسانند که مشکل بنادر شمالی در واقع «گره دریایی در ظرفیت غیردریایی است».

البته این «حمل‌ونقل منجمد خیزی» دلایل مختلف حمل‌ونقلی (از همه مهم‌تر عدم ریل گذاری راه آهن و اتصال آن به بنادر دریای خزر) هم دارد، اما در این ماجرا نباید از شیطنت همسایگانمان در بحر خزر (با رهبری و هماهنگی روسیه) هم غافل شد.

خانم تهمینه زاردشت در مقدمه ترجمه رمان «نام من سرخ» اورهان پاموک اهل ترکیه (برنده جایزه نوبل) می‌نویسد که نام این کتاب، نام رمانی از اومبرتو اکو ایتالیایی (دو برنده جایزه نوبل) را به ذهن متبادر می‌سازد (نام گل سرخ) و اضافه می‌کند که «... در هر دو رمان کشمکش بین اندیشه‌ها و باورها جریان دارد...» و در جای دیگر می‌نویسد که در صفحه‌ای از تراژدی رومئو و ژولیت شکسپیر می‌خوانیم «آنچه را گل سرخ می‌نامیم، با هر نام دیگری، همان عطر دلنشین را دارد».

در همین روزنامه شرق ۱۹ بهمن، گزارشی است از «جایگزینی مسیر دو هزار و دویست کیلومتری فاو به ترکیه به جای ریل گذاری ۳۲ کیلومتری شلمچه به بصره!» اتفاقی که در شماره قبلی ترابران هم به آن اشاره شده بود؛ در گزارشی با عنوان «نبرد سوم ایران و عراق در فاو»

اما در همین شماره شرق، خبر دیگری هم هست از «سفری مهم در روزهای حساس» با اشاره به عزیمت دریابان علی شمخانی، دبیر شورای عالی امنیت ملی ایران به مسکو در ارتباط با ...

برمی‌گردم به اشک و ناله نویسندگان و مقاماتی که درباره مشکلات ترانزیت از دریای خزر نوشته و گفته‌اند و آخرین جمله رمان «نام گل سرخ» را به یاد می‌آورم که «از گل سرخ دیروز، تنها نامی باقی است. ما حاصل نام‌های توخالی هستیم!»

اسفند ۱۴۰۱



در حالی که مسئولان ما همچنان خیره به دوردست‌های مبهم در حال چینش بایدها و نبایدهای توسعه ترانزیت هستند، هنوز هیچ آزادراهی در نیمه شرقی کشور برای اتصال به کشورهای شمالی کشور نداریم و از سوی دیگر، همسایگانمان در پی اتصال به یکدیگر با ترسیم کریدورهای جدید رقیب ایران هستند.

- ◀ فقط بایدها را می‌گوییم!
- ◀ توصیه بانک جهانی به سرمایه‌گذاری در کریدور رقیب ایران
- ◀ امکان‌سنجی پروژه کریدور ترانس-افغان
- ◀ محور احیای شرق!



گفت‌وگو با معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی درباره تنگناهای مسیر پیش‌رو

فقط باید‌ها را می‌گوییم!

گفت‌وگو از

بهاره بوذری



از اولویت‌های مهرداد بذریاش در اظهارات اولیه خود هنگامی که در منصب وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت، توجه به تکمیل کریدورهای ترانزیتی و روش‌های تامین مالی جدید بود. این در حالی است که فارغ از برنامه‌های دور و نزدیکی که مسئولان در مورد تکمیل کریدورهای ترانزیتی اعلام می‌کنند، ما شاهد فعالیت هوشمندانه و روزافزون کشورهای همسایه برای سهم‌خواهی بیشتر از بازار ترانزیت منطقه هستیم. مثال‌های متعددی درباره راه‌اندازی کریدورهای ترانزیتی جدیدی می‌توان ذکر کرد که در همه آنها مسیر ایران دور زده شده است، مانند فعالیت ترکیه برای راه‌اندازی خط آهن عراق - امارات یا راه‌اندازی مسیر زنگزور توسط آذربایجان با حمایت روسیه یا فعالیت چین در بندر گوادر و همچنین اتصال ریلی پاکستان به امارات و عربستان. این اقدامات در حدی گسترش پیدا کرده که دولتمردان ایرانی هم کم‌کم از ادعای چهارراه ترانزیتی بودن ایران کوتاه آمده‌اند و اذعان دارند که قرار نیست همه راه‌های ترانزیتی منطقه از ایران عبور کند. برای بیان دغدغه‌های فعالان این حوزه از تشدید تهدیدها، گفت‌وگویی با دکتر شهریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، درباره تنگناهای ترانزیت و روش‌های مواجهه با مشکلات داشتیم، اما او فهرستی از باید‌ها و نبایدها را پیش رویمان گذاشت و مدعی شد از آنجا که عزم ملی در زمینه تقویت ترانزیت و جذب سرمایه‌گذاران به وجود آمده، جای چندان نگرانی نیست!

در کریدور شمال به جنوب یکی از بحث‌هایمان حمل‌ونقل ریلی است که شبکه‌های ریلی معمولاً در حمل‌ونقل ترانزیت بیشتر خودش را نشان می‌دهد، چون یک مسیر پیوسته است و با مشکلاتی مانند جابه‌جایی کالا در مسیرهای مختلف و توقف در گمرک مواجه نیست. دنیا نیز اکنون به سمت شبکه‌هایی می‌رود که پیوسته باشند. یکی از مسیرهای کریدور شمال - جنوب مسیری است که از طریق سرخس به سمت بندر عباس است و مسیر دیگری داریم که از طریق اینچه‌برون است که از اواسط مسیر به سمت بندرعباس می‌پیوندد.

این دو مسیر بیشتر به سمت کشورهای می‌روند که در شرق دریای خزر قرار گرفته‌اند، مانند ازبکستان، ترکمنستان، قزاقستان و احتمالاً شرق روسیه. اما در غرب دریای خزر، کشورهای آذربایجان و روسیه قرار دارند و بخش اعظم تبادلات تجاری ما با روسیه از قسمت غرب دریای خزر

■ **ترابران: موقعیت ترانزیتی ایران را در شرایطی که کشورهای همسایه با توافقات چند جانبه روزه‌روز این عرصه رقابت را برایمان تنگ‌تر می‌کنند، چطور ارزیابی می‌کنید؟**

■ ببینید! در مباحث ترانزیتی، هر کشوری که بیشتر فعالیت کند، زیرساخت‌ها و دیپلماسی و تجاری قوی‌تری داشته باشد و هزینه‌هایش ارزان‌تر و زمان عبورش کوتاه‌تر باشد، می‌تواند سهم بیشتری از این جابه‌جایی را از آن خود کند. مسیرهای اصلی ترانزیتی که از ایران عبور می‌کنند، کریدور شمال - جنوب و کریدور شرق - غرب است. در مورد کریدور شمال به جنوب ما هم مسیرهای ریلی داریم و هم مسیرهای جاده‌ای و هم مسیرهای ترکیبی، ولی قبل از بحث حمل‌ونقل موضوع تجارت مطرح است که تبادلات تجاری بین کشورها باید فعال شوند و بعد هر کدام از مسیرها برای تجار امن‌تر بودند مطلوبیت پیدا می‌کنند.





پروژه رشت - آستارا ۱۶۲ کیلومتر است و چیزی حدود ۸۰۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار بودجه نیاز دارد. روسیه در مذاکرات دوجانبه برای سرمایه‌گذاری در این پروژه ابراز تمایل کرده، اما باید پیشنهادش را به صورت کتبی اعلام کند. منتظریم نظر رسمی‌شان را نسبت به نحوه تامین مالی این پروژه و نحوه مشارکت ارائه بدهند



باید دید این پول چطور قرار است تامین شود؛ از منابع داخلی یا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی یا خارجی. روسیه در مذاکرات دوجانبه برای سرمایه‌گذاری در این پروژه ابراز تمایل کرده، اما باید پیشنهادش را به صورت کتبی اعلام کند. منتظریم نظر رسمی‌شان را نسبت به نحوه تامین مالی این پروژه و نحوه مشارکت ارائه بدهند. در حال حاضر، تملک مسیر شروع و برای ۱۰ کیلومتر اول مسیر پیمانکار هم انتخاب

صورت می‌گیرد، بنابراین این مسیر باید از طریق شبکه پروژه ریلی آستارا به رشت تکمیل شود. اگر این پروژه تکمیل شود، از طریق شاخه غربی کریدور شمال - جنوب می‌توان مسیری پیوسته ایجاد کرد. به همین علت است که پروژه رشت - آستارا اکنون حائز اهمیت شده است.

پس ما در کریدور شمال - جنوب در خشکی مشکل زیادی نداریم، بحث ما دریاست و این مسیرها و زیرساخت‌ها هنوز کامل نیستند. اگر مسیرها و ناوگان ما کامل باشد، زمان و هزینه به شدت کاهش پیدا می‌کند و می‌توانیم با دیگر کشورهای همسایه رقابت کنیم.

تا زمانی که هزینه و زمان ما از حالت فعلی کاهش پیدا نکند، در رقابت بازنده‌ایم. برای همین اکنون اولویت دیپلماسی خارجی ایران، تکمیل پروژه رشت - آستارا است.

بنادر ما باید سریعاً به شبکه ریلی‌مان وصل شوند و این اتصال با باید از طریق بندر امیرآباد باشد یا از طریق بندر کاسپین، اما شبکه ریلی بندر کاسپین هنوز به رشت متصل نشده، پس پروژه اتصال ریلی کاسپین به رشت برای ما اهمیت بسیار زیادی دارد. قرار است اوایل سال آینده این پروژه افتتاح شود یعنی بار از طریق کشتی به بندر کاسپین و از آنجا به رشت بیاید و از رشت با سیستم ریلی به بندرعباس وصل شود.

■ **ترابران: با توجه به اهمیت پروژه راه‌آهن رشت - آستارا، پیش‌بینی می‌کنید چه زمانی به بهره‌برداری برسد؟**

■ **طول پروژه رشت - آستارا ۱۶۲ کیلومتر است و چیزی حدود ۸۰۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار برای احداث آن بودجه نیاز دارد. حالا**



درازدت باثبات - چه از نظر اقتصادی و چه قانونی و قیمتی- هستیم. همچنین باید نگاه‌های بخشی را تبدیل به نگاه ملی کنیم. همه ارگان‌های ذی‌ربط باید هماهنگ شوند. بنابراین به کارگروه‌هایی با مدیریتی قوی نیاز داریم که بتوانند این کار را انجام بدهند، چون هرچه زمان می‌گذرد، فرصت جبران هم کمتر می‌شود.

در مورد افزایش عبور کالا از کریدور شرق - غرب (از چین به سمت اروپا) نقش کشور چین بسیار اهمیت دارد، اما چینی‌ها مدام مقایسه می‌کنند که این کالا با چه سرعتی از کشور عبور می‌کند و چه هزینه‌ای خواهد داشت (مسیر ما تقریباً وابسته به شبکه ریلی است). همانطور که می‌دانید در این زمینه رقابتی جدی بین کشورهای مختلف ایجاد شده؛ ضمن اینکه در این میان، علاوه بر دیپلماسی خارجی، هماهنگی بین دولت‌ها، مسائل سیاسی و... هم مطرح است. پس برای پیروز شدن در این رقابت باید تلاش کنیم تا برنامه عملیاتی یا نقشه راه خود را اقتصادی‌تر نماییم.

نکته مهم دیگر آن است که وزارت راه و شهرسازی بیشتر روی زیرساخت‌ها کار می‌کند، اما در خصوص واردات ناوگان، وزارت صمت نقش دارد. مگر ما چقدر تولیدات داخلی داریم؟ ما باید رابطه‌ای بین تولید داخلی و واردات ایجاد کنیم، یعنی ببینیم چقدر نیاز داریم، چقدر از داخل تامین می‌شود و چقدر باید از خارج وارد کرد و... پس این کار فقط یک وزارتخانه نیست. وزارت امور خارجه هم در تبیین دیپلماسی تجاری و ارتباط بین کشورها نقش به‌سزایی دارد؛ مثلاً شما به زنگزور اشاره کردید که مرز بین ایران و آذربایجان است. اتفاقاً در زنگزور آذربایجان مایل بود که کالاها از طریق ایران عبور کند، نه از مسیر ارمنستان.

■ **ترابران: در همان کریدور زنگزور، هم اکنون آذربایجان دارد از کامیون‌های ایرانی به ازای تردد هر کامیون عوارض می‌گیرد، در حالی**

که وقتی از ارمنستان عبور می‌کردیم چنین عوارضی در کار نبود.

■ عوارض بحث دیگری است. کشورها عوارض متقابل از هم می‌گیرند و این به روابط تجاری اقتصادی و سیاسی دو کشور برمی‌گردد مثلاً عوارض ما با ترکمنستان ۵۰ درصد تخفیف نسبت به دوران قبل دارد. در حال حاضر، هرچه آذربایجان از رانندگان ایرانی عوارض می‌گیرد، ما هم از کامیون‌های آنها به صورت متقابل می‌گیریم، هرچند که اعلام کرده‌ایم که حاضریم از شما عوارض نگیریم، به شرط این‌که شما هم همین سیاست را در پیش بگیرید. البته قبول داریم که هرچه روابط کشورها با هم بهتر باشد، نرخ این عوارض هم پایین‌تر خواهد بود. موضوع دوم هم موضوع ویزا است، چون هرچه روند اخذ ویزا ساده‌تر باشد، رانندگان

شده و به تدریج، در حال انجام بعضی کارها هستند. البته منابع مالی دیگری هم برای این پروژه پیش‌بینی کرده‌ایم تا اگر گزینه مشارکت خارجی یا بخش خصوصی اجرایی نشد، به دنبال گزینه‌های دیگر از جمله صندوق توسعه حمل‌ونقل باشیم.

در زمینه حمل‌ونقل جاده‌ای، بحث عبور از گمرکات کشور مطرح است که این زمان باید به شدت کاهش پیدا کند و اظهارنامه‌ها و اسناد حمل قبل از رسیدن کامیون‌ها به نقاط مرزی، وارد سامانه شده و کنترل‌ها انجام شود. پایانه‌ها باید گسترش پیدا کنند اما صرف ساخت پایانه‌ها راه‌گشا نخواهد بود. اتصال پایانه‌های مرزی به پایانه‌های کشور مقابل هم مهم است، پس نیاز داریم که کشورهای همسایه با یکدیگر در قالب توافق‌نامه‌های دوجانبه و سه‌جانبه همکاری کنند و زمان توقف‌ها را کاهش بدهند، تعرفه‌ها را یکسان کنند و روان‌سازی بین راننده‌ها و تجار انجام شود.

موضوع بعد ناوگان است؛ وقتی شبکه ریلی ما کامل شود، نیازمند تامین ناوگان کافی هستیم؛ چه ناوگان ریلی، چه جاده‌ای و چه دریایی. در حال حاضر، یکی از روش‌های حمل بین بندر دریای خزر، استفاده از کشتی‌های رو-رو است، در واقع، یکی از روش‌های انتقال بار در کریدور شرق - غرب و از چین به سمت اروپا، بدین صورت است که کالا با کامیون به بندر ترکمن‌باشی می‌آید، سپس سوار کشتی رو-رو می‌شوند و به بندر باکو انتقال پیدا می‌کنند، دوباره از کشتی پیاده شده و مسیر را ادامه می‌دهند.

موضوع سوم تجار و تبادلات تجاری است. فورواردرها باید سعی کنند کالاهای ترانزیتی را از کشور ما عبور دهند، پس نیازمند یک سیاست



**در مورد افزایش عبور کالا از کریدور شرق - غرب
نقش کشور چین بسیار اهمیت دارد، اما آنها مدام
مقایسه می‌کنند که این کالا با چه سرعتی از
کشور عبور می‌کند و چه هزینه‌ای خواهد داشت
ضمن اینکه در این میان، علاوه بر دیپلماسی خارجی،
هماهنگی بین دولت‌ها، مسائل سیاسی و...
هم از اهمیت بسیاری برخوردار است**



بیشتری امکان تردد پیدا می‌کنند. بنابراین یکی از خواسته‌های ما این است که بتوانیم برای تجار و رانندگان روادید مدت‌دار بگیریم.



یکی از روش‌های ما برای راه‌اندازی پروژه‌های حمل‌ونقلی استفاده از ظرفیت‌های صندوق توسعه حمل‌ونقل است. ضمن اینکه می‌خواهیم درباره منابع تامینی از سازمان ملی زمین و مسکن هم کمک بگیریم و براساس مولدسازی، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی را پشتیبانی کنیم



آن می‌گذارد، اما وقتی تعداد دستگاه‌ها زیاد شد، نیاز به هماهنگی دارد و این هماهنگی باید در سطح بالا پیگیری شود. از یک طرف هم منابع مالی می‌خواهد. حال ما می‌گوییم منابعمان کجاست؟ اگر به ردیف‌های بودجه دولت اکتفا کنیم، معلوم است که جوابگو نخواهد بود و باید از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی سایر منابع مالی تامین شود.

ترابران: با توجه به کمبود منابع مالی دولت برای تکمیل پروژه‌های زیربنایی، چه روش‌های تامین مالی جدیدی برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی در نظر گرفته‌اید؟

یکی از منابع برای راه‌اندازی پروژه‌های ما بحث صندوق حمل‌ونقل است. دومین ردیف منابع تامینی بحث سازمان ملی زمین و مسکن است. در سازمان ملی زمین با توجه به احکام موجود، می‌توانیم براساس مولدسازی، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی را پشتیبانی کنیم. موضوع سوم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است، با توجه به اینکه پروژه‌های حمل‌ونقلی پروژه‌های درازمدت است، بخش خصوصی چندان علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری نیست، بنابراین قوانین ما باید مشوق بخش خصوصی باشد، بنابراین سعی داریم تمام احکام را در احکام دائمی بگنجانیم، نه احکام بودجه‌ای، چون بودجه به‌طور سالانه تغییر می‌کند، در حالی که اگر جزء احکام دائمی یا برنامه هفتم باشد، سرمایه‌گذار مطمئن می‌شود که آن سرمایه‌گذاری برایش بازگشت اقتصادی دارد.

حمل‌ونقل نیازمند نگاه بلندمدت و بدون تغییرات است. یعنی مسیری می‌خواهد که همه تداوم آن را تضمین کنند. این اطمینان به سادگی

ترابران: پرسشی که همیشه مطرح می‌شود این است که ما چه اتصال ریلی را داشته باشیم، چه نداشته باشیم، مجموعه‌ای از مشکلات و موانع ترانزیتی مانند عدم هماهنگی دستگاه‌های دخیل در حوزه ترانزیت، توقف‌های چندین‌روزه و بعضاً حتی یک تا چند هفته‌ای در پایانه‌های مرزی یا یکسری مشکلات گمرکی و هزینه‌های بالا پابرجاست. آیا در صورت راه‌اندازی راه‌آهن ما می‌توانیم تضمین کنیم که امکان رفع این مشکلات هم وجود دارد؟

بله؛ اولاً زیرساخت‌ها باید آماده باشد، ثانیاً قوانین باید اصلاح شوند، ثالثاً نگاه بخشی به نگاه ملی تبدیل شود که این کار یک وزارتخانه نیست. این جزو دستورکارهاست. من فقط باید‌ها را می‌گویم.

مانع‌زدایی الان به‌عنوان تابع هدف شناخته می‌شود و زیرساخت‌های آن باید آماده شود. به همین منظور، هم اکنون کارگروه‌هایی تحت عنوان کارگروه روان‌سازی و ترانزیت زیر نظر شورای عالی ترابری تلاش می‌کند که چنین اقداماتی صورت بگیرد. البته این کار راحتی نخواهد بود، چون به قوانین برمی‌گردد و باید نگاه ملی ایجاد شود، مثلاً از یک طرف می‌گوییم که ساعات کار گمرکات کشور باید شبانه‌روزی باشد، اما گمرک هم می‌گوید که من برای پرسنل ردیف استخدامی ندارم و با کمبود نیرو مواجه هستیم. یا مثلاً انتظار داریم که تعرفه‌ها کاهش پیدا کند، اما آن وقت منابعی که در بودجه پیش‌بینی شده تامین نمی‌شود. پس اگر می‌خواهیم باید‌ها تبدیل به روبه شود، باید نگاه ملی داشته باشیم.

به عنوان نمونه‌ای دیگر، الان تمامی صاحبان کالا مجبورند که کالاها را از طریق آستارا به سمت روسیه حمل کنند. وقتی ظرفیت عبوری آنجا ۲۴۰ کامیون در روز است، نمی‌شود که هر روز ۴۰۰ کامیون به آنجا بیاید، باید این میزان کالا توزیع شود مثلاً بخشی از آن را از طریق دریا جابه‌جا کرد، پس یا باید کشتی کافی داشته باشیم یا مسیرهای دیگر ایجاد شود، اما می‌گویند که حتماً باید از این مسیر انجام شود، در صورتی که وقتی یک خیابان شلوغ می‌شود، ترافیک در خیابان‌های دیگر توزیع می‌شود. پس این نگاه باید در سیستم اتفاق بیفتد، حال اگر اتفاق نیفتاد، طبیعتاً نمی‌توانیم از پتانسیل موجود (عبور حداقل ۲۰ میلیون تن کالای ترانزیتی) استفاده کنیم.

ببینید! ترانزیت مقوله‌ای چندوجهی است و متأسفانه در ایران اجرای کارهای چندوجهی مشکل است. اگر یک کاری را به یک وزارتخانه بدهیم و بگوییم شما مسئول این کار هستید، همه تلاش خود را برای اجرای

براساس قرارداد، این سرمایه‌گذاری اصلاً برایشان به‌صرفه نیست و همان‌هایی هم که آمدند، پشیمان هستند ...

■ بله، وقتی سرمایه‌گذار وارد می‌شود، خدمات اضافه و موازی با خدمات دولت ارائه می‌دهد و وقتی خدمات اضافه می‌دهد، دیگر نباید دچار تعرفه‌گذاری باشد، بلکه خودش باید تعیین قیمت کند. البته اگر قیمت را به‌صورت غیرمعمول افزایش دهند، مردم هم می‌توانند از آن آزادراه عبور نکنند، اما نباید به دولت اعتراض کنند و بگویند گران است، آزادراه که دولتی نیست. اگر قیمت عوارض برایشان بالا است، می‌توانند از جاده قدیمی بروند، پس وظیفه دولت فقط این است که با سرمایه‌گذار مذاکره کند و به یک عدد معقول برسد، چون اگر این کار را نکنیم و بگوییم حق نداری رقم را بالا ببری، دو سال بعد جاده خراب می‌شود و پیمانکار قدرت تعمیر و ترمیم آن را ندارد.

ما باید به عنوان وکیل مردم صرفاً نظارت کنیم که کیفیت خدمات پایین نیاید و سرمایه‌گذار با پولی که می‌گیرد، آسفالت راه را درست کند. اگر راه خراب بود، باید از شرکت آزادراه بخواهیم که راه را تعمیر کند. اگر راه فاقد ویژگی‌های ایمن بود، مسئولیت با ماست، یعنی دولت باید در ارائه کیفیت خدمات نظارت کند، اما اگر بگوییم عوارض را افزایش ندهد، او هم از خدماتش کم می‌کند و مشکلات بیشتر خواهد شد و کسی هم سرمایه‌گذاری نمی‌کند؛ مثلاً همین آزادراه تهران - قم دولتی است و پایین‌ترین قیمت عوارض را دارد، اما دولت باید برای نگهداری آن هزینه کند. دولت موظف است خدمات ارائه بدهد، اما اگر کسی خواست موازی بر آن خدمات بهتری بدهد، باید اجازه داشته باشد.

■ **ترابران: یعنی می‌توانیم امیدوار باشیم که قیمت‌گذاری دستوری برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی کنار گذاشته می‌شود؟**

■ تا به حال هم به دلیل واکنش‌های اجتماعی این کار صورت نگرفته است. ما باید طوری فرهنگ‌سازی کنیم که مردم راغب باشند برای خدمات بهتر پول بیشتری بدهند. وقتی اطلاع‌رسانی شود، مردم دیگر اعتراض نمی‌کنند، چون دولت براساس اعتراض مردم تصمیم می‌گیرد و گرنه پول عوارض که در جیب دولت نمی‌رود. دولت می‌بیند که همه اعتراض می‌کنند، آن وقت به سرمایه‌گذار می‌گوید فعلاً دست نگه دار تا بررسی کنیم.

■ **ترابران: سرمایه‌گذارانی که در شرایط بی‌ثبات اقتصادی کشور و افق مبهم آینده، در بخش حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری می‌کنند، می‌بایست به صورت جدی مورد حمایت دولت قرار گیرند، چون ریسک بسیار**



بخش خصوصی چندان علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حمل‌ونقلی نیست، به همین دلیل سعی داریم تمام احکام مرتبط با چنین سرمایه‌گذاری‌هایی را در احکام دائمی بگنجانیم، نه احکام بودجه‌ای، چون اگر جزء احکام دائمی یا برنامه هفتم باشد، سرمایه‌گذار از بازگشت سرمایه مطمئن می‌شود



حاصل نخواهد شد. باید مدل‌های مختلف اقتصادی داشته باشیم تا بتوانیم سرمایه‌گذار جذب کنیم. ما این کار را به صندوق توسعه حمل‌ونقل سپرده‌ایم. در واقع می‌خواهیم صندوق حمل‌ونقل را تبدیل به مرکزی کنیم که بتواند سرمایه بخش خصوصی را وارد کرده، مولدسازی انجام داده، آن را چندین برابر کند و در نهایت به سرمایه‌گذار بازگرداند.

■ **ترابران: اتفاقاً ما قبلاً با آقای دانش جعفری درباره چالش‌های راه‌اندازی صندوق توسعه حمل و نقل مصاحبه داشتیم و ایشان اعلام کردند که هنوز یک ریال هم وارد صندوق نشده است...**

■ ما اکنون در حال برگزاری یکسری جلسات هستیم، معاونت حمل‌ونقل هم وارد قضیه شده، قصد داریم با شرکت‌ها و سازمان ملی زمین بگذاریم و برای مشکلات چاره‌اندیشی کنیم. صندوق توسعه حمل‌ونقل خودش هم باید تحرک داشته باشد و به دنبال جذب سرمایه برود، باید با بانک‌ها مذاکره کند و تسهیلات کوتاه‌مدت یا بلندمدت بگیرد. ما سعی کرده‌ایم که صندوق حمل‌ونقل حداقل در سال ۱۴۰۲ یک صندوق فعال باشد، اما شاید ۶۰ یا ۷۰ درصد از این موضوع هم وابسته به عملکرد خود صندوق است. سرمایه اولیه برایش پیش‌بینی شده فقط باید تحقق پیدا کند.

■ **ترابران: بیشترین سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌ها، تاکنون در حوزه آزادراه‌ها بوده، اما آن سرمایه‌گذاران هم مشکلات فراوانی دارند، یعنی با توجه به عدم افزایش سالانه قیمت عوارض**



بالا و شرایط پیچیده‌ای را پذیرفته‌اند...

■ بله، از سرمایه‌گذار واقعی باید حمایت شود. البته باید دید سرمایه‌گذار واقعی چه کسی است. ما باید دنبال ایجاد شرکت‌های سرمایه‌گذاری باشیم، نه افراد سرمایه‌گذار. وقتی شرکت سرمایه‌گذار داشته باشیم، نگاه بلندمدت خواهیم داشت. مانند همه کشورها، باید به سرمایه‌گذار سود داد و بازگشت سرمایه‌اش را تضمین کرد. ما نقدینگی بسیار زیادی در کشور داریم که اگر واقعاً وارد سرمایه‌گذاری شوند، بسیاری از مشکلات مرتفع می‌شود.

چرا در دنیا نرخ سود بانک‌ها خیلی کم است، چون به‌صرفه نیست پولشان را در بانک بگذارند. پول را در بخش تولید می‌آورند. بنابراین باید قالب‌ها یا چهارچوب‌های مناسب سرمایه‌گذاری ایجاد شود و افراد با خیال راحت با تضمین دولت سرمایه‌گذاری انجام دهند. دولت هم باید بر خدمات نظارت کند تا افت پیدا نکند. در حالت کلی، این پیش‌فرض وجود دارد که اگر قیمت بالا برود، مردم کمتر استفاده می‌کنند، اما وقتی خدمات برایشان مطلوب بود استفاده می‌کنند. بخش خصوصی هم اگر برگشت سرمایه مناسبی داشته باشد، با هم کنسرسیوم تشکیل می‌دهند و ساخت پروژه‌های زیربنایی را ادامه می‌دهند.

■ ترابران: آیا شورای عالی ترابری این اراده را دارد که حداقل چند تا از این بایدهایی را که شما به آنها اشاره کردید، اجرایی کند؟

■ وظیفه شورای عالی هماهنگی ترابری هماهنگی در امور حمل‌ونقل است، اما در زمینه این بایدهایی که وجود دارد مثلاً قانون سرمایه‌گذاری، تضمین سرمایه و تسهیلات بانکی، شورای عالی ترابری نمی‌تواند کاری انجام دهد. این شورا نمی‌تواند سرمایه‌گذار پیدا کند یا در بحث تسهیلات



باید مدل‌های مختلف اقتصادی داشته باشیم تا بتوانیم سرمایه‌گذار جذب کنیم. ما این کار را به صندوق توسعه حمل‌ونقل سپرده‌ایم و می‌کوشیم تا صندوق حمل‌ونقل حداقل در سال ۱۴۰۲ یک صندوق فعال باشد، اما شاید ۶۰ یا ۷۰ درصد از این موضوع هم وابسته به عملکرد خود صندوق است. باید تحرک داشته باشد و به دنبال جذب سرمایه برود



بانکی ورود داشته باشد. نقش شورای عالی هماهنگی ترابری در تسهیل امور و ایجاد هماهنگی است. ما در وزارت راه تلاش می‌کنیم که این اتفاق رخ دهد، اکنون در وزارت راه به روی تمام سرمایه‌گذاران باز است. چه در بندر سرمایه‌گذاری کنند و چه راه‌آهن و ... اما این موضوع فقط به وزارت راه ارتباط ندارد، مثلاً یک شرکت می‌خواهد لکوموتیو یا کشتی وارد کند، آیا این در اختیار وزارت راه است؟ خیر، فراتر از اختیارات یک وزارتخانه است. اکنون اگر با تمام دولت‌مردان صحبت کنید همه همین نظرات را دارند، فقط یکسری موانع قانونی وجود دارد که باید مرتفع شود. ■

فراخوان مخاطبان ترابران



از مخاطبان و خوانندگان گرامی ماهنامه ترابران که در این سال‌ها با همراهی خود مایه دلگرمی همکاران و تداوم فعالیت این نشریه تخصصی شده‌اند، دعوت می‌شود که ازین پس، ارتباط مستقیم‌تری با ترابران داشته باشند و با در میان گذاشتن مشکلات و دیدگاه‌های کارشناسی در زمینه فعالیت خود (چه به صورت تلفنی و چه به صورت یادداشت) هیئت تحریریه ترابران را در انجام رسالت خود که پوشش هر چه کامل‌تر رویدادها و چالش‌های بخش حمل‌ونقل کشور است، یاری دهند. چشم‌به‌راه دریافت اندیشه‌ها و پیشنهادهای گرانقدرتان هستیم.

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

✉ tarabaranmag@gmail.com





توصیه بانک جهانی به سرمایه‌گذاری در کریدور رقیب ایران



برای دسترسی به بازارهای جهانی استفاده می‌کنند، بنابراین با تغییر مسیر کریدور چین - اروپا به آذربایجان، ممکن است برخی از سرمایه‌گذاران بزرگ خارجی برای استفاده از ارتباط این کشور با بازارهای جهانی، چین و اروپا، تشویق شوند که به آذربایجان بیایند.

البته این کارشناس تاکید کرده که کریدور میانی در حال حاضر به خوبی کار نمی‌کند و هنوز فاقد برخی از زیرساخت‌ها است یا برخی از بخش‌های آن توسعه نیافته است، بنابراین برای کاهش هزینه‌های استفاده از کریدور میانی برای تجارت، آذربایجان باید با کشورهای شریک اصلی مانند گرجستان و قزاقستان هماهنگ شود تا در زیرساخت‌های مورد نیاز برای عملیاتی کردن این کریدور سرمایه‌گذاری کند. آذربایجان همچنین باید با دقت برای کاهش موانع تجارت از نظر رویه‌های مرزی، به‌ویژه برای حمل‌ونقل ترانزیتی برنامه‌ریزی نماید. این اقدامات در واقع بخشی از یک مدل رشد جدید مبتنی بر بخش خصوصی پویا است، زیرا برای دستیابی به آن نیاز است که آذربایجان حداقل در سه حوزه اقدامات اساسی صورت دهد: اولاً، ایجاد محیطی برای شکوفایی بخش خصوصی، به‌گونه‌ای که استانداردهای جهانی کنش در محیط رقابتی ایجاد شود؛ دوم ایجاد شرایط محیطی جذاب‌تر برای سرمایه‌گذاری (البته آذربایجان در زمینه جذب سرمایه‌گذار در بخش انرژی، سابقه طولانی دارد) و سوم، ادغام در بازارهای جهانی.

این مقام بانک جهانی تصریح کرده، هیچ کشوری در جهان وجود ندارد که بدون ادغام در بازارهای جهانی به درآمد سرانه بالایی دست یافته باشد. برای آذربایجان به‌عنوان یک کشور کوچک، یک بازار داخلی کوچک با جمعیت نسبتاً محدود، دسترسی به بازارهای جهانی برای فروش در مقیاس بسیار بزرگ‌تر امری اساسی است، بنابراین برای توسعه جهانی، کشورهای کوچک‌تر نیاز به ادغام در بازارهای جهانی دارند که به‌مثابه موتور رشد آنان عمل کند.

به دنبال تحریم روسیه و خارج شدن کریدور شمالی از مسیرهای ترانزیت، مدتی است که نقش کریدور میانی که از آسیای مرکزی و قفقاز می‌گذرد و به دنبال آن موقعیت جغرافیایی آذربایجان که در مسیر تجاری اروپا به چین قرار دارد، بسیار پررنگ شده است. بر همین اساس بانک جهانی با توصیه به سرمایه‌گذاری در این کشور، مسیر راه توسعه آن را ترسیم و اعلام کرده است.

توصیه به سرمایه‌گذاری در کریدور میانی در حالی صورت می‌گیرد که ایران پتانسیل‌های بسیار بیشتری برای تبدیل شدن به حلقه وصل چین به اروپا دارد؛ اما به دلیل شرایط تحریم تقریباً نادیده گرفته شده است. مدیر بخش اقتصاد کلان، تجارت و سرمایه‌گذاری در منطقه اروپا و آسیای مرکزی بانک جهانی اخیراً به رسانه‌های آذربایجان گفته است که کریدور میانی هنوز فاقد برخی از زیرساخت‌ها است و برخی از بخش‌ها هنوز توسعه نیافته‌اند، اما سرمایه‌گذاری در این کریدور می‌تواند سودآور باشد. او توضیح داده که به دلیل مشکلات کریدور میانی، در گذشته بیشتر تجارت بین چین و اروپا از طریق کریدور شمالی انجام می‌شد که از روسیه می‌گذرد، اما اکنون با توجه به جنگ در اوکراین و تحریم روسیه، بخش قابل توجهی از این تجارت به سمت کریدور میانی که از آسیای مرکزی و قفقاز می‌گذرد و کریدور چین را به اروپا متصل می‌کند، منتقل شده است.

از منظر وی، موقعیت جغرافیایی آذربایجان در مسیر تجاری شرق به غرب که اروپا و چین را به هم متصل می‌کند، فرصت‌های زیادی را برای این کشور ایجاد می‌کند. موقعیت استراتژیک در کریدور میانه همچنین آذربایجان را قادر می‌سازد تا برای زنجیره‌های ارزش جهانی جذاب‌تر شده و بتواند بهتر در زنجیره‌های ارزش جهانی ادغام شود.

از نظر این مقام بانک جهانی، در دنیای جهانی‌شده، شرکت‌هایی پیشرو هستند که در کشورهای دیگر سرمایه‌گذاری و از آنها به عنوان مرکز تولید



طرح ایجاد یک کریدور جدید روی میز چین و آسیای میانه

امکان سنجی پروژه کریدور ترانس-افغان



براساس استراتژی توسعه راه آهن به منظور همکاری های اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی (CAREC)، بالغ بر ۲۵۰۰۰ کیلومتر از کریدورهای راه آهن اصلی در داخل و خارج از منطقه، کشورهای داخل آن را به هم متصل می کند و هرچند شبکه ریلی طراحی شده، از پتانسیل خارج کردن منطقه از محصور بودن در خشکی و افزایش ارتباطات با کشورهای همسایه که به سرعت در حال رشد هستند، برخوردار است، اما با این وجود، شبکه ریلی فعلی لزوماً هم راستا با الگوهای تجاری در حال تغییر و حجم گسترده تجارت با چین و اروپا نیست. در مطالعه مورد اشاره آمده است که کشورهای CAREC با چالش های متفاوتی در زمینه ارتقا و تقویت شبکه های حمل و نقل و بهبود یکپارچگی روبه رو هستند. عواملی از جمله رشد اقتصادی متفاوت، تغییر الگوهای تجاری و تحولات محلی در ساختارهای حمل و نقل، تقاضا برای حمل و نقل ریلی بار را تغییر داده است. علاوه بر این، به منظور افزایش رغبت به بهره گیری از راه آهن در تجارت، اقداماتی از قبیل سرمایه گذاری بر روی واگن های باری و لکوموتیوها و همچنین تقویت تجارت، نقش به سزایی ایفا می کنند.

در همین زمینه یک کارشناس اقتصادی می گوید: «احداث کریدور ریلی ترانس-افغان به عنوان کریدور رقیب شمال-جنوب ایران در حالی اتفاق می افتد که ایران، به نیازهای ترانزیتی دو کشور افغانستان و ازبکستان طی سال های متمادی پاسخ نگفته است. این کریدور در صورت احداث می تواند رقیب سرسختی برای کریدور شمال-جنوب ایران باشد و به همین جهت بسیاری از کشورهای متخاصم ترانزیت ایران، از احداث این کریدور استقبال کرده اند.»

محمدجواد شاهجویی، با تاکید بر تسریع در ساخت راه آهن چابهار-زاهدان تاکید می کند: «علاوه بر احداث راه آهن چابهار-زاهدان و سپس زاهدان-سرخس برای تسهیل دسترسی ریلی افغانستان به بندر چابهار، ایران باید مشارکت فعالی در تکمیل خط ریلی شمالی افغانستان در مسیر هرات - مزارشریف داشته باشد که مذاکرات آن پیش تر با دولت مرکزی افغانستان انجام شده است.»

اخیراً ازبکستان در نشست کارگروه سه جانبه در اسلام آباد، نتایج مطالعه امکان سنجی پروژه راه آهن ترانس-افغان را با پاکستان و افغانستان به اشتراک گذاشته است. هدف از پروژه پیشنهادی، اتصال پاکستان به جمهوری های آسیای مرکزی و دسترسی این جمهوری ها به آب های آزاد از طریق پاکستان است.



طبق این مطالعه، احداث یک خط آهن کاملاً برقی به طول ۷۸۳ کیلومتر از مزارشریف تا تورخم با هزینه ۸ میلیارد دلار توجیه اقتصادی خواهد داشت. در قالب این طرح، ۸۰ تونل به طول ۱۴۸ کیلومتر در طول مسیر احداث خواهد شد؛ هزینه ساخت هر کیلومتر از این مسیر به همراه تونل ها، ۴ میلیون دلار خواهد بود.

مطالعات نشان می دهد با آغاز به کار پروژه راه آهن ترانس-افغان، نه تنها تجارت منطقه ای و دوجانبه بین کشورهای شرکت کننده تسهیل می شود، بلکه موجبات افزایش ارتباطات مردم کل منطقه با یکدیگر را فراهم می کند.

پیش تر ازبکستان، پاکستان و افغانستان توافقنامه راهبردی برای احداث خط راه آهن جدید ۵۷۳ کیلومتری ترانس-افغان را امضا کرده اند که آسیای مرکزی را به بنادر پاکستان متصل می کند. این کریدور از خط مرزی ازبکستان-مزارشریف که در سال ۲۰۱۲ افتتاح شد، آغاز می شود و از طریق کابل به پیشاور خواهد رفت.

مسیر ریلی مذکور، ارتباط مستقیم بین پاکستان با تاشکند را فراهم می آورد و پیش بینی می شود که منجر به بهبود اقتصادی و افزایش ارتباطات منطقه ای به ویژه برای افغانستان و ازبکستان شود.

آزادراه گردشگری جاسک- مشهد؛ احیاکننده نیمه شرقی کشور و سواحل مکران

محور احیای شرق!

محمد مونسان - عضو هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

مهدی عجمی - رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران



این مطلب ضمن ارائه یک ایده جدید برای احداث آزادراه جاسک - مشهد، اثرات مثبت آن در احیای نیمه شرقی کشور را بررسی می‌کند. براساس برآوردهای انجام شده، این آزادراه با طول تقریبی ۱۲۰۰ کیلومتر، بودجه حدود ۲ میلیارد دلار و در مدت زمان ۸ سال قابل ساخت است و می‌تواند معیشت، اقتصاد و جمعیت نیمه شرقی کشور را دچار تغییرات اساسی کند و ارتباط‌دهنده کشورهای شمالی محصور در خشکی با کشورهای همسایه ایران و شبه قاره هند و شرق آسیا باشد، آن هم در شرایطی که نگاهی به نقشه آزادراه‌های کشور نشان می‌دهد تا به امروز هیچ آزادراهی در نیمه شرقی کشور احداث نشده و حتی در برنامه‌های آتی وزارت راه نیز وجود ندارد. همین مسئله باعث می‌شود دسترسی زمینی به مناطق شرقی و همچنین سواحل دریای عمان دشوار باشد و به تبع آن، مناطق وسیعی از مساحت ایران خالی از سکنه و بلااستفاده بمانند. فراموش نکنیم که هرگز نمی‌توان شعار توسعه یک منطقه را سرداد، در حالی که جاده‌های دسترسی به آن منطقه بسیار ناهموار، طولانی، پرخطر و غیر امن و بدون پشتیبانی هستند.

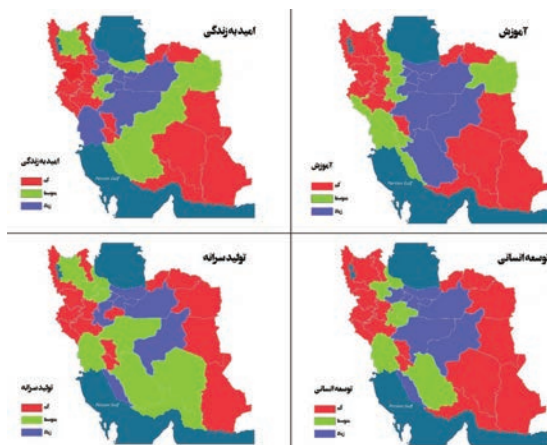




طبق استاندارد رایج کشورهای پیشرفته، در هر ۱۰۰ کیلومتر ساحل، حداقل ۱ میلیون نفر می‌تواند مستقر شود، یعنی در سواحل ۸۵۰ کیلومتری مکران، حداقل ظرفیت پذیرش ۸ میلیون نفر وجود دارد، اما نکته اینجاست که هم اکنون در خط ساحلی مکران حدود ۸۰۰ هزار نفر ساکن هستند



شدن استراحت بین راهی، زمان سفر در حدود ۱۶ ساعت خواهد شد.



شکل ۱: توزیع جمعیت و شاخص‌های توسعه در سطح کشور

◀ تاثیر آزادراه بر افزایش امنیت مناطق شرقی کشور

عدم توسعه متوازن و همگن، نگرانی‌های امنیتی جدی در کشور ایجاد کرده که عموماً برخاسته از معضلات معیشتی و محرومیت است، چرا که مناطق کم‌جمعیت که از سطح معیشت پایینی هم برخوردار باشند، محل مناسبی برای تبلیغات گروه‌های جدایی‌طلب و اشرار هستند، بنابراین از دیدگاه امنیتی هم چاره‌ای جز تمرکز بیشتر جمعیت در مناطق شرقی و سواحل مکران نیست.

از دید تسلط دشمن خارجی نیز این موضوع بسیار حائز اهمیت است،

با نگاهی به نقشه جمعیتی و توزیع شاخص‌های توسعه در سطح کشور (شکل ۱) ملاحظه می‌شود که نیمه شرقی ایران در مقایسه با قسمت شمالی و غربی آن، تقریباً خالی از سکنه و دارای بدترین شاخص‌های توسعه بوده و در مساحت عظیمی از آن هیچ شهر یا حتی روستایی وجود ندارد. این در حالی است که طبق استاندارد رایج کشورهای پیشرفته، در هر ۱۰۰ کیلومتر ساحل، حداقل ۱ میلیون نفر می‌تواند مستقر شود، یعنی در سواحل ۸۵۰ کیلومتری مکران، حداقل ظرفیت پذیرش ۸ میلیون نفر وجود دارد و هم اکنون مقامات ایرانی از برنامه‌ریزی برای سکونت دادن ۵ میلیون نفر در این سواحل سخن می‌گویند، اما نکته اینجاست که هم اکنون در خط ساحلی مکران حدود ۸۰۰ هزار نفر ساکن هستند (بندرعباس ۵۳۰ هزار، چابهار ۲۱۰ هزار، جاسک ۴۵ هزار و سایر روستاها ۴۰ هزار نفر).

البته یکی از علل این امر، بیابانی و کم‌آب بودن این مناطق ذکر می‌شود، ولی معضل اصلی، دسترسی جاده‌ای بسیار دشوار و غیرایمن به این مناطق است. به همین دلیل است که نیمه شرقی کشور، هرگز نتوانسته از سه مزیت بزرگ برای توسعه استفاده کند: (۱) وجود سواحل مکران در جنوب این مناطق برای جذب گردشگر به سمت سواحل اقیانوسی جذاب و زیبا (۲) وجود شهر مشهد (در شمال این منطقه) به عنوان قطب بزرگ گردشگری شمال شرق ایران با ۲۵ میلیون نفر مسافر و گردشگر داخلی و خارجی در سال؛ به طوری که اگر صرفاً مسافرت‌های نیمه شرقی کشور استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان، کرمان، یزد، خراسان جنوبی و خراسان رضوی - با ۲۰ میلیون نفر جمعیت از طریق این محور انجام شود، باعث احیای اقتصادی شهرهای موجود در این مسیر و ایجاد شهرهای جدید خواهد شد. (۳) عامل ارتباط کشورهای محصور در خشکی مانند افغانستان و ترکمنستان و کشورهای آسیای میانه با اقیانوس به عنوان مکمل تردد گردشگری خارجی و بخش مهمی از کریدور شمال - جنوب.

هم اکنون سه مسیر مختلف از جاسک (در میانه طول سواحل مکران) به سمت مشهد وجود دارد (شکل ۲ در صفحه بعد) که طولی در حدود ۱۶۰۰-۱۷۰۰ کیلومتر دارند و به دلیل نامناسب و پریپیچ و خم بودن، طول مسافرت پیوسته و بدون توقف در آن حدود ۲۰ ساعت و اگر خانواده‌ای بخواهد این مسیر را با استراحت بین‌راهی طی کند، حدود ۳۰-۲۸ ساعت خواهد بود، در حالی که اگر یک آزادراه از جاسک تا مشهد احداث شود (شکل ۲)، مسیر دسترسی به حدود ۱۲۰۰ کیلومتر کاهش خواهد یافت و با توجه به سرعت حرکت بیشتر در آزادراه، مدت زمان مسافرت پیوسته به ۱۰-۱۲ ساعت کاهش خواهد یافت که با لحاظ

خارجی عمل کنند. تجربه تلخ اشغال سریع ایران در جنگ جهانی موبد همین نکته است، بنابراین آزادراه جاسک - مشهد از چند جهت باعث افزایش امنیت در این منطقه می‌شود:

- (۱) افزایش تردد جاده‌ای
 - (۲) افزایش حضور پلیس راهنمایی و پاسگاه‌های متعدد بین‌راهی
 - (۳) افزایش شهرها و روستاهای جدید در اطراف آزادراه
 - (۴) افزایش اشتغال و درآمد و ارتقای سطح معیشت مردم بومی مناطق شرقی که خود باعث کاهش بزهکاری، قاچاق و کاهش مقبولیت گروه‌های جدایی طلب خواهد بود.
- در این بین، حوزه گردشگری یک شگفتی بزرگ است. نگاهی به آمار و ارقام ایجاد شغل در واحد سرمایه‌گذاری در جدول صفحه بعد، به خوبی نشان می‌دهد که گردشگری حوزه‌ای است که در ازای سرمایه‌گذاری مشخص، چندین برابر حوزه‌های صنعتی دیگر، ایجاد اشتغال می‌کند (در ازای هر ۱ میلیون دلار سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری ۲۲ تا ۳۵ شغل ایجاد می‌شود) آن هم اشتغالی که کاملاً متکی به بخش خصوصی و تعاونی است و در عین حال اشتغال خرد، خودجوش و فصلی زیادی را هم در خود جای می‌دهد؛ این در حالی است که دولت‌های مختلف در

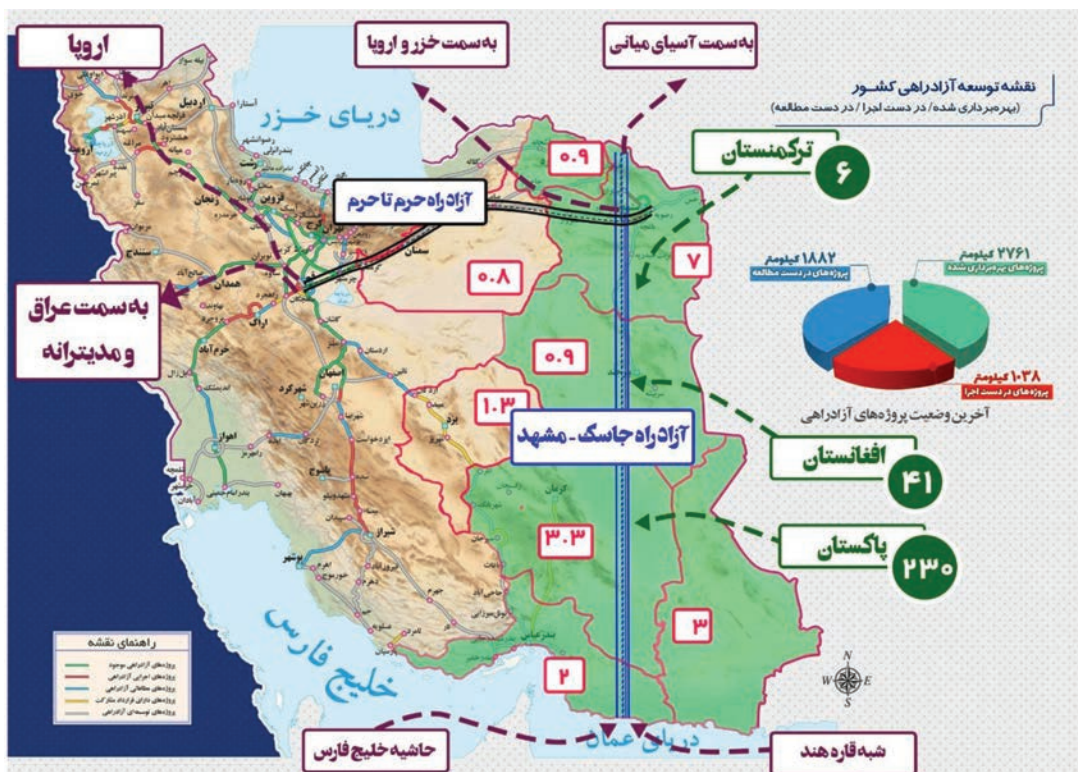


از دیگر مزایای احداث آزادراه در این مناطق آن است که اغلب زمین‌های این مناطق بلامعارض بوده و برای تملک آنها نیاز به خرید زمین از مالکان حقیقی و حقوقی نیست. همچنین با اتصال این آزادراه به بندر چابهار و برخی شهرهای مرزی از قبیل دوغارون، سرخس و باجگیران، اهمیت بین‌المللی و ترانزیتی این آزادراه افزایش چشمگیری یافته و توجیه اقتصادی آن افزایش می‌یابد



چراکه وقتی مرزها و سواحل یک کشور خالی از سکنه باشند، اشغال و پیشروی به سمت مرکز کشور بسیار ساده‌تر خواهد بود. در حالی که ساکنین این مناطق می‌توانند خود به عنوان اولین سد در برابر دشمن

شکل ۲- موقعیت شماتیک آزادراه جاسک-مشهد و ارتباط آن با کریدورهای مهم عبوری از ایران



سواحل مکران تمرکز خود را بر حوزه انرژی و پالایشگاه‌ها و پتروشیمی متمرکز کرده‌اند که در ازای هر ۱ میلیون دلار سرمایه‌گذاری حدوداً ۱۰ شغل ایجاد می‌کند.



هم اکنون سه مسیر مختلف از جاسک (در میانه طول سواحل مکران) به سمت مشهد وجود دارد که طولی در حدود ۱۶۰۰-۱۷۰۰ کیلومتر دارند و به دلیل نامناسب و پرپیچ و خم بودن، زمان مسافرت پیوسته و بدون توقف در آن حدود ۲۰ ساعت خواهد بود، در حالی که اگر یک آزادراه از شهر جاسک تا مشهد احداث شود مسیر دسترسی به حدود ۱۲۰۰ کیلومتر کاهش خواهد یافت



◀ آزادراهی با ۳۰ درجه اختلاف دما بین ابتدا و انتهای مسیر

در ابتدای این آزادراه در مشهد در زمستان، دمای هوا برابر منفی ۵ درجه و در همان زمان در انتهای آزادراه و در چابهار، دمای مطبوع مثبت ۲۵ درجه برقرار است. تصور اختلاف دمای ۳۰ درجه‌ای در ابتدا و انتهای یک آزادراه، یک تصور رویایی است که می‌تواند در فصول سرد ایران، مکران را به مقصد گردشگری خانواده‌های ایرانی و حتی کشورهای اوراسیا تبدیل کند. در چنین شرایطی می‌توان امید داشت که سفر به سواحل جنوبی در سید گردشگری خانواده‌های ایرانی جای گیرد و تجارت و سرمایه‌گذاران نیز حاضر به تجارت با این مناطق شوند.

از دیگر مزایای احداث آزادراه در این مناطق این است که اغلب زمین‌های این مناطق بلامعارض بوده و برای تملک آنها نیاز به خرید زمین از مالکان حقیقی و حقوقی نیست. همچنین با اتصال این آزادراه به بندر چابهار و برخی شهرهای مرزی از قبیل دوغارون، سرخس و باجگیران، اهمیت بین‌المللی و ترانزیتی این آزادراه افزایش چشمگیری یافته و توجیه اقتصادی آن افزایش می‌یابد، به گونه‌ای که می‌توان انتظار داشت بازگشت سرمایه از طریق دریافت عوارض تردد در مدت کمتر از ۵ سال محقق شود. در واقع این آزادراه، مسیر مسافرت‌های توریستی و تجاری از کشورهای افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و روسیه را به سمت سواحل مکران و سایر شهرهای ایران تسهیل می‌کند.

اگر آزادراه حرم تا حرم (قم تا مشهد) تکمیل شود، این آزادراه می‌تواند

تعداد ایجاد شغل به ازای یک میلیون دلار سرمایه‌گذاری	
۲۰	صنعت ساختمان
۱۴	صنایع تولیدی
۱۰	حوزه انرژی و پالایشگاه و پتروشیمی
۱۹	تجارت و خرید و فروش
۱۷	مجموع مشاغل صنعتی و خدماتی و کشاورزی
۲۲-۳۵	حوزه گردشگری

فرض کنید هدف‌گذاری ما برای استقرار جمعیت ۵ میلیون نفری در یک بازه ۱۰ ساله (تا سال ۱۴۱۰) در این مناطق باشد و مطابق فرهنگ منطقه، هر خانواده به‌طور متوسط ۵ نفره در نظر گرفته شود؛ یعنی باید برای اسکان ۵ میلیون نفر جمعیت، ۱ میلیون شغل ایجاد گردد. حال اگر تمرکز بر حوزه انرژی با ۱۰ شغل به ازای ۱ میلیون دلار باشد، نیاز به ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری داریم که ظرف ۱۰ سال (یعنی سالی ۱۰ میلیارد دلار) باید انجام شود که عدد بزرگ و غیرقابل حصولی است، اما اگر همین اشتغال ۱ میلیون نفری (برای جمعیت ۵ میلیون نفری) در حوزه گردشگری با ۳۵ شغل به ازای ۱ میلیون دلار متمرکز شود، نیاز به بودجه کمتر از ۳۰ میلیارد دلاری در ۱۰ سال (یعنی سالی ۳ میلیارد) است که منطقی‌تر و قابل حصول‌تر خواهد بود، چراکه بخشی از آن به پشتوانه سرمایه‌های خرد و کلان بخش خصوصی و تعاونی تأمین می‌شود، نه صرفاً بودجه دولتی و سرمایه‌گذاری کلان خارجی.

رشد گردشگری در این مناطق می‌تواند دیدگاه سرمایه‌گذاران کوچک و بزرگ را هم تغییر دهد، چراکه در حال حاضر دیدگاه مردم نسبت به مناطق شرقی و جنوب شرقی ایران توأم با احساس ناامنی است و به تبع آن، سرمایه‌گذاران (به‌خصوص در بخش گردشگری) رغبتی برای حضور در آنجا نشان نمی‌دهند اما با افزایش تردد به این مناطق، خودبه‌خود حس ناامنی از بین می‌رود.

در عین حال، برای شروع توسعه گردشگری باید خود دولت در ابتدا متولی شده و تسهیلاتی را فراهم آورد تا بعد از رایج شدن سفر به این مناطق، خودبه‌خود بخش خصوصی فعال شود. شبیه این کار را دولت برای هدایت سفرهای نوری به سمت مناطق جنگی جنوب انجام داده که تا حدود زیادی موفق بوده است.

◀ علت انتخاب شهر جاسک در ابتدای آزادراه

نباید کل تمرکز توسعه و سرمایه‌گذاری در سواحل مکران صرفاً متکی بر چابهار باشد، چراکه این امر از دیدگاه آمایش سرزمین، کاملاً مردود است. این در حالی است که هم‌اکنون فاصله ۸۰۰ کیلومتری بین بندرعباس و چابهار بدون حتی یک شهر آباد و بزرگ رها شده است. دلایل زیر را می‌توان در ضرورت انتخاب شهر جاسک به‌عنوان نقطه ابتدایی آزادراه مذکور برشمرد:

- ۱) دسترسی به سواحل مکران برای کسانی که قصد سفر به این مناطق را داشته باشند راحت‌تر خواهد شد. چابهار در منتهی‌الیه شرقی سواحل مکران بوده و نسبت به جاسک دورتر از مرکز ایران است.
- ۲) چابهار به دلیل مجاورت با مرز پاکستان، همچنان در معرض برخی تهدیدات امنیتی است، بنابراین توسعه یک شهر در وسط سواحل مکران با فاصله حدود ۴۵۰ کیلومتری از مرز پاکستان، امنیت بیشتری را برای تردد جاده‌ای و گردشگری به ارمغان می‌آورد.
- ۳) مسیر راه‌آهن در دست احداث چابهار - مشهد - سرخس به اندازه کافی در احیای مناطق اطراف چابهار موثر خواهد بود و بنابراین فرصت آزادراه را باید برای شهرهای دیگر نیز در نظر گرفت که یک حالت ایده‌آل از نظر آمایش سرزمین است، ضمن اینکه امکان اتصال این آزادراه به چابهار و بندرعباس (موازی با سواحل مکران) نیز وجود دارد.

◀ ظرفیت سازمان همکاری شانگهای و مزیت آزادراه

سازمان همکاری شانگهای به دلیل حضور دو عضو دائم شورای امنیت (چین و روسیه) در این نهاد و نیز عضویت ۴ کشور از قدرت‌های هسته‌ای جهان (چین، روسیه، هند و پاکستان) در این سازمان منطقه‌ای، وجود بیش از ۴۰ درصد کل جمعیت جهان در جغرافیای تحت پوشش و نیز اختصاص بیش از ۲۵ درصد کل GDP جهان به کشورهای عضو، باعث شده که این سازمان از اهمیت انکارناپذیری برخوردار باشد و عضویت ایران هم به‌عنوان قدرت بزرگ انرژی منطقه در خانواده این سازمان، باعث تقویت جایگاه آن خواهد شد. ایران در واقع پل طبیعی بین تمدن‌های عرب، افغان، ترک، پاکستانی، ارمنی و ترکمن است و بنابراین ارتباط جاده‌ای ایمن، سریع و ارزان می‌تواند علاوه بر مسیر جابه‌جایی بار، مسیر توره‌های گردشگری کشورهای عضو شانگهای با اقوام و کشورهای دیگر را فراهم کند.

ایران در مقایسه با بسیاری از کشورهای عضو شانگهای، توسعه‌یافته‌ترین شبکه راه‌آهن و بزرگراه را در منطقه دارد و آزادراه جاسک - مشهد نیز می‌تواند ارتباط مستقیم کشورهای این حوزه را با کشورهای همسایه

از جاسک به یکی از شهرهای واقع در مسیر مانند نیشابور یا سبزوار متصل شود که هم منجر به کاهش طول آزادراه و کاهش سرمایه‌گذاری مورد نیاز خواهد شد و هم می‌تواند راه دسترسی مسافران عبوری از شمال به سمت جنوب کشور (یا برعکس) و شرق به غرب (و برعکس) را تسهیل کند.

◀ شبکه آزادراهی کشور؛ تحقق یک ضرورت فراموش شده

متأسفانه در نقشه آزادراهی فعلی کشور اولییتی برای دسترسی به بنادر مهم ایران و سواحل مکران و نیمه شرقی کشور دیده نمی‌شود. (شکل ۳) و حتی در برنامه‌های ۲۰ سال آینده وزارت راه نیز هیچ آزادراهی در امتداد سواحل مکران و برای اتصال آزادراهی بنادر مهمی مانند چابهار و جاسک به مرکز کشور و مناطق مرزی شمال کشور به چشم نمی‌خورد! علاوه بر این، توزیع امکانات زیرساختی در کشور در چند دهه گذشته و حتی از قبل انقلاب، متوازن و با هدف احیای مناطق شرقی و سواحل جنوبی نبوده که یکی از نمودهای آن همین نقشه آزادراهی کشور است که اغلب در نیمه غربی و شمالی کشور متمرکز شده‌اند. تنها امید برای جبران این عقب افتادگی‌های تاریخی، لحاظ شدن اولویت احیای سواحل مکران و جهش درآمد ترانزیتی ایران در اسناد بالادستی مانند سند آمایش سرزمین در چشم‌انداز ۲۵ ساله (تا سال ۱۴۲۴) و سند توسعه دریامحور است. این شبکه آزادراهی باعث می‌شود که از هر نقطه دلخواه ایران بتوان با طی یک مسافت حداکثر ۲۰۰ کیلومتری، خود را به شبکه آزادراهی کشور رسانید.



شکل ۳: وضعیت فعلی نقشه آزادراهی کشور. هیچ آزادراهی فعلاً در نیمه شرقی کشور وجود ندارد!



متاسفانه توزیع امکانات زیرساختی در کشور در چند دهه گذشته و حتی از قبل انقلاب، متوازن و با هدف احیای مناطق شرقی و سواحل جنوبی نبوده یکی از نمودهای آن نقشه آزادراهی کشور است که اغلب در نیمه غربی و شمالی کشور متمرکز شده‌اند



احداث ۱۰۰۰ کیلومتر آزادراه وجود دارد، پس اگر صرفاً ۲۰ درصد ظرفیت موجود کشور برای آزادراه جاسک - مشهد به کار گرفته شود، کل آزادراه در زمان ۶ سال قابل ساخت است که با تاخیرهای احتمالی می‌توان زمان ۸ سال را برای احداث در نظر گرفت و بدین ترتیب، بودجه سالیانه مورد نیاز ۲۸۰-۲۰۰ میلیون دلار خواهد بود که بخشی از آن را می‌توان به‌واسطه اهمیت آن برای کشورهای عضو سازمان همکاری‌های شانگهای از کشورهایمانند چین، هند و روسیه تامین کرد. ■

ایران برقرار کند، چراکه نگاهی به نقشه کشورهای عضو نشان می‌دهد که اغلب آنها در شمال شرق ایران قرار گرفته‌اند و نقطه ورود آنها به ایران از آن منطقه است، بنابراین احداث این آزادراه و سپس اتصال آن به شبکه آزادراهی کشور می‌تواند تثبیت‌کننده موقعیت ایران به عنوان هاب منطقه‌ای ترانزیت بار و گردشگر باشد. کشورهای عضو شانگهای هر ساله بیش از ۴۰۰ میلیون نفر گردشگر به کشورهای دیگر می‌فرستند (مثلاً از هر ۱۰ گردشگر خارجی در دنیا، یک نفر چینی است) پس اگر ایران بتواند بخش کوچکی از ظرفیت گردشگری کشورهای عضو را جذب کند، اقتصاد کشور کاملاً متحول خواهد شد، به‌خصوص مناطق شرقی ایران که به دلیل مجاورت بیشتر با کشورهای عضو شانگهای، می‌توانند بیشترین منفعت را عاید خود کنند.

◀ هزینه و مدت زمان اجرای احداث آزادراه ۱۲۰۰ کیلومتری

از آنجا که هزینه احداث آزادراه در سال جاری وابسته به نوع بستر زمین و موانع طبیعی موجود در مسیر آزادراه برای هر کیلومتر ۶۰-۴۰ میلیارد تومان است، برای آزادراه ۱۲۰۰ کیلومتری جاسک - مشهد به بودجه‌ای تقریباً ۴۸ تا ۷۲ هزار میلیارد تومانی معادل ۲/۲۵ - ۱/۵ میلیارد دلار نیاز است. از طرف دیگر، ادعا می‌شود که در کشور ظرفیت سالیانه

رئیس‌جمهور آذربایجان اعلام کرد:

کریدور زنگزور قطعاً افتتاح خواهد شد



مساجد، در حال بازسازی و بازسازی اساسی هستند. امرانه ۶۵ مسجد از ۶۷ مسجد را در جریان اشغال به طور کامل ویران کردند. مرمت و بازسازی این مساجد، آغاز شده است. مساجدی که نیاز به تعمیر دارند در حال تعمیر هستند. باید اشاره کنم که بنیاد حیدر علی‌اف نقش اصلی را در ساخت و بازسازی بناهای مذهبی ما ایفا می‌کند.» این در حالی است که مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درگفت‌وگو با ترابران، با اشاره به مشکلات پیش آمده برای کامیون‌ها در پایانه مرزی آستارا، ابراز امیدواری کرده بود که وضع بدتر از این نشود. هدایتی توضیح داد: «۵ درصد تردد در این مرز، مربوط به داخل ایران و ۵۰ درصد مربوط به آذربایجان است. برای بهبود معطلی مربوط به طرف آذری با شرایط کنونی و بعد از اتفاقات اخیر سفارت این کشور، نمی‌توان کار چندانی انجام داد.»

الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان به مناسبت روز همبستگی آذربایجانی‌های جهان و سال نو میلادی خطاب به مردم کشورش گفت: «چه ارمنستانی‌ها بخواهند و چه نخواهند، کریدور زنگزور باز خواهد شد.»

به گزارش ترابران به نقل از خبرگزاری ترند، الهام علی‌اف با بیان اینکه کارهای گسترده‌ای برای افتتاح کریدور زنگزور با راه‌آهن و جاده‌های ماشین‌رو در حال انجام است، اظهار کرد: «چه ارمنی‌ها بخواهد و چه نخواهد، کریدور زنگزور افتتاح خواهد شد. ما تعهد قاطع خود را نشان می‌دهیم و همه چیز طبق برنامه پیش می‌رود.»

او با اعلام اینکه خواسته ما منطقی و عادلانه است، گفت: «ما باید با جمهوری خودمختار نخجوان که جزء لاینفک آذربایجان است خط ارتباطی داشته باشیم و خواهیم داشت.» علی‌اف افزود: «بناهای تاریخی ما در زمین‌های آزاد شده، از جمله

با امضای یادداشت تفاهم نامه صورت می‌گیرد؛

روسیه و ترکمنستان به دنبال هاب لجستیکی در آستاراخان



ترکمنستان می‌گذرد، به سرعت در حال رشد است. همانگونه که در دوازدهمین نشست کمیسیون بین دولتی ترکمنستان و روسیه در زمینه همکاری‌های اقتصادی اشاره شد، در سال ۲۰۲۱ میلادی، حدود ۷۰۰ تن محموله و در ۱۱ ماه سال ۲۰۲۲ تقریباً ۶۲ هزار تن و ۲۲۰ کانتینر از طریق این مسیر ترانزیت شده است.

حجم تجارت بین کشور دو کشور در حال حاضر، در حدود یک میلیارد دلار است، اما نخست‌وزیر روسیه به‌تازگی در همایش تجاری روسیه-ترکمنستان اعلام کرده که کارآفرینان ترکمنستان با محصولات خود می‌توانند برخی از جایگاه‌هایی را که به دلیل خروج تعدادی از شرکت‌های خارجی از بازار روسیه خالی شده، اشغال کنند. به گفته این مقام روس، یکی از پروژه‌های امیدوارکننده همکاری ترکمنستان و روسیه، احداث بزرگراه در امتداد سواحل شرقی دریای خزر است. او افزود: «افزایش گردش کالای بنادر روسیه و ترکمنستان در دریای خزر، توسعه عرضه لکوموتیوهای ریلی، واگن‌های باری و مسافری ضروری است.

یادداشت تفاهم بین مرکز حمل‌ونقل و لجستیک ترکمنستان و منطقه ویژه اقتصادی لوتوس روسیه در جهت اجرای پروژه‌های سرمایه‌گذاری برای ایجاد مرکز لجستیک در منطقه ویژه اقتصادی بندر آستاراخان امضا شد.

بر اساس این تفاهم‌نامه، پس از آماده‌سازی پروژه توسط طرف ترکمن و ارزیابی اولیه سرمایه‌گذاری‌های لازم، نقشه راه در جهت اجرای این پروژه تهیه و توافق‌نامه‌ای درباره ایجاد یک مرکز لجستیک امضا خواهد شد.

مدیر کل JSC منطقه اقتصادی لوتوس معتقد است که ظهور مرکز لجستیک ترکمنستان در آستاراخان انگیزه مهمی برای توسعه حمل‌ونقل بار از آسیای مرکزی به روسیه و بالعکس خواهد بود، زیرا این امر امکان اتصال سایر کشورهای که دسترسی مستقیم به دریای خزر ندارند را به کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب می‌دهد. در این زمینه قبلاً ازبکستان و قرقیزستان ابراز علاقه کرده‌اند. ترافیک باری از طریق مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب که از

آلمانی قزاقستان برگزار شد، اعلام گردیدند. در این نشست، طرفین در مورد چگونگی افزایش بیشتر حجم کالاهای عبوری از مسیر کریدور میانی در سال ۲۰۲۳ گفت‌وگو کردند. یکی از این راه‌حل‌ها، راه‌اندازی «یک قطار شاتل منظم با یک برنامه زمانی ثابت» است.

البته این تنها قزاقستان نیست که افزایش حجم عبور کالا در کریدور میانی را تجربه می‌کند. راه‌آهن آذربایجان (ADY) نیز مدعی است که ۳/۹ میلیون تن کالا را که مربوط به کریدور میانی بوده در این مسیر جابه‌جا کرده که نشان‌دهنده افزایش بیش از ۵٪ میلیون تنی نسبت به سال ۲۰۲۱ است.

ازبکستان نیز اولین قطار خود را در پایان سال ۲۰۲۲ در کریدور میانی به راه انداخت. اولین قطار با عبور از ترکمنستان محموله خود را به بندر ترکمن‌باشی منتقل کرد و سپس با کشتی از طریق دریای خزر به بندر باکو رسید و در ادامه با عبور از گرجستان و دریای سیاه به بلغارستان و در نهایت به اروپا منتقل شد.

عملکرد کریدور میانی

در سال ۲۰۲۲ بیش از دو برابر شد

شرکت ملی راه آهن قزاقستان (KTZ) اعلام کرد، حجم محموله‌های حمل شده در مسیر کریدور میانی نسبت به سال ۲۰۲۱، بالغ بر ۲/۵ برابر افزایش یافته و به ۱/۵ میلیون تن رسیده است. رشد قابل توجهی نیز در مورد صادرات قزاقستان در مسیر کریدور میانی ثبت شده که نسبت به سال قبل ۶۵۰ درصد رشد داشته و به ۸۹۱ هزار تن رسیده است.

به گزارش آسام تدبیر، KTZ اعلام کرده که کانتینرهایی که از طریق کریدور میانی جابه‌جا شده‌اند در مجموع به ۳۲ هزار و ۶۰۰ TEU رسیده که نسبت به سال ۲۰۲۱، حدود ۳۳ درصد رشد داشته است.

این اعداد در نشست انجمن بین‌المللی تیر که در ۸ فوریه ۲۰۲۳ در





جزر و مد

در واپسین روزهای سال ۲۰۲۲، آنکتاد توصیه‌های راهبردی در زمینه حمل‌ونقل دریایی داشته است که می‌تواند برای سیاست‌گذاری حمل‌ونقلی در کشور مفید باشد، اما در حوزه داخلی آنچه دیده می‌شود از طرفی سوء مدیریت و از طرفی هم غفلت مدیریتی است.

◀ رسوب سوءمدیریت!

◀ دریای پر جزر و مد

◀ چشم اسفندیار «گوادر»

◀ مکران؛ دروازه جهان!



چه عواملی به دیوی گسترده نهاده دامی در بندر امام خمینی منجر شده است

رسوب سوءمدیریت!



گزارش از

فریبا کهن

در حال حاضر، تداوم تولیدات دامی در کشور به واردات نهاده‌های دامی وابسته است که بیشترین میزان واردات این نهاده‌ها به کشور نیز از طریق بندر امام خمینی انجام می‌شود، این در حالی است که بر اساس آخرین اطلاعات موجود تا تاریخ ۱۷ دی‌ماه ۱۴۰۱، بیش از ۲/۵ میلیون تن نهاده دامی که بخش قابل توجهی از این میزان توسط شرکت پشتیبانی امور دام کشور وارد کشور شده، به دلیل مشکلات این شرکت، از جمله کمبود نقدینگی، اشکال در اجرای مناقصه حمل، سوءمدیریت و ... در این بندر دیو شده و در صورتی که اقدامی عاجل و قاطع صورت نگیرد، نهاده‌های مذکور در معرض آلودگی، کاهش کیفیت و خودسوزی قرار خواهند گرفت و در ادامه، با کمبود نهاده در داخل کشور، تولیدات دامی دچار چالش اساسی خواهند شد.

آنچه می‌خوانید نتایج بررسی‌های کارشناسی در این زمینه و راهکارهای بازوی پژوهشی مجلس در خصوص این معضل است. آنها پیشنهاد کرده‌اند از ظرفیت بخش‌های غیردولتی، ناوگان ریلی و در صورت اضطرار ناوگان نیروهای مسلح، در تخلیه محموله‌های وارداتی استفاده شود.



از مجموع ۳ میلیون و ۵۰۷ هزار تن کالاهای اساسی دیو شده، دو میلیون و ۷۵۱ تن معادل ۷۸ درصد مربوط به نهاده‌های دامی شامل دانه جو، دانه ذرت، کنجاله سویا و دانه‌های روغنی است و شرکت پشتیبانی امور دام به‌عنوان مهم‌ترین واردکننده نهاده‌های دامی، بیشترین نقش را در دیوی نهاده در بندر امام داشته است



پرداخت هزینه‌های مربوط به بندر، گمرک، قرنطینه، راهداری و غیره است و در شرایط فعلی، بدنه دولتی قادر به پرداخت چنین هزینه‌هایی نیست. از طرف دیگر هنوز شرکت پشتیبانی امور دام بخشی از مطالبات نهاده دامداران که بر مبنای ارز ۴۲۰۰ ریالی بوده است را تحویل نداده و در این وضعیت، منابع مالی لازم برای پرداخت این مطالبات وجود ندارد. وضعیت به‌گونه‌ای است که مشکل از تامین ارز فراتر رفته و شرکت پشتیبانی امور دام، حتی ریال کافی برای هزینه‌های ورودی و بندری ندارد و رسوب نهاده با خودسوزی و آفت‌زدگی همراه است.

گفتنی است با وجود اینکه در سال جاری و به‌موجب بند «ز» از تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور، مقرر شد به‌منظور پشتیبانی و تدارک مناسب کالاهای اساسی، سقف تسهیلات قابل پرداخت به شرکت‌های دولتی واردکننده این کالاها ازجمله شرکت پشتیبانی امور دام برداشته شود؛ ولی عدم تخصیص اعتبار کافی برای واردات نهاده‌های دامی، حاکی از وجود ناهماهنگی بین سازمان برنامه و بودجه کشور و شرکت پشتیبانی امور دام است. کما اینکه در همین بند قانونی پرداخت تسهیلات، مشروط به ضروری بودن این تسهیلات و موافقت سازمان برنامه و بودجه کشور و همچنین عدم افزایش پایه پولی شده است.

در حال حاضر تعداد زیادی کشتی در لنگرگاه بندر امام خمینی هستند و روزانه مجبور به پرداخت حدود ۳۵ تا ۴۰ هزار دلار دموراژ شده‌اند. شایان ذکر است شرکت‌های دولتی بعضاً برای اینکه سهم دموراژ را پایین نشان دهند، ممکن است محموله وارداتی را در مبدأ گران بخرند و هزینه

طبق آخرین اطلاعات، دیوی کالاهای اساسی موجود در انبارهای بندر امام خمینی در تاریخ ۱۴۰۱/۹/۲۵ به رقم سه میلیون و ۵۰۷ هزار تن رسیده که در مقایسه با زمان مشابه مشابه در سال گذشته، ۴۲/۶ درصد افزایش نشان می‌دهد (بیشترین افزایش سهم مربوط به ذرت و در مرحله بعد جو است)، البته چنانچه مقادیر موجود در لنگرگاه و پای اسکله هم به مقادیر موجودی نهاده‌های دامی در انبار اضافه شود، مجموع نهاده‌های دامی در انبار، لنگرگاه و پای اسکله به ۴ میلیون و ۶۴۵ هزار تن بالغ خواهد شد.

از مجموع ۳ میلیون و ۵۰۷ هزار تن کالاهای اساسی دیو شده، دو میلیون و ۷۵۱ تن معادل ۷۸ درصد مربوط به نهاده‌های دامی شامل دانه جو، دانه ذرت، کنجاله سویا و دانه‌های روغنی است و شرکت پشتیبانی امور دام به‌عنوان مهم‌ترین واردکننده نهاده‌های دامی به کشور با واردات بیش از ۴۶ درصد نهاده‌های دامی بیشترین نقش را در دیوی نهاده در بندر امام داشته است. بررسی میزان بارگیری کالاهای اساسی از انبارهای بندر امام خمینی از ابتدای سال جاری لغایت ۲۵ آذرماه سال ۱۴۰۱ نسبت به زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ نیز مبین این نکته است که تناژ کالای اساسی بارگیری شده (خروج کالاها) به‌وسیله کامیون و واگن به‌ترتیب با کاهش به میزان ۲۲ و ۱۵ درصد همراه بوده و این در حالی است که تناژ تخلیه (ورود کالاها) کاهش ۹ درصدی داشته است.

گفتنی است تعداد کشتی در لنگرگاه در ۲۵ آذرماه سال گذشته، ۲۵ فروند بوده است؛ ولی این عدد در سال ۱۴۰۱ به ۳۵ فروند افزایش یافته و بیشتر این کشتی‌های هم مربوط به شرکت پشتیبانی امور دام بوده‌اند. بررسی‌های میدانی نیز حاکی از آن است بندر امام خمینی به‌دلیل دیوی کالاهای اساسی که بخش بیشتر آن توسط بدنه دولتی وارد شده در نیمه اول ماه آبان در حال اشیاع بوده و چنانچه اقدام عاجل صورت نگیرد، جریان بار در بندر مذکور قفل خواهد شد.

از سوی دیگر، رسوب نهاده در بنادر کشور باعث شده برخی از بخش‌های تولیدی نظیر مرغداران گوشتی کشور از نظر دسترسی به نهاده‌های دامی در مضیقه جدی قرار گرفته و به‌دلیل هزینه‌های بالا، میزان تولید کاهش یابد. در عین حال رسوب طولانی‌مدت نهاده‌های دامی (بعضاً بیشتر از ۴-۵ ماه) مطمئناً سبب کاهش کیفیت نهاده‌ها و افزایش برخی از سموم نظیر آفلاتوکسین در آنها نیز خواهد شد.

◀ دلایل رسوب کالا در گمرکات و بنادر کشور

۱- نداشتن منابع لازم برای ترخیص توسط شرکت پشتیبانی امور دام؛ ترخیص نهاده‌های دامی مستلزم تخصیص و تامین ارز و همچنین

مشتری بدحساب نگاه شده و واردات هر تن نهاده را با آنها بین ۴۰-۳۰ دلارگران‌تر حساب می‌کنند.

۴- جریان بار: در حال حاضر، هرچند میزان بارگیری محموله‌های وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام در بندر امام خمینی افزایش داشته (حداکثر روزانه حدود ۱۰-۵ هزار تن) ولی این میزان تخلیه ابدأ جوابگوی محموله‌های دیو شده نیست و با این روند، حمل کامل نهاده‌های دامی وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام به قریب به شش ماه زمان نیاز خواهد داشت! حتی شواهد نشان می‌دهد که از ۲۵ آذرماه تا ۱۷ دی‌ماه سال جاری تنها ۳۰ هزار تن از رسوب کالاهای اساسی موجود در انبارهای بندر امام خمینی کاسته شده و این کاهش نیز بیشتر مربوط به کاهش ورودی بار به این بندر است.

نکته مهم اینکه در همین زمان، میزان بارگیری بخش غیردولتی روزانه حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار تن، یعنی تقریباً بیش از سه برابر بخش دولتی است. علاوه بر این، بخشی از انبارهای بخش غیردولتی نیز توسط محموله‌های بخش دولتی اشغال شده و امکان تخلیه بارهایی که ارزش آن توسط بخش غیردولتی پرداخت شده، به‌راحتی وجود ندارد.

۵- مشکلات حمل بار وارداتی توسط شرکت‌های دولتی از بندر: در حال حاضر، انتخاب شرکت صاحب‌صلاحیت برای حمل نهاده‌های دامی از طریق برگزاری مناقصه صورت می‌گیرد و اگرچه هدف از انجام هر مناقصه‌ای کشف حداقل قیمت است، ولی مناقصه جهت انتخاب شرکت صاحب‌صلاحیت در شکل فعلی، بر مبنای پیشنهاد کمترین حق مدیریت (کمسیون) صورت می‌گیرد.

همین موضوع باعث شده است که شرکت برنده جهت جبران هزینه‌ها و رسیدن به سود، از محل نرخ‌های شناور اعلام شده برای حمل کالا و همچنین دست بردن در ردیف‌های هزینه‌ای برنامه، درآمدی برای خود تدارک ببیند و بنابراین برخلاف هدف ذاتی مناقصه، هزینه حمل بار برای دولت افزایش یابد. این کار که بعضاً همراه با تاخیر در پرداخت کرایه رانندگان است، سبب نارضایتی رانندگان و عدم تمایل آنها به حمل کالاهای وارد شده توسط شرکت‌های دولتی و دیوی هرچه بیشتر بارهای مذکور شده است.

در شرایط مذکور، سودجویانی نیز با مراجعه به رانندگانی که از زمان عدم پرداخت کرایه آنها بیش از دو ماه گذشته است، نسبت به پرداخت کرایه این رانندگان، با کسر تا ۲۰ درصد مبلغ برنامه، اقدام و سپس با شرکت حمل‌ونقل تسویه می‌کنند.



مقایسه میزان بارگیری کالاهای اساسی از انبارهای بندر امام خمینی از ابتدای امسال تا ۲۵ آذرماه نسبت به زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که تناژ کالای اساسی بارگیری شده (خروج کالا) به وسیله کامیون و واگن به ترتیب با کاهش ۲۲ و ۱۵ درصدی همراه بوده، در حالی که تناژ تخلیه (ورود کالا) کاهش ۹ درصدی داشته است



دموراز را کم وانمود کنند. در عین حال برای کاهش هزینه دموراز تعدادی از کشتی‌ها با تعامل صورت گرفته تخلیه شده‌اند، ولی به دلیل عدم تامین و پرداخت ارز، امکان ترخیص ندارند.

در محاسبه هزینه دموراز با فرض آنکه تخلیه کشتی با محموله ۶۰ هزار تن فقط یک روز بیشتر از حالت معمول طول بکشد رقمی معادل ۴۰۰ هزار دلار هزینه مازاد به بیت‌المال تحمیل خواهد شد. با لحاظ نرخ دلار نیمایی (۲۸۵ هزار ریال) هزینه مازاد تحمیلی به ازای توقف هر کشتی، حدوداً ۱۱/۴ میلیارد ریال در یک روز خواهد بود.

۲- سهم پایین بخش غیردولتی در واردات: در شرایط فعلی سهم بخش دولتی در واردات کالاهای اساسی قابل ملاحظه است، به طوری که بر اساس آمار موجودی کالاهای اساسی در بندر امام در تاریخ ۱۸ آبان ۱۴۰۱، صرفاً ۵۰ درصد سهم واردات کالاهای اساسی مربوط به بخش غیردولتی است و بخش دولتی به‌عنوان رقیب بخش غیردولتی در حال فعالیت است، بنابراین ناکارآمدی سیستم دولتی در واردات، ترخیص و حمل نهاده‌های دامی همراه با سهم زیاد این نهاده‌ها در واردات کالاهای اساسی یکی از دلایل اصلی دیوی کالا در بنادر کشور محسوب می‌شود.

۳- خرید نهاده بدون توجه به تغییرات نرخ ارز و تغییرات قیمت‌های جهانی: لازم به یادآوری است که خرید شرکت‌های دولتی در زمانی صورت گرفته که قیمت کالا در بازارهای جهانی بالا بوده (ظرف ماه‌های اخیر، قیمت‌های جهانی با کاهش نسبی روبه‌رو شده)، ضمن اینکه به دلیل بدعهدی‌های شرکت‌های دولتی واردکننده در پرداخت کامل دموراز و غیره، در کشورهای مبدأ واردات، به این شرکت‌ها به‌عنوان





رسوب نهاده در بنادر کشور باعث شده برخی از بخش‌های تولیدی نظیر مرغداران گوشتی کشور از نظر دسترسی به نهاده‌های دامی در مضیقه جدی قرار گرفته و میزان تولید کاهش یابد. در عین حال رسوب طولانی مدت نهاده‌های دامی (بعضاً بیشتر از ۴-۵ ماه) سبب کاهش کیفیت نهاده‌ها و افزایش برخی از سموم نظیر آفلاتوکسین خواهد شد



◀ **چه راه‌حلی برای کاهش رسوب در بندر امام وجود دارد؟**

براساس بررسی‌های انجام شده، کارشناسان مرکز پژوهش‌های مجلس، رفع معضل دیپوی نهاده‌های دامی را در قالب سه سناریوی زیر قابل پیگیری دانسته‌اند:

به مزایده گذاشتن بخشی از محموله وارداتی توسط شرکت پشتیبانی امور دام (حداقل ۲۵ درصد): با این روش تا حد زیادی از حجم نهاده دیپوشده کاسته می‌شود و همچنین نقدینگی لازم برای شرکت پشتیبانی امور دام جهت انجام امور ترخیص و بارگیری باقیمانده نهاده‌های وارد شده فراهم می‌شود.

تشکیل کمیته قیمت‌گذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر: با توجه به ایرادات فعلی قیمت‌گذاری حمل نهاده‌های دامی که در قالب برگزاری مناقصه و در ادامه به صورت اعلام نرخ‌های شناور هستند، به منظور ساماندهی و نظارت بر فرایند بارگیری و توزیع کالاهای اساسی، ایجاد کارگروهی متشکل از نمایندگان سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مدیر پایانه بندر، صنف شرکت‌های حمل‌ونقل و صنف رانندگان، صاحبان کالا، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت راه‌وشهرسازی، تحت عنوان «کمیته قیمت‌گذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر» ضروری به نظر می‌رسد.

اصلاح فرایند حمل نهاده‌های دامی: باتوجه به ایرادات موجود در فرآیند برگزاری مناقصه حمل، لازم است وزیر جهاد کشاورزی، دستور ترک تشریفات مناقصه را برای مدت یک الی دو ماهه صادر نماید تا از تمام ظرفیت شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان برای انتقال کالا براساس ضوابط موجود و تحت نظارت دستگاه‌های مرتبط استفاده شود. البته

۶- تخلف از قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی:

براساس تبصره ۳ از بند «ب» ماده ۳ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، دولت مکلف است در حد مقابله با بحران نسبت به تامین کالاهای اساسی برای مدت معین، تمهیدات لازم را ببیند، ولی در شرایط حاضر دولت به‌عنوان رقیب بخش غیردولتی عمل می‌کند و در حالی که بخش غیردولتی حقیقی، فاقد امتیازات ویژه در برخورداری از امکانات بنادر جهت تخلیه و بارگیری نهاده است، شرایط موجود به‌نحوی است که در اثر نحوه فعالیت بخش دولتی، بخش غیردولتی رغبت کافی برای ورود به این عرصه را ندارد. آن هم در شرایطی که شرکت پشتیبانی امور دام فاقد چالاکتی لازم در زمینه واردات و ترخیص است و عملکرد شرکت مزبور سبب تاخیر در تخلیه کشتی‌ها و در نتیجه پرداخت دموراز به شرکت‌هایی می‌شود که بار کشتی متعلق به آنها است.

۷- عدم پرداخت کرایه به‌موقع و یا پرداخت با تاخیر زیاد به رانندگان:

این معضل به‌طور ویژه درخصوص کالاهای وارداتی توسط شرکت‌های دولتی وجود دارد؛ به‌طوری که تاخیر در پرداخت در برخی از مقاطع به بیش از دو ماه نیز رسید.

۸- عدم تمایل برخی واردکنندگان به خروج کالا از بنادر به‌علت انتظار

برای اعلام قیمت جدید: افزایش قیمت ارز نیمایی از ۲۴۰ به ۲۸۵ هزار ریال در طول سال جاری و بالتبع افزایش قیمت تمام‌شده کالای وارداتی، مشوق برخی از واردکنندگان برای عدم ترخیص نهاده‌های وارداتی بوده است.



شرکت‌های دولتی بعضاً برای اینکه سهم دموراز را

پایین نشان دهند، ممکن است محموله وارداتی

را در مبدأ گران بخرند و هزینه دموراز را کم

وانمود کنند. در عین حال، برای کاهش هزینه

دموراز، تعدادی از کشتی‌ها، با تعامل انجام شده

تخلیه شده‌اند ولی به دلیل عدم تامین و

پرداخت ارز، امکان ترخیص ندارند



علاوه بر موارد فوق، پیشنهادهای ذیل می‌توانند جهت کاهش میزان دیوی نهاده‌های دامی در بنادر و همچنین برنامه‌ریزی احتیاطی برای آینده مدنظر قرار گیرند:

بازنگری در فرآیند تحویل بار: از آنجا که بخشی از بار وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام حداقل در برخی از استان‌ها در انبارهای استانی تخلیه و پس از بارگیری مجدد به مقصد حمل می‌شود، بهتر است در شرایط حاضر نسبت به تحویل مستقیم نهاده‌های دامی بارگیری شده در بندر به تولیدکننده اقدام گردد.

استفاده از ظرفیت بندر شهید بهشتی: بندر شهید بهشتی در چابهار دارای ظرفیت مناسبی برای تخلیه و بارگیری نهاده‌های دامی وارداتی به ویژه جهت تامین نیاز دامداری های شرق کشور است.

استفاده از ظرفیت لجستیک نهادهای نظامی و ناوگان ریلی کشور: در صورتی که علی‌رغم مشارکت بخش غیردولتی، مشکل دیوی نهاده در بندر امام خمینی حل نگردد، پیشنهاد می‌شود از ظرفیت نهادهای نظامی و ظرفیت خالی ناوگان ریلی کشور استفاده شود.

آینده‌نگری در مورد تامین نهاده با توجه به تداوم مناقشه بین روسیه و اوکراین: با توجه به احتمال قطع روابط دیپلماتیک اوکراین با ایران و همچنین نظر به اینکه در فاصله زمانی اسفند ۱۴۰۰ تا تیر ۱۴۰۱، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از نهاده‌های دامی از کشور اوکراین وارد کشور شد، نسبت به برنامه‌ریزی جهت واردات از مبادی جایگزین اقدام گردد. ■



در حال حاضر، هرچند میزان بارگیری محموله‌های وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام در بندر امام خمینی افزایش داشته، ولی این میزان تخلیه ابدأ جوابگوی محموله‌های دیو شده نیست و با این روند، حمل کامل نهاده‌های دامی وارداتی به حدود شش ماه زمان نیاز خواهد داشت



همزمان باید ضوابط و رویه مناقصه مورد تجدیدنظر قرار گرفته و بعد از رفع وضعیت بفرنج کنونی مجدداً حمل کالا بر اساس مناقصه صحیح انجام شود. ساماندهی شرکت‌های حمل‌ونقل در قالب چند کنسرسیوم نیز می‌تواند در ایجاد عدالت در زمان توزیع بار بین شرکت‌های مختلف حمل‌ونقل اثرگذار باشد.

نکته اساسی‌تر اینکه وزارت جهاد کشاورزی اصولاً باید با توانمندسازی تشکل‌ها و اتحادیه‌های مربوطه، از ورود مستقیم و بیش از حد در امر تصدی‌گری واردات نهاده‌ها اجتناب نماید.

افزایش ۴۰۵ درصدی نرخ حمل نفتکش‌ها



حداکثر ۶۰۰ کشتی به ناوگان سایه کشتی‌هایی پیوستند که به روسیه برای ادامه صادرات نفت کمک می‌کنند. در نتیجه، کشتی‌های کمتری برای سایر صادرکنندگان نفت باقی مانده و همین امر، هزینه حمل محموله را افزایش داده است. البته این افزایش منحصراً مربوط به نفتکش‌هایی که محموله‌های روسی را حمل می‌کنند، نیست.

اتحادیه اروپا واردات سوخت روسیه را از پنجم فوریه ممنوع کرده و پیش از آن نیز خرید از مناطق دیگر را افزایش داده بود تا از تامین کافی سوخت مطمئن شود و این موضوع، به کمبود نفتکش‌های موجود دامن زد. اکنون که خرید مناطق دیگر افزایش پیدا کرده، نرخ حمل محموله نیز بالا رفته است و کشتی‌هایی که از اروپا به غرب آفریقا می‌روند، بیشترین افزایش روزانه نرخ کرایه را داشته‌اند.

هزینه حمل بنزین و سایر فرآورده‌های نفتی پس از آغاز تحریم‌ها علیه فروش نفت روسیه، افزایش چشمگیری پیدا کرده است.

جدیدترین آمار بورس بالتیک در لندن نشان می‌دهد درآمد روزانه نفتکش‌های نسبتاً کوچکی که سوخت‌های پالایش شده را در اقیانوس آتلانتیک تحویل می‌دهند، بیش از ۴۰۰ درصد افزایش یافته و به ۵۵ هزار و ۸۵۷ دلار رسیده است.

به گزارش سی‌نیوز، این افزایش هزینه حمل محموله تا حدودی به دلیل دو دسته شدن ناوگان نفتکش‌هاست. بعضی از نفتکش‌ها در خدمت منافع مسکو بوده و نفتکش‌های دیگر در بازار بین‌المللی فعالیت می‌کنند. این وضعیت، منعکس‌کننده پیامد تدابیری است که محدود کردن درآمدهای نفتی روسیه را هدف گرفته‌اند.



آینده صنعت دریانوردی و
توصیه‌های راهبردی آنکتاد در ورای سال ۲۰۲۲

دریای پر جزر و مد

مهدی رستگاری

رئیس طرح و توسعه شرکت پدیدآوران امید پارس

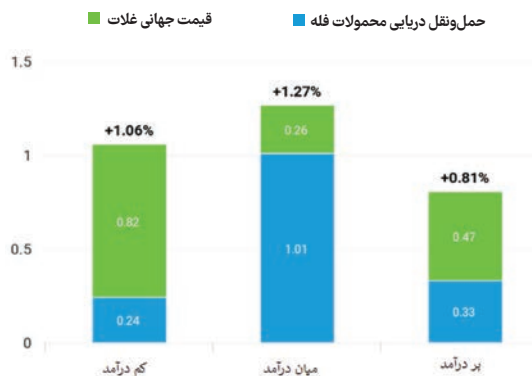


کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (آنکتاد) از سال ۱۹۶۸، گزارش جامع سالانه «مرور وضعیت حمل و نقل دریایی» را تهیه و آن را در اواخر هر سال میلادی منتشر می‌کند. این گزارش جامع از دیرباز شامل انبوهی از اطلاعات، آمارها و تحلیل‌های کارشناسانه در زمینه وضعیت تجارت دریابرد و صنایع مختلف تشکیل‌دهنده سیستم حمل و نقل دریایی جهان (شامل بخش‌های مختلف صنعت کشتیرانی و بندر و پایانه‌داری) است که البته بر پایه داده‌های عملکردی و مطالعات بازار سال ماقبل تهیه می‌شود. از این رو، طی سالیان متمادی گزارش مزبور به‌رغم ارزش بالای اطلاعات و دانش مورد عرضه در آن دارای نگاهی پسا رویدادی (Ex post facto) به روندها و رویدادهای سیستم حمل و نقل دریایی جهان داشته است، اما در سال‌های اخیر شعبه لجستیک و تجارت آنکتاد از این نگاه فراتر رفته و پیش‌نگری‌ها، پیش‌بینی‌ها و توصیه‌های خود را نیز در قالب تحلیل‌های انضمامی، آمارهای ادواری و گزارش‌های جانبی منتشر می‌کند. در انتهای سال ۲۰۲۲ نیز آنکتاد پس از انتشار گزارش جامع سالانه خود، ضمن بارزسازی اهمیت جهانی روندهای پنج حوزه در سیستم حمل و نقل دریایی جهان، اقدام به ارائه ۱۵ توصیه راهبردی در زمینه ختمی دستگاه‌های اجرایی ملی و نهادهای صنفی بین‌المللی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی کرده که می‌تواند برای سیاست‌گذاری‌های حمل و نقلی کشور مفید باشد.



◀ فزایت قیمت‌ها در افق آینده صنعت

کووید-۱۹ و بحران‌های مرتبط با زنجیره تامین جهانی روندی صعودی داشت. نتایج شبیه‌سازی‌های به عمل آمده در آنکتاد حاکی از آن است که افزایش بیشتر قیمت غلات و کرایه حمل دریاورد کالاهای فله می‌تواند به افزایش ۱/۲ درصدی قیمت عرضه مواد غذایی در سطح جهان بینجامد. این افزایش قیمت در کشورهای دارای درآمد ملی متوسط و اندک به مراتب بیشتر خواهد بود.



تصویر ۲ - تاثیر افزایش قیمت حمل غلات و کالاهای فله خشک بر قیمت عرضه مواد غذایی در کشورهای مختلف
منبع: شبیه‌سازی تغییرات قیمت در دوره دو ساله توسط آنکتاد (۲۰۲۲)

بر این اساس توصیه آنکتاد بر آن است که:

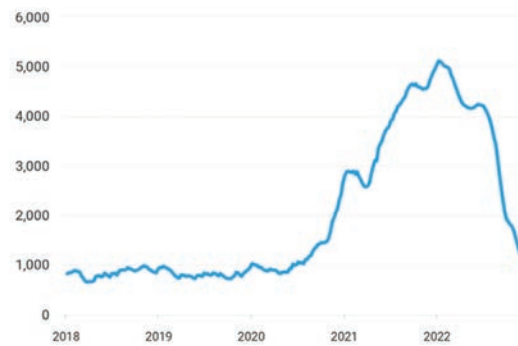
- دولت‌ها و اپراتورها به توسعه و گسترش زیرساخت بنادر و مواصلات سرزمینی آنها توجه داشته و شتاب بیشتری به اجرای اصلاحات متب با تسهیل تجارت را به ویژه در عرصه دیجیتال سازی بدهند.
- شرکت‌های پورت‌اپراتور و کشتیرانی به سرمایه‌گذاری در زمینه افزایش تسهیلات انبارش و رفع کمبودهای تجهیزات خود بپردازند.
- شرکت‌های کشتیرانی نسبت به سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه پایدار و فراهم‌سازی ظرفیت لازم در ناوگان خود توجه ویژه داشته باشند.

◀ مواجهه با ریسک‌ها و عدم قطعیت‌ها در صنعت

گرچه قیمت کرایه حمل دریایی و اجاره کشتی از ماه‌های میانی سال ۲۰۲۲ به بعد رو به کاهش داشته، اما این قیمت‌ها همچنان بالاتر از سطوح قیمتی پیش از بروز پاندمی کووید-۱۹ هستند. در بخش کالاهای فله مایع، به دلیل مواجهه جهان با بحران انرژی، قیمت‌های کرایه حمل و اجاره کشتی همچنان در اوج هستند. در چنین فضای غیرقابل پیش‌بینی و پرابهامی، به نظر می‌رسد هزینه‌های کشتیرانی در آینده همچنان فزاینده و به مراتب بالاتر از آن چیزی باشد که در بازار این صنعت سابقه داشته است.

اوج‌گیری خرید مصرف‌کنندگان - به ویژه سفارش‌های خرید آنلاین - در کنار گسست‌های مکرر زنجیره‌های تامین و محدودیت‌های لجستیکی شبکه‌های کالارسانی در زمان پاندمی کووید-۱۹ در سال ۲۰۲۱ موجب شد که هزینه‌های حمل و نقل دریاورد محموله‌های کانتینری تا ۵ برابر مقدار متعارف آن افزایش پیدا کند.

این افزایش چشمگیر در هزینه حمل کانتینری که در اوایل سال ۲۰۲۲ به اوج خود رسید، موجب افزایش قابل توجه قیمت عرضه بسیاری از کالاها در بازارهای مناطق مختلف جهان شد.



تصویر ۱- شاخص حمل دریایی کانتینر از شانگهای
بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ (واحد: دلار به ازای محموله کانتینری)

به‌نحوی مشابه، قیمت حمل دریاورد کالاهای فله - از جمله غلات - نیز در اثر رویدادها و روندهایی مانند جنگ اوکراین، تداوم آثار پاندمی



گرچه قیمت کرایه حمل دریایی و اجاره کشتی از ماه‌های میانی سال ۲۰۲۲ به بعد، رو به کاهش داشته، اما این قیمت‌ها همچنان بالاتر از سطوح قیمتی پیش از بروز پاندمی کووید-۱۹ هستند. در بخش کالاهای فله مایع نیز به دلیل مواجهه جهان با بحران انرژی، قیمت‌های کرایه حمل و اجاره کشتی همچنان در اوج هستند





پیش‌بینی‌های آنگتاد حاکی از آن است که رشد تجارت دریابرد در سال ۲۰۲۲ به میزان ۱/۴ درصد کاهش داشته باشد. این پیش‌بینی‌ها همچنین نشان می‌دهند که در سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۷ رشد سالانه تجارت دریابرد حدود ۲/۱ درصد خواهد بود که به مراتب کمتر از میانگین رشد ۳/۳ درصدی در سه دهه گذشته است



نشان می‌دهند که در سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۷ رشد سالانه تجارت دریابرد حدود ۲/۱ درصد خواهد بود که به مراتب کمتر از میانگین رشد ۳/۳ درصدی در سه دهه گذشته است.

با اوصافی که یاد شد، آنگتاد توصیه کرده است:

■ جامعه بین‌الملل با تسهیل هر چه بیشتر دسترسی به واکسن و دارو در کشورهای درحال توسعه، به پیشبرد مقابله با شیوع بیماری‌هایی چون کووید-۱۹ کمک کند.

■ کشورهای جهان با به حداقل رساندن تعطیل مراکز لجستیکی خود و پرهیز از اعمال محدودیت در فرآیندهای صادرات و واردات (به‌ویژه در زمینه محموله‌های دارویی، غذایی و حامل‌های انرژی) جریان تجارت را در سطح جهان برقرار نگاه دارند.

■ کشورهای جهان به جای پیشه کردن ریاضت اقتصادی، ضمن اهتمام به مهار تورم و کاهش آسیب‌پذیری مالی خود، در مسیر اتخاذ و تحقق رشد اقتصادی گام نهاده و حرکت کنند.

◀ ضرورت کاهش آلاینده‌گی کشتی‌ها و نوسازی ناوگان

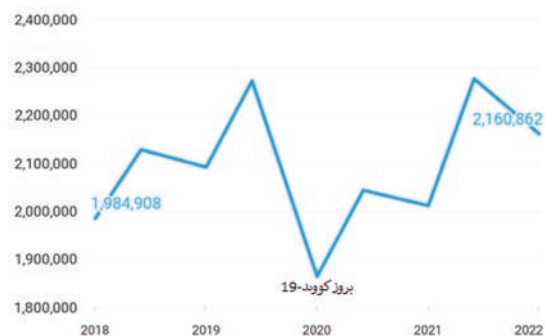
روند آلاینده‌گی گازهای گلخانه‌ای ناشی از ناوگان جهانی کشتیرانی نشان‌دهنده آن است که این صنعت در حال انحراف از مسیر مطلوب مورد نظر برای آن در دهه پیش‌رو است. در گذر از سال ۲۰۲۰ به سال ۲۰۲۱، آلاینده‌گی ناوگان جهانی کشتیرانی حدود ۴/۷ درصد افزایش داشته است؛ بخش اعظم این آلاینده‌گی نیز از کشتی‌های کانتینر، کشتی‌های فله‌بر و کشتی‌های حمل‌کننده کالاهای عمومی نشئت می‌گیرد.



تصویر ۳ - یافته‌ها، پیش‌نگری و پیش‌بینی تغییرات سالانه تجارت دریابرد جهانی بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۲۷ (درصد)

سال ۲۰۲۱، نقطه عطف کسب‌وکارهای مرتبط با حمل‌ونقل دریایی در سرتاسر جهان بود. در این سال، محموله‌های دریابرد جابه‌جاشده در سطح جهان رشدی ۳/۲ درصدی داشت و به ۱۱ میلیارد تن رسید. با در نظر گرفتن کاهش ۳/۸ درصدی جابه‌جایی محموله‌های دریابرد در سال ۲۰۲۰، این رقم حاکی از رشد ۷ درصدی عملکرد در صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

اما ریسک‌ها و عدم قطعیت متوجه این سیستم همچنان بسیار بالا است. افزایش تورم و هزینه‌های زندگی در سطح جهان می‌تواند به کاهش توان خرید مصرف‌کنندگان بینجامد. خطمشی «نابودی کووید» در چین به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور مبدأ صادرات در جهان، می‌تواند تولید جهانی را با گسست و توقف مواجه سازد. جنگ در اوکراین نیز می‌تواند بازارهای جهانی غذا، انرژی و نهاده‌های کشاورزی را تحت‌الشعاع قرار دهد.



تصویر ۴ - تغییرات خیره‌کننده تعداد سفر کشتی‌های باری (بالای ۱۰۰۰ GT) به بنادر جهان

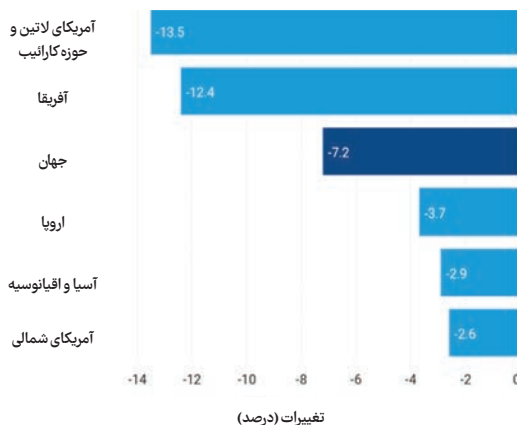
پیش‌بینی‌های آنگتاد حاکی از آن است که رشد تجارت دریابرد در سال ۲۰۲۲ به میزان ۱/۴ درصد کاهش داشته باشد. این پیش‌بینی‌ها همچنین

بهره‌برداری از حامل‌های انرژی» حمایت‌های بیشتر و مستمرتری از کشورهای درحال توسعه به عمل آید.

■ حمایت‌های بیشتر و موثرتری در زمینه کمک به کشورهای درحال توسعه (به‌ویژه کشورهای جزیره‌نشین) برای تطبیق بنادر با پیامدهای ناشی از تغییر اقلیم به کار بسته شود.

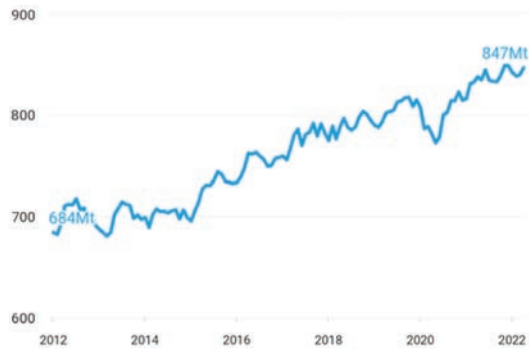
عملکرد و شاخص اتصال دریایی بنادر

با شکوفایی جهانی اقتصادی در سال ۲۰۲۱، تعداد سفرهای کشتی‌های باری در جهان رشد قابل‌توجهی داشت. روند رشد مزبور در ۹ ماه اول سال ۲۰۲۲ نیز در تمام زیربخش‌های بازار کشتیرانی به غیر از کشتیرانی کانتینر (که با ازدحام در بنادر مواجه شده بود) تداوم یافت. میانگین توقف کشتی‌های کانتینر در بنادر که حمل‌کننده بخش اعظم کالاهای تولیدی در سطح جهان هستند، در گذر از سال ۲۰۲۰ به ۲۰۲۱ حدود ۱۳/۷ درصد افزایش یافته است. شاخص اتصال کشتیرانی خطیما نیز با شروع بحران‌های متوالی در زنجیره‌های تامین جهانی در تمام مناطق جهان با کاهش مواجه گردیده است؛ هر چند این روند در کشورهای مختلف جهان شاهد قوت و ضعف بوده است.



تصویر ۶- کاهش سفر مستقیم کشتی‌های کانتینر به بنادر نقاط مختلف جهان در فاصله فصل سوم سال ۲۰۲۰ تا فصل دوم سال ۲۰۲۲

به‌عنوان مثال، سرمایه‌گذاری ناکافی آمریکا در زمینه توسعه زیرساخت بنادر سواحل غربی این کشور موجب بروز ضعف در عملکرد آنها در جریان دهی محموله‌های کانتینری بوده است. این وضع در کشورهای آفریقایی، آمریکای لاتین و حوزه کارائیب نیز مشهود بوده و موجب شده که اتصال درگاهی و مستقیم کشتیرانی بنادر این کشورها با پیشکرانه‌ها و پسکرانه‌های دریایی بیش از ۱۰ درصد کاهش داشته باشد. در همین اثنا، کشورهایی مانند چین و هند با توسعه ظرفیت بنادر خود توانسته‌اند



تصویر ۵- برآورد نرخ ماهانه انتشار گازهای گلخانه‌ای از ناوگان جهانی کشتیرانی بین سال‌های ۲۰۱۲ و ۲۰۲۲ (واحد: تن متریک)

میانگین سن ناوگان جهانی کشتیرانی نیز در حال افزایش یافتن است. با در نظر گرفتن شمار کشتی‌های ناوگان جهانی میانگین سن ناوگان به ۲۱/۹ سال بالغ گردیده و با در نظر گرفتن ظرفیت آنها، میانگین سن به ۱۱/۵ سال می‌رسد. باید در نظر داشت که افزایش سن ناوگان متضمن افزایش آلاینده‌های ناشی از آن است. بالا رفتن سن ناوگان کشتیرانی دو علت اصلی دارد: اول آن که آینده فناوری‌های مورد استفاده در کشتی و سوخت‌های مقرون‌به‌صرفه در بازار، از نظر مالکان کشتی در هاله‌ای از ابهام قرار دارد؛ دوم آن که آینده قوانین و مقررات وضع‌شده برای پیشگیری و کنترل آلودگی و همچنین طرح‌های جبران آلاینده‌ها کربن نیز از نظر آنان نامشخص است.

با این وجود جهان به نسل جدیدی از کشتی‌ها نیاز دارد تا بتواند ضمن بهره‌جویی از صرفه سوخت‌های دریایی به طور یکپارچه با سیستم‌های هوشمند در زنجیره‌های تامین سازگاری پیدا کند؛ این در حالی است که فعالیت صنعت کشتی‌سازی محدود و به مراتب پایین‌تر از سطح انتظار بوده است؛ تا آنجا که در سال ۲۰۲۱، رشد ظرفیت ناوگان جهانی کشتیرانی فقط ۳ درصد بوده که پایین‌ترین نرخ رشد ثبت شده از سال ۲۰۰۵ به بعد است.

بنابراین تطبیق بنادر و سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی با پیامدهای تغییر اقلیم نیز در شمار اموری است که فوریت و اهمیت آن (به‌ویژه در کشورهای آسیب‌پذیرتر) در حال افزایش است.

در این زمینه آگتاد توصیه‌های راهبردی زیر را ارائه کرده است:

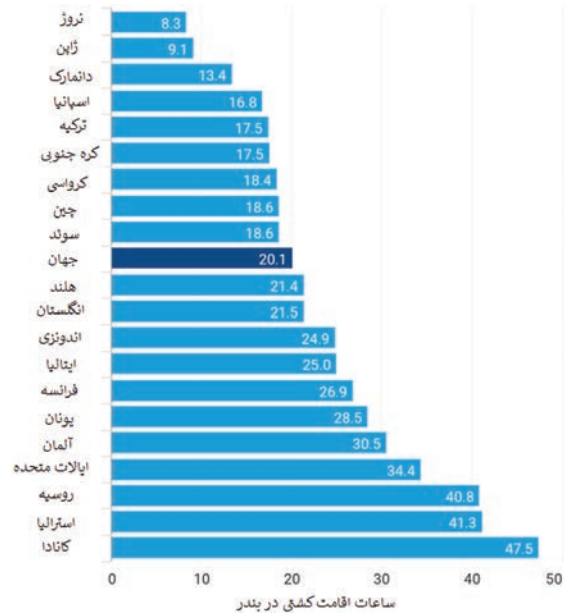
■ سرمایه‌گذاری درباره فناوری‌های دارای کارایی بالاتر انرژی و ایجاد انگیزه در صنعت نسبت به سوخت‌های کم‌کربن‌تر برای کاهش پیامدهای ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای در دستور کار قرار گیرد.

■ می‌بایست پیش‌بینی‌پذیری چهارچوب‌های قانونی برای ایجاد انگیزه در طرف‌های ذی‌نفع در زمینه کربن‌زدایی افزایش یافته و در فرآیند «گذار در

شاخص اتصال دریایی بندارشان را به نحو چشمگیری ارتقا دهند.



میانگین سن ناوگان جهانی کشتیرانی نیز در حال افزایش یافتن است. با در نظر گرفتن شمار کشتی‌های ناوگان جهانی، میانگین سن ناوگان به ۲۱/۹ سال بالغ گردیده و با در نظر گرفتن ظرفیت آنها، میانگین سن به ۱۱/۵ سال می‌رسد. باید در نظر داشت که افزایش سن ناوگان متضمن افزایش آلاینده‌گی ناشی از آن است



تصویر ۷- میانگین توقف کشتی‌های کانتینر در بندر کشورهای پیشیناز جهان در نیمه اول سال ۲۰۲۲ (واحد: ساعت)

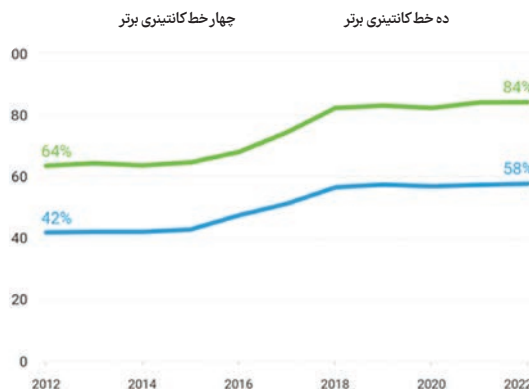
در ۲۵ سال گذشته به ۹۱ درصد در مقطع کنونی رسیده است و چهار خط کشتیرانی بزرگ هم اکنون بیش از نیمی از کل ظرفیت کشتیرانی کانتینر جهان را در اختیار خود گرفته اند. نتیجه این وضعیت آن است که تعداد شرکت‌های عرضه‌کننده خدمات لجستیکی به واردکنندگان و صادرکنندگان کالا در بیش از ۱۱۰ کشور جهان (به‌ویژه کشورهای جزیره‌نشین) افت معناداری داشته است.

با در نظر گرفتن این وضعیت، آنکنداد توصیه‌های راهبردی زیر را مطرح کرده است:

- بهره‌برداری از لجستیک دریایی هوشمند و فناوری‌های دیجیتال و به کار بستن تدابیر لازم برای ارتقای مواصلات ریلی و جاده‌ای بندر در کشورهای در حال توسعه مورد حمایت بیشتری قرار گیرد.
- کشورهای در حال توسعه با استفاده از به‌روزرسانی ظرفیت بندر خود و تقویت مواصلات حمل‌ونقلی منطقه در راستای بهبود عملکرد و بهره‌وری بندر خود گام بردارند.
- نهادهای متولی بندر با اشتغال شمار بیشتری از زنان و مشارکت این بخش از جمعیت، در راستای رفع کمبود نیروی کار خود حرکت کنند.

رقابت و تنظیم بازار

در سه دهه گذشته، زیربخش کشتیرانی کانتینر، صحنه انبوهی از معاملات تجاری برای ادغام خطوط بوده است. در کنار این معاملات تجاری، بسیاری از خطوط کشتیرانی بزرگ اقدام به سرمایه‌گذاری‌هایی در زمینه یکپارچه‌سازی عمودی کسب‌وکارهایشان در صنایعی مانند پایانه‌داری بندر و خدمات لجستیکی کرده‌اند. از رهگذر این روندها سهم ۲۰ خط کشتیرانی برتر از بازار جهانی این زیربخش از سطح ۴۸ درصد



تصویر ۸- سهم ۴ خط کشتیرانی برتر و ۱۰ خط کشتیرانی برتر از بازار کشتیرانی کانتینر جهان

یکپارچه‌سازی عمودی کسب‌وکارها نیز موضع خطوط کشتیرانی و اتحادیه‌های کشتیرانی را در مذاکرات تجاری با نهادهای متولی بندر تقویت کرده است؛ چراکه آنان اکنون هم نقش پایانه‌دار را ایفا می‌کنند و هم



رشد آلاینده‌های گازهای گلخانه‌ای ناشی از ناوگان کشتیرانی نشان‌دهنده آن است که این صنعت در حال انحراف از مسیر مورد نظر برای دهه پیش‌رو است. در گذر از سال ۲۰۲۰ به سال ۲۰۲۱، آلاینده‌های ناوگان جهانی کشتیرانی حدود ۴/۷ درصد افزایش داشته و بخش اعظم این آلاینده‌ها نیز از کشتی‌های کانتنریز، فله‌بر و کشتی‌های حمل کالاهای عمومی نشئت می‌گیرد



عرضه‌کننده خدمات کشتیرانی هستند. اقدامات تجمیع‌کننده منابع و کسب‌وکارها در بازار کشتیرانی موجب می‌شود که رقابت در این بازارها فروکش کرده و عرضه در این بازار با محدودیت بیشتری صورت گیرد. این شرایط می‌تواند به سوءاستفاده از قدرت، افزایش غیرمعتاد هزینه‌های حمل‌دریایی برای بازرگانان و صاحبان کسب‌وکار و در نهایت افزایش قیمت نهایی کالاها در بازارهای مصرف بینجامد.

در چنین شرایطی آنکتاد توصیه کرده است:

■ شوراها و تنظیم بازار و نهادهای متولی بنادر در زمینه پایش کرایه حمل‌ونقل دریایی و مخارج زمینی‌ای آن با یکدیگر همکاری کرده و در مواجهه با تدابیر منجر به تجمیع منابع و کسب‌وکارها در این بازار از رقابت تجاری در آن محافظت نمایند.

■ همکاری بین‌المللی به مراتب قوی‌تری در زمینه اعمال مجموعه قواعد و اصول رقابت تجاری از سوی سازمان ملل شکل گیرد تا امکان مبارزه با هرگونه اقدامات ضدرقابتی فرامرزی فراهم آید.

■ دولت‌ها به پایش روندهای حاکم بر خدمات و ساختارهای بازار حمل‌ونقل دریایی بپردازند تا از فراهم بودن زمینه رقابت در عرصه‌های مختلف بازار (به‌ویژه برای صاحبان کالا در کشورهای درحال توسعه) اطمینان حاصل شود. ■

بندر ملک عبدالله؛ رتبه دوم سریع‌ترین رشد در دنیا



۱۰۸ درصد و سایر کالاهای فله ۵۲ درصد رشد داشته است. این بندر که در سال ۲۰۲۱ توسط بانک جهانی به عنوان یکی از کارآمدترین بندر دنیا معرفی شد، در عرض چهار سال فعالیت به عنوان یکی از ۱۰۰ بندر برتر کانتنری جهان شناخته می‌شود.

بندر ملک عبدالله با موقعیتی استراتژیک در شهر اقتصادی ملک عبدالله، که شهری مدرن با اکوسیستم و زیرساخت‌های مناسب کسب‌وکار است، از امکانات و خدمات پیشرفته شهری استفاده می‌کند و به همین دلیل، پروژه‌های لجستیکی و همچنین صنایع سبک و متوسط را به خود جذب کرده است.

این در حالی است که سازمان بنادر عربستان اعلام کرده، عملکرد بنادر آن کشور با ۱۳ درصد رشد در سال ۲۰۲۲ به حدود ۲۳۷ میلیون تن رسیده است. افزایش عملکرد بنادر عربستان شامل رشد ۳/۲ درصدی فعالیت‌های کانتنری به ۱۰/۳ میلیون TEU (۵ درصد افزایش واردات و صادرات و رسیدن آن به ۴/۸ میلیون TEU) بوده است.

بندر ملک عبدالله در نزدیکی شهر جدّه برای دومین بار در ۴ سال گذشته جایگاه یکی از کارآمدترین بندر جهان و رتبه دوم سریع‌ترین رشد در دنیا را از آن خود کرد.

به گزارش آسام تدبیر، بندر ملک عبدالله به دلیل تعهد مداوم خود به ایفای نقش کلیدی در توسعه خدمات بندری در عربستان و استراتژی قوی و قابلیت‌های پیشرفته، با وجود چالش‌های مختلف، روند رشد خود را در سال ۲۰۲۲ حفظ کرد و در سال گذشته به افزایش ۳/۲۵ درصدی در عملکرد کانتنری رسید و رکورد ۲۹۰۵۳۰۶ TEU را برای خود ثبت کرد. در همین زمینه، مدیر عامل بندر ملک عبدالله، اظهار داشت: «با وجود چشم‌انداز چالش‌برانگیز برای سال ۲۰۲۳، ما خوش‌بین هستیم که بندر ملک عبدالله در سال جدید قوی‌تر ظاهر شود و جایگاه خود را به‌عنوان یکی از سریع‌ترین و پربازده‌ترین بندر در حال رشد جهان تثبیت کند.»

بندر ملک عبدالله در بخش کالاهای عمومی ۱۴۳ درصد، غلات (فله)



مخاطرات ژئولوژیک در گوادر و چابهار چقدر است؟

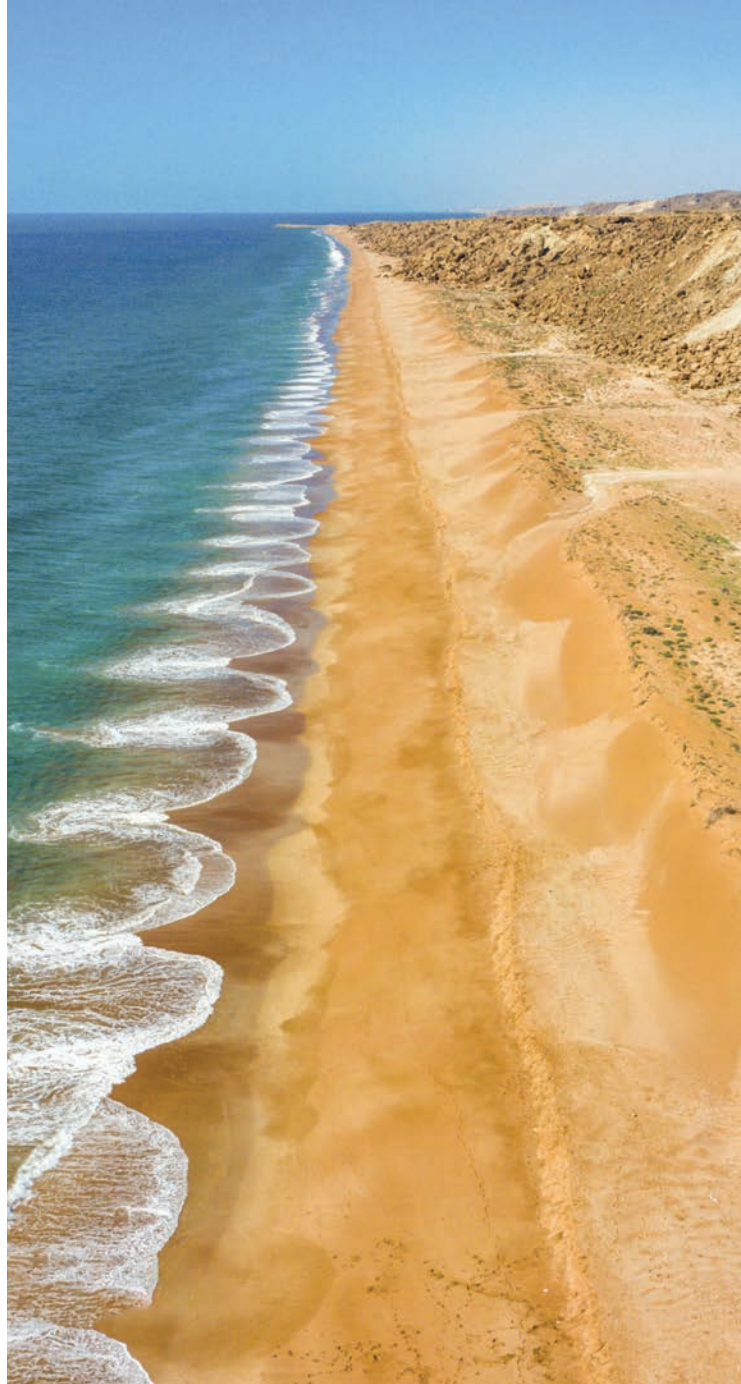
چشم اسفندیار «گوادر»!

گزارش از
مونا روشندل

اندر مزایا و پتانسیل‌های بندر اقیانوسی ایران بسیار گفته‌اند و شنیده‌ایم، از موقعیت استراتژیک ترانزیتی و ترانشیبی گرفته تا دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، برخورداری از بالاترین عمق پای اسکله، قرار داشتن در خارج از محدوده خلیج فارس و تنگه هرمز و نزدیک‌ترین مسیر دریایی به کشورهای جنوب شرق آسیا، اروپا و آفریقا؛ اما در حالی که برخی از این مزایا را می‌توان برای رقیب این بندر، یعنی بندر گوادر در پاکستان هم قائل شد؛ هیچ زمان درباره اصلی‌ترین مزیت طبیعی و زیرساختی بندر چابهار نسبت به بندر گوادر یعنی «پایداری و دوام در برابر مخاطرات زمین‌شناختی» نه گفته‌اند و نه بررسی کرده‌اند و همین عامل موجب شده تا حق معرفی چابهار به خوبی ادا نشود.

با این حال، دکتر همایون خوشروان، مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر اثبات می‌کند که بندر چابهار از نظر موقعیت زمین‌شناختی نسبت به بندر گوادر از موقعیت ممتاز و برجسته‌تری برخوردار است و توسعه در آن ارزان‌تر از گوادر حاصل می‌شود. ترابران به‌منظور بررسی دلایل پایداری چابهار و ناپایداری گوادر از نظر ریسک مخاطرات زمین‌شناختی، به سخنان این نویسنده و پژوهشگر دریایی کشور گوش سپرده است.

دکتر همایون خوشروان، مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر و نویسنده و پژوهشگر دریایی کشور با تبیین این موضوع که تاکنون در مقایسه بین بندر چابهار و بندر گوادر در پاکستان معیارهای مختلفی سنجیده شده، اما معیار مخاطرات زمین‌شناختی مغفول مانده است، به خبرنگار ترابران گفت: «فارغ از میزان توسعه بندری، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و مزایای اقتصادی، بندر چابهار از نظر موقعیت زمین‌شناختی نسبت به بندر گوادر در پاکستان از موقعیت ممتاز و



برجسته‌تری برخوردار است که اگر همین یک مزیت به‌خوبی شناخته و معرفی شود اغراق نیست اگر بگوییم می‌تواند همه مزیت‌های داخلی و بین‌المللی بندر گوادر را پوشش دهد، زیرا علاوه بر کاهش اثرات مخرب محیط‌زیستی، هزینه سرمایه‌گذاری و توسعه را در بندر چابهار نسبت به بندر گوادر پایین‌تر می‌آورد و بهره‌وری آن را افزایش می‌دهد.»

خوشروان خاطرنشان کرد: «با استناد به تصاویر ماهواره‌ای و اطلاعاتی که وجود دارد، به نظر می‌رسد که از لحاظ ریسک مخاطرات زمین‌شناختی منطقه جغرافیایی چابهار نسبت به بندر گوادر از پایداری بیشتری برخوردار است و برای سرمایه‌گذاران در امور توسعه‌ای زیربنایی از جمله بندرسازی مهم است که در منطقه‌ای بتوانند کار توسعه‌ای انجام دهند و بندر بسازند که از لحاظ ایمنی هم در پس کرانه و هم در پیش‌کرانه قابلیت زمین‌شناختی و جغرافیایی طبیعی نسبتاً مناسبی داشته باشد.»

◀ سونامی با آثار تخریبی متفاوت در چابهار و گوادر

او با اشاره به اینکه چنین پتانسیلی در چابهار فراهم است اما متأسفانه تاکنون از نگاه مسئولان، کارشناسان و رسانه‌های خبری نیز به دور مانده یا اینکه ما سندی دال بر آن نیافته‌ایم، اظهار کرد: «موقعیت جغرافیایی بندر چابهار کاملاً در مقابل کشور عمان قرار گرفته و اگر ما پاره‌خطی را از مسقط به سمت خطوط ساحلی ایران عمود کنیم به بندر چابهار می‌رسیم و همین نکته یک امتیاز برتر برای بندر چابهار است؛ زیرا نشان می‌دهد که موقعیت این بندر در حوزه دریایی قرار دارد؛ اما اگر همین خط را از بندر گوادر به سمت جنوب ترسیم کنیم نشان می‌دهد که این بندر پاکستانی در حوزه اقیانوسی قرار گرفته است.»



مدیر سابق مرکز مطالعات و تحقیقات دریای خزر:
نرخ فرسایش پذیری در ساحل بندر گوادر به مراتب
بیشتر از بندر چابهار است، زیرا ساحل چابهار
کاملاً صخره‌ای مشتمل بر نندفرم‌های تراس دریایی
است، اما سهم بالایی از سواحل بندر گوادر
تالابی است که از پس‌بندر شروع می‌شود
و به سمت گوادر می‌آید



مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر تأکید کرد: «بدون شک معادلات حوزه‌های اقیانوسی به لحاظ مسائل و پایداری مخاطرات زمین‌شناختی بسیار بالقوه‌تر و فعال‌تر از حوزه‌های دریایی است، بنابراین اگر فرض را بر این بگذاریم که در سواحل جنوب غربی اقیانوس هند و جنوب عمان سونامی رخ دهد و امواج آن به سمت ساحل شمالی بیاید تاثیری که بر بندر، زیرساخت‌ها و تاسیسات بندر گوادر می‌گذارد به مراتب بیشتر از تاثیری است که بر چابهار خواهد گذاشت؛ چراکه در منطقه چابهار، شبه‌جزیره عمان مانند یک سد طبیعی در برابر امواج مقاومت می‌کند و از خطر آفرینی بسیار امواج سونامی برای بندر چابهار نسبت به بندر گوادر جلوگیری می‌کند.»

او یادآور شد: «از لحاظ پایداری‌های بستر هم گفته شد که بندر چابهار از بستر دریایی برخوردار است و در قسمت فلات قاره در حال بالا آمدن است و خطوط ساحلی هم نشان می‌دهد که ساحل با نرخ ۲ تا ۴ میلی‌متر در سال در حال بالا آمدن است؛ اما در گوادر، با یک فاصله کم، با بستر اقیانوسی مواجه هستیم که شیب قاره‌ای، لغزش‌های دریایی بزرگ و پدیده‌های مخاطرات موجود در بستر دریا را دارد.»

◀ فرسایش پذیری در گوادر یا چابهار

خوشروان خاطرنشان کرد: «علاوه بر دو معیار، معیار سوم یعنی نرخ فرسایش پذیری نیز در ساحل بندر گوادر به مراتب بیشتر از بندر چابهار است، زیرا ساحل بندر چابهار ساحلی کاملاً صخره‌ای مشتمل بر نندفرم‌های تراس دریایی است، اما سهم بالایی از سواحل بندر گوادر سواحل تالابی است که از پس‌بندر شروع می‌شود و به سمت گوادر می‌آید، البته برخی قسمت‌ها هم سواحل ماسه‌ای در کنار سواحل صخره‌ای است؛ اما در چابهار سواحل صخره‌ای داریم که استقامت و پایداری آنها در برابر افزایش سطح دریا بیشتر است و ریسک آسیب‌پذیری کمتری دارد و در مقابل ریسک آسیب‌پذیری سواحل گوادر به دلیل ماسه‌ای و تالابی بودن بسیار بالاتر است.»

او افزود: «علاوه بر این، در بخش غربی گوادر دو رودخانه باهوکلات در ایران و دشت‌رود در پاکستان است که همین دو رودخانه حجم فراوانی از رسوب و سیلاب را وارد حوزه غربی بندر گوادر می‌کند که برای آن بندر مشکل آفرین خواهد بود. همچنین به‌خاطر شرایط زمین‌شناختی بندر گوادر در پس‌کرانه، ارتفاع آب خیلی به خط ساحلی نزدیک است و مخاطرات حاصل از فعالیت گسلی و زمین‌لرزه می‌تواند بیشتر در آن منطقه موثر باشد. حتی سیلاب‌های ناشی از ذوب برف و یخچال‌هایی که در کوهستان‌های بخش شمالی پاکستان رخ می‌دهد.»





دکتر همایون خوشروان: بدون شک معادلات

حوزه‌های اقیانوسی به لحاظ مسائل و پایداری

مخاطرات زمین‌شناختی بسیار فعال‌تر از حوزه‌های

دریایی است، بنابراین اگر فرضاً در سواحل جنوب غربی

اقیانوس هند و جنوب عمان سونامی رخ دهد تأثیری

که بر بندر، زیرساخت‌های گوا در می‌گذارد به مراتب

بیشتر از تأثیری است که بر چابهار خواهد گذاشت



و خرابی‌های ناشی از آن، ساختمان‌های مقاوم در برابر زلزله ۹ ریشتری می‌سازد. این اتفاق خوشایندی است اما باید بدانیم که این ساختمان‌ها مجانی ساخته نمی‌شود، بلکه هزینه‌های هنگفتی برای طراحی و ساخت آنها صرف می‌شود؛ پس بهتر است جایی سرمایه‌گذاری کنید که مخاطرات کمتر و پایداری بیشتری دارد.

او درباره احتمال مخرب بودن اقدامات اصلاحی برای کاهش ریسک مخاطرات زمین‌شناسی گفت: «بشر هر اقدامی که در محیط‌زیست انجام دهد ۱۰۰ درصد خطرآفرین است و در طبیعت تبعات منفی دارد، به‌ویژه در محیط‌زیست ساحلی چابهار و گوا در که بسیار شکننده، جزر و مدی و مکان توسعه بسیاری از زیست‌مندان دریایی مخصوصاً مرجان‌ها است. در نتیجه هرگونه فعالیتی می‌تواند در آنجا روی محیط‌زیست اثر نامطلوب داشته باشد.»

این نویسنده و پژوهشگر دریایی در پایان یادآور شد: «هم بندر چابهار و هم بندر گوا در از موقعیت خوبی برخوردار هستند، اما بندر چابهار با توجه به دارا بودن پتانسیل‌ها و مزیت‌های برتر نسبت به گوا در مظلوم واقع شده است. بحث‌های امنیتی و مخاطرات زمین‌شناختی این منطقه از یک طرف و پتانسیل گردشگری و زیرساخت‌های توسعه‌ای آن از طرف دیگر موجب می‌شود که ما همه توان و عزم خود را به سمت توسعه و رونق چابهار متوجه کنیم و مدیران خود را نسبت به چابهار از خواب غفلت بیدار و ذهن آنها را نسبت به مزیت‌های این منطقه روشن کنیم

و باعث شویم که گامی بردارند و اقدامی انجام دهند.» ■

او تصریح کرد: «براساس معیارهای هواشناسی منطقه، ایجاد طوفان‌های شاهین و گونو توسط بادهای موسمی و شواهد حاصل از این طوفان‌ها، تأثیر آنها بر بندر گوا در بسیار بیشتر از چابهار است؛ زیرا بندر چابهار هم در فاصله دورتری از منشأ طوفان قرار دارد و هم به لحاظ ساختار ساحل و لندفرم‌های ساحلی توسط تراس‌های دریایی محاصره شده است.»

◀ نیازمند تعریف طرح مطالعاتی هستیم

مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر با بیان اینکه اینها همه شواهدی است که نشان می‌دهد چابهار از ریسک مخاطرات زمین‌شناسی پایین‌تری از بندر گوا در برخوردار است، اظهار کرد: «البته تعیین میزان کمی این ریسک‌ها و ویژگی‌های فیزیکی آنها به مطالعات دقیق، علمی و کارشناسانه نیاز دارد تا بتوانیم با ادله روشن و دقیق از لحاظ کمی مسائل را بررسی کنیم.»

خوشروان افزود: «باید طرح مطالعاتی جامعی روی این مناطق صورت گیرد و مخاطرات زمین‌شناختی هم در خشکی و هم در آب مطالعه و با معیارهای ماتریسی مقایسه شود تا بتوانیم به نتیجه‌گیری دقیق و علمی برسیم. ما این کار را در خزر انجام دادیم و اکنون می‌دانیم که در کجا نرخ فرسایش‌پذیری کمتر و در کدام محدوده بیشتر است. سواحل چابهار و گوا در هم به شدت به انجام مطالعات همه‌جانبه زمین‌شناختی نیازمند است.»

او اعلام کرد: «این مطالعه باید با کمک سازمان بنادر انجام شود، زیرا این سازمان متولی این موضوع است علاوه بر آن طرح نامبرده می‌تواند از طریق دفتر معاونت علمی- فناوری ریاست‌جمهوری و صندوق حمایت از پژوهشگران تعریف و به یک طرح بین‌المللی تبدیل شود که علاوه بر دریافت فنانانس، بتوان از دانشمندان کشورهای دیگر هم دعوت کرد تا به اتفاق هم طرح مطالعاتی فرسایش‌پذیری و مخاطرات زمین‌شناختی دو بندر چابهار و گوا در را انجام دهند.»

◀ توسعه در گوا در گران‌تر از چابهار

مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر در بخش دیگری از سخنان خود در پاسخ به این پرسش که آیا چین چنین مطالعاتی را در بندر گوا در انجام داده یا خیر، گفت: «اینکه آنها مطالعه کرده باشند و بخواهند مخاطرات را کاهش دهند، امری طبیعی است؛ اما نکته مهم، میزان هزینه‌ای است که باید صرف این کار شود. آنها باید هزینه زیادی متحمل شوند که ریسک مخاطرات را پایین بیاورند.»

او افزود: «مثلاً کشور ژاپن در مناطق ناپایدار و پرریسک از نظر سونامی

در نشست بررسی طرح توسعه سواحل مکران در اتاق بازرگانی تهران مطرح شد

مکران؛ دروازه جهان!

توسعه تجارت خارجی با تسلط حداکثری بر دریاها ممکن خواهد بود



گزارش از

تحریریه ترابران

در آغاز نشست «بررسی طرح‌های توسعه سواحل مکران» دبیرکل اتاق بازرگانی تهران از سه منظر ضرورت توجه به توسعه ظرفیت دریایی و ساحلی کشور در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان را مطرح و با اشاره به یک نقل قول تاریخی که می‌گوید ملت‌ها پیروز می‌شوند وقتی دریاها را باز می‌کنند و مغلوب می‌شوند وقتی در سواحل متوقف شوند، افزود: «از منظر نخست، تغییرات ژئوپلیتیک و سرنوشت هژمونیک ملت‌ها را دریاها تعیین می‌کنند. سرنوشت جهان مدرن امروز وابسته به رخدادهای تاریخی است که در دریاها گذشته؛ برای مثال سیطره بریتانیا بر دریاها از ۱۵۸۸ و بعد از غلبه بر اسپانیا در نبرد آرمادا در دریا آغاز می‌شود و به سرعت توسعه می‌یابد. بریتانیا در سال ۱۸۰۵ در جنگ ترافالگار با فرانسه، نیروی دریایی ناپلئون را هم مغلوب می‌کند. انگلیسی‌ها دو قرن مالک مطلق دریاها بودند. در همین دوران، کمپانی هند شرقی را راه می‌اندازند و استعمار هند آغاز می‌شود. در واقع ارتباط

همایش بررسی طرح توسعه سواحل مکران در اسفند ماه سال جاری توسط نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و دانشگاه امام صادق برگزار می‌شود. به همین منظور دبیرخانه این همایش پیش‌نشست‌هایی را برای جمع‌آوری دیدگاه‌ها و نظرات مختلف و تدوین و ارائه آنها در همایش اصلی برگزار می‌کند که یکی از این پیش‌نشست‌ها که با محوریت ایفای نقش خصوصی برنامه‌ریزی شده بود، در اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این نشست که نمایندگانی از ارتش، دانشگاه امام صادق، اتاق بازرگانی تهران، تشکل‌ها و بنگاه‌های بخش خصوصی حضور داشتند، چگونگی نقش آفرینی بخش خصوصی و نظراتی در مورد تامین مالی این پروژه عظیم مورد بحث و بررسی قرار گرفت.



دبیرکل اتاق بازرگانی تهران: می‌گویید ملت‌ها وقتی پیروز می‌شوند که دریاهای را باز می‌کنند و وقتی مغلوب خواهند شد که در سواحل متوقف شوند. اساساً سرنوشت جهان مدرن امروز وابسته به رخدادهای تاریخی است که در دریاهای گذشته است و تکلیف غلبه و سلطه قدرت‌ها بیشتر در دریا مشخص شده تا خشکی



اشاره کرد و افزود: «همه به این قائل هستیم که سواحل مکران از نظر استراتژیک برای کشور بسیار اهمیت دارد و در این مورد همه با هم همسو هستیم. با این حال متأسفانه به نظر نمی‌رسد که بتوان حداقل در دو سال آینده برای توسعه این منطقه سرمایه‌گذاری خارجی جذب کرد. از طرفی دولت هم منابعی برای این کار ندارد. اما شرکت‌های خوب و قوی برای احصای ظرفیت‌های منطقه و برنامه‌ریزی در کشور داریم و برای تامین منابع مالی هم باید از روش‌های جدید بهره گرفته شود.» او تصریح کرد: «اتاق بازرگانی دسترسی به شبکه‌ای از سرمایه‌گذاران دارد و می‌توانیم طرح‌ها و پروژه‌ها را به این افراد معرفی و آنها را به سرمایه‌گذاری ترغیب کنیم. علاوه بر این از بنگاه‌های خصولتی و نهادهای حاکمیتی می‌توان استفاده کرد.»

دبیرکل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به پیشنهادهای بخش خصوصی برای توسعه سواحل مکران گفت: «پیشنهاد ما در اتاق این است که وزارت راه چند پروژه کلیدی و زیرساختی را در این حوزه معرفی کند و کارگروهی از ذی‌نفعان دولتی تشکیل شود تا راه‌های تامین مالی آن را ارزیابی و بسته‌های سرمایه‌گذاری برای آنها تدوین کنند. این بسته‌ها باید امکان‌سنجی شده باشد، تامین مالی و ضمانت‌های لازم برای آن پیش‌بینی شده باشد، میزان مشارکت دولت، بخش خصوصی و نهادهای حاکمیتی در آن مشخص شده باشد و شرکای اجرایی و پیمانکاری آن هم دیده شده باشد.»

بهمین عشقی افزود: «البته تمام آنچه گفته شد یک پیشنهاد یا یک

نظامی‌گری و اقتصاد با محور تجارت دریایی کاملاً مشخص می‌شود.» بهمین عشقی ادامه داد: «سقوط امپراتوری نزار هم از دریا شروع شد، جایی که روس‌ها در جنگ پورت آرتور در سال ۱۹۰۵ از ژاپنی‌ها شکست خوردند و اضمحلال امپراتوری آنها آغاز شد. در سال ۱۹۴۲ نبرد میدوی در اقیانوس آرام رخ می‌دهد که پایانی بر سلطه ژاپنی‌ها بر دریاهای شرق و آمریکا قدرت دریاهای را در اختیار می‌گیرد. نکته این که تکلیف غلبه و سلطه قدرت‌ها بیشتر در دریا مشخص شده است تا خشکی. همان‌طور که معتقدم اگر در ۱۸۲۸، در ترکمانچای نیروی دریایی قوی در خزر داشتیم شکست نمی‌خوردیم.»

دبیرکل اتاق تهران از منظر دوم به مسئله توسعه در سواحل اشاره کرد و افزود: «اگر می‌خواهیم خلیج فارس همواره به این نام اصیل و واقعی خود شناخته شود باید به تناسب توسعه بین سواحل شمالی و جنوبی آن دقت کنیم. نمی‌شود در سواحل جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، توسعه همه‌جانبه، پیشرفت اقتصادی و ارتباطات جهانی فراگیر شکل بگیرد؛ اما در سواحل شمالی محرومیت و عدم توسعه‌یافتگی غالب باشد و ما همچنان انتظار داشته باشیم که نام خلیج فارس و سواحل مکران و بندر کوشورمان همه‌جا به گوش برسد.»

دبیرکل اتاق بازرگانی تهران، منظر سوم را آمایش سرزمینی خواند و آن را حیاتی‌ترین دیدگاه دانست و گفت: «فلات ایران خشک است و با توجه به برداشت زیاد آب از منابع زیرزمینی و صرف آن در کشاورزی با بهره‌وری پایین، ظرفیت زیست در این فلات روبه‌کاهش است. آمار فرونشست دشت‌ها نیز مهر تاییدی بر این مسئله است. ما در حال حاضر منابع آبی خوبی در سواحل جنوبی داریم و دسترسی به منابع آب پایدار باید مسئله اصلی حاکمیت باشد. توسعه سرزمینی با ایجاد قطب‌های صنعتی در سواحل جنوبی و استفاده از نیروی دریایی قوی، نه تنها امکان توسعه را برای ما فراهم می‌کند، بلکه دریای عمان و خلیج فارس را به بستری برای حضور پر قدرت ما در عرصه بین‌الملل فراهم می‌کند.»

او تاکید کرد: «اگر خودمان را در داخل مرزهای خاکی حبس کنیم، عملاً امکان رشد را از خودمان گرفته‌ایم. آزاد شدن ظرفیت‌های نهفته ما برای رشد و توسعه الزامی است. ضعف ما در دریا باعث شد تا در قرن نوزدهم خاک ما عرصه رقابت روس و انگلیس شود. ما امیدواریم بتوانیم به سیاست‌گذار نشان دهیم که آینده توسعه، وابسته به بهره‌برداری درست از ظرفیت‌های دریایی است و با استفاده از این ظرفیت‌هاست که می‌توان از حلقه انزوای تاریخی خارج شد.»

دبیرکل اتاق تهران در ادامه به نیروی دریایی ارتش توصیه کرد که برند منطقه مکران شود. عشقی همچنین به مفروضات پایه در مورد مکران



بود. در این شرایط اگر بتوان با قدرتهای منطقه‌ای و قدرتهایی که حاضر به همکاری با ایران هستند، سازه‌های اقتصادی و تجاری مشترک ایجاد کنیم، امکان توسعه منطقه مکران وجود خواهد داشت. در واقع اگر امکانات نظامی، دفاعی، اقتصادی، فرهنگی و دولتی و خصوصی در کنار یکدیگر قرار گیرد و همکاری با کشورهای منطقه و قدرتهای جدید برقرار شود، به طور حتم این توسعه میسر خواهد شد.»

◀ ضرورت افزایش بهره‌وری در لجستیک

در ادامه این جلسه مدیرکل ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، از منظر حمل‌ونقل و لجستیک به اهمیت توسعه بندر مکران پرداخت و با اشاره به شکل‌گیری یک رقابت جدی در منطقه خاورمیانه و به‌ویژه قفقاز برای توسعه کریدورهای ترانزیتی گفت: «در منطقه ما این رقابت، به مرحله جنگ و درگیری هم رسید. چنانکه به نظر می‌رسد، دلیل عمده تنش میان آذربایجان و ارمنستان به کریدور زنگزور که آذربایجان و ترکیه به شدت تلاش می‌کنند آن را فعال کنند، بازمی‌گردد.»

جواد هدایتی در ادامه با اشاره به موقعیت خاص ایران در حوزه ترانزیت و مزیتی که کشورهای محصور در خشکی اطراف ایران ایجاد کرده‌اند گفت: «اخیراً به دلیل جنگ روسیه و اوکراین و محدودیت‌هایی که در دسترسی روسیه بر مسیرهای بالتیک و اروپا اعمال شده، توجه این کشور به مسیرهای جایگزین از جمله مسیر جنوبی و دسترسی به آب‌های آزاد خلیج‌فارس افزایش یافته است. این دلایل در کنار مسائل تاریخی که پیش از این مورد اشاره قرار گرفت، اهمیت توسعه دریامحور را گوشزد می‌کند.»

هدایتی در ادامه با اشاره به ضرورت توجه به اقتضانات توسعه در دنیا و به‌ویژه منطقه به موقعیت انحصاری ایران در کریدور شمال - جنوب پرداخت و گفت: «سال‌های سال ایران در کریدور حوزه شمال و جنوب از اقیانوس هند تا روسیه و شمال اروپا از یک جریان انحصاری برخوردار بود، اما اتفاقی که در یک یا دو سال اخیر در حال شکل‌گیری بوده و به شدت مورد حمایت قرار دارد، ایجاد مسیرهای موازی در کریدور شمال و جنوب مانند توسعه بندر گوادر در پاکستان و بندر ام‌القصر در عراق است. این‌ها نوعی تهدید برای موقعیت انحصاری ایران قلمداد می‌شود که از یک سو باید آن را هشدار تلقی کرد و از سوی دیگر باید به توسعه دریامحور بیش از پیش توجه نشان داد.»

او ادامه داد: «در این شرایط، اقدامی که غیر از توسعه سواحل باید صورت گیرد، تلاش برای استفاده از فرصت‌های خدادادی و توجه به

دکتر بهمن عشقی: نمی‌شود در سواحل جنوبی خلیج فارس و دریای عمان، توسعه همه‌جانبه، پیشرفت اقتصادی و ارتباطات جهانی فراگیر شکل بگیرد؛ اما در سواحل شمالی محرومیت و عدم توسعه‌یافتگی غالب باشد و ما همچنان انتظار داشته باشیم که نام خلیج فارس و سواحل مکران و بنادر کشورهای همه‌جا به گوش برسد



چهارچوب پیشنهادی است که هنوز جای تبادل نظر دارد. می‌توان در نشست‌های بعدی که برابر برنامه‌ریزی برگزار می‌شود، مباحث دقیق‌تری بیان کرد تا در نهایت به نتایج بهتر و کاربردی‌تر و ملموس‌تری رسید که همه جوانب آن برای اجرا سنجیده شده باشد.»

◀ موهبت دریاداری؛ فرصت تمدن‌سازی

در ادامه این جلسه، فریدون وردی‌نژاد، مشاور دبیرکل اتاق تهران در امور چین، جایگاه جغرافیایی و موقعیت سوق‌الجیشی ایران را به‌عنوان یک موهبت الهی توصیف و با تأکید بر اینکه موهبت دریا در شمال و جنوب ظرفیت بالقوه‌ای برای کشور ایجاد کرده و می‌تواند تمدن‌ساز باشد، افزود: «امروز ما شاهد آن هستیم که زنجیره ارزش تامین جهانی که به سه محور اروپایی، آمریکایی و چینی قابل تقسیم است، هر یک وابستگی جدی به غرب آسیا و منطقه ما دارد. از این رو می‌توان از طریق امکانات و ظرفیت‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت وجود دارد، همچنین از طریق همکاری با همسایگان و هماهنگی با آنها تحت لوای زنجیره تامین منطقه‌ای در کنار موقعیت جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی و مهارتی که نیروی انسانی در این کشور دارد، در جهت ایجاد ارزش‌افزوده استفاده کرد. البته مشروط بر آنکه زیرساخت‌ها و امکانات موجود در ایران را به منطقه متصل کنیم.»

وردی‌نژاد با بیان اینکه در حال حاضر این پیوند برقرار نشده است، ادامه داد: «واقعیت این است که ایران در دهه آینده با سه چالش از جمله تغییرات اقلیم، پیرشدن جمعیت و مدیریت بین‌نسلی مواجه خواهد



اتصالات پس کرانه‌ای در این منطقه است. به بیان دیگر در بنادر جنوبی نیاز به ارتباطات پس کرانه‌ای وجود داشته و توسعه محورهای لجستیک ضروری به نظر می‌رسد.»



**مدیرکل ترانزیت سازمان راهداری: ایران سال‌ها در
کریدور حوزه شمال و جنوب از یک جریان انحصاری
برخوردار بود، اما در یک یا دو سال اخیر جریانی که
به شدت مورد حمایت و پیگیری قرار دارد، ایجاد
مسیرهای موازی است. این تحرکات را باید
هشدار تلقی کرد و به توسعه دریامحور
بیش از پیش توجه نشان داد**



آب صنایع و معادن نیز گزارشی از وضعیت پروژه انتقال آب به منطقه مکران ارائه کرد و افزود: «انتقال آب روزی به یک روپا شبیه بود؛ اما اکنون پیمانکاران پروژه انتقال آب دریا ۹۱۰ کیلومتر خط لوله با ظرفیت ۱۳۰ میلیون مترمکعب به یزد را ایجاد کرده‌اند.»

او نیز با اذعان بر اینکه در حوزه شیرین‌سازی آب از کشورهای منطقه عقب‌تر هستیم، افزود: «آنها به‌طور متوسط روزانه ۲۶ میلیون مترمکعب آب شیرین می‌کنند، اما در ایران این میزان ۶۰۰ هزار مترمکعب است. البته اکنون کار با جدیت انجام می‌گیرد و هر ماه گزارش‌های آن به مقام‌های ارشد ارسال می‌شود.»

او از شیرین‌سازی آب برای چابهار به میزان ۵۰ هزار مترمکعب طی یک سال آینده خبر داد و گفت: «خط یک انتقال آب در حال اجرا است؛ خط دو به یزد و خط سه به اصفهان اختصاص دارد و خط چهار نیز به شرق کشور انتقال خواهد یافت.»

◀ اولویت توسعه شاخص‌های انسانی در مکران

نماینده مردم چابهار، نیک‌شهر، کنارک و قصرقند نیز از ظرفیت و فرصت‌های بی‌بدیل سرمایه‌گذاری در منطقه مکران سخن گفت و تصریح کرد که برای توسعه مکران، توسعه شاخص‌های انسانی در اولویت باید قرار گیرد. معین‌الدین سعیدی با اشاره به حجم سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر پاکستان که به گفته وی بیش از ۵۴ میلیارد دلار است، میزان سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار را ۲۰ میلیارد دلار اعلام و به ضعف سرمایه‌گذاری داخلی در مبادی اقتصادی کشور اشاره کرد.

نماینده چابهار افزود: «بندر چابهار تا حدودی توسعه پیدا کرده است و در حال حاضر کشتی‌های کانتینریر در این بندر پهلو می‌گیرند؛ اما هیچ توجهی به توسعه حمل‌ونقل در این بخش نشده و اقدام مناسبی برای تجهیز زیرساخت کریدورهای بزرگ صورت نگرفته است؛ بنابراین عملاً آنچه که اتفاق افتاده تنها ایجاد مزاحمت برای زیست مردم این منطقه بوده به جای آنکه به این بخش از مردم ایران، کمک شده باشد.»

به گفته او، ۶۲ درصد از صنایع آب شیرین‌کن جهان در منطقه خلیج فارس و دریای عمان احداث شده، در حالی که سهم ایران از آن فقط ۲ درصد است.

نماینده مردم چابهار در مجلس در پایان با اشاره به اینکه تا دو ماه آینده، شهر چابهار صاحب‌گاز خواهد شد، افزود: «امیدوارم که مقوله توسعه سواحل مکران از حرف و شعار خارج و به اهداف و برنامه‌هایی که برای این منطقه نگارش شده است، جامه عمل پوشانده شود.»

◀ شیرین‌سازی آب برای چابهار

در ادامه این جلسه، محمدحسین اسدی، مدیرعامل شرکت تامین

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



مدیرکل امور اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی:

قراردادهای خارجی محرمانه هستند



نگهداری کانتینر، CFS، مخازن نگهداری روغن خوراکی، مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی، سوخت‌رسانی و آذوقه‌رسانی به شناورها، ارائه خدمات لجستیکی و مراکز خدماتی و تولیدی، صنعتی و توسعه فعالیت‌های اقتصاد دریایپایه، منعقد شده است.»

یداللهی تصریح کرد: «از ابتدای سال ۱۴۰۱ تاکنون بالغ بر ۱۰ فرصت سرمایه‌گذاری از طریق مزایده و فراخوان عمومی اعلام شده که ۳ فقره از آنها به مرحله انعقاد قرارداد نهایی رسیده و ۷ مورد نیز در حال تهیه طرح و طی تشریفات مربوط به تنظیم و مبادله قرارداد هستند.» او درباره بندرخلیج نیز چنین توضیح داد: «بندرخلیج یکی از برنامه‌های آتی و توسعه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی است که پسرانه‌های آن می‌تواند استان‌های غربی و کشورهای غرب و شمال غرب از جمله عراق و ترکیه باشد.»

این مقام مسئول در ادامه افزود: «جدا از ضرورت‌های داخلی و تکمیل ظرفیت‌های عملیاتی اسکله‌های بندر امام خمینی، ضرورت دارد به نیازهای بازار حمل و نقل دریای در فضای رقابتی در منطقه نیز توجه داشته باشیم، از این منظر سازمان بنادر در حال بررسی ایجاد بندر جدید در غرب و شرق تنگه هرمز است و با توجه به منابع

پیش‌بینی شده، امیدواریم که در سال‌های آتی شاهد رشد و توسعه این بندر باشیم.»

مدیرکل امور اقتصادی سازمان بنادر در پایان بیان کرد: «بررسی و مطالعات نهایی برای کوه مبارک در دست اقدام است و برنامه‌ریزی‌های مربوط به تعیین کاربری‌ها برای فاز اول از طریق کمیته راهبردی در مراحل نهایی است. این بندر نیز همانند سایر بندر بزرگ کشور، همچون شهید رجایی، شهید بهشتی چابهار، امام خمینی پاسخگوی نیازهای بین‌المللی و ملی با تمرکز بر کالاهای فله مایع صادراتی و همچنین صادرات و ترانزیت کانتینر و کالا خواهد بود.»

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق، سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سرمایه‌گذار خارجی در بنادر وجود دارد، ولی به دلیل وجود فضای اقتصادی نامطمئن به جهت وجود تحریم‌های خصمانه، نمی‌توان نامی از آنها آورد و عملاً به دلیل مصالح ملی این موارد جز اطلاعات محرمانه تلقی می‌شود.»

حسین یداللهی، مدیرکل امور اقتصادی و مناطق، سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه بندر چابهار همچنان در دست هندی‌ها است افزود: «این قرارداد همچنان زنده است و مسائل مربوط به موضوعات کوتاه‌مدت و بلندمدت در دست بررسی و حل و فصل است.»

این مقام مسئول، در پاسخ به این پرسش که آیا تحریم‌ها روی سرمایه‌گذاری بر روی بنادر تأثیری داشته یا خیر، نیز گفت: «نمی‌توان

ادعا کرد که بی‌تأثیر بوده، ولی باید به این نکته هم توجه داشت که کشورمان در این سال‌ها مستمراً تحت تحریم‌های متفاوت بوده و اولین بار نیست که تحریم شده‌ایم و آخرین بار نیز نخواهد بود. لذا همواره تلاش شده با سناریوهای مختلف، امور مربوطه برنامه‌ریزی و هدایت شود.»

یداللهی ادعا کرد: «در حال حاضر شاهد این هستیم که کالای اساسی در شرایط

خوبی قرار دارد و فضای مناسبی در بنادر وجود دارد و بخش خصوصی و سازمان در بخش تخلیه بار و بارگیری و همچنین نگهداری در شرایط ایده‌آل قرار دارد و انتظار می‌رود سایر نهادهای متولی و صاحبان کالای عمده در این زمینه نیز برنامه‌ریزی‌های هماهنگ و بلندمدت منسجمی داشته باشند.»

مدیرکل امور اقتصادی و مناطق سازمان بنادر توضیح داد: «در حال حاضر سرمایه‌گذاری در بنادر به قیمت سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۲۰۰ هزار میلیارد تومان است که در قالب ۳۵۳ قرارداد در زمینه‌های مختلف از جمله احداث امکان نگهداری تخصصی کالا مانند محوطه‌های





بر مسند قضا

در این پرونده با تمرکز بر جنبه‌های قضایی موضوعات حمل‌ونقلی، گفت‌وگویی با مدیرکل دفتر پیشگیری از وقوع جرم درباره نقش دادستانی در پیگیری پرونده‌های مربوط به تصادفات و مطالبی در باب بررسی یک پرونده داوری در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی را می‌خوانید.

◀ ایمنی؛ بدون اولویت!

◀ یک تجربه حقوقی



ارزیابی رویکرد دستگاه قضایی کشور به مقوله ایمنی و مطالبه‌گری در این حوزه

ایمنی؛ بدون اولویت!

گفت‌وگو از

بهاره بوذری

برگزاری میزگرد ترابران با عنوان «بررسی علل عدم دستیابی به اهداف دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها» و گفت‌وگو درباره دستگاه‌های متعدد ذی‌ربط در خصوص ایمنی جاده‌ها که هیچ کدام به‌درستی به وظایف خود عمل نکرده، صرفاً به پاسکاری مسئولیت بین خودشان بسنده می‌کنند، ما را بر آن داشت که برای آگاهی از چندوچون پیگیری‌های قضایی به‌منظور تعیین سهم هر یک از عوامل دخیل در تصادفات، به سراغ دکتر محمدحسین صادقی، دادیار دادرسی دیوان عالی کشور و مدیرکل دفتر پیشگیری از وقوع جرم و آسیب‌های اجتماعی دادستانی کل کشور برویم.

این مقام قضایی اذعان می‌کند که در میدان عمل، با توجه به کثرت آسیب‌های اجتماعی و مشکل همیشگی کمبود اعتبار، مسائل دیگر از جمله مبارزه با مواد مخدر، اولویت بیشتری از پرداختن به موضوع ایمنی دارد، بنابراین دست یاری به سوی سمن‌ها دراز می‌کند، به امید آنکه با ارائه اطلاعات و پیگیری‌های آنها بتوان به بخشی از برنامه‌های دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها دست یافت.

دکتر صادقی می‌گوید: «یکی از مطالباتی که دادستان‌های ما پیگیری می‌کنند، همین موضوع حوادث جاده‌ای یا حذف نقاط حادثه‌خیز است، اما اغلب با توجیحاتی مانند اولویت داشتن یا نداشتن یا بحث تأمین اعتبارات لازم برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز مواجه می‌شویم.»



از جمله دستگاه‌ها یا نهادهای تصمیم‌سازی که می‌تواند در زمینه ایمنی تردهای جاده‌ای اتربخش باشد، کمیسیون ایمنی راه‌ها و بعد هم شورای عالی ترافیک شهرهای ایران است و انتظار این است که در ترکیب ساختارهای اداری تصمیم‌گیر، نقش پررنگ‌تری برای نهاد دادستانی در سطح ملی و استانی تعریف شود



سهم ۳۰ درصدی از پرونده‌های کیفری وارده به دادرهاست به منظور کاستن از فراوانی آن بیشتر تحت مدیریت قرار گیرد.

لازم است که با شرکت‌های تولید خودرو و موتورسیکلت برای افزایش ایمنی، تبادل اطلاعات برقرار شود و این صنایع تحلیل دقیق و کارشناسی حوادث رانندگی را در اختیار داشته باشند و ببینند که جان‌باختگان ناشی از حوادث رانندگی، به چه علت جان خود را از دست داده‌اند و بیشترین آسیب‌ها به کدام قسمت از بدن وارد شده و با ملحوظ داشتن ملاحظات کارشناسی برای ارتقای ایمنی محصولات خود تدبیر کنند، ضمن اینکه لازم است از تجربیات کشورهای دیگر هم استفاده شود.

حوادث منتهی به فوت از جهات دیگر نیز نیازمند تحلیل کارشناسی دقیق است. آیا این فوت‌ها همه به اقتضای شدت برخورد بوده یا اگر اقدامات راجع به انتقال و درمان مصدومین با سرعت و دقت بیشتری انجام شود، میزان تلفات کاهش پیدا می‌کند؟ باید ببینیم که فاصله حضور دستگاه‌های امداد در صحنه و انتقال مصدوم به مرکز درمانی چه میانگینی دارد و نسبت ما با سایر کشورهای دنیا در این خصوص چطور است؟ اقداماتی که پس از پذیرش مصدوم در مراکز درمانی انجام می‌شود چقدر در افزایش میزان تلفات موثر است؟ کجاها ضعف، کمبود، ناهماهنگی بین بخشی یا احیاناً ترک فعل مدیران وجود دارد؟ خروجی تحلیل داده‌های آماری می‌تواند در برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و

■ **ترابران: ماه پیش، ترابران میزگردی درباره بررسی دلایل سهل‌انگاری در زمینه «دهه اقدام ایمنی برای راه‌ها» برگزار کرد و تلاش کردیم با همراهی کارشناسان، نقش نهادهای مختلف را برای تحقق اهداف این دهه بررسی کنیم. حال از شما می‌پرسیم نقش دستگاه قضایی و دادستانی برای بازخواست از نهادهای ناکارآمد برای پیشبرد برنامه‌های کاهش تصادفات و افزایش ایمنی راه‌ها چیست؟**

■ همان‌طور که می‌دانید در اصل ۱۵۶ قانون اساسی یکی از تکالیف تعریف شده برای قوه قضائیه، اقدام مناسب برای پیشگیری از وقوع جرم است. به علاوه، در مواد ۲۲ و ۲۹۰ قانون آیین دادرسی کیفری، یکی از وظایف دادستان، احیا و صیانت از حقوق عامه است و در این زمینه دستورالعمل‌های ابلاغی ریاست محترم قوه قضائیه راجع به نظارت و پیگیری موضوعات مرتبط با حقوق عامه و نحوه پیگیری ترک فعل مدیران مورد استفاده است.

حقوق عمومی طیف گسترده‌ای از مصادیق را دربرمی‌گیرد و یکی از محورهای مهم آن سلامت شهروندان و دسترسی به وسایل نقلیه و تردد آسان و ایمن است. از برنامه‌های اولویت‌دار دفتر پیشگیری از وقوع جرم و آسیب‌های اجتماعی دادستانی کل کشور کاستن از فراوانی حوادث رانندگی و افزایش ضریب ایمنی جاده‌هاست.

حسب داده‌های آماری در نمودارها از سال ۸۴ به بعد با شیب نزولی و کاهش تلفات جاده‌ای در این زمینه روبه‌رو بوده‌ایم. با این حال، اکنون با ۱۲ هزار جان‌باخته و ۳۵۰ هزار مصدوم مواجهیم که حدود ۲۰ درصد از این مصدومین باید زندگی خود را تا پایان با نوعی از معلولیت ادامه دهند و از میان آنها ۲۵۰۰ فقره ضایعات نخاعی وجود دارد، آثار اقتصادی، اجتماعی حوادث ترافیکی و نیز هزینه‌هایی که برای نظام بهداشت و درمان کشور ایجاد می‌کند قابل توجه است.

بنابراین، اهتمام همگانی در این زمینه ضروری است، که تا حد ممکن از بروز تصادفات پیشگیری کنیم. بی‌شک یکی از مهم‌ترین اقدامات در این خصوص آن است که فرهنگ رفتار ترافیکی را طوری اصلاح کنیم که شهروندان به افزایش ایمنی تردد و کاهش خسارت‌ها کمک کنند، اما این رافع مسئولیت کنشگران این حوزه در بخش راه و خودرو نیست. از کمیسیون‌های تصمیم‌سازی که می‌تواند در این رابطه اتربخش باشد، کمیسیون ایمنی راه‌ها و شورای عالی ترافیک شهرهای ایران است، انتظار این است که در ترکیب ساختارهای اداری تصمیم‌گیر، نقش پررنگ‌تری برای نهاد دادستانی در سطح ملی و استانی تعریف شود و با اتخاذ تمهیدات موثر در این کمیسیون‌های تخصصی می‌توان امیدوار بود که مجاری تشکیل و ورود پرونده‌های قضایی در کشور که تصادفات دارای



از آنجا که در جرایم غیر عمدی به سبب فقدان قصد مجرمانه انگیزه‌ای برای تکرار جرم وجود ندارد بنابراین در نوع واکنش‌های کیفری باید یک بازخوانی و قرائت متفاوتی از جرایم عمدی حاکم باشد. نوع واکنش‌های کیفری باید به گونه‌ای باشد که در صورت بروز حادثه ترافیکی ناشی از عدم مهارت راننده، مرتکب را به افزایش مهارت ملزم کنیم



نظارت و مطالبه‌گری مینا قرار داده شود، سمن‌های فعال در این حوزه هم می‌توانند با استفاده از ظرفیت قانونی پیش‌بینی شده در ماده ۶۶ قانون آیین دادرسی کیفری فعالیت‌های خود را ساماندهی کنند. ما هم در معاونت حقوق عامه دادستانی کل کشور و دفتر پیشگیری از وقوع جرم آمادگی داریم که به صورت مستمر پیگیر گزارش‌های تحلیلی و برآوردهای تخصصی سمن‌ها در علت کاوی اسباب موثر در حوادث ترافیکی باشیم و از پیشنهادهای اجرایی استقبال می‌کنیم.

■ **ترابران: آیا واکنش قضایی از نوع تعیین مجازات برای رفتارهای ترافیکی، اثربخشی لازم را دارد؟ مثلاً برای کسی که مرتکب قتل چند نفر در اثر حادثه رانندگی شده، آیا تعیین جزای نقدی بازدارندگی کافی خواهد داشت؟**

■ **از آنجا که در جرایم غیر عمدی به سبب فقدان قصد مجرمانه انگیزه‌ای برای تکرار جرم وجود ندارد (چون مرتکب هم راضی به نتیجه حاصل شده نیست) بنابراین در نوع واکنش‌های کیفری بایستی یک بازخوانی و قرائت متفاوتی از جرایم عمدی حاکم باشد. اگر هدف این است که رفتارهای ترافیکی ضابطه‌مند باشند، نوع واکنش‌های کیفری باید به گونه‌ای باشد که در صورت بروز حادثه ترافیکی ناشی از عدم مهارت راننده، مرتکب را به افزایش مهارت ملزم کنیم، او را به کلاس بازآموزی بفرستیم و بگوییم مجازات شما این است که مثلاً ۳ ماه حق رانندگی ندارید و در این مدت باید در دوره‌های بازآموزی و مهارت‌افزایی شرکت کنید.**

در واقع، سختگیری‌هایی که از باب مواجهه کیفری با رفتارهای از این قبیل می‌شود، باید به گونه‌ای باشد که به اثربخشی در کاهش فراوانی آن اعتماد و یقین پیدا کنیم که این مستلزم بازنگری در قوانین مربوطه است. البته در قوانین فعلی هم این ظرفیت به عنوان مجازات تکمیلی در اختیار قضات وجود دارد و می‌تواند در کنار مجازات اصلی، مرتکب را ملزم به گذراندن ساعات مشخصی از آموزش‌های لازم برای افزایش مهارت رانندگی کند یا می‌شود مدتی فرد را از انجام رانندگی محروم کرد. نکته مهم دیگر اینکه نگاهی که جامعه نسبت به رعایت قوانین و مقررات رانندگی در کشور به خصوص در صورت وقوع حوادث رانندگی دارد، نباید ساده‌پندارانه و در منتهای سهل‌گیری باشد. این گونه نباشد که اگر شخصی با تصادف فوت یا صدمه‌ای را موجب شد، به صرف اینکه دارای پوشش بیمه‌ای است موضوع برای او امری عادی و بی‌اهمیت جلوه کند.

جان انسان ارزشمندترین عطیه الهی است، پس نمی‌توانیم نسبت به جان انسانی که به واسطه غفلت و عجله بی‌جهت و سرعت نابه‌جای ما از بین رفته احساس مسئولیت نکنیم. مطابق ضوابط شرعی، قانونی و اخلاقی ضامن هستیم و عادی‌انگاری عواقب نامطلوبی می‌تواند در پی داشته باشد، افزایش فراوانی حوادث ترافیکی نمی‌تواند بی‌ارتباط به همین تلقی ناصواب و شیوع آن در جامعه باشد.

این که راننده وسیله نقلیه تصور کند که چون بیمه دارد، بنابراین هر طور که بخواهد می‌تواند رانندگی کند تصویری ناپسند است. بیمه باید به ما احساس ایمنی بدهد و نباید منجر به عادی‌سازی رفتارهای مخاطره‌آمیز یا سهل‌انگارانه نسبت به سلامت شهروندان باشد. به‌واقع باید به این سمت پیش رفت که هزینه رفتارهای مبتنی بر مسامحه، غفلت و بی‌احتیاطی برای بازدارندگی کفایت لازم را داشته باشد. افراد اهل محاسبه سود و زیان ناشی از رفتار اجتماعی خود هستند، وقتی می‌بینند رفتار ترافیکی توأم با مخاطره، هزینه‌چندانی ندارد، مشی خود را ادامه می‌دهند.

با مطالعه فرهنگ ترافیکی کشورهای دیگر متوجه می‌شویم که آنها هزینه‌های مادی و اجتماعی ناشی از رفتارهای ترافیکی مخاطره‌آمیز را افزایش داده‌اند و نتیجه هم گرفته‌اند. البته این به معنی آن نیست که هزینه رفتارهای ترافیکی نامقبول باید الزاماً از جنس مجازات‌های مالی یا حبس باشد، بلکه می‌تواند از نوع تنبیهات انضباطی و محدودکننده باشد. به نظر می‌رسد از جمله مراجعی که می‌توانند در این عرصه مطالبه‌گری کنند، سمن‌های فعال هستند. این فرهنگ باید جا بیفتد و افزایش ایمنی تردد، مطالبه عمومی شهروندان شود، از بستن کمر بند تا استفاده از سرعت مطمئنه، فراهم شدن زیرساخت‌های لازم برای سفر ایمن در جامعه، جاده و خودروهای استاندارد، حذف نقاط حادثه‌خیز و ...





بیمه باید به ما احساس ایمنی بدهد. نباید منجر به عادی سازی رفتارهای سهل انگارانه نسبت به سلامت شهروندان شود. به واقع باید به این سمت رفت که هزینه رفتارهای مبتنی بر مسامحه، غفلت و بی احتیاطی، کفایت لازم را برای بازدارندگی داشته باشد؛ چراکه افراد اهل محاسبه سود و زیان ناشی از رفتارهای اجتماعی خود هستند



مقابله با ترک فعل مدیران سوال کند. این دستورالعمل یک معیار، محک یا سنجی برای تطبیق رفتار مدیران است. در جاهایی که وظیفه دارند کاری انجام بدهند اما این وظیفه را ترک کرده‌اند و نتیجه آن وقوع حادثه یا افزایش حوادث جاده‌ای شده است، نهاد دادستانی در سطح استانی و ملی می‌تواند مطالبه‌گر باشد.

ترابران: شما در بخشی از صحبت‌هایتان گفتید که کمتر از ۳۰ درصد از پرونده‌هایی که به اینجا می‌رسد مربوط به تصادفات است. حالا از میان همین ۳۰ درصد، چند درصد به نتیجه نهایی و تعیین حکم رسیده و دادستانی توانسته، نهادهای دخیل را پاسخگو کند و چند درصد، به همان پاسخ از پیش تعیین شده بسنده کرده‌اند؟

پرونده‌های تصادفات که در سیستم قضایی مطرح می‌شود مشتمل است بر گزارش ضابطان راجع به حادثه منتهی به صدمه، فوت یا خسارت که کلاستری محل به دادرها گزارش می‌کنند. رسیدگی قضایی در این پرونده‌ها برای احراز تقصیر راننده و مسئولیتی است که در جبران خسارت وارده دارد و مجازاتی که دادگاه برای متهم تعیین می‌کند.

در این پرونده‌ها بعضاً ممکن است سهمی هم برای خودروساز و جاده در نظر گرفته شده باشد. پیش‌تر نقش راه یا وسیله نقلیه در وقوع حادثه به صورت برجسته دیده نمی‌شد، اما در حال حاضر، کارشناسان تصادفات عامل راه و خودرو را هم به دقت بیشتری مورد ارزیابی قرار می‌دهند. هرچند که لازم به نظر می‌رسد در هیئت‌های کارشناسی برای تعیین دقیق

در عرصه حوادث ترافیکی داخل شهری، موتورسیکلت‌ها هم سهم برجسته‌ای دارند. گزارش‌ها نشان می‌دهد که تعداد موتورسیکلت‌های فعال در کشور حدود ۱۲ میلیون است، اما تعداد افراد دارای گواهینامه کمتر از نصف این عدد است.

هرچند داشتن گواهینامه به منزله آن نیست که شخص از تمام مهارت‌های لازم در رانندگی برخوردار باشد، اما کسی که گواهینامه ندارد، فاقد مهارت لازم برای رانندگی فرض می‌شود، بنابراین باید فرآیند صدور پروانه و گواهینامه را هم برای موتورسیکلت و هم برای اتومبیل تسهیل کرد. البته سهل کردن به منزله سهل‌گیری در آزمون و سنجش قابلیت‌های متقاضی نیست، باید فرآیند اداری را تسهیل کرد تا شخصی که معیشتش وابسته به کار با موتورسیکلت است، ناگزیر نباشد یک هفته کار و فعالیت خود را بر زمین نهاده تا دنبال کارهای اداری موضوع باشد، باید روند اخذ گواهینامه کوتاه‌تر شود، ولی نباید از روش‌های سختگیرانه در مهارت‌آزمایی کم کنیم.

ترابران: مایلیم به اقداماتی اشاره کنید که می‌توان برای پیشگیری از وقوع جرم انجام داد. لطفاً بفرمایید فرضاً اگر تخلف یا کم‌کاری در هر یک از سازمان‌ها یا نهادهای مسئول صورت گرفته، مجموعه شما چه اقداماتی انجام داده که آن‌ها را پاسخگوتر کند؟

یکی از مطالباتی که دادستان‌ها به عنوان یک مطالبه عمومی مصرانه در سطح کشور پیگیری می‌کنند، همین موضوع حوادث جاده‌ای است، از جمله برای حذف نقاط حادثه‌خیز مطالبه‌گری جدی هستند و مستقیماً با وزارت راه و شهرسازی و سایر دستگاه‌هایی که وظیفه تامین اعتبار و اقدام دارند مکاتبه می‌کنند و آن‌ها را پای کار می‌آورند و مطالبه‌گری دارند. همچنین اگر به هر علت پیگیری‌ها در استان به نتیجه نرسد، از طریق دادستانی کل کشور موضوع در سطح ملی دنبال می‌شود.

البته ترتیب اولویت‌ها و چالش‌های راجع به تامین اعتبارات لازم برای اصلاح نقاط حادثه‌خیز همواره مطرح است. حتماً اولویتی بالاتر از جان مردم و حفظ امنیت و سلامت آنها وجود ندارد و دادستان‌ها در این زمینه پای کار هستند و مطالبه‌گری می‌کنند.

ترابران: ورود شما به پرونده‌های مربوط به سوانح ترافیکی حتماً باید به صورت درخواست و مطالبه از طرف سازمان‌ها باشد یا این که می‌توانید در هر حوزه‌ای با توجه به وظایف دادستانی وارد شوید؟

در این حوزه دادستانی کل کشور می‌تواند از همه دستگاه‌هایی که در این فرآیند نقش آفرین هستند یا سهم دارند، براساس دستورالعمل نحوه

بازی کنند. چه بسا لازم باشد که برای کاستن از مخاطرات موتورسیکلت، حفظ سلامت شهروندان و کاهش آلودگی هوا به این سمت برویم که فرهنگ استفاده گسترده‌تر از دوچرخه را ترویج کنیم، دوچرخه‌هایی که سرعت لازم، ایمنی بالا و مخاطرات کمتری داشته باشد، متولی مدیریت شهری در نهادینه کردن فرهنگ دوچرخه‌سواری به صورت تدریجی و گام به گام دارای نقش محوری است.

کسی که از زبان دیگران می‌شنود که تصادف می‌تواند آثار مخربی بر زندگی فردی و اجتماعی داشته باشد تا زمانی که خودش درگیر نشده و با پوست و گوشت عوارض تلخ آن را لمس نکرده باشد قادر به دریافت درک صحیحی از موضوع نخواهد بود. علاوه بر تجربیات شخصی، بهره‌گیری از زبان هنر نیز می‌تواند برای انتقال پیام‌های پیشگیرانه وسیله مطمئنی به شمار آید.

بسیاری از مردم می‌دانند که بی‌احتیاطی ممکن است آثار و عوارض غیرقابل جبرانی داشته باشد. اما هنوز این باور به یقین تبدیل نشده است. برای تبدیل باور مردم به یقین، بایستی از ابزار هنر استفاده کرد تا لازم نباشد همه آنچه را شنیدند خودشان تجربه کنند.

■ ترابران: به هر حال، خطا پیوندی ناگسستنی با رفتار آدمی دارد و تصادفات هم ناگزیر اتفاق می‌افتد؛ این مسئولان حوزه ایمنی هستند که باید ریسک چنین حوادثی و نتایج زیانبار آن را تا حد ممکن کمتر کنند...

■ واقعیت این است که کثرت موضوعاتی که ما در جامعه با آن مواجه هستیم، سبب شده تا اولویت‌های دیگری - پیش از ایمنی راه‌ها - مطرح باشد. دلسوزان مشفق می‌گویند شما که می‌خواهید وقت، توان و بودجه بگذارید، خوب ما موضوعات مهم‌تری در جامعه داریم که از کاهش تصادفات دارای اولویت‌های بیشتری هستند؛ مثلاً به عرصه صیانت از جوان‌ها برای عدم ابتلا به اعتیاد وارد شوید که خسارت‌بارتر است و همتان را روی بحث اعتیاد به مواد مخدر و دخانیات بگذارید تا گرایش و تقاضا برای آن در جامعه کاهش پیدا کند.

توجه خود را به ناهنجاری‌های رفتاری و آسیب‌های اجتماعی در جامعه بدهید، نه به عوامل موثر در حوادث غیرعمدی و ... نمی‌گویید حوادث غیرعمدی مهم نیست، به هر حال سالانه ۱۷ هزار نفر جان باخته دارد، اما حسب داده‌های آماری هر ساله فقط بر اثر مصرف دخانیات بیش از سه برابر این تعداد تلفات داریم که اغلب هم جوان هستند و توجیهاتی از این دست همواره وجود دارد که باعث می‌شود در فهرست اولویت‌ها، حوادث رانندگی واجد جایگاه مطلوب نباشد.

و وزن‌دهی به تمامی عواملی که در وقوع حادثه سهم دارند، سنجه‌ها و شاخص‌های دقیقی لحاظ شود، لذا بهره‌گیری از همه تخصص‌های کارشناسی برای شناخت عوامل موثر در تصادف ضروری است. استفاده از کارشناسان راه و خودرو درکنار افسران راهور برای احراز نقش و سهم همه عوامل امری مقبول است و استفاده از پلیس راهور برای تعیین سهم سایر شاخص‌ها موجه به نظر نمی‌رسد.

■ ترابران: شما به موتورسواران اشاره کردید و ما هم امسال به دلیل اهمیت این موضوع، میزگردی جداگانه در این خصوص داشتیم. یکی از نکات اصلی که مطرح شده در آن نشست، این بود که اغلب موتورسواران از قشر آسیب‌پذیر جامعه به لحاظ اقتصادی هستند و چندان نمی‌شود به آنها فشار وارد کرد، بنابراین جریمه‌های سختگیرانه برای موتورسواران اعمال نمی‌شود...

■ من هم معتقدم که نگاه ما باید مبتنی بر واقعیت‌های ملموس اجتماعی باشد. خیلی از افرادی که الان در جامعه ما از موتور استفاده می‌کنند، این استفاده به معیشتشان گره خورده، بنابراین جریمه کردن آنها یا ضابطه‌مند کردنشان باید دارای چهارچوب خاص و تدابیر ویژه مبتنی بر تغییر نگرش و اصلاح فرهنگی باشد.

یکی از دستگاه‌هایی که می‌توانند در این عرصه اثرگذار باشد شهرداری‌ها هستند. شهرداری‌ها با برخورداری از ظرفیت فرهنگسراها و فضای تبلیغات شهری ارتقای فرهنگ ترافیکی، تشویق به استفاده از وسایل نقلیه ایمن و استاندارد، می‌توانند در فرهنگ‌سازی عمومی نقش مهمی



حسب داده‌های آماری، بخشی از حوادث جاده‌ای

ناشی از خواب‌آلودگی راننده است، بنابراین ارائه

خدمات به رانندگان اتوبوس، کامیون و سواری

در مجتمع‌های خدماتی بین‌راهی، از طریق فراهم

کردن خوابگاه رایگان از توصیه‌های موثر

در پیشگیری از حوادث خواهد بود



د

دادستان‌ها می‌توانند نقش مطالبه‌گر جدی

داشته باشند و در جاهایی که یک دستگاه یا نهاد،

وظیفه قانونی را به هر دلیل به درستی، به موقع

و به میزان لازم انجام نداده، به موضوع ورود کنند،

به شرط اینکه اطلاعات کافی را در اختیارشان بگذارند و

به موقع مطلع شوند. یکی از کانال‌های ارتباطی

ما می‌تواند سمن‌ها باشند

ع

ستاد دیه است که در حوادث غیرعمدی پرداخت خسارت و بخشی از مساعدتی که برای آزادسازی زندانیان می‌شود توسط این ستاد انجام می‌گیرد. شناسایی ظرفیت‌های موجود در این ستاد و بررسی راه‌های تعامل و هم‌افزایی در مسیر پیشگیری ضروری است.

۴- در بحث ثبت ساعت در ایستگاه‌های پلیس با توجه به پیشرفت‌هایی که در هوشمندسازی سیستم‌ها اتفاق افتاده، این که راننده اتوبوس با ۴۰ مسافر در ایستگاه پلیس‌راه بایستد، پیاده شود و دفترچه ساعتش را زیر بغلش بزند و مسافتی را طی کند تا دفترچه ساعت را مهر کند، بعد از ۱۰ دقیقه برگردد و ۴۰ نفر مسافر در سرما و گرما معطل شوند و در مسیر ۵۰۰ کیلومتری پنج بار، بیشتر یا کمتر انجام شود، با توجه به امکانات سامانه سپهتن و دوربین‌های ثبت سرعت جای بازنگری در فرایندها به نفع حفظ حقوق شهروندی وجود دارد.

۵- سرقت تجهیزات راهداری هم یکی از چالش‌های این حوزه است، در فاصله‌ای سرقت یا تخریب تجهیزات تا زمان ترمیم و جایگزینی آنها ممکن است حادثه‌ای اتفاق بیفتد و این حادثه می‌تواند به دلیل عدم وجود تابلوهای هشداردهنده باشد. ضمن این که خسارتی که به تابلوها وارد می‌شود، خسارت به بیت‌المال و متعلق به حقوق عمومی است از حیث تسبیب عامل سرقت یا تخریب در حادثه واقع شده نیز موضوع قابل بررسی است.

اینها بخشی از اقداماتی است که ما می‌توانیم با استفاده از ظرفیت‌های

قانونی برای استیفای حقوق مردم انجام دهیم. ■

حتی ممکن است افکار عمومی هم این استدلال را بپذیرد، اما مبرهن است که توجه کردن به موضوعات مواد مخدر و آسیب‌های اجتماعی مغایرتی با پرداختن به تصادفات رانندگی ندارد. هر کدام جای خودش، پرداختن به یک موضوع توجیهی برای غفلت نسبت به سایر موضوعاتی که در حیطه تکالیف کارگزار قرار دارد نیست.

■ **ترابران: چه برنامه‌هایی دارید که بتوانیم با تکیه بر آنها در ۸ سال باقی مانده از دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها، در مسیر احقاق حقوق تزییع شده عمومی و کاهش سالانه تصادفات گام برداریم؟**

■ حوزه کاهش تصادفات مستلزم هماهنگی بین بخشی دستگاه‌های مختلف است. این که بگوییم فقط دادستانی می‌تواند اثربخش باشد، موضعی کارشناسی نیست، اما بر این باوریم که دادستان می‌تواند نقش مطالبه‌گر جدی داشته باشد و آن جاهایی که یک دستگاه وظیفه قانونی را به هر دلیل به درستی، به موقع و به میزان کافی انجام نداده، ورود کند، به شرط اینکه اطلاعات لازم را در اختیارش بگذارند و به موقع مطلع شود. یکی از کانال‌های ارتباطی ما می‌تواند سمن‌ها باشد.

سمن‌ها می‌توانند در سطح کشور این کم‌کاری‌ها و قصورها را در حوزه‌های مختلف به دادستان اعلام کنند و مصرانه پی آن را تا حصول نتیجه بگیرند. علاوه بر موضوع مهم ایمنی راه‌ها، در زمینه خدمات سفر هم با توجه به در پیش بودن ایام نوروز محورهای زیر می‌تواند در دستورکار بخش‌های نظارتی، دادستان‌ها و سمن‌ها قرار بگیرد:

۱- در مجتمع‌های خدمات رفاهی حقوق شهروندان و مسافران به طور کامل رعایت شود. کیفیت و نوع خدماتی که ارائه می‌شود متناسب با هزینه‌ها باشد و دستگاه ناظر به درستی به وظیفه نظارتی خود عمل کند.

۲- حسب داده‌های آماری بخشی از حوادث جاده‌ای ناشی از خواب‌آلودگی راننده است، ارائه خدمات به رانندگان اتوبوس، کامیون و سواری در مجتمع‌های خدماتی بین‌راهی، از طریق فراهم کردن خوابگاه رایگان از توصیه‌های موثر در پیشگیری از حوادث خواهد بود. علت این که راننده عجله می‌کند تا به منزل برسد این است که خسته است و می‌خواهد زودتر استراحت کند. در خودرو هم امکان مناسب برای استراحت به آن معنا فراهم نیست و جای دیگری هم وجود ندارد. مجتمع‌های خدماتی شاید برای راننده اتوبوس جایی داشته باشند، ولی برای ناوگان حمل‌ونقل باری جای خوابی وجود ندارد. اگر در نقشه‌های تیپ مجتمع‌های خدمات رفاهی استراحتگاه راننده پیش‌بینی شود و جزو خدمات رایگان باشد، شرایط بهتری فراهم خواهد شد.

۳- یکی دیگر از کنشگرانی که می‌تواند در این عرصه واجد نقش باشد

بررسی رای داوری در ادعای ۲۷۳۰۰ دلاری صاحب کالا علیه کبری که موفق به حمل کالا به مقصد نشد

یک تجربه حقوقی



یونس جاوید



کارشناس دادگستری و مشاور حقوقی حمل و نقل بین‌المللی و دریایی

داوری از لحاظ حقوقی به معنای حل اختلاف بین طرفین بدون رعایت تشریفات رسمی و آیین دادرسی مدنی در دادگاه است، بنابراین از مهم‌ترین مزایای درج شرط داوری در قراردادها به خصوص قراردادهای حمل، کاهش هزینه‌های طرفین و تسریع در رسیدگی و تخصصی‌تر شدن آن است. علاوه بر این، از آنجا که خود طرفین، شخص یا مرجعی را از میان مراجع داوری که مورد اطمینان آنها است برای حل و فصل اختلاف انتخاب می‌کنند، در اجرای مفاد تصمیم نهاد داوری، دارای مشکلات کمتری خواهند بود.

در عین حال باید توجه داشت که داوری ریشه در توافق و تراضی طرفین دارد و در واقع نوعی قضاوت و دادگستری خصوصی و غیردولتی محسوب می‌شود، چراکه داور شخصی است که در صورت بروز اختلاف به جای قاضی دادگستری به موضوع رسیدگی خواهد کرد و آرای داوری، مشروط به رعایت موازین حاکم بر نهاد داوری، دارای پشتوانه قضایی بوده و قابلیت صدور اجرائیه از طریق محاکم داوری را دارند.

امروزه در رابطه با داوری داخلی قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ و در ارتباط با داوری‌های خارجی قانون داوری تجاری بین‌المللی ۱۳۷۶ حاکم است. برای تبیین موضوع در ادامه، از میان پرونده‌های داوری در حوزه حمل و نقل بین‌المللی، یکی از آنها را با هم ورق می‌زنیم.



در صورتی که صاحب کالا قصد داشته باشد که محموله تا تاریخ معینی به مقصد برسد، در چهارچوب مواد ۱۹، ۲۳ و بندهای یک و دو ماده ۲۶ کنوانسیون CMR هنگام تنظیم قرارداد حمل، می بایست اراده خود را مبنی بر حمل در مدت زمان مشخص، نفع خاص در تحویل یا تجاوز از مهلت توافق شده ابراز و آن را در راهننامه CMR قید کند



کالا معادل ۱۵۰۰۰ دلار
 ۲-۳: خسارت ناشی از صادرات مجدد کالا تحت عنوان ضمانت نامه صادرات مجدد ۱۲۷۴ دلار
 ۲-۴: خسارت وارد شده ناشی از حمل مجدد کالا و دموارژ کامیون بعدی معادل ۵۲۲۵ دلار
 ۲-۵: خسارت عدم عودت وجه دریافتی بابت حمل کالا ۴۹۰۰ دلار.
 مجموع خسارت مورد مطالبه: ۲۷ هزار و ۲۹۹ دلار.
 (۱) آقای «م» با وکالت آقای دکتر «ح» خواسته خود مبنی بر «اعاده وجه و مطالبه خسارت به مبلغ ۱۵۰۰۰ دلار آمریکا» را به طور خلاصه چنین شرح داده است: «... مستند به راهننامه بین المللی شماره ... مورخ ۲۰۲۱/۳/۲۲ شرکت حمل و نقل بین المللی الف، در چهارچوب روابط قراردادی در مقام حمل کننده متعهد به بارگیری و حمل محموله موکل از مبدا رفسنجان به مقصد کالینگراد روسیه بوده ... به رغم تعهدات مذکور، کامیون و راننده موفق به ورود به روسیه نشده و به رغم اینکه موکل از آن شرکت درخواست کرده که کامیون در بیله سوار متوقف شود و آن شرکت با اعزام کامیون دیگری با تغییر مشخصات حمل کننده کالا را به مقصد حمل نماید، اما موکل در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۲۵ مطلع می شود کامیون به تهران بازگشته و با ارائه بارنامه، محموله را در گمرک غرب تهران تخلیه و به نام موکل قبض انبار کرده است ... بدین ترتیب آن شرکت، هیچ اقدامی در راستای حمل مجدد کالا به مقصد روسیه انجام نداده و با قصور در انجام اقدامات جبرانی علاوه بر اینکه محموله فسادپذیر موکل را در معرض اتلاف قرار داده، ضمن اینکه هزینه ها و خساراتی شامل هزینه انبار، هزینه حمل مجدد، ضمانت نامه خروج مجدد کالا از مرز را به موکل

به موجب قرارداد حملی که فی مابین صاحب کالای صادرکننده پسته (خواهان داوری) و شرکت حمل و نقل بین المللی «الف»، (خواننده داوری) به عنوان کریر منعقد شده بود مقرر می گردد که کریر کالای صادراتی خواهان را توسط ۴ دستگاه کامیون از رفسنجان به روسیه شهر کالینگراد در قبال کرایه ۴۹۰۰ دلار برای هر دستگاه کامیون حمل نماید. یکی از کامیون ها پس از خروج از مرز بیله سوار و سپری شدن ۲۰ روز و توقف در مرز خروجی آذربایجان به روسیه، موفق به ورود به کشور روسیه نشده و در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ به مرز بیله سوار، مراجعه می کند.

کریر، در همان تاریخ کالا را با رویه گمرکی ترانزیت داخلی به گمرک غرب تهران هدایت نموده و محموله را در آن گمرک تخلیه و به نام خواهان قبض انبار می کند. نظر به اینکه طرفین پس از تشکیل جلساتی از جمله در محل امور کارنه تیر اتاق بازرگانی ایران، موفق به حل مشکل حادث شده نمی شوند، در نتیجه صاحب کالا (خواهان داوری) دعوایی را از طریق داوری علیه شرکت حمل و نقل بین المللی الف مطرح و خواسته اولیه خود را «استرداد کرایه حمل و مطالبه خسارت فعلاً مقوم به ۱۵۰۰۰ دلار آمریکا» اعلام می نماید.

به دلیل ابهام در خواسته و روشن نبودن اجزای ادعای خواهان، وکیل خواهان متعاقباً به موجب لایحه ای دیگر در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۳۱ خواسته خود را مجموعاً به مبلغ ۲۷/۲۹۹ دلار افزایش می دهد. از سویی، صاحب کالا (خواهان داوری) در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۰ راساً مبادرت به تامین کامیون از شرکت دیگری به نام شرکت حمل و نقل بین المللی «ج» می کند که کامیون شرکت اخیر کالای برگشت داده شده توسط شرکت خواننده داوری را در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۰ بارگیری کرده و در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۷ مرز بیله سوار خارج و به سوی مقصد حرکت می نماید. اینک شرح پرونده، استنادات داور و رای داوری را به اتفاق ورق می زنیم.

پیشینه اختلاف و بررسی لوائح طرفین

خواهان داوری: صاحب کالا آقای «م» با وکالت آقای دکتر «ح»

خواننده داوری: شرکت حمل و نقل بین المللی «الف»

خواسته خواهان داوری:

۱- بر اساس دادخواست اولیه: «استرداد کرایه حمل و مطالبه خسارت به مبلغ ۱۵۰۰۰ دلار آمریکا»

۲- خواسته براساس آخرین لایحه وکیل خواهان به شرح زیر است:

۱-۲: خسارات ناشی از کسری وزن کالا به مقدار حداقل ۱۸۰ کیلوگرم و بر اساس ارزش مذکور در اظهارنامه معادل ۹۰۰ دلار

۲-۲: خسارت ناشی از تاخیر در تحویل کالا به میزان ۱۵ درصد ارزش

اقدام را برای این شرکت فراهم آورند که این درخواست نیز مورد موافقت قرار نگرفت.

ناچار مسئول گمرک بیله‌سوار ضمن تماس با گمرک تهران کالا را به این گمرک اعزام نمود و پس از تخلیه کالا در گمرک غرب از خواهان درخواست گردید با اعطای وکالت موردی به این شرکت اجازه دهند مراحل قانونی بازگیری کالا و حمل آن به مقصد نهایی صورت پذیرد تا صاحب کالا ناچار به ارائه ضمانت‌نامه به مبلغ بیش از ۱۸ میلیارد ریال نگردد. متأسفانه خواهان با این درخواست هم موافقت نکرد و متقابلاً درخواست واريز مبلغ ضمانت‌نامه را از این شرکت به حساب شخصی خود داشت که با تمام تلاش صورت گرفته به خاطر شرایط نامساعد اقتصادی، شرکت حمل نتوانست خواسته ایشان را تامین کند.

با توجه به مذاکرات فی‌مابین و حتی مکاتبه با امور کارنه‌تیر و حمل‌ونقل بین‌المللی اتاق بازرگانی به تکرار اعلام شده است کامیون یخچالی تحت پوشش این شرکت آماده بازگیری این کالا است و طی نامه شماره ... پیشنهاد جدیدی ارائه شد مبنی بر اینکه با بازگیری کامیون یخچالی آماده این شرکت موافقت فرمایید تا نسبت به اعزام آن اقدام گردد و این شرکت هم یک برگ چک به مبلغ مورد درخواست برای تضمین تحویل خواهد داد تا پس از خروج کامیون و آزاد شدن ضمانت‌نامه از طرف گمرک، این چک به شرکت مسترد گردد. ضمناً از بابت کرایه حمل، مبلغ ۱۵۶۰۰ دلار بابت کرایه ۳ دستگاه کامیون مورد محاسبه قرار گرفته و الباقی به مبلغ ۴۹۰۰ دلار کرایه کامیون برگشتی توسط نماینده این شرکت به خواهان ارسال شد که از پذیرش آن استنکاف ورزیدند ...

مبالغ دریافتی این شرکت از خواهان مجموعاً به شرح زیر بوده است:

۱- مبلغ ۴۵۰۰ دلار در تهران

۲- مبلغ ۱۰۰۰۰ دلار در تهران

۳- مبلغ ۶۰۰۰ دلار در تفلیس

۳) وکیل خواهان آقای دکتر «ح» به طور خلاصه چنین پاسخ داده است: «... در اسفندماه ۱۳۹۹ به منظور حمل محموله صادراتی پسته از مبدأ رفسنجان به مقصد کالینگراد روسیه، قراردادی با شرکت خوانده با شرایط معین منعقد و در چارچوب روابط قراردادی مقرر می‌گردد محموله موکل با استفاده از ۴ دستگاه کامیون از طریق گمرک بیله‌سوار به مقصد روسیه حمل گردد. از ۴ کامیون مذکور، ۳ کامیون محموله خود را در موعد مقرر به مقصد رسانده، ولی کامیون چهارم به دلیل نامشخص موفق به ورود به روسیه و حمل کالا به مقصد نشده و پس از چندین روز تاخیر مجدداً به گمرک بیله‌سوار مراجعه و سپس با خروج از گمرک بیله‌سوار عازم تهران شده و مبادرت به تخلیه محموله در گمرک غرب

تحویل کرده است. به این خسارت می‌بایست خسارت احتمالی ناشی از تاخیر در تحویل کالا به خریدار و خسارت ناشی از افت کمی و کیفی کالا ناشی از نگهداری محموله برای مدت طولانی در انبار گمرک را نیز اضافه کرد، بنابراین ... صدور رای داوری مبنی بر محکومیت خوانده به عودت کرایه دریافتی و نیز پرداخت کلیه خسارات ناشی از عدم ایفای تعهد مشتمل بر هزینه‌های انبارداری مجدد، هزینه ضمانت‌نامه خروج مجدد کالا از مرز، خسارت ناشی از افت کمی و کیفی کالا ناشی از نگهداری طولانی در انبار و خسارت ناشی از تاخیر تحویل کالا به خریدار در موعد مقرر و سایر خسارات از جمله خسارات داوری و حق‌الوکاله وکیل مورد استعفا است.»

۲) دادخواست خواهان به شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی الف (خوانده داوری) منعکس شده و آن شرکت در پاسخ به ادعاهای خواهان، مبادرت به ارسال دفاعیه‌ای به شرح ذیل کرده است:

«... در روزهای پایانی سال ۱۳۹۹ کامیون شماره ترانزیت بعد از بازگیری و دریافت اسناد، خیلی سریع از کشور خارج و پس از عبور از کشور آذربایجان به گمرک ورودی کشور روسیه می‌رسد که متأسفانه مقامات مرزی کشور مذکور اجازه ورود به راننده را نمی‌دهند و راننده ناگزیر به مراجعت به ایران شده و در تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۱۸ از طریق مرز بیله‌سوار به کشور وارد می‌گردد. طول زمان بازگیری، خروج از کشور و مراجعت اجباری کمتر از ۲۰ روز بوده و با ورود کامیون به گمرک مورد اشاره از خواهان درخواست شده نماینده خود را برای تعویض کامیون به گمرک بیله‌سوار معرفی کند تا جابه‌جایی کالا در کامیون جدید و حمل به مقصد نهایی صورت پذیرد که مورد موافقت ایشان قرار نگرفت؛ بنابراین برای رفع مشکل درخواست گردید حداقل با اعطای وکالت اجازه این

د

بر اساس بند «و» ماده ۶ کنوانسیون CMR، مادام که «محدوده زمانی مورد توافقی که طی آن حمل کالا باید به انجام رساند» به شرکت حمل اعلام نشده و در نتیجه تبدیل به توافقات بین طرفین نشده باشد، حمل‌کننده تعهدی به پرداخت خسارت احتمالی ندارد

د





به موجب کنوانسیون CMR در صورتی که حمل کننده به هر دلیلی کالا را به مقصد نرساند و یا موجبات ورود خسارت به کالا یا تاخیر در حمل کالا را فراهم آورد، باید از عهده خسارت وارد شده به صاحب کالا برآید؛ مگر اینکه گیرنده بتواند به یک عامل خارجی موارد معاف کننده از مسئولیت (مانند فورس ماژور، ماهیت کالا یا فعل، ترک فعل یا اقدامات خود صاحب کالا) استناد و یکی از آنها را اثبات کند



محموله به کامیون جدید، نیازی به معرفی نماینده از سوی موکل به گمرک بیله سوار یا اعطای وکالت جهت این اقدام نبوده است؛ بلکه وظیفه شرکت خواننده بوده که بلافاصله مبادرت به تعویض کامیون و تغییر اسناد و حمل کالا به مقصد نماید.

ثالثاً) به استناد اسناد گمرکی صادره از گمرک بیله سوار شرکت خواننده بلافاصله و در همان روز ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ بدون هرگونه درنگی جهت اعزام نماینده موکل یا وصول وکالت نامه وی، با اظهار ترانزیت کالا به گمرک غرب تهران، کامیون و محموله مذکور را از گمرک بیله سوار خارج و روانه تهران کرده است؛ به گونه ای که کامیون مذکور در مورخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۹ محموله را در گمرک غرب تهران تخلیه و به نام موکل قبض انبار کرده است. اگر ادعای شرکت خواننده صحت داشت پس چرا آن شرکت حداقل تا صبح روز ۱۴۰۰/۰۱/۱۹ و باز شدن دفاتر اسناد رسمی جهت تنظیم وکالت نامه مورد درخواست صبر نکرد و در همان روز ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ کامیون را از گمرک بیله سوار به مقصد تهران خارج نمود؟

۴) شرکت خواننده مدعی است که «پس از تخلیه کالا در گمرک غرب از صاحب کالا درخواست گردید با اعطای وکالت موردی به این شرکت اجازه دهند مراحل قانونی بازگیری کالا و حمل آن به مقصد نهایی انجام شود تا صاحب کالا ناچار به ارائه ضمانت نامه به مبلغ بیش از ۱۸ میلیارد ریال نگردد، اما ایشان با این درخواست هم موافقت نکرد و ...»

گرچه شرکت خواننده به شرح فوق اذعان دارد که به دلیل سوء عملکرد آن شرکت، موکل اینجانب جهت حمل مجدد کالا ناچار به ارائه ضمانت نامه ای به مبلغ بیش از ۱۸ میلیارد ریال به گمرک غرب تهران شده

تهران نموده و به این ترتیب شرکت خواننده نه تنها از ایفای تعهدات قراردادی خود جهت حمل کالا به مقصد استنکاف کرده بلکه موجب ورود خسارات شدید به موکل شده است؛ لذا موضوع دعوی حاضر مربوط به کامیون چهارم و تخلف خواننده در عدم حمل محموله مذکور به مقصد است.

۱) کامیون مذکور طبق شرایط قراردادی، محموله را در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۷ در مبدأ (رفسنجان) بازگیری کرده و مستنداً به راهنماه مربوطه، جواز خروج از گمرک آن در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۹ صادر و در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ از مرز بیله سوار خارج شده است.

۲) حسب اذعان خواننده با خروج کامیون مذکور از مرز بیله سوار، مقامات مرزی کشور روسیه اجازه ورود کامیون را به کشور روسیه نداده اند. هرچند شرکت خواننده دلیل این امر را روشن نکرده، اما آن شرکت اذعان دارد که کامیون مذکور در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ مجدداً به مرز بیله سوار مراجعه کرده است. این بدان معنی است که کامیون مذکور در فاصله بین دو تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ تا ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ برای مدت طولانی (۲۲ روز) در کشور آذربایجان متوقف بوده است. این در حالی است که برای مراجعت کامیون مذکور از مرز روسیه تا رسیدن مجدد به گمرک بیله سوار حداکثر ۲ روز کافی است. چنانچه ادعای خواننده صحت داشته با ممانعت مقامات مرزی کشور روسیه کامیون مذکور می بایست حداکثر ظرف ۴۸ ساعت به گمرک بیله سوار مراجعت می کرد. وانگهی با توجه به مراتب مذکور چرا شرکت خواننده به دروغ مدعی است که طول زمان بازگیری، خروج از کشور و مراجعت اجباری کمتر از ۲۰ روز بوده است؟

۳) خواننده مدعی است با مراجعه کامیون مذکور به گمرک بیله سوار در مورخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ با موکل تماس تلفنی گرفته و «از موکل درخواست گردید نماینده خود را جهت تعویض کامیون به گمرک بیله سوار معرفی نماید تا جابه جایی کالا در کامیون جدید و حمل به مقصد نهایی صورت پذیرد که متأسفانه مورد موافقت ایشان قرار نگرفت و ...» در رد این ادعا: اولاً) در پی تماس تلفنی با موکل و اعلام مراتب عدم ورود کامیون به خاک روسیه و بازگشت آن به گمرک بیله سوار که در عصر روز ۱۴۰۰/۰۱/۱۸ صورت گرفته، موکل از شرکت خواننده درخواست می نماید به فوریت در اجرای تعهدات خود مبادرت به اعزام کامیون دیگری به آن گمرک نموده و با تغییر مشخصات حمل کننده کالا، اقدام به جابه جایی کالا در کامیون جدید و حمل کالا به مقصد روسیه نماید، بنابراین درخواست اعزام کامیون مجدد و جابه جایی کالا به کامیون جدید از سوی موکل و نه توسط خواننده مطرح شده است.

ثانیاً) برخلاف ادعای شرکت خواننده برای تعویض کامیون و جابه جایی

از آنکه با پیگیری‌های موکل مجوز صادرات مجدد کالا صادر شد، اقدام به ارسال نامه ادعایی مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۰۵ کرده و طی آن اعلام می‌کند که کامیون یخچالی آماده بارگیری کالا است.

۶) شرکت خواننده به‌رغم نقض تعهدات قراردادی منجر به ورود خسارات سنگین به موکل، در این لایحه موضعی حق به جانب گرفته و وانمود کرده که تلاش زیادی جهت حل مشکل و جبران خسارت وارده به موکل به عمل آورده و از جمله پیشنهاد بارگیری مجدد کالا با کامیون یخچالدار و حتی ارائه یک برگ چک به مبلغ مورد درخواست برای تضمین صادرات مجدد کالا را داده است که ایشان به آنها پاسخ نداده است. در حالی که هیچ مستندی دال بر صحت این ادعا ارائه نکرده است. به‌راستی این برگ چک ادعایی کجاست؟ مشخصات آن کدام است؟ به کجا ارائه شد؟ چه کسی آن را به آقای «م» ارائه کرد؟ حتی با فرض صحت این ادعا آیا اگر شرکت خواننده واقعاً قصد استرداد وجوه مذکور را داشت، هیچ راهی برای مسترد کردن این مبلغ به موکل وجود نداشت؟»

◀ مستندات درخواستی در جلسه داور

در جلسه رسیدگی، داور از وکیل خواهان، درخواست ارائه توضیح درباره خواسته و اسناد مبتنی بر پرداخت کرایه حمل مجدد به حمل‌کننده بعدی، تصویر قرارداد جدید حمل، تصویر راهنما CMR و کارنه‌تیر جدید و مستندات خسارت ۱۵۰۰۰ دلاری را نمود که متعاقباً لایحه‌ای توسط وکیل خواهان متضمن «خواسته‌های» زیر ارائه شد:

۱- طبق راهنما بین‌المللی (CMR) به شماره سریال ... و اسناد ضمیمه محموله پسته صادراتی ۲۰/۰۰۰ کیلوگرم و ارزش آن طبق اظهارنامه ۱۰۰ هزار دلار آمریکا اعلام شده است. بر این اساس خسارات وارده به موکل و مورد مطالبه به شرح ذیل است:

الف) خسارات ناشی از کسری وزن محموله: مستنداً به برگ توزین گمرک غرب تهران با شماره سریال ... کسری وزن خالص محموله مرجوعی از گمرک غرب تهران ۱۹۸۲۰ کیلوگرم و براساس نامه شماره ... مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۱ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ج (حمل‌کننده مجدد کالا) وزن محموله ۱۹۷۸۰۰ کیلوگرم بوده که بین ۱۸۰ تا ۲۰۰ کیلوگرم کسری وزن وجود دارد.

ب) خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا: طبق نامه خریدار روس، نامبرده با اعلام تاخیر در تحویل کالا، بر اساس شرایط قراردادی خسارتی به میزان ۱۵ درصد از ارزش کالا را به مبلغ ۱۵۰۰۰ دلار مطالبه و از مبالغ پرداختی به موکل کسر نموده است.

ج) خسارات ناشی از حمل مجدد کالا:

و به این ترتیب ورود چنین خسارتی را به موکل تلویحاً اقرار دارد اما؛ اولاً چرا جهت حمل مجدد محموله به مقصد، موکل من باید اقدام به اعطای وکالت موردی به شرکت خواننده کند؟ آیا منطقی است که او در مقام صاحب کالا با اعطای وکالت‌نامه اجازه دهد محموله مذکور که به نام وی قبض انبار شده، به نام شرکت خواننده از گمرک غرب ترخیص و مجدداً صادر شود؟ ثانیاً مکاتبات انجام شده بین موکل و واحد کارنه‌تیر اتاق بازرگانی دلالت بر این دارد که شرکت خواننده نه تنها هیچگونه همکاری و مساعدتی با موکل جهت تامین مبلغ ضمانت‌نامه گمرک غرب تهران به عمل نیاورده است، بلکه به دروغ مدعی مساعدت و پرداخت مبلغی از جانب خود به حساب موکل در این خصوص شده است.

۵) ادعای دیگر خواننده مبنی بر اینکه «کامیون یخچالی تحت پوشش این شرکت آماده بارگیری این کالا است و طی نامه شماره ... مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۰۵ به صاحب کالا پیشنهادی ارائه شد مبنی بر اینکه با بارگیری کامیون یخچالی آماده شرکت موافقت فرمایند تا نسبت به اعزام آن اقدام گردد.» نیز همچون سایر ادعای شرکت خواننده کذب و خلاف واقع است! اولاً چرا به‌رغم دستورات موکل مبنی بر تعویض کامیون و اسناد حمل بار به مقصد با اظهار ترانزیت به گمرک غرب تهران کالا را از گمرک بیله‌سوار خارج و در گمرک غرب تهران تخلیه و به نام موکل قبض انبار صادر کرد؟ شرکت مذکور می‌توانست با اعزام کامیون جدید در همان گمرک بیله‌سوار مبادرت به جابه‌جایی کالا و حمل محموله به مقصد نماید. ثانیاً از زمان تخلیه محموله در گمرک غرب یعنی تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۹ لغایت ۱۴۰۰/۰۳/۰۴ یعنی تاریخ صدور مجوز صادرات مجدد کالا، شرکت خواننده ۴۰ و چند روز فرصت داشت تا حسن‌نیت خود را به موکل من با حمل مجدد کالا نشان دهد. ثالثاً شرکت خواننده پس از مطلع شدن از اقدامات موکل من به منظور صادرات مجدد کالا، درست یک روز پس



به موجب بند ۵ از ماده ۲۳ کنوانسیون CMR،

حداکثر سقف مسئولیت حمل‌کننده در صورت بروز

تأخیر در حمل و با فرض اثبات ورود خسارت از ناحیه

خواهان، یک برابر کرایه حمل خواهد بود





بر اساس بند ۳ ماده ۳۰ کنوانسیون CMR، صاحبان کالای مدعی ورود خسارت ناشی از تاخیر در حمل، باید ظرف مدت ۲۱ روز از زمان تحویل کالا، ادعای کتبی ورود خسارت را به گیر اعلام نمایند



◀ ارزیابی ادعاهای خواهان و رای داوری

اینک ادعاهای خواهان داوری مورد ارزیابی واقع می‌شود:

۱- ادعای خسارات ناشی از کسری وزن کالا به مقدار حداقل ۱۸۰ کیلوگرم معادل ۹۰۰ دلار.

وکیل خواهان برای اثبات این کسری به برگ توزین گمرک غرب تهران با شماره سریال ... و نامه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۱ شرکت حمل و نقل بین‌المللی ج (حمل‌کننده دوم) استناد نموده و چنین نتیجه گرفته که وزن محموله ۱۹۸۲۰ کیلوگرم بوده است. بنابراین ۱۸۰ کیلوگرم کسری وزن وجود دارد. ارزیابی خواسته خواهان و رای داور در خصوص این خواسته:

الف) شرکت حمل و نقل بین‌المللی «ج» مبادرت به صدور راهنما حمل CMR و کارنه‌تیر نموده که مبین وزن خالص ۲۰/۰۰۰ کیلوگرم و وزن ناخالص ۲۰/۰۸۰ کیلوگرم است و با همین اسناد نیز کالا از کشور خارج شده و به دست گیرنده روسی رسیده و یادداشتی مبنی بر کسری کالا که توسط گیرنده روسی در خانه ۲۴ راهنما CMR درج شده باشد، ملاحظه نمی‌شود و معلوم نیست به چه دلیل حمل‌کننده دوم، از یک سو اسناد حمل را با وزن خالص ۲۰ هزار کیلوگرم و وزن ناخالص ۲۰/۰۸۰ کیلوگرم صادر نموده و از سوی دیگر نامه‌ای صادر کرده که در مغایرت آشکار با اسناد حمل صادر شده توسط خود اوست؟

ب) در سایر اسناد صادراتی کالا از قبیل گواهی مبدا، اظهارنامه مرجوعی گمرک غرب تهران و فاکتور خود خواهان در سربرگ شرکت فروشنده، وزن خالص کالای حمل شده ۲۰ هزار کیلوگرم و وزن ناخالص ۲۰/۰۸۰ کیلوگرم قید شده است، ولی هیچ میزان کسری در هیچ کدام از اسناد کالا ملاحظه نمی‌شود.

پ) تفاوت در اوزان باسکول تریلی‌کش، در حدود ۱۸۰ کیلوگرم در زمان‌های متفاوت وزن‌کشی در عرف عملیات وزن‌کشی و حتی برای خود

۱- خسارات مربوط به ارائه ضمانت‌نامه صادرات مجدد: در راستای تأمین ضمانت صادرات مجدد کالا، براساس اسناد پیوست موکل مبادرت به تهیه ضمانت‌نامه کتبی به مبلغ ۱۸۰۰۸۰/۲۳۱/۴۰۰ کرده است. مبلغ در تاریخ ۱۴۰۰/۲/۲۷ از حساب موکل برداشت و این مبلغ در مورخ ۱۴۰۰/۳/۳۱ عودت یافته است. خسارات ناشی از تهیه این مبلغ با احتساب سود ۲۰ درصد بانکی و بدون احتساب جریمه تاخیر یکساله معادل ۳۰۵/۷۵۳/۴۲۰۰ ریال و با احتساب نرخ دلار آزاد در خرداد ۱۴۰۰ (۲۴ هزار تومان) معادل ۱۲۷۴ دلار آمریکا است.

۲- خسارت ناشی از حمل مجدد کالا: موکل، حمل مجدد کالا را به شرکت «ج» سپرده و این شرکت مستند به مبلغ قرارداد و رسید پیوست مبلغ ۵۰۰۰ دلار آمریکا از باب حمل مجدد کالا از موکل دریافت داشته است. ضمن آنکه کامیون مربوطه پس از بارگیری در راستای انجام تشریفات و تحویل مدارک کالا ۶ روز توقف داشته و به ازای هر روز مبلغ ۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال و جمعاً ۵/۴۰۰/۰۰۰ تومان دموارژ لحاظ کرده است. ۳- شرکت خوانده اذعان کرده مبلغ ۴۹۰۰ دلار از موکل بابت حمل محموله موضوع دعوی دریافت کرده ولی آن را عودت نداده است. بنابراین میزان خسارت خواهان مشتمل است بر:

- خسارات ناشی از کسری وزن کالا به مقدار حداقل ۱۸۰ کیلوگرم و بر اساس ارزش مذکور در اظهارنامه معادل ۹۰۰ دلار
 - خسارت تاخیر در تحویل (۱۵ درصد ارزش کالا) معادل ۱۵۰۰۰ دلار
 - خسارت ضمانت‌نامه صادرات مجدد ۱۲۷۴ دلار
 - خسارت حمل مجدد کالا و دموارژ معادل ۵۲۲۵ دلار
 - خسارت عدم عودت وجه دریافتی بابت حمل کالا ۴۹۰۰ دلار
- لازم به ذکر است: اولاً خسارات مذکور صرفاً خسارات مادی ناشی از تخلف خوانده است و شامل خسارات معنوی وارده به موکل و خسارات ناشی از انجام پیگیری‌های لازم جهت صادرات مجدد کالا نیست. ثانیاً خسارات مذکور خسارات مستقیم وارده به موکل بوده، شامل خسارت تاخیر آنهم برای قریب ۱۴ ماه نمی‌گردد. ثالثاً این خسارات غیر از سایر خسارات مربوط به هزینه دادرسی، حق‌الوکاله وکیل و غیره است.»



گمرکات، قابل اغماض است.

ت) سندی که حاکی از ورود خسارت به خواهان به میزان ۹۰۰ دلار بوده باشد، ملاحظه نمی‌شود.

نتیجه: با توجه به مغایرت‌های موجود بین اسناد حمل و کالا و ادعای خواهان، ادعای مطرح شده رد می‌شود.

۲- ادعای خسارت ناشی از تاخیر در تحویل کالا به میزان ۱۵ درصد ارزش کالا معادل ۱۵۰۰۰ دلار:

استناد وکیل خواهان برای اثبات کسر این وجه بابت خسارات ناشی از تاخیر در تحویل کالا به خریدار خارجی، نامه منتسب به خریدار روس است و اظهار داشته که گیرنده کالا از مبالغ پرداختی به موکل کسر کرده است، با این وجود:

الف) سند ارزی در مورد کسر ۱۵ درصد از ارزش کالا، فاقد تاریخ و شماره بوده و مبلغی در آن قید نشده است. ضمن اینکه معلوم نیست

که این ۱۵ درصد با چه فرمول و یا توافقی حاصل شده است؟

ب) در سند ادعایی مزبور به شماره کامیون شرکت خواننده به شماره ... اشاره شده که در واقع این کامیون، هیچ وقت به مقصد نرسیده تا مورد استناد گیرنده کالا واقع شود، بلکه کامیونی که به مقصد رسیده، مربوط به شرکت حمل و نقل بین‌المللی ج (حمل‌کننده دوم) بوده است.

پ) شماره راهنما CMR که در سند ارائه شده مورد اشاره قرار گرفته، با برگشت کامیون خواننده دآوری به بیله‌سوار و گمرک غرب تهران، ابطال شده و غیر از راهنما CMR شرکت حمل و نقل بین‌المللی ج (بعدی) است که کالا را به مقصد برده است، بنابراین اصولاً این راهنما به مقصد نرسیده تا مبنی تاخیر آن محسوب شود.

ت) در فاکتوری که خواهان ارائه نموده است، ارزش محموله ۱۱۰ هزار دلار قید شده که ۱۵ درصد آن برابر با ۱۶/۵۰۰ دلار می‌شود، در حالی که مبلغ مورد ادعایی خواهان ۱۵۰۰۰ دلار است.

ث) در اسناد ارائه شده توسط خواهان، تصویر قرارداد فروشی هم به تاریخ ۲۰۲۱/۰۳/۰۱ وجود دارد که در آن در خصوص تاخیر در حمل چنین شرط شده است: «... بر اساس درخواست خریدار، در صورت تاخیر در تحویل، مبلغ ۲۵۰ دلار به ازای هر روز تاخیر جهت هر دستگاه کامیون، از مبلغ کل ارزش Invoice کسر خواهد شد...» که در مغایرت آشکار با سند ارائه شده و مبلغ اعلامی (۱۵ درصد از ارزش کالا) است.

ج) در صورتی که خواهان قصد داشت که محموله تا تاریخ معینی به مقصد برسد، در چهارچوب مواد ۱۹، ۲۳ و بندهای یک و دو ماده ۲۶ کنوانسیون CMR هنگام تنظیم قرارداد حمل با خواننده، باید اراده خود را مبنی بر حمل در مدت زمان مشخص، نفع خاص در تحویل یا تجاوز

از مهلت توافق شده ابراز و آن را در راهنما CMR قید می‌کرد، در حالی که توافقات مورد ادعایی خواهان به خواننده اعلام نشده و خواننده نیز بر اساس بند «و» ماده ۶ کنوانسیون مزبور، مادام که «محدوده زمانی مورد توافقی که طی آن حمل کالا باید به انجام رساند» به وی اعلام نشده و در نتیجه تبدیل به توافقات بین طرفین نشده باشد، تعهدی به پرداخت خسارت احتمالی ندارد که با فرض صحت ادعای خواهان، مربوط به خواهان و گیرنده کالا در روسیه است.

ح) از یک سو: «... خواهان در تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۲۵ مطلع می‌شود کامیون به تهران بازگشته و در گمرک غرب تهران تخلیه و به نام موکل قبض انبار شده است...» از سوی دیگر، راهنما CMR جدیدی که خواهان ارائه کرده که توسط حمل‌کننده دوم به نام شرکت ج، صادر شده است، حاکی از حمل مجدد کالا در تاریخ ۲۰۲۱/۰۶/۰۳ (برابر با ۱۴۰۰/۰۳/۱۳) بوده که قریب ۵۰ روز پس از اطلاع خواهان از برگشت کالا به تهران بوده است. این مدت صوری خواهان به منظور حمل مجدد توسط حمل‌کننده جدید، مدت نسبتاً طولانی بوده و رأساً می‌توانست زودتر از ۵۰ روز، به حمل با شرکت حمل و نقل دیگری مبادرت نماید که نهایتاً منجر به این همه تاخیر نمی‌شد.

صرف‌نظر از مغایرت‌های فراوان به شرح اعلام شده، به موجب بند ۵ از ماده ۲۳ کنوانسیون CMR، حداکثر سقف مسئولیت حمل‌کننده در صورت بروز تاخیر در حمل و با فرض اثبات ورود خسارت از ناحیه خواهان، یک برابر کرایه حمل خواهد بود. مع‌الوصف، چون کالا صحیح و سلامت به مبدا عودت داده شده و همچنین از این حیث توافقی مستنداً به ماده ۱۹ کنوانسیون مبنی بر حمل کالا در مدت زمان معینی بین طرفین ملاحظه نمی‌شود و از سویی، ادله ارائه شده مبنی بر ورود خسارت به نحوی نیست که منظور نظر مواد ۱۹ و بند ۵ ماده ۲۳ کنوانسیون را تحت پوشش قرار دهد.

نتیجه: ادعای خواهان در این خصوص رد می‌شود.

۳- خسارت ناشی از صادرات مجدد کالا:

۳-۱- خسارت ضمانت‌نامه صادرات مجدد: یکی دیگر از خسارات ادعا شده، عبارت است از خسارات مربوط به ارائه ضمانت‌نامه صادرات مجدد معادل ۳۰۵/۷۵۳/۴۲۰ ریال و با احتساب نرخ دلار در خرداد ۱۴۰۰ (۲۴/۰۰۰ تومان) معادل ۱۲۷۴ دلار آمریکا.

از آنجا که شرکت خواننده دآوری قبول کرده بود مبلغ را رأساً تأمین نماید، ولی به این دلیل که خواهان درخواست کرده مبلغ مزبور از حساب خود «شرکت خواننده» تأمین شود، نه اشخاص حقیقی و عملاً خواننده نتوانسته از حساب خود تأمین نماید و با توجه به خروج کامیون شرکت دوم از

حیث مسئولیتی متوجه خواننده نیست.

۳-۳- خسارت عدم عودت کرایه حمل کالا: درباره میزان این مبلغ بین دو طرف اختلافی مشاهده نمی‌شود ولی با توجه به محکومیت شرکت خواننده به عودت کرایه حمل به مبلغ ۴۹۰۰ دلار به انضمام ۱۰۰ دلار اضافه پرداختی به شرکت حمل دوم، دلیلی برای پرداخت مجدد ۴۹۰۰ دلار وجود ندارد؛ چرا که مبلغ پرداختی خواهان به شرکت کریپر ج، با محکومیت خواننده به پرداخت ۵۰۰۰ دلار توسط خواننده دآوری، جبران شده است.



به موجب کنوانسیون CMR نوع تعهد حمل‌کننده «تعهد به نتیجه» بوده و در صورتی که به هر دلیلی کالا را به مقصد نرساند و یا موجبات ورود خسارت به کالا و یا تاخیر در حمل کالا را فراهم آورد، در چارچوب مقررات کنوانسیون مسئول شناخته شده و باید از عهده خسارت وارد شده به صاحب کالا برآید. مگر اینکه کریپر بتواند به یک عامل خارجی موارد معاف‌کننده از مسئولیت (مانند فورس مازور، ماهیت کالا یا فعل و ترک فعل و تعلیمات و اقدامات خود صاحب کالا) استناد و یکی از آنها را اثبات کند.

به موجب بند ۵ از ماده ۲۳ کنوانسیون مزبور، حداکثر سقف مسئولیت

حمل‌کننده در صورت بروز تاخیر

در حمل، با فرض اثبات ورود

خسارت از ناحیه خواهان، یک

برابر کرایه حمل است. در ضمن،

بر اساس بند ۳ ماده ۳۰، مدعی

ورود خسارت ناشی از تاخیر در

حمل، باید ظرف مدت ۲۱ روز از

زمان تحویل کالا، ادعای کتبی

ورود خسارت را به شرکت کریپر

اعلام نماید. در پرونده مذکور

صاحب کالا در خصوص تاخیر

در حمل، مدعی ورود خسارت

۱۵۰۰۰ دلاری بود که نتوانست آن

را اثبات کند، پس با فرض رعایت

موازن کنوانسیون و اثبات ورود

این خسارت، باید حداکثر به

میزان یک برابر کرایه حمل، کریپر

را محکوم می‌کرد. ■

کسور در تاریخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۷ که از فردای این تاریخ، خواهان می‌توانسته نسبت به استرداد مبلغ ضمانت‌نامه اقدام نماید و تاخیر تا تاریخ ادعایی خواهان (۱۴۰۰/۰۳/۳۱) منتسب به فعل خود شخص خواهان بوده، با توجه به زمان خروج کامیون دوم از مرز و تاخیر سه روزه ارائه اسناد از ناحیه خواهان، حداکثر مدت زمانی که قابلیت محاسبه به‌عنوان خسارت تاخیر در سپرده‌گذاری مبلغ فوق را دارد، برابر با ۲۰ روز (از تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۷ الی ۱۴۰۰/۰۳/۱۵) تشخیص داده و مبلغ آن را بر مبنای ۲۰ درصد سود سالیانه، ۱۹۸/۱۳۹/۵۲۲ ریال تعیین می‌شود.

نتیجه: خواننده محکوم به پرداخت خسارت تاخیر برابر با ۲۰ (روز بر مبنای ۲۰ درصد سود سالیانه) در حق خواهان می‌شود.

۳-۲- حمل مجدد کالا و دموراز معادل ۵۲۲۵ دلار: اولاً در خصوص

میزان کرایه پرداختی از ناحیه خواهان به خواننده، به مبلغ ۴۹۰۰ دلار

اختلافی بین طرفین ملاحظه نشد و طرفین به میزان این مبلغ اذعان

دارند، بنابراین با توجه به عدم ارسال کالا توسط خواننده به مقصد و

عودت آن به مبدا (گمرک غرب تهران) خواننده محکوم به عودت کرایه

دریافتی (معادل ۴۹۰۰ دلار) به اضافه مبلغ ۱۰۰ دلار که خواهان به شرکت

حمل‌ونقل دوم اضافه بر قرارداد حمل با خواننده پرداخت کرده (مجموعاً

معادل ۵۰۰۰ دلار) در حق خواهان است.

اما درباره ادعای دیگر خواهان

به مبلغ ۲۲۵ دلار بابت دموراز

کامیون که پس از بارگیری جهت

انجام تشریفات و تحویل مدارک

کالا ۶ روز توقف داشته، جدا از

اینکه مستندی بر پرداخت چنین

وجهی به شرکت حمل‌ونقل دوم

ارائه نشده است و صرفاً در حد

یک نامه ارائه شده که از سوی

شرکت ج بوده، به استناد نامه

مورخ ۱۴۰۰/۰۳/۱۷ شرکت ج از

سوی توسط خواهان ارائه شده،

توقف کامیون دوم به دلیل تاخیر

در ارائه اسناد کالا مستند به فعل

خود خواهان بوده (در حالی که

اسناد کالا می‌بایست طی ۳ روز

توسط خواهان به شرکت حمل

دوم تحویل داده می‌شد) از این



دکتر علی خداکرمی

متخصص بیمه در صنعت حمل‌ونقل
(زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)

مدرس و مولف کتاب بیمه‌های حمل‌ونقل با بیش از ۳۰ سال تجربه

"هیچکس مطمئن نمی‌تواند آینده را پیش‌بینی کند،

اما به کمک ما می‌توانید از آن محافظت کنید"

اگر می‌خواهید در خصوص:

« قوانین، آیین‌نامه‌ها، قواعد حقوقی و نکات فنی مربوط به قراردادهای بیمه‌ای

« نحوه مدیریت خسارت هنگام وقوع حوادث و چگونگی رفع اختلافات بیمه‌ای

بیشتر بدانید، کافی است با ما در تماس باشید.

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۵۶۷۸

✉ behina1375@yahoo.com

"شما در راه نخواهید ماند اگر آگاهانه انتخاب و هوشمندانه تصمیم بگیرید."



کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)



خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارترینگ، تدارکات کشتی، بار شماری

چابهار، اسکله شبید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

WWW.SEPIDBANDAR.COM

۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹

INFO@SEPIDBANDAR.COM

۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳

راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



حمل و نقل بین‌المللی تهران		صفحه
آرسام بار آریایی	۱۰۳	
آرش تیرزین	۱۰۲	
آرمان دریا زمین	۱۱۲	
آریا فرین جام	۱۳۵	
اسکان پرودت پارس	۱۰۶	
اسرع ترابری	۱۰۲	
افرا بار	۱۱۱	
آکسون ترابری ایریشم	۱۱۳	
الماس ترابری پارس	۱۰۸	
الماس راه پیام	۱۱۴	
البت آریا جم	۱۰۳	
امید اندیش	۱۰۴	
امین ترابری	۱۰۳	
ایران سریع	۱۱۱	
ایران ترکمن	۱۰۶	
ایران پرودت بار	۱۰۴	
ایلیا لجستیک	۱۱۳	
بارایستا تون ترابری	۱۱۴	
بایوان ایران	۱۰۳	
بارید	۱۰۴	
بارفراری راهبان	۱۰۴	
بارفراری کامیاران	۱۰۷	
بارمان ره تنیس	۱۱۱	
به تام ترابری	۱۰۶	
بی‌تا ترابری	۱۰۲	
پارسا ترابری پریشا	۱۰۹	
پارساترایی کاسمین	۱۰۹	
پارس پیشرو دریا گوهر	۱۰۹	
پارس ترابری	۱۱۲	
پارس سما کالا	۱۰۷	
پارس گیتا	۱۰۷	
پارسیان زمین دریا	۱۰۵	
پوشیا سپید ترابری	۱۰۶	
پیل وان ترابری	۱۱۵	
پنج اقلیم	۱۱۱	
پیروز رانان جهان	۱۰۶	
پیشرو حمل کالا	۱۰۲	
پیشرو ناوگان سیراف	۱۱۰	
پیششاران	۱۰۲	
تات فریر ایرانیان	۱۱۳	
ترابری صد راه جم	۱۱۵	
ترابری ایران فن	۱۱۶	
ترکیب حمل و نقل	۱۲۱	
توزال تکرو آسیا	۱۳۱	
تیران	۱۱۲	
تیرکاران	۱۰۵	
تهران تیر	۱۰۹	
تهران راهوار	۱۰۷	
تهران رخش	۱۰۶	
جاده ایریشم	۱۰۸	
جاده ایریشم فرابر	۱۰۹	
جاده پویان جهان	۱۱۰	
جوانه کارگو بار	۱۱۳	
جهان جاده	۱۱۳	
جهان یخچال بار	۱۰۸	
حامد بار	۱۲۲	
خزرترابری	۱۰۲	
خیام ترابری	۱۰۲	
دریا زمین ارونند	۱۱۰	
دریا کالا ران	۱۱۰	
دلنا بار	۱۰۳	
دنیا گرد	۱۱۰	
دی ترانس صبا	۱۰۴	
راگا ترابری پاسارگاد	۱۱۲	
راگا ترابری پارسیان	۱۱۲	
رادمان ترابری	۱۱۳	
رادیان دریایی ماهان	۱۱۵	
راه گستر فارس	۱۰۷	
راه نیک	۱۱۱	
راه وند	۱۰۴	
روشن تیر	۱۰۳	
رهیاد ایریشم	۱۰۳	
رهیار	۱۴۹	
ره تاز	۱۳۹	
رهزاد ترابری	۱۰۵	
زمرد ترابری نوین	۱۰۸	
زمرد راه سعادت	۱۱۱	
سان لجستیک	۱۱۵	
سپهران ترابری	۱۰۵	
سما مروارید آسیا	۱۱۴	
سینا صدر	۱۰۳	
سیراف پارت	۱۱۶	
سی بن ترابری	۱۰۶	
شامخ فرابر	۱۱۱	
شاهین ترابری	۱۱۴	
شهاب ترابری آریا	۱۰۲	
شهاب ناقب	۱۰۳	
شیب	۱۰۸	
شیب شهاب	۱۰۸	
صبا لجستیک	۱۱۴	
صخره ترابری	۱۲۲	
کارگیا نیک نام	۱۱۰	
کارینا ترابری کیان	۱۱۵	
فرز رانان جهان	۱۰۷	
کاسپین	۱۰۲	
کالا بر	۱۰۴	
کالا تندبر	۱۰۶	
کالا سپید ترابری	۱۱۲	
کهکشان سیر آسیا	۱۱۰	
کیان ترابری حافظ	۱۳۳	
کیان مهر ترابری	۱۱۲	
گسترش	۱۱۶	
گنج بار تهران	۱۰۶	
لایند ترانسپورت کیش	۱۰۵	
ماکو سیر	۱۰۷	
ماهان ترنس	۱۱۴	
مرسا ترابری پیشرو	۱۰۳	
مژده ترابری	۱۰۳	
مسیر آکسیر	۱۰۷	
ملک ترابری	۱۰۶	
مهان تندر بار	۱۰۷	
مهارد ناوگان	۱۱۶	
مهراگان تهران	۱۳۵	
میون ترابری	۱۰۳	
نامداران ترابری	۱۰۲	
نصرالرافدین	۱۰۹	
نیک تک	۱۰۸	
وفاره	۱۰۹	
ویسمان	۱۰۴	
هاگ بار	۱۰۸	
هوپار ترابری	۱۰۵	
یونیک	۱۱۵	
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی		
آرتا لجستیک	۱۲۳	
اسپاد ترابری ویرا	۱۲۲	
ایده آل راه	۱۴۹	
تیزم تیزیز	۱۲۳	
ساربان گستر سیلان	۱۲۲	
سرافراز ترابری	۱۲۳	
شهاب سحر آذر	۱۲۳	
کالجار	۱۲۳	
نیرو ترابری	۱۲۳	
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی		
آرتک نگین	۱۲۳	
شهاب تیر آریا	۱۲۲	
مروارید ماکو	۱۲۳	
نیک بر	۱۲۲	
حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان		
آیا تصمیم گیتی	۱۱۷	
آپانراه طوس	۱۱۷	
ایر ترابری طوس	۱۱۹	
آتا ترابری اطلس	۱۱۹	
آسا پرودت طوس	۱۱۸	
آسا ترابری شرق	۱۱۹	
بانی راه توس	۱۱۸	
بیسان ترابری یویا	۱۱۸	
پیششار ترابری عصر خاوران	۱۱۸	
تانیا بارید تیر پارس	۱۱۷	
توکا ترابری	۱۲۰	
جواهر نگار توس	۱۱۷	
خادم لجستیک	۱۱۸	
ره تاشن توس	۱۱۷	
زهره شب	۱۱۷	
ستاره یاران زمین	۱۱۹	
سدنا آسیا بار فرابر	۱۱۹	
سلمان ترابری توس	۱۱۹	
کارگیا ترابری آسیا	۱۴۱	
کیا مهر ترابری	۱۱۷	
مارال ترابری ایرانیان	۱۱۷	
میچکا ترابری شرق	۱۱۹	
حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل		
مانا ترابری	۱۲۲	
ماهورکیان سیلان	۱۲۳	
حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان		
استاد ترابری	۱۴۹	
حنان ترابری شرق	۱۲۰	
صبا ماهان مشهد	۱۲۰	
شاهراه طلای کیهان	۱۲۰	
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان		
ایران ویج	۱۱۷	
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه		
روانسر ترابری	۱۴۹	
حمل و نقل بین‌المللی استان گلستان		
گودرز گرگان	۱۵۰	
حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان		
فاراتر ترابری	۱۴۹	
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان		
روان ترابری امید	۱۲۰	
نیکسان کالا تجارت	۱۲۰	
هویز راه	۱۳۵	
حمل و نقل داخلی کل کشور		
آذر ظریف	۱۴۸	
برهان ترابری چاپهار	۱۴۹	
تکران سرعت سیراف	۱۲۴	
توکا	۱۲۵	
جاده رانان رفسنجان	۱۲۱	
حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۰	
سروش کارآفرینان کویر	۱۲۵	
سعادت ترابری	۱۲۱	
شهابنگ بروجن	۱۲۵	
صنایع روغن بار گلرزا	۱۴۹	
فجر جهاد	۱۲۱	
طارق	۱۵۰	
عدل ترابریان توس	۱۱۸	
گلدشت دماوند	۱۲۰	
مسلم بار	۱۴۹	
ممتاز	۱۲۲	
میتم ترابری	۱۱۶	
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان		
آتشین ترابری هرمزگان	۱۲۴	
آزاده بندر	۱۲۴	
آذر ترابری هرمز	۱۲۴	
احسان هرمزگان	۱۲۵	
بندر پیششار	۱۲۴	
توحید هرمزگان	۱۲۵	
دنیز ترابری خلیج فارس	۱۲۵	
دوستان هرمزگان	۱۲۵	
رشید بار بندر	۱۲۵	
سعادت بندر	۱۲۴	
حمل و نقل سنگین و فوق سنگین		
سنتی	۱۲۱	
سنگین ترابری	۱۲۱	
خدمات لجستیک		
امیر لجستیک	۱۰۹	
سام ران لجستیک	۱۱۲	
سینا لجستیک	۱۰۷	
گروه لجستیک نسیم اطلس	۱۰۵	
هدف مارین	۱۳۵	



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

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱
☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱
✉ sales@namdaranlogistic.com
www.namdaranlogistic.com



شرکت خزر ترابار
شکرت حمل و نقل بین المللی
کریر فورواردر

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷
✉ info@khazartarabar.com

www.khazartarabar.com



بی تا ترابار
شکرت 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
☎ ۸۸۶۸۳۳۳۴ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
☎ ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳ : کرمانشاه
☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸ : خسروی
✉ info@bitatarabar.com
www.bitatarabar.com



شرکت خیام ترابار
(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
نمایندگی انحصاری خطوط:

- نمایندگی خط کانتینری لنسر لاین
- نمایندگی خط کشتیرانی سی آیکون
- نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
- نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی اندی دی سون
- نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris Shipping & container owned Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:
LANCER CONTAINER LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY PVT.LTD.

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

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸، طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵
☎ ۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵
☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵
✉ Info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



شهاب ترابار آریا
شکرت حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر

- حمل کالا های صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- حمل کالا های وارداتی از اتحادیه اروپا و کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی 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 اروپا، چین و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم.
- انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)
- حمل هوایی کالا از کلیه شهر های چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE
Hardway Logistics Tasumacilik A.S
K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci yolu cad, brandium residans, RI - Block, Kat:19 No: 220
Atasehir/Istanbul/Turkey
☎ (+90216) 4699990
☎ (+90216) 4699059

CHINA AGENT
U-ELITE LOGISTICS CO.,LTD
room#2302, guidu building,
No.3007 chunfeng Road, luoho district, shenzhen city Postcode: 518000
☎ +86-755-25889867

EUROPE OFFICE
HANI TRANS GmbH
In DenSchützenstraße 11,D- 66953 Pirmasens
☎ +49 6331 2281010-11
☎ +49 6331 2281012
www.hanitrans.de
✉ Info@hanitrans.de

تهران، خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹ طبقه ۵، واحد ۸۸۵۳۵۷۷۵ ☎ ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



پیشرو حمل کالا
شکرت حمل و نقل بین المللی،
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده های، دریایی، هوایی و ریلی
تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سهروردی، پلاک ۱۱۲، طبقه اول، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰-۷۲
☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
✉ info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



پیشستان
شکرت حمل و نقل بین المللی
تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵
✉ Info@phishtazan.net
www.pishtazan.net



حمل و نقل بین المللی
اسرع ترابار
تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷
☎ ۸۸۸۸۰۵۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
www.asratarabar.com info@asratarabar.com



کاسپین
شکرت حمل و نقل بین المللی
کریر فورواردر

تهران میرزای شیرازی شمالی، نبش کوچه شهدها، پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹
☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰
✉ Caspian@caspiantransport.ir
www.caspian-transport.ir



آرش تیرزرین
شکرت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)
• حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
• حمل کالا به اروپا مخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس

• دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوت جهت حمل سوخت
• تهران، خیابان آیت الله کاشانی، اول خیابان وفا آذر، بن بست طالقانی، ساختمان بانک پاسارگاد، طبقه ۵، واحد ۱۸
☎ ۰۴۴۰۱۱۱۰۱-۶
✉ arashtirzarin@gmail.com





Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

دلتابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن (خط ۱۸۸۲۰۱۱۸) ۸۸۸۲۰۱۶۲
۸۸۸۲۰۱۸۳

✉ Deltabar@deltabar.com

www.deltabar.com



باربران ایران

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

متخصص در حمل ترکیبی از قاره به ایران
ترانزیت به کشور های CIS
حمل کالاهای پروژهای با هر حجم

تهران، خیابان فلسطین، نبش خیابان بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱، ط ۴، واحد ۴۶

تلفن ۸۸۹۶۲۷۷۶ / ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷
۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

barbaraniran

✉ Farid@barbaraniran.com

www.barbaraniran.com



روشن تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی زمینی، دریایی، هوایی، ترانزیت و ترخیص کالا کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

تهران، خیابان سعدی شمالی، ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم، واحد شماره ۵

۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

۷۷۶۸۵۱۶۸

sinasadr@neda.net.ir



الیت آریا جم

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

تهران، خیابان آیت الله کاشانی، جنب پارک باران، پلاک ۲۲۰، برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۰۸

۵۸۷۴۱

دفتر فرودگاه ۰۲۱-۵۱۰۵۵۲۷۱-۲
دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

info@elitearia.com

www.elitearia.com



رهیاد ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی فورواردر - کریر حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا به ایران و آسیای میانه و بالعکس خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

تهران، خیابان مطهری، نبش سلیمان خاطر، شماره ۱۴۸ طبقه سوم

۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



شرکت میهن ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳
۸۸۸۲۰۷۳۳

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)

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

۴۵۸۴۲

۴۴۰۵۸۹۵۷

info@mojdehtarabar.com

www.mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

کریر - فرواردر - ترخیص کالا (دریایی، ریلی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

shahabsaghebintl

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

امین ترابار

همراهی امین و امن

کریر - فرواردر - ترخیص کالا (دریایی، ریلی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

amintarabar

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com

زمینی / هوایی / دریایی واردات / صادرات

سوئیچ بار هوایی از اروپا صادرات گروپاژ به اروپا

تهران، خیابان خرمشهر، پلاک ۴۰ واحد ۲

۹۱۰۵۵۰۵۷

۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابار پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

No.119, bul.Iliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

+359-877443900

+359-879207970

info@safecargo-co.com

www.safecargo-co.com



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



شرکت
کالا بار

حمل و نقل بین المللی و
خدمات کشتیرانی
KALABAR
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 بالعکس
- دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

📍 تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ 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، جنوب شرق آسیا، کانادا،
استرالیا، آمریکای جنوبی و بالعکس
◀ کشورهای حوزه خلیج فارس به بنادر
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
بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران
◀ شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران
◀ دارای دفتر اصلی در کشور امارات، کانادا،
انگلستان و چین

📍 تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان
لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
☎ (داخلی) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshopping.com

🌐 www.rdsshopping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه
حمل و نقل بین المللی کالا

هوایی، زمینی و دریایی

♦ ارائه دهنده سرویس های خاص
حمل هوایی، زمینی به ایران و بالعکس

♦ حمل بارهای مسافری (فریت)
با بسته بندی مناسب و مطابق با
آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه
شرکت (Door To Door)

♦ انجام امور گمرکی از آدرس اعلام
شده تا مقصد

♦ حمل کالاها با شرایط نگهداری در
دمای خاص، حمل های پروژه ای

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:

۵۱۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



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 کسندهای نو و
کار کرده ساخت اروپا با استاندارد
یورو ۵ و برندهای رنو پریمیوم، داف،
ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا
به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

📍 تهران، میدان هفتم تیر، خیابان
بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

☎ ۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱

☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ Info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی

دی ترانس سبا

کریر - فورواردر

با سابقه درخشان در عرصه
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

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ایران بروdat بار

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی

راه وند

Rahvand

Internation Transport &

Shipping Co

📍 تهران، خیابان استاد نجات اللهی

(ویلا)، شماره ۲۲۷

☎ ۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

☎ ۸۸۹۱۲۷۱۱

✉ Info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



ICCCI



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



Iran.Belgium



I.E.C.C.

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



هویار ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
Int'l Transport Co.LTD

کریر - فرواردر

- ◀ صادرات، واردات، ترانزیت
- ◀ حمل ترکیبی و پروژه
- ◀ خدمات گمرکی
- ◀ چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراند مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

📍 تهران، میدان آرژانتین، بلوار
بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵،
طبقه همکف

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰

☎ ۸۸۱۷۶۷۹۱

✉ info@huyartarabar.com

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



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

☎ ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲ ☎ ۶۶۷۲۵۹۳۲

🌐 www.tirkarantransport.com ✉ info@tirkarantransport.com



پارفرادری پارسین زمین دریا

Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

🌐 www.pls-co.com



رهزاد ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها با
کامیون‌های 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 ساهو، شهرک صنعتی
چهاردانگه، خیابان ۳۱ (بلوار ماهر)،
میدان نصرت، پلاک ۳۳، ورودی ۹

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲
☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



سپهران تپام

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 روسیه

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

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

✉ info@sepehrun.com



Atlas Breeze Logistics Group

گروه بین المللی نسیم اطلس

ارائه انواع خدمات تجارت بین المللی

- جست و جوی تأمین کننده
- واردات و خرید خارجی
- بازاریابی بین المللی
- حق و عملکردی و ترخیص کالا
- روش های پرداخت
- بیمه
- بازرسی

ارائه انواع خدمات لجستیک

- مدیریت لجستیک (4PL,3PL)
- نرم افزار مدیریت لجستیک
- حمل و نقل بین المللی
- ترانزیت
- انبارداری
- اکسپرس سرویس
- محمولات فله

📍 تهران، خیابان احمد قصیر (بخارست)، کوچه مقدس (چهارم)، پلاک ۲۱

☎ ۰۲۱-۴۳۰۶۸ ☎ ۰۲۱-۴۲۴۹۸۴۹۸



🌐 www.atlas-group.co ✉ Info@atlas-group.co



شرکت حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

📍 تهران، اتوبان رسالت، خیابان
شهید عراقی، نبش گیلان شرقی،
پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۱۰
☎ ۲۶۳۱۱۰۶۱

📍 بندرعباس، میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
☎ ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

✉ Info@linertransportkish

🌐 www.linertransportkish.com



LARA
FREIGHT
ULUSLARARASI TASIMACILIK A.Ş

Management by Ms. Ahu OZTURK
University Lecturer of Airfreight
Expert on Airfreight for Iran

From Anywhere to IKA ...

☎ +90 2122675272 (09:00 - 18:00 / MON - FRI)

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persion speakers

✉ cargo@larafreight.com



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 شاه نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه ۴، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

✉ Info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابر

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

فرودگاه امام خمینی (ره)، ترمینال بار، جنب گمرک حوزه ۲ تجاری، شماره ۲۱

تهران، باقرخان غربی، پلاک ۸۳، طبقه دوم واحد ۶

☎ ۰۲۱-۶۶۵۶۱۷۸۴ / ☎ ۰۲۱-۶۶۵۷۱۸۲۶ / ☎ ۰۲۱-۶۶۹۱۴۳۵۸

☎ دفتر فرودگاه ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ☎ ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲

📧 behtam.tarabar 📧 h.miri@behtam.net

🌐 www.behtam.net 🌐 Info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه ۱۳ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷
☎ ۸۸۷۳۳۱۰۰
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۲۸۷۲

✉ Info@persiasepidtarabar.com

🌐 www.persiasepidtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

✉ info@piroozranan.com

🌐 www.piroozranan.com



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، اسکاندیناوی (آمریکا - کانادا) شرق آسیا و کلیه بنادر چین

تهران، میدان فاطمی، نرسیده به خیابان ولیعصر، ساختمان شماره ۱۸، پلاک ۱۴، طبقه دوم، واحد سوم

☎ ۴۵۶۷۴۰۰۰ ☎ ۸۸۹۳۰۲۴۴

🌐 www.ganjbar.com ✉ info@ganjbar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport Co. Ltd
فورواردر - کریر

تهران، میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی (تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم

☎ ۸۸۸۳۴۶۳۶
☎ ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹
☎ ۸۸۸۳۵۲۱۷

✉ y.ebadi@ktb-co.ir



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

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور شمالی (توانیر)، کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶

✉ info@trclco.com

🌐 www.trcl.ir



سی بن ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ارائه شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، ریلی و هوایی) جهت حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲ ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲

✉ Info@sebonetarabar.com

🌐 www.sebonetarabar.com



ارکان برووت پارس
حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی

☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵

✉ info@skanbp.com



Malek Tarabar International Transp
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

(اخط) ۶۶۰۱۸۱۸۲
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰

🌐 www.malektarabar.com ✉ Info@malektarabar.com

متخصص در امور روسیه

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

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





عضو اتحادیه بین المللی فرواردرها
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: ۰۲۱-۸۸۹۷۶۰۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۰۸۸
ایمیل: manager@kamyaran.co
وبسایت: sales2@kamyaran.co



شرکت حمل و نقل بین المللی راه گستر فارس
(سهامی خاص)
کریر - فرورادر

ترانزیت کالا و اتو مبیل 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 مطبوعهشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
www.rgfco.net
Info@rgfco.net



پارس گیتا
شرکت حمل و نقل بین المللی
(تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۵ و ۶

تلفن: ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۳۲-۳
تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۳
Info@pargita.com
www.parsgita.com



ماکو سیر
حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی، پلاک ۱۹، برج زرین، طبقه ۶، واحد ۲
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
تلفن: ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
تلفن: ۸۸۷۴۷۷۸۳
تلفن: ۸۶۰۳۱۲۰۵
ms_makuseir@yahoo.com



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

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
تلفن: ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲
تلفن: ۸۸۲۰۶۳۳۹
www.tehranrahvar.net
info@tehranrahvar.net



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

تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
مسیر اکسیر

تنها در سال گذشته، بیش از ۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰۰ پروژه موفق حمل و نقل بین المللی هوایی، دریایی و زمینی برای ۱۷۰ مشتری حمل کرده ایم.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۳۱۲-۱۳
www.masirex.com



مهان تندر بار
MEHANTONDAR BAR
GLOBAL FORWARDING
شرکت حمل و نقل بین المللی

- 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: ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۵۳۲۲
تلفن: ۰۹۳۳۱۰۱۰۷۶۸
md@mehantondar.com
www.mehantondar.com

سینا لجستیک
اینترنشنال
SPR
Freight & Logistics
مشاور و کارگزار در
حمل و نقل بین المللی لجستیک

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۲۶۸۴۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۵۳۲۲
تلفن: ۰۹۳۳۱۰۱۰۷۶۸
info@spatgroup.com
www.sinapereserahco.com



حمل و نقل روسیه تخصص ماست
شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۲۰ سال سابقه در مسیر روسیه

تهران، خیابان مطهری، خیابان کوه نور، بن بست دوم، پلاک ۸، طبقه اول، واحد دوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱
www.frjtrans.com
info@frjtrans.com

اسفند ماه ۱۴۰۱



حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر

داخلی توانمند ،
سراسری بزرگ مقیاس هوشمند،
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)

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۹

✉ info@hbtc.biz

🌐 www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

♦ انبارداری و توزیع

♦ مشاوره لجستیک

♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

♦ مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

📍 تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،

خیابان عطار، پلاک ۴۸

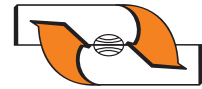
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



جاده ابریشم
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
و زمینی و هوایی

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

☎ ۴۰۸۸۱۱۱۲

☎ ۴۰۸۸۱۵۷۰

✉ info@silk-roadco.com

🌐 www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP
INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی
گروه الماس ترابرسپارس

♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

♦ دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق

♦ دارای نمایندگی فعال در دوبی، چین، تایوان، تایلند، مالزی

♦ دفاتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور

♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

♦ حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی

📍 تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

🌐 www.almastpgroup.com

✉ info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمرد ترابرسپارس نوین
کریر- فورواردر

کشتیرانی

📍 تهران، بزرگراه نواب، نبش
آذربایجان شرقی، برج گردون،
واحد ۵۰۲ شمالی

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۸

✉ info@zomorrodarabar.com

🌐 www.zomorrodarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهب
(مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

🌐 www.shibshahab.ws

✉ info@shibshahab.ws



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

شیب
(سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

🌐 www.shib.ws

✉ info@shib.ws



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

جهان یخچال بار
(با مسئولیت محدود)

📍 تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت،
شماره ۲۹

کدپستی : ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

☎ ۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

☎ ۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

✉ info@jybco.com

تهران- خیابان طالقانی- تقاطع سپهبد قرنی- ساختمان ۲۹۲- طبقه دوم

تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۰۸





شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG در منطقه آسیا و خاور دور

تهران، سهروردی شمالی، هوپزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

☎ ۸۸۷۶۴۶۱۱

☎ ۸۸۷۶۷۰۶۰

✉ info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خیابان شمس، خیابان نور، ضلع جنوبی ساختمان ستاره دریا، طبقه ۷، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

✉ info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا 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 آگینه ونک، شماره ۱۱۰

واحد اداری ۵۰۲

☎ ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

☎ ۸۸۷۸۶۴۴۳

✉ info@pars-pishro.com



PARSA.CS.CO

حمل و نقل بین المللی

وفا راه

کریر - فورواردر

- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کشورها CIS اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
- صدور بارنامه فیتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران، خیابان آیتالله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵

☎ ۴۶۰۹۲۳۰۵-۵

☎ ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

☎ ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

✉ vafarah_co@yahoo.com

www.vafarah.com



NASR
Al.Rafedain

شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



IRU

حمل و نقل به عراق و سوریه

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق | □ سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- حمل و نقل دریایی | □ ترخیص کالا در گمرکات و بندر عراق و سوریه | □ سرویس گروپاژ به عراق



sales1@nasr-alfafedain.com

ایران - تهران
+98-2188921210

عراق - بغداد
+964 - 7721033931

International logistics

www.nasr-alfafedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان هوپزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

✉ ptc.acc@parsagroup.biz



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

- سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک

- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل و انجام پروژه‌های نفتی به کشورهای همسایه
- فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران، مجتمع اطلس مال طبقه پنجم، واحد ۲۰

☎ ۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

✉ Info@mahantarajehatL.com | ✉ Info@amir-logistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک



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 بندر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بندر و مرزهای کشور

تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقزنی، ساختمان ۷۶، طبقه ۵، واحد ۲۴

☎ ۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

☎ ۸۸۸۴۹۰۲۵

✉ tehrantir@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی
دنیگارد
DONYA GARD
با ۴۱ سال سابقه فعالیت
کریر- فورواردر
زمینی - دریایی - هوایی - ریلی
• خدمات گمرکی - ترخیص کالا
• صادرات، واردات، ترانزیت
تهران، جنت آباد جنوبی، نیش
سوم غربی، ساختمان سپه
☎ (خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
☎ ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
☎ ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰-۵۱
✉ Azad@Donyagard.ir
azaddonyagard@yahoo.com
www.Donyagard.co



شرکت
پیشرو ناوگان سیراف
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه‌های
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

Direct To Every Dircetion

تهران، بلوار نلسون ماندلا، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹

☎ ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ ☎ ۲۲۰۵۸۳۳۰

www.pishronavgan.com



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهامی خاص)

◀ خدمات چارترینگ و مشاوره و حمل کالای فله
◀ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای کانتینری وارداتی و صادراتی
◀ نمایندگی نقاط مختلف جهان، از جمله کشورها؛ چین، ترکیه، امارات، عمان و ...

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

www.arvandsealand.com

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

تهران، خیابان سمیه، ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷ / ۸۸۳۱۳۰۷۶

بعد از مفتح، پلاک ۱۱، طبقه ۴، واحد ۱۶ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹

بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

جاده پویان جهان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸ ☎ ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰

www.jaddehpouyanjahan.com

jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN JAHAN
International trasport co.

کریر-فورواردر



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
کارکیا نیک نام
Karkia Nik Nam
Intl Transport & Shipping Agency Co. Ltd.
خدمات حمل دریایی، زمینی، هوایی
فورواردر، کریر، لجستیک و ترخیص کالا
واردات، صادرات و ترانزیت کالا
حمل ترکیبی، حمل محمولات ترافیکی
و سنگین
سرویس به کشورهای اروپایی، آسیای
میانه و روسیه

تهران، سهروردی شمالی، کوچه سلطانی، پلاک ۳۴، واحد ۲

☎ ۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴

☎ ۸۸۱۷۵۲۷۵

✉ Info@niknamtransport.com

www.niknamtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

دریا کالاران

(با مسئولیت محدود)

Darya Kala Ran
International Transport Co.Ltd

کریر - فورواردر
(دریایی - زمینی - هوایی - ریلی)

تهران، بلوار کریمخان زند، خیابان خردمند جنوبی

نیش بهشهر، ساختمان شماره ۲، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۹۱۲۷۲۳۹۰۰۶

☎ ۰۲۱-۴۳۰۰۰۰۵۸

www.daryakalaran.com info@daryakalaran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کاهشان سیر آسیا
کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری

و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زاثر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

☎ ۶۶۴۳۲۵۴۲- ۶۶۹۰۴۹۵۵

☎ ۶۶۵۸۳۸۰۷ - ۶۶۵۸۳۸۱۵

kahkeshanseireasia@gmail.com





ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان دستگردی، غربی، پلاک ۳۵۲، طبقه ۶
تلفن: ۸۶۰۸۷۸۱۷ / ۸۶۰۸۷۲۱۹
۸۶۰۸۷۲۵۸ / ۸۸۶۴۵۱۵۵
ایمیل: Info@shamekh.org
وبسایت: www.shamekh.org



سرویس‌های حمل زمینی، دریایی و هوایی
خدمات حمل Door to Door
خدمات حمل پروژه‌ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی، نبش میرعماد، شماره ۲۸۲، واحد ۲۰۲
تلفن: ۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱
ایمیل: info@5continents.ir
وبسایت: www.5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشورهای اروپایی
کریر - فرورادر

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر جنوبی پلاک ۱۳۴
مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴
تلفن: ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲
۰۹۱۲۱۲۶۶۰۸
۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲
ایمیل: afrabar2@gmail.com



کریر - فرورادر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق، سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس، دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

تهران، خیابان فلسطین بنش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶ / ۶۶۴۰۷۱۸۷

ایمیل: info@ariangmbh.com / @iransarie.com / www.iransarie.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
راه نیک ترابر
کریر - فرورادر

- 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، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۴۵۴۲۹
ایمیل: info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی
بارمان ره تئیس

- 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: ۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸
ایمیل: info@brt-co.com
وبسایت: www.brt-co.com



کریر-فرورادر
شماره ثبت: ۴۴۸۳۳۰
زمرّد راه سعادت
شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امر ترانزیت کالا
دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۳۲۵۴۲
۰۲۱-۶۶۹۰۴۹۵۵
۰۲۱-۶۶۵۸۳۸۰۷
۰۲۱-۶۶۵۸۳۸۱۵
ایمیل: arez1975@yahoo.com

TIRAN
INT'L TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

- حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com

شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر- فورواردر

- صادرات پروژه‌های سوختی با بیش از ۲۰۰ دستگاه تانکر تحت پوشش
- حمل محمولات پروژه‌های (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپایی
- حمل محمولات صادراتی با کامیون های جدید تحت پوشش

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@nesa.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

کالا سپید ترابر

(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲ ☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

مشهد، پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

پارس ترابر

PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰) ☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸۵، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

شرکت حمل و نقل بین المللی

شرکت حمل و نقل بین المللی

راگا ترابر پاسارگاد

Raga Tarabar Pasargad

- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- خدمات حمل پروژه‌های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی Door To Door

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم، واحد ۱۰۵ و ۵۰۸ ☎ ۲۲۵۵۱۴۸۸ ☎ ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com

ارائه خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی ◀ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ◀ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور

سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه

متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا

دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ◀ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

ARMAN SEA LAND
آرمان دریازمین
(با مسئولیت محدود)

عضو انجمن سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران





تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
سره راه فاطمی، کوچه شهید حمید
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کرپلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co

info@ritco.co



International transport and
Freight Forwarders
• حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی
(ترکیه، گرجستان، اوکراین)
• حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه های و فله
• دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره
تهران، خیابان نجات الهی، خیابان ارک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۳
☎ ۰۲۱۰-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹
www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



(کریر و فورواردر)
مدیرعامل: احد زمانی
تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و
دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷
☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰



ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی
تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد،
نیش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸
☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲
www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com



(کریر - فورواردر)
حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا،
انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی
تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نیش کوچه جرج جرداق،
پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹
☎ ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶
Alipour@tatfarabar.com trans_shams
tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.



ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
حمل و نقل بین المللی
اکسون ترابار ابریشم

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵
☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ 📠 ۸۸۹۷۷۹۴۰

فورواردر - ترانزیت

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

تهران، میدان هفت تیر،
خیابان مفتوح جنوبی، خیابان
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

(خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶



شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات
انجام کلیه عملیات لجستیک، تخلیه و بارگیری
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانتینر
انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



ALMAS RAHE PAYAM
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری، اول نواب ساختمان شهاب ا،
طبقه ۷، واحد ۱۷۱

۶۶۳۸۷۰۳۴ / ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷

info@almasrahepayam.com

www.almasrahepayam.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا لجستیک

واردات و صادرات و ترانزیت

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۱۸۱، واحد ۱۵
۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۶۶۵۷۸۷۳۹

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com

info@sabaLc.com



ماهان ترانس

با مسئولیت محدود

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده‌ای کالا
کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار
تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲، طبقه ۲، واحد ۵

۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲ / ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

ترمیغال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia
SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

خدمات حمل
هوایی، دریایی، زمینی

با کادری مجرب در واردات کلیه کالاها از اقصی نقاط دنیا به خصوص شرق آسیا و اروپا
انجام کلیه حوالجات ارزی خاص ناشی از تحریم
دارای بهترین نمایندگان خارجی در کلیه کشورها و همچنین کلیه گمرکات
ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۹، واحد ۳

۰۲۱-۵۷۶۴۳ / ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسئولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۴۳

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر
ایران - اروپا

Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۴۱
۸۸۸۳۳۲۷۴
۸۸۳۴۳۷۳۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

پلوان ترابر

حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، فله، مایعات
حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع، ترکیه و بالعکس
حمل کالا های صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن، کانتینر
انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ، مرکب)
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه، بارگیری و بسته بندی

📍 تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح جنوبی، خیابان ورزنده، پلاک ۸، واحد ۳



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

• حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه
نقاط دنیا به ایران و بالعکس
• خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

📍 تهران، میدان فتح، بعد از شبر پاستوریزه، خیابان فتح
سبزه، مجتمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۸۲۷

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

✉ A.hosseinzadeh@sadrahjam.ir ✉ Info@sadrahjam.ir



شرکت یونپاک

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

• بسته بندی لوازم منزل و مبلمان • ساخت صندوق های چوبی
• بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
• کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
• حمل و نقل 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

☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ (خط ۷)

🌐 www.unipack.ir ✉ info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

• ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی بصورت درب به درب
شامل حمل زمینی و دریایی، حمل ترکیبی، حمل و نقل محمولات
ترافیکی، ترانزیت، ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی،
حوالجات ارزی، خدمات انبارداری و ...

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سهروردی، پلاک ۸۶، طبقه ۱

☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ 📠 Sun.logistic

🌐 sun.logistic.net ✉ Info@sun.logistic.net



RADIAN DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

رادیان دریای ماهان

فورواردری

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (چردن)، ساختمان نگین
آفریقا، پلاک ۸۸، طبقه ۴، واحد ۴۰۸

☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

✉ Shirin@radianshipping.com

♦ حمل انواع خودرو سبک و سنگین از امارات و ترانزیت به روسیه، قزاقستان

قرقیزستان تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان، عراق

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران

♦ ترخیص و ترانزیت خودروهای سبک و سنگین از بنادر جنوبی ایران

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، ☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۴۹۲۹ - ۸۸۵۴۴۹۲۸

📍 خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۶۸۰۵

🌐 www.karinatarabar.com

✉ info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd

گروه شرکت‌های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابر

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آب ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

« انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)

« حمل محموله های (نفی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)

« حمل کلیه کالاها با در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیرکس، کارکریر، کفی)

« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه اختصاصی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲

📠 ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرداد ناوگان
فعال در بخش فورواردری



شرکت ام ال سی شیپینگ
خدمات فورواردری و کشتیرانی در کشور امارات



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

📍 تهران، خیابان شریعتی،
تقاطع طالقانی خیابان خواجه
نصیرالدین طوسی، شماره ۲۸۸،
طبقه ۵، واحد ۲۰



حمل و نقل بین المللی

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲
۷۷۶۲۴۹۷۳
☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir 🌐 www.traftransport.ir

▪ ارائه نرخ رقابتی جهت صادرات انواع کالا به بنادر هند

▪ ارائه دهنده سریع ترین خدمات حمل و نقل دریایی از / به مقاصد

حوزه خلیج فارس، چین، کره (اینچون)، مالزی و اروپا

▪ سریع ترین خدمات حمل هوایی از اروپا، چین، کره، امارات و هند

▪ ارائه خدمات صادرات، واردات و ترانزیت



شرکت حمل و نقل بین المللی

سیراف پارت

☎ ۰۲۱ ۸۸۴۴۲۵۶۰

📍 تهران، خیابان سهروردی جنوبی، نبش خیابان امین الهی، ساختمان ۱۰۷، طبقه سوم

📠 ۰۹۹۲۷۰۲۶۲۱۱ / ۰۹۹۲۷۰۲۶۲۱۲ / ۰۹۹۲۷۰۲۶۲۱۵

📧 sea_rough

🌐 sea-rough.com

✉ operation@sea-rough.com

شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)**تانیا باربود تیر پارس**

کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
صادرات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه ،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷،
منفرد ۶، پلاک ۲۱ طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳

☎ ۳۷۱۲۶۲۸۴

☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰

☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM

www.taniabarbod.com

حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی**ایران ویچ**

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه
مولوی کرد، پلاک ۸
☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸
☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱
☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان
سوسن، شماره ۴، طبقه ۴
☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹
☎ ۸۸۹۱۱۰۵۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰
☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷
☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

✉ iranvichco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس

کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG پاکامیون های
ملکی و تحت پوششحمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد، میدان ابوظالب، نبش حر عاملی ۴۷،
ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ ☎ ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ ☎ ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

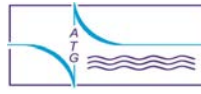
✉ khavari@abanrahtos.com

☎ ۰۹۱۵۳۱۲۶۰۲۶

www.abanrahtos.com bidel@abanrahtos.com

**دریای آبی متحد**

شرکت نمایندگی کشتیرانی

**آباتیم گیتی**

شرکت حمل و نقل و لجستیک بین المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی، LCL و پروژه ای از اقصی
نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل از مبدا تا مقصد DOOR TO DOOR SERVICES

« حمل چندوجهی بین المللی Multimodal Transport

« ترخیص کالا

Head Office:

☎ (+98) 513 705 4062

☎ (+98) 0912 047 2267 / 993 211 2907

✉ ublueslogistics@gmail.com

✉ abatamim@yahoo.com

www.ubslogistics.com www.abatamimgiti.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زهره شب

کریر - فورواردر - ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان

« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان

« حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS

« نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی

« اجاره ژنست (دستگاه مولد برق) در دیوی بندرعباس جهت

کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۱۶ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵

☎ ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ ☎ ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ ☎ ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

www.zohreshab.com info@zohreshab.com

شرکت حمل و نقل
بین المللی**جواهر نگار طوس**

کریر - فورواردر

« دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

« فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

« مشهد، کوهسنگی ۳۰، ساختمان

جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱

☎ ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com

شرکت حمل و نقل
بین المللی**ره تاش توس**

کریر - فورواردر

« دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

« فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

« مشهد، کوهسنگی ۳۰، ساختمان

جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۶۹۹۷۸

☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی، جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران، دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه، دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، 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
☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ 📠 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
ریلی هوایی گمرکی نامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731000



شرکت حمل و نقل سراسری
عدل ترابران توس
(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسگریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳
(داخلی ۵) ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ 📠 ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰
شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷ 📠 ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی
بانی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

■ حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
■ حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تأیید سازمان بررسی شرکت ملی نفت
■ حمل فرآورده‌های غیر نفتی با تانکر های استیل استاندارد
■ حمل محموله های کانتینری با انواع تریلر های کفی، چادری، خودرو بر

خراسان رضوی، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
☎ ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ 📠 ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳ 📠 ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۳۷
سامانه پیامکی ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۰۶۹ 📧 Brtco.11253@gmail.com

www.Brt.Co.Ir Brtco_11253@Yahoo.com



بیساران ترابر پویا
حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

حمل انواع محمولات سنگین و ترافیکی در داخل کشور و به کشورهای آسیای میانه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان) و ترکیه

مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴
☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
پیشتاز ترابر
عصر خاوران



کریر - فورواردر

■ حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین المللی
■ حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسگریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰ 📠 ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶
پیشتاز ترابر: ۰۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹

pishtaztarabar@yahoo.com

◆ مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه‌های 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 بندر کشور ◆ دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴

☎ ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵ 📠 ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ 📠 ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۷۹ / ☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷

14, 5th, floor of Marmar Complex, Imam khomeini 28st, Mashad, Iran. +98915 3141875

info@abtlogistics.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

آسا برودت توس

کریر - فورواردر





خدمات حمل و لجستیک مواد سوختی و گاز مایع (LPG)

« فورواردر - کریر
« جاده‌ایی - ریلی
« حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از
تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای
میانه، عراق، آذربایجان و قزاقستان

مشهد، احمد آباد، احمد آباد ۱۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳
☎ ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵ / ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۱-۶۴ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین المللی

سلمان ترابر توس

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، عراق و روسیه • 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

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر

(مسئولیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

« تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشور های مستقل مشترک المنافع،
ترکیه، افغانستان و بالعکس
« تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب
« خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (قله، کانتینری)
« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰، نیش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶
☎ 098-51-37666958-59 / 098-51-37650426

No.30, Unit 6, Gelayol St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

www.sednaasiaforwarder.com info@sednaasiaforwarder.com

حمل و نقل بین المللی ابر ترابر توس



INTERNATIONAL TRANSPORT COMPANY

کریر - فورواردر زمینی - دریایی - ریلی

• حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی به کلیه نقاط جهان
• دارای دفاتر فعال در کشورهای امارات - ترکیه - قرقیزستان و آلمان
• دارای ناوگان ایرانی و خارجی جهت حمل کالا
• ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران به همراه انبار نگهداری
• مشاوره رایگان در امور حمل و نقل بین الملل

☎ ۰۹۱۵۵۰۰۴۵۶۴ / ۰۹۳۸۳۰۶۶۱۷۴
آقای سجادی (مدیر آسیای میانه مسلط به زبان روسی)
۰۰۴۹۱۶۰۷۷۰۳۹۳۶ : دفتر آلمان / ۰۹۱۲۱۱۲۶۷۱۶ / ۰۹۱۵۷۱۵۵۰۳۴

www.abartarabartoos.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر



• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان،
افغانستان و آسیای میانه، به خصوص تاجیکستان، قزاقستان،
قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن
به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نیش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
☎ ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
علیرضا فرتاج : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۵۴ / ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

info@michka-mts.com

حمل و نقل بین المللی ستاره یاران زمین



کریر - فورواردر
خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد، کوهسنگی ۳۰، پلاک ۱۱۶، طبقه ۴، واحد ۷
☎ ۰۵۱-۳۸۴۹۶۳۱۰ / ۳۸۴۹۶۳۱۱

Saramadyaranzamin@yahoo.com

yaranzamin_star@yahoo.com

ATA TARABAR ATLAS International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)

دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت
شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran
☎ 098-5138550305-9 / 098-5138545669



www.atatarabar.com

info@atatarabar.com




شرکت حمل و نقل بین المللی توکا ترابر
 کریر فورواردر
 (جاده‌ای - دریایی - ریلی)
 حمل و ترانزیت به کشور های آسیای میانه و افغانستان
 ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
 انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا
 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۰
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
 ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰
 info@tookatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهراه طلایی کیهان
 با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه ترین زمان به مشتریان خود عرضه می دارد
 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵
 ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰
 info@shahrahtalayi.com



شرکت حمل و نقل بین المللی حنان ترابر شرق
 کریر فورواردر
 حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات
 زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲
 ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰
 ۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳
 ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳
 ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸
 ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴
 Hannantarabarshargh@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی نیکسان کالا تجارت
 Niksan Kala Tejarat
 ترانزیت، صادرات، واردات
 ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران
 بندرعباس، بین میدان بلوکی و یادبود، کوچه شهید حسن پور، ساختمان آسمان، طبقه ۵، واحد ۱۰
 ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۷۵-۳۲۲۳۳۸۹۲
 ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹
 ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱
 www.nkt-co.com info@nkt-co.com



شرکت بازرگانی مروارید تجارت توانا مکران
 مدیریت آقای مهاجری
 کریر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
 زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶
 ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵
 ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸
 Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com



روان ترابر نوپین 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
 بندرعباس، سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
 ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲
 RAVANTARABAR@GMAIL.COM

بانه ۳ سال سابقه فعالیت
یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور
 « امکان صدور بارنامه تمبردار دولتی در سراسر کشور »
 « دارای شعب فعال در شهرستان های : تهران - بندرامام - بندرعباس - عسلویه - تبریز - اراک - اصفهان - شیراز - کرمانشاه - ایلام »
 « حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا (جاده‌ای - ریلی - دریایی - ترکیبی- ترانزیت - ترافیکی) »
 « انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور »
 تهران، سعادت آباد، بین تقاطع مسجد القدس و خیابان رامشه، جنب داروخانه دریا، پلاک ۳۲
 www.ptec-ir.com info@ptc-ir.com



شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی P.T.E.C
شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی
 ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲
 ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

www.tarabaran.com



Sangin Tarabar
Road Transporta Co Ltd.

سنگین ترابر
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژہ - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین
(داخلی - آسیای میانه)

تهران، اتوبان، تهران-ساوه، کیلومتر ۱۲ پایانه بار تهران، غرفه ۲۲۶

☎ ۵۵۲۹۵۹۳۶-۹ / ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶
☎ ۵۵۲۹۶۱۳۷

www.sangintarabar.com info@sangintarabar.com



سٹی
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...

دارنده: ISO9001:2000

خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

www.sati-co.com info@sati-co.com



TARKIB HAML-O-NAGHL CO
Affiliated with I.R.I Rail ways
Personnel Saving Found Institute (PSRAI)

- Internal & International Rail, Road and multi-modal freight transportation
- Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
- Active Agencies at the Iran borders and ports

No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran

☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821)66915187

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



شرکت ترکیب حمل و نقل

وابسته به موسسه صندوق پس انداز کارکنان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریور - فوروردری
- ریلی - جاده‌ای
- حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
- نماینده ایران در کریدور بین الملل شمال - جنوب
- دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

www.saadattarabar.com saadat_tarabar@ymail.com



جاده رانان رفسنجان
شرکت حمل و نقل


قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور

دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷
☎ ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

aligholamhoseyni537@gmail.com



سعادت ترابر
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

دفتر شرکت های تابعه
(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

دفتر مرکزی، کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

☎ ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴
☎ ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹ (عج)
مدیرعامل: محمدرضا باربد

www.saadattarabar.com saadat_tarabar@ymail.com

تهران، نسیم شهر، پایانه استان تهران، غرفه ۲۰۵ ☎ ۰۲۱-۵۵۲۹۵۸۹۳-۶ ☎ ۵۵۲۹۵۸۹۵	بندر انزلی، پایانه بار بندر انزلی، پلاک ۲۴ ☎ ۰۱۳۴۳۴۲۲۴۹۹
بندر امام خمینی، پایانه بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰ ☎ ۰۶۱۵۲۲۴۱۲۰۵	بندر عباس، پایانه بار، غرفه شماره ۲۸ ☎ ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۵۳
بوشهر، پایانه بار بوشهر ☎ ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷	چابهار، پایانه بار، غرفه شماره ۸ ☎ ۰۵۴۳۴۲۸۶۰۰۲
عسویه، پایانه بار منطقه ویژه ☎ ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۵۱-۴	پایانه و دفتر فنی تهران، آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵ جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان ☎ ۵۵۸۲۸۰۴۴ / ۵۵۸۶۰۴۵۷ ☎ ۵۵۸۲۰۰۲۸ ☎ ۵۵۸۴۳۰۵۶

www.fajr-jahad.com



شرکت حمل و نقل جاده ای فجر جهاد

فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده‌ای داخلی

(وابسته به صندوق بازنشستگی کشوری)

اسفند ماه ۱۴۰۱



حامد بار
(بزرگ مقیاس هوشمند)
شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری
شرکت برتر در حمل و نقل کشور
در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

دارای سامانه هوشمند اختصاصی
حمل و نقل « صدور بارنامه های

دولتی در سراسر کشور
ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر

کشور در سریع ترین زمان توسط
تریلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار

و ترانزیت و کلیه کامیون ها
دارای ترمینال اختصاصی

تهران، خیابان آزادی، روبروی
مسجد دانشگاه شریف، شماره

۴۶۰، ساختمان مصطفی

۰۹۶۰۴۹۰۹۶-۹
۰۸۶۰۰۱۰۸۶-۶

info@hamedbar.ir

www.hamedbar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
شهاب تیرآریا
کریر و فورواردر

دارای کشتندهای ملکی

فعال در مسیرهای اقلیم کردستان، عراق و ترکیه
دارای مجوز حمل یکسره و سرویس منظم به اقلیم کردستان

ارومیه، بلوار آزادی نرسیده به گمرک، ساختمان شهاب تیر
آریا، طبقه همکف

فرشاد حاتمی ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳ / ۰۷-۱۴۶-۳۲۷۵۶۱۴۴-۰۴۴

تبریز، انتهای خیابان رسالت
مرکز تجاری رسالت ساختمان
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰
۳۴۴۶۸۷۰۱

۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

شرکت حمل و نقل بین المللی
ساربان گستر سبلان
با مسئولیت محدود
کریر- فورواردر

sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی خطوط کشتیرانی
کریر و فورواردر

حق عملکردی، انباری، مشاوره در
امور گمرکی و ترخیص

ترانزیت کالا توسط کامیونهای
کفی، چادری، تانکر، کارکریر،

کمرشکن، بوژی
ترخیص کالا هر کلیه بنادر

گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی،
نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه

اول، واحد ۲
۰۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰-۸
۰۷۳۷۳۷۳۴۷۸۸۸

شعبه اردبیل
۰۳۳۸۱۲۶۶۲ / ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰

Info@stcotransport.com

www.stcotransport.com

فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا

اسپاد ترابر ویرا

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود



حوزه های فعالیت

- حمل و نقل تخصصی ریلی در حوزه داخلی و بین المللی
- حمل و نقل جاده ای و دریایی
- حمل و نقل ترکیبی و درب به درب
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل و نقل (تخلیه و بارگیری و باربندی، صدور بارنامه، حمل شهری...)
- دارای گواهینامه های
- پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای
- پروانه فعالیت حمل و نقل ریلی
- پروانه کارگزاری گمرکی
- گواهی فعالیت فیاتا

تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۲

www.spodgroup.com

s.sanavi@spodgroup.com



موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز
قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز

خط ۱۲) ۰۳۳۳۸۳۰۳۰
۰۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۰۳۳۴ پایانه
۰۳-۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۰۳-۵۵۲۹۶۰۰۰



Mana Tarabar
International transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی
مانا ترابر
خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱۱

۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸ / ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

manatarabarparsiyan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر و فورواردر

NIKBAR Co
Int'l transport
URMIA IRAN

04432759351-4

infonikbarco@gmail.com





شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فرورادر

◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
 ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
 ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
 ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
 ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

📍 تبریز، چهارراه آپرسان، ساختمان اسکان، طبقه هفتم، واحد DY

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳
 ☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵
 ۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار و مسافرت هوایی
 International Transport & Air Cargo Services.co Carrier - Forwarder

◀ نمایندگی کلیه ایرلاینها

📍 تبریز، انتهای خیابان رسالت مجتمع اداری تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
 ☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹
 ☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۴۵

📍 فرودگاه تبریز، روبهروی سالن مسافری
 ☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳

مدیر عامل ایوب ساعتی ۰۹۱۱۴۶۹۷۶

www.kaljar.net www.kaljar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرنگ نگین (سهامی خاص)

◀ کریر فرورادر ◀ 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، باکو، گرجستان، تفلیس، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

📍 ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵
 📍 خوی، بلوار ولیعصر، روبروی بانک ملی، کوچه سمندری، پلاک ۱، طبقه ۲ (تتومند) ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶ / ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴
 ✉ latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
سرافراز ترابار (با مسئولیت محدود)
 کریر - فرورادر
Sarafraz Tarabar
 International Transport Co. LTD.

📍 تبریز، فلکه دانشگاه برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱
 ☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com info@sarafraztarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرتا لجستیک
 کریر - فرورادر

◀ صادرات و واردات، ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی
 ◀ کارگزار رسمی واردات کسنددهای روز اروپا
 ◀ دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس
 ◀ ارائه خدمات فورواردینگ بین المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)
 ◀ سرویس های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و بالعکس

📍 تبریز، محله نصف راه، خیابان شهید آیت اله محلاتی، بلوار ۲۲ بهمن، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

www.artalogistic.com info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
نیرو ترابار

کریر - فرورادر
Nirou Tarabar
 International Transport

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
 ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

📍 تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
 ☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

📍 دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب گازار مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
 ☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا
شهاب سحر آذر
 کریر - فرورادر

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

📍 جلفا، خیابان تیمسار فلاحی، روبهروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸
 ☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸
 ☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

shahabsaharazar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماهور کیان سلیمان
 مدیریت: سیفی کریر - فرورادر

◀ 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
 ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

📍 تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ۶ واحد ۳۱

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳
 ☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

info@mahourkiyan.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
مروارید ماکو (سهامی خاص)

◀ ترابری بین المللی ◀ زمینی، هوایی، دریایی ◀ بسته بندی و ترخیص کالا

■ Road & airway ■ Shipping & packing ■ custom clearance & services

📍 جنب درب گمرک بازگان، مجتمع امیرحسین، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴۰

📍 Next to the bazargan customs door. Amir Hussein Complex. floor3. Unit5

☎ (+9844) 34375084/ 6 ☎ +984434372740

morvaridmaku_transport@yahoo.com

اسفند ماه ۱۴۰۱

مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵
- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲
- کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

- ترخیص و بارگیری
- استریپ
- حمل و نقل داخلی



- دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ☎ ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱
- دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ☎ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

✉ azartarabarhormoz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری
- بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی ☎ ۰۷۶-۳۲۰۹
- پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴ ☎ ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸
- میدان تره‌بار: بندرعباس، میدان تره‌بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱
- تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر پیشباز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای از مبدا بندرعباس به تمام نقاط کشور

- بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران ☎ ۰۷۶-۳۹۲۵۵۲۵۸
- دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه
- امیرکریم الدینی ۰۹۱۳-۳۴۵۴۳۱۷
- حیدر حسینعلی پور ۰۹۱۳-۳۴۵۷۶۷۱

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com bandarpishtaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

حمل و نقل داخلی، ریلی - جاده‌ای، انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

- بندرعباس، امیرآباد، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴۰

www.saadatbandar.ir j_sadeghimajd@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

تخصصی‌ترین شرکت در جنوب کشور جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین

- بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۳۲

☎ ۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

حمل سریع و مطمئن کالای شما از مبدا بندرعباس به سایر نقاط کشور

- بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص
شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

- ☎ ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹
- ☎ ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴
- @atashin_tara
- @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه
هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

رشدید بار: rashidbar_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



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

تلفن: ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل
دنیز تارابار
DENIZ TARABAR
Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیر عامل: مهدی سرخاب

بندرعباس، بلوار پاسداران،
روبه‌روی دخانیات، پلاک ۵، طبقه
۱۳ واحد ۵

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۳۴۵-۴۸

تلفن: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

deniz.tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده
کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،
غرفه شماره ۲۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

تلفن: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
توکا

سهامی عام
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده
در بازار بورس اوراق بهادار

اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهی‌نامه
IMS

اولین شرکت حمل و نقل جاده‌ای دارای
تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی
صدور بارنامه در کل کشور

توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:

جاده‌ای-ریلی-دریایی

توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،

ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور

توانایی اجرای پروژه‌های متنوع حمل و نقل

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

نماینده 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

تلفن: ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۶

تلفن: ۳۳۸۶۶۹۰۱ / ۳۳۸۷۲۵۶۵

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱-۳

تلفن: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۴

تلفن: ۳۳۵۳۲۷۵۴

کاشان: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱

تلفن: ۵۵۵۴۱۲۶۱

رشت: ۰۱۳-۳۳۶۹۶۱۶۹

زرین شهر: ۰۳۱-۵۲۲۱۰۲۷

تلفن: ۵۲۲۲۳۵۹

Info@TUKATRANS.COM

WWW.TUKATRANS.COM



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
احسان هرمزگان

دارای کمرشکن ۱۱،۷۱۴ 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 انبارداری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه
جهانباز، ساختمان ایران خودرو، طبقه

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com

ehsan.hormozgan@yahoo.com



شرکت حمل و نقل کالای
سروش کارآفرینان کویر

- خدمات حمل و نقل جاده ای و ریلی
- خدمات ایاب و ذهاب پرسنل
- انجام پروژه‌های حمل سرباره ذوب
- انجام پروژه‌های عمرانی

آران و بیدگل، خیابان عباس آباد، بعد از پادگان شهید کبریایی، جنب
مجتمع فولاد کویر

تلفن: ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۰۵ / ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۷۳

sorooshkarafarinan@gmail.com



بنیان: ۱۳۱۹
شرکت حمل و نقل
شباهنگ بروجن
(متحدہ)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد

تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰

تلفن: ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

تلفن: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

تلفن: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت کشتیرانی فانوس طلایی جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)

						
BH	MY	PK	CH	SG	KW	AE
						
SY	SA	JO	EU	EG	AF	TH
						
IQ	VN	SK	NK	KH	JP	BG

تهران ، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) ، خیابان کاتوزیان ، پلاک ۸ ، طبقه دوم

Floor 1 , NO 8 , Katoziyan Street , Khaled Eslamboli Street (Vozara) , Tehran

بندر عباس ، بلوار امام خمینی ، خیابان امام موسی صدر ، ساختمان پاداش ۲ ، طبقه ۶


Floor 6 , Padash Building , Emam Moosa Sadr Street , Emam BLVD , Bandar Abbas

Info@iglship.com 

تهران : ۰۲۱ - ۹۱۰۰۱۹۵۰
بندر عباس : ۰۷۶۳ - ۲۲۵۳۲۳۴ - ۷



Fanus_Talae_Jazire_Shipping 

www.iglship.com 

راهنمای شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور

صفحه	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۳۰	آباد اختر آریامن
۱۲۹	آینوس خارک
۱۴۰	آینوس راه خاورمیانه
۱۳۹	آزاد راه دریا
۱۳۰	آرمان راه کوروش
۱۳۷	آریا بندر سینتا
۱۳۶	آرین ترنس
۱۳۶	آرین سپهر اروند
۱۳۶	آهنگ دریا
۱۴۱	ابنکار ترابری پارسا
۱۳۴	اتحاد دریایی دوستی
۱۳۶	اسپندان ترابری آتیه
۱۴۰	البرز سپریک
۱۳۰	امواج دریا
۱۴۱	امواج زرین دریا
۱۳۶	ایران ترابری
۱۳۳	ایرسا دریا لجستیک
۱۳۵	ایرسا دریای فرناک
۱۳۲	ایرسا مارین
۱۳۳	پاسارگاد لاین
۱۳۲	پاشا دریا شرق
۱۳۰	پردیس اقیانوس سیراف
۱۳۴	تاج دریا گناوه
۱۳۱	تاجران دریا کالا
۱۴۱	تاو ساحل اروند
۱۳۹	تجارت دریای آترین
۱۳۳	ترنگ دریا (TDS)
۱۳۹	توسعه تجارت روبینا
۱۳۷	توسعه تجارت کارن مکران
۱۳۶	توشه بر
۱۲۸	جهان دینیز کالا
۱۳۲	خط استوا مارین
۱۳۱	خط کرانه دریایی
۱۳۸	خورشید دریایی آبی
۱۲۹	داتام دریای اروند
۱۳۷	دروازه طلای دریای نور
۱۲۹	دریا پرتوی گینا
۱۳۲	دریا تجارت سامیار
۱۴۰	دریا سرعت
۱۲۹	دریا سفیر هرمز
۱۱۷	دریای آبی متحد
۱۳۲	دریای متحد
۱۳۹	دریای نیلگون شفق
۱۳۸	دینیز دریا نورد متحد
۱۳۸	دورقی
۱۳۵	رابین مارین
۱۲۸	راشا تجارت شایگان
۱۲۹	راهبان تجارت مارین
۱۷۸	راهبان دریای سعادت
۱۲۶	رایکا دریا تجارت
۱۴۱	روشن دریای پارس
۱۳۸	ساعی ترابری آرشام
۱۳۰	ساعی پارس دریا
۱۳۳	سام دریا آسیا
۱۳۰	سپید بندر مکران
۱۳۶	ستاره
۱۲۹	ستاره آبی دریا (BSL)
۱۳۱	سلین دینیز
۱۳۴	سلام دریا
۱۳۷	سها رسا مانا
۱۳۹	سیراف دریا لاین
۱۳۱	سیمما دریای گناوه
۱۳۶	شاخص صدف دریا
۱۳۸	فانوس ساحل
۱۲۸	فرتاک دریای آرام
۱۳۷	فرشته اقیانوس آبی
۱۴۰	فرمد
۱۳۴	کیان راه ساحل
۱۳۸	گذرگاه دریا پارس
۱۳۳	لنکا آبی کیش
۱۳۰	ماروس ترابری
۱۳۸	مدیریت بار و دریا
۱۴۰	مروارید دریایی آرام
۱۳۷	موج مد
۱۱۶	مهر دریا ناوگان
۱۳۱	نیک آریا سیمما ایرانیان
۱۳۴	نیک یاد دریا
۱۳۱	ونوس دریا
۱۳۷	هفت دریا
۱۳۲	هلال دریای ایرانیان
۱۳۹	هنزا ناو دریا
۱۳۲	یکتا مارین
خدمات بندری	
۱۳۴	امیدان ساحل پارسیمان
۱۲۸	پرشین جاوید اروند
۱۲۸	تیام دریا
۱۳۷	خلیج پژم
۱۳۴	دریای آبی خلیج فارس
۱۴۰	ساحل نمایان بندر
۱۳۱	کسری افق دریا
۱۲۸	کیش راه آبی
۱۴۰	لنگر دریا جنوب

موسسه فرهنگی - هنری ترابری اندیشه فردا
ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

ترابری از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل و نقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار، استمرار حضور و نقش‌آفرینی بیشتر در عرصه اطلاع رسانی در بخش حمل و نقل باری نمایند.

پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
شهرستان	تهران	اشتراک
۵/۱۰۰/۰۰۰	۴/۸۰۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۹/۹۰۰/۰۰۰	۹/۵۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک فروشی ۷۰۰/۰۰۰ ریال

خواهشمنداست پس از تکمیل فرم، هزینه اشتراک را به

شماره حساب: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۹۹۶۷-۱۵۵ | بانک گردشگری

شماره شب: ۹۰۰۶۴۰۰۱۵۵۹۹۶۷۰۷۱۳۴۲۴۰۰۱

شماره کارت: ۵۴۹۱-۵۴-۱۴-۰۰۰۱۶۷۰-۵۴

به نام موسسه فرهنگی هنری ترابری اندیشه فردا واریز نمایید.



FARTAK DARYAYE ARAM
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذر شهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فورواردی و استعمال آنلاین »

WWW.FTA-CO.NET

@fartak_darya

farahdel@fta-co.net



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- « فورواردی »
- « 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 رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت خدمات ساملی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی فاص)

- ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از
- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk&Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶

۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



شرکت پرشین جاوید ارون

شرکت خدمات دریایی و بندری

- ♦ نمایندگی کشتیرانی با مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی
- ♦ شرکت برتر همکار با کشتیرانی دریای خزر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- ♦ حمل کلیه کالاهای فله، کانتینری، جنرال کارگو در عرصه جهانی و در حوزه ترانزیت جنوب به شمال کشوری

تهران، جنت آباد جنوبی، مجتمع اداری تجاری سمرقند،

طبقه چهارم، واحد ۴۰۶

۰۲۱-۴۴۴۹۵۱۱۳-۱۴

md@Persianjavid.com



شرکت کیش راه آبی

شرکت خدمات دریایی و بندری

تامین کننده نیروی متخصص دریایی برای شرکت کشتیرانی والفجر، کشتیرانی دریای خزر و شرکت های حوزه خلیج فارس

تهران، جنت آباد، مجتمع اداری سمرقند، طبقه چهارم، واحد ۴۰۶

۰۲۱-۴۴۴۹۵۱۱۳-۱۴

خرمشهر، کوی آریا، خیابان تنب بزرگ، پلاک ۶۳۱

۰۶۱-۵۳۵۳۲۹۲۳

www.kishrahabi.net

Info@Kishrahabi.net

راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « دارای نمایندگی خطوط کشتیرانی »
- « حمل تخصصی کالا و ترابری دریایی، هوایی، زمینی »
- « ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات »
- « انجام کلیه امور لجستیک بین المللی (WAREHOUSING-CROSS STUFFING) »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی
غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com



B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 www.bslshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آبنوس خارگ

مدیر عامل: هادی بخشی

♦ نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا، کالای فله، تانکر و... ♦ شعبات: بندر و پایانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

📍 تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ ۷۷۵۲۲۱۹۵ 📠 ۷۷۶۷۱۲۰۶
📠 ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

🌐 www.abnouskharg.com ✉ info@abnouskharg.com



شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمز

■ حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بندر جنوبی ایران ■ بارچ و پدک کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
■ کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
■ سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لنڈینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بندر عمان و امارات
■ مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

📍 بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ 📠 ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

✉ daryasafirshipping@gmail.com



کشتیرانی داتام دریای اروند

(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱
✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Port services
- » Ship agency

» Regular port calling schedule at
AEJEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

🌐 www.dpgshippinglines.com ✉ info@dpgsl.com



راهیان تجارت مارین

• نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 www.rtmmarine.co



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فوروردی • ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه حقانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۷۸۷۰-۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارتینگ، تدارکات کشتی، بارشماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

تلفن: ۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۰۲۴۹ / ۳۵۳۲۱۳۷۰

تلفن: ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶

EMAIL: INFO@SEPIDBANDAR.COM

WWW.SEPIDBANDAR.COM

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس



مالکیت و مدیریت کشتی
خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
خدمات لجستیک و ترابری بین المللی

تهران، بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، ساختمان ماروس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی
نماینده خط کشتیرانی AAA هند
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴ ۶۳۶۳-۶۵۶۵-۶۴۶۴

EMAIL: Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی
(پهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۴۲۱۲۳۷

EMAIL: ops@seapersia.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان

- مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)
- حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، جردن، خیابان سپهر، پلاک ۲۲ (ساختمان سپهر)،
طبقه ۵، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۱۲۴۱-۴

WWW.ARKCOTRANS.COM

نمایندگی خطوط کشتیرانی

پردیس اقیانوس سیراف

- ◀ سرویس فیدری منظم و هفتگی از بندر عباس به جبل علی و بالعکس
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
- (Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, V Birds, SATT & Elite Shipping Line)
- ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
- ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
- ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس

WWW.PAS-SHIPPING.COM



تهران، میدان ونک، خیابان
ملاصدرا، بن بست صدر
پلاک ۶، واحد ۳

تلفن: ۸۸۶۴۳۷۶

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L
FreightForwarder



تاجران دریا کالا

نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO

سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاوردور، 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 FlexiTank و IsoTank
- حمل کالا بصورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ | فکس: ۸۸۱۹۷۵۴۵

www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
Reg No.: 468726 (مسئولیت محدود)

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴۹۸۴۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸۷۶۳۰۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



نماینده 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، طبقه دوم

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷ | فکس: ۸۶۰۴۵۲۷۰
تلفن: ۶۶۴۹۸۱۷۳ | فکس: ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲
info@sdgshipping.com | info@toojaltakro.com
www.sdgshipping.com | www.toojaltakro.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
توژال تکرو آسیا



شرکت کشتیرانی ونوس دریا

- حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
- ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
- ارائه خدمات فورواردری
- انجام امور لجستیکی و چارترینگ

تهران، میدان آرژانتین، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان صوبا، طبقه ۱، واحد ۱
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰۹۰۰۱ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | ۰۹۱۲۷۷۶۶۲۷۲

www.venusdarya.com | info@venusdarya.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی سلین دنیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.COM

شرکت
نیک آریا سیمای ایرانیان قشم
(سهامی خاص)



نماینده انحصاری خط کشتیرانی FREESEAS در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

تهران، میدان آرژانتین، خیابان ونود، پلاک ۷۲، طبقه سوم غربی

تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰ | فکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳

بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی دانشگاه پیام نور، دلاوران ۲۸، پلاک ۸

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۳۰۸ | فکس: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۲۴۱

info@nsiro.com

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکویهای نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرتفیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بنادر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

ksh.co.asl@gmail.com



شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

☎ ۸۸۷۷۱۹۴۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

- سرویس حمل کانتینری از بندر جنوبی ایران به بندر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Switch B/L و Cross Stuffing

☎ ۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بندر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندرامام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی ♦ حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی
- تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نماینده کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱
بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

✉ info@hilaldarya.com



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 ترانسشیپ
- چارتینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ / دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com



SSTRADE

دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

🌐 www.sstrade.ir ✉ Comm2@sstrade-ir.com

دفاتر شرکت در امارات و چین

- « حمل دریایی کانتینری و فله، حمل هوایی، زمینی
- « عملیات جابه‌جایی محمولات وارداتی و صادراتی از بندر جبل‌علی و صدور اسناد جدید (Cross stuff/Switch BL)

تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ / ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷

✉ Info@unitedsea.net



دریای متحد

United Sea Shipping and Int'l Transport Co.





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 احمد قصیر، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه ۶

☎ ۸۶۱۲۴۸۰۸-۱۰ 📠 ۸۶۱۲۴۴۷۶



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

Blue Lotka Kish

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نیش کوچه ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

☎ ۸۸۱۰۰۷۰۱ 📠 ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)

✉ info@ltkshipping.com



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایزوتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محمولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸

📠 Irsa.darya.logistics.shipping

🌐 www.irsalogistics.com ✉ Info@irsalogistics.com



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح خلیج فارس

☎ دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

☎ دفتر گناوه: ۰۷۷-۳۲۱۳۰۹۰

☎ دفتر دبی: ۰۹۷۱۵۰۱۷۱۳۰۲۴

☎ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱



www.pasargadline.com

Mail: comr@pasargadline.com

ceo@slotmaster.ae



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



OCEAN POLE STAR SHIPPING

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات،

طبقه ۹، واحد ۹۰۲

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۵۸

✉ INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰ تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)،

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹ نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHIPPING & FORWARDING

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BIK، BND، بوشهر و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND, BIK, Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

unit.1. First Flour. No.49. Shadab St. Qarani Ave. Ferdousi Sq. Tehran-IRAN
+98 21 86037500 (5 LINES) +98 21 88760173



نمایندگی کشتیرانی
کیان راه ساحل

تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان شاداب، پلاک ۴۹ طبقه اول

۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰ (خط ۵)

www.srkco.Net

info@srkco.Net



شرکت
نمایندگی کشتیرانی **سلام دریا**
Hi Sea Shipping Company (Nvocc Services)

ارائه سرویس کانتینری دریایی
دارای مالکیت کانتینر خشک و یخچالی
سرویس Cross stuff واردات و صادرات حمل تخصصی محمولات هوایی و زمینی دارای دفتر نمایندگی در امارات، چین و ترکیه

تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱
۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ / ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷

info@hiseashipping.net



شرکت دریای **آبی خلیج فارس**
(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال

بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)

۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com

www.blueSPG.com



شرکت
امیدان سامل پارسیان

چارتینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
خدمات Ship to ship
مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

تهران، پاسداران، خیابان گل‌نابی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ / ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

www.ospico.com info@ospico.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی، فرآورده‌های نفتی و ...

۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

info@afsmarine.com

www.afsmarine.com



مرکز آموزش دوره‌های دریانوردی و لجستیک بندری

تاچ دریا گناوه

اجرای دوره‌های مولانی افسری، ناخدایی، صیادی، دوره‌های جانبی و ایمنی چهارگانه
اجرای دوره کاربر موتورهای دریایی، کمک‌های اولیه پیشرفته، اطفای حریق پیشرفته
اجرای دوره‌های لجستیک بندری جهت مدیران و کارکنان شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری
تمدید و صدور و المثنی مدارک در سامانه جامع دریانوردان

بندر گناوه، اول خیابان پیروزی، روبروی پمپ بنزین پارسا (شهید سهیلی)

۰۷۷-۳۳۱۳۶۷۴۷ / ۳۳۱۳۰۷۵۶ / ۳۳۱۲۲۱۲۹

۰۹۱۷۳۷۷۷۱۲۶



NIK PAID DARYA
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی
نیک پاد دریا

حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
حمل کالاهای خطرناک و آنتنزا
حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
حمل کانتینر های یخچالی
حمل DOOR TO DOOR

تهران، خ خالد اسلامبولی (وزرا) کوچه ششم، پلاک ۱۴، واحد ۲

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰ INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM





**HADAF MARINE
INT'L LOGISTICS CO.**

Unit 23, F2, No.42, Saba
Blv., Africa Blv., Tehran, Iran

+9821-220 20 108
+9821-220 20 136
+98 9128866844

info@hbdco.net



مهرکاران تهران
حمل و نقل بین المللی

- حمل و نقل بین المللی و خدمات فورواردری
- حمل و ترانزیت ماشین آلات، کانتینر، خودروی سواری به مقاصد کردستان عراق / آسیای میانه
- حمل و ترانزیت داخلی کلیه محمولات ورودی به ایران و ارسال به تمامی گمرکات کشور

تهران، خیابان بهشتی، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه میرزاحسنی، پلاک ۱۳، طبقه ۲، واحد ۳

۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net



Irsa Daryaye Fartak
نماینده خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

ایرسا دریای فرتاک

- حمل دریایی، زمینی و هوایی
- انجام خدمات لجستیکی Door to Door
- در کلیه کشورهای جهان
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فله بر و تانکر

۰۲۱-۸۸۵۵۵۳۷۷

info@irsadaryayefartak.com

تخصصی ترین مجموعه حمل محمولات یخچالی
دارای کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Open top,
Flat rack، Iso Tank و Flexi tank از استفاده از
Cross Stuffing از/به تمام نقاط دنیا (همراه با محوطه اختصاصی)
سرویس EX Work ارائه خدمات فورواردری و استعلام آنلاین
ترانزیت داخلی و خارجی از/به کشورهای CLS
حمل هوایی از/به تمام نقاط دنیا
حمل زمینی از/به اروپا
دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

کشتیرانی
رابین مارین

تهران، خیابان شریعتی
پابین تراز پل رومی، شماره ۱۷۸۸، واحد چهار

0212229 5669

rabinmarine.com

نماینده خطوط کانتینری با سرویس های منظم هفتگی

از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور

RABINMARINE

سراسر اروپا، استرالیا و امریکا



آریا فرین جام
شرکت حمل و نقل بین المللی

• سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپا و سایر نقاط بوسیله کامیون درست یا به صورت خرده بار، با استفاده از ناوگان ایرانی و خارجی

• حمل محمولات هوایی به صورت یخچالی و غیر یخچالی از کلیه نقاط جهان به مقصد ایران و بالعکس

• حمل دریایی با استفاده از انواع مختلف کانتینر به صورت خرده بار پیل در دستاز کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت درست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیرمستقیم

• انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا

تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰

www.ariafarin.com Info@ariafarin.com



هژیرراه
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ
نیش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۲۱-۲۲۱۲۳۹۳۱ / ۲۲۱۲۳۹۳ ۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹

بندرعباس، بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر،
طبقه دوم کتاب فروشی

۰۲۱-۳۲۰۹ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



شرکت اسپندان ترابری
Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر، پلاک ۴ واحد ۷
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۹۶۰۸
☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸
m.bahrami@sta-co.com
info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری
آهنگ دریا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه، بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس
☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه
☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



ایران ترابر
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورودرهای 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 قصبیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳
www.irantarabar.com

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

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



www.cargobooking.com

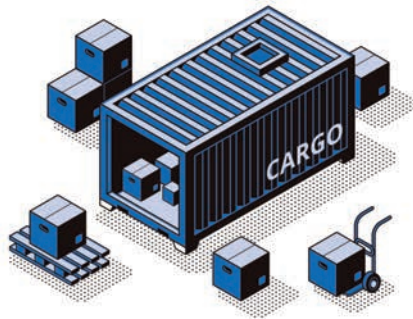
TCIS
خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI



www.tcisirs.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳)
www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی
شاخص صدف دریا

« صادرات و واردات و ترخیص کالا

« ارائه خدمات گمرکی و ترمنالی، کراس استاف در بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

« ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

☎ بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی،

ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ ☎ ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵

INFO@SHAKHSSD.COM



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان ۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲
☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴
☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

management@raikaseatrade.com
www.raikaseatrade.com



Star Marine services Co.LTD.

(با مسئولیت محدود)
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، بندرعباس، بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار، خارك و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۴۶۴۸
☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸
☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

Info@starmarine.net
www.starmarine.net

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

توشه‌بر

Tushebar
shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

(تا ۳۰ خط) ☎ ۰۲۱-۴۳۶۰۲
☎ ۸۸۷۳۶۹۷۱



کشتیرانی بین‌المللی آریا بندر سپنتا

- 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

☎ ۸۸۷۰۸۰۰۳۰۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰۰۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
✉ info@absshshipping.com
www.absshshipping.com



شرکت کشتیرانی فرشته اقیانوس آبی

نماینده ۵ خط کشتیرانی در
حوزه‌های جغرافیایی مختلف

- دارای سرویس‌های حمل کالاهای صادراتی و وارداتی دریایی به/ از چین، کره، سنگاپور، مالزی، هند، ویتنام، سریلانکا و بنادر اروپایی

• مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت راک و اپن تاپ

📍 تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه ۲ واحد ۵

☎ ۸۸۵۰۸۳۵۱-۸
☎ ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷

✉ Info@fereshtehagency.com



شرکت کشتیرانی دروازه طلایی دریای نور

- حمل‌ونقل دریایی (کانتینری، فله)
- نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- حمل‌ونقل هوایی (Air-Freight)
- از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵
☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴
☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۶
☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

✉ info@dnshippingco.com

www.dtdnco.com



شرکت کشتیرانی سُها رَسا مانا

◀ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی، ترانزیت، انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری، تامین کانتینر، استافینگ، حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه و قزاقستان و بالعکس

📍 بندرانزلی، خیابان رضانی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱۱۸۱۱۰۳۴

☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



OUR MOTTO IS EASY AND SAFE

توسعه تجارت

کارن مکران

- ارائه خدمات فورواردری کشتیرانی
- OPEN TOP - REEFER - GP - FLAT RACK
- خدمات حمل Door To Door
- سرویس منظم روزانه ترانزیت یخچالی و چادری به دبی و عمان
- ارائه خدمات حمل ترکیبی به آفریقا، کانادا و ..
- Cross stuffing in Dubai and Turkey

دفتر مرکزی

بندرعباس، تقاطع مرادی، کوچه مهباز 1، ساختمان آرتمیس، طبقه 3، واحد 305
تلفن: 07632220071 - 09763220511

شعبه 1

شیراز، بلوار امیر کبیر، مقابل شهرک امیرکبیر، ساختمان هانک، طبقه 2 - واحد 3
تلفن: 07138337368

تلفن همراه
09129174737

www.karenmakran.com



📍 تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱
📍 دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ (خط) ۲۲۲۵۳۰۳

☎ ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در: بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغانرون و کلیه شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی

موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج ۵م، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ (خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳

☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
خورشید دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

♦ عضویت در گروه نمایندگی های
Cooperative & Pacific Power Logistic
در کلبه کشورهای جهان ♦ ارائه
سرویس های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
♦ انجام خدمات حمل Door to Door
♦ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک
و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس
♦ اجاره کشتی و قبول نمایندگی
کشتی های فلهبر و تانکری ♦ انجام کلبه
عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
www.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، سعادت آباد، میدان کاج، کوچه علی اکبر، پلاک ۲۰، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶
Sarah.tn@psp-shipping.com
☎ gmr@psp-shipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

☎ ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸
☎ داخلی (۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

شعب: بازرگان، لقا (نوردوز)،
آستاره تبریز، بندرانزلی، مشهد،
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

✉ douraghi@douraghi.com



SAEEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD

♦ ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
♦ خدمات حمل DOOR TO DOOR
♦ ارائه خدمات فوروردی
♦ حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
♦ نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲
تلفن: ۰۳۳۵۶۳۷۱۹-۳۳۵۶-۰۷۶
نمبر: ۸۸۷۱۷۲۵۸

Address: 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



نمایندگی خطوط کشتیرانی
ANC و SMS

حمل کلبه محمولات کانتینری به
مقاصد خاور دور، آسیای جنوب
شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه،
اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک
ملت، خیابان دریابندری، پ ۶۶،
ط ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹
✉ info@esmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
شرکت دنیز دریانورد متحد
DENIZ SEA FAREER UNITED COMPANY LTD.
(با مسئولیت محدود)

♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
♦ ارائه سرویس های Cross stuffing و BL switch ♦ ارائه سرویس
های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران
و بالعکس ♦ خدمات Door-to-Door


📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲،
برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ کدپستی

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 Progres-
sive Center, P.E.C.H.S Block 6
Karachi, Pakistan

✉ denizseafarer.com ✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی
(تیت ۶۴۲ تاسیس ۱۳۶۱)
مدیر عامل: خدابخش امینی

شرکت فانوس ساحل

♦ عضو بیمکو ♦ عضو انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته ♦ ارائه کلبه خدمات
مربوط به نمایندگی ♦ نمایندگی خطوط
کشتیرانی و چارترینگ
(کالای عمومی، فله و نفتی)
♦ خدمات کانتینری ♦ دارای شعب در
تمامی بنادر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان فاطمی، ساختمان
لئون، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹
☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹
amini@fanussahel.com
operation@fanussahel.com
✉ Fanus@fanussahel.com

www.tarabaran.com





دریای نیلگون شفق

نماینده کشتیرانی
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی
روبروی پاساژ نصر، ساختمان
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



توسعه تجارت روبینا

نماینده 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، استافینگ،
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی راه تاز

راه تاز

RAHTAZ
Int'l. Transport & Forwarding Co.

کریر - فور و آردر

• حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و صادراتی
(به کلیه نقاط دنیا)

• زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
• بازرگانی و خرید کالا از مبادی
اروپایی و آسیایی
• ترخیص کالا • امور نمایشگاهی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از زرتشت،
کوچه نور بخش، پلاک ۳، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۴۶۶۹۷- ۸۸۹۴۱۴۴۶

☎ ۸۸۹۴۳۱۷

✉ Rahtaz58584@gmail.com

شرکت نماینده کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

• دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
• خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
• ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
• خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
• خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
• دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
• دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲-۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ فکس:
ایمیل: info@hansanav.com



خدمات بین المللی حمل و نقل و لجستیک
International Freight and Logistics Services

www.hansanav.com



ATRIN SEA TRADING Co.

شرکت تجارت دریای آترین

نماینده کشتیرانی

ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی

کالاهای وارداتی و صادراتی

مشاوره در امور گمرکی

ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان ناهید غربی،

پلاک ۴۸، طبقه پنجم، واحد ۵۰۳

تلفن: ۲۶۲۱۹۹۵۷

Email: info@atrinseatrading.com

Website: www.atrinseatrading.com



شرکت خدمات کشتیرانی

آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نماینده کشتیرانی

• حمل و نقل بین المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری، مفتاح شمالی، برج مرجان، پلاک ۲۷۲،

طبقه ۹، واحد ۹۰۲

☎ ۸۸۳۰۳۴۴۲ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

۸۸۸۶۷۰۵۳

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت کشتیرانی

سیراف دریا لیان

Siraft Darya Lian

ارائه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

• حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)

• نماینده 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

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdlllogistics.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



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

• حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری • استریپ و استافینگ
کانتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
تسریع در عملیات بارگیری 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: مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی دویست هکتاری، دارای دو
پایانه اختصاصی A و B

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ • ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ • مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

✉ sahelnamyanbnd@gmail.com

www.sahelnamabnd.ir



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی
کانتینرهای یخچالی و خشک
از بنادر اصلی کشور به بنادر
قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

✉ info@farmad.co

www.farmad.co



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999



CSP

Calm Sea Pearl

شرکت نمایندگی کشتیرانی

مروارید دریای آرام

• ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"
• دارای نمایندگی ترخیص در امارات
• انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

تهران، یوسف آباد، خیابان
سیدجمال الدین اسدآبادی، خیابان

چهل و یکم، ساختمان صدف،
پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶

۸۸۰۶۷۱۳۸

۸۸۰۶۷۱۲۶

✉ info@csp-shpg.com

www.csp-shpg.com



شرکت لنگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance

Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات ♦ نمایندگی
حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از

بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

بندر امام خمینی (سربندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه
شکوفه ۳، پلاک ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ • ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱۰۳۹ / ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

✉ info@langardarya.com



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

شرکت آبتین راه خاورمیانه

(نمایندگی خطوط کشتیرانی)

۱. نمایندگی خطوط کشتیرانی
۲. ارائه خدمات حمل و نقل دریایی کالای فله و جنرال کارگو از بنادر مختلف
۳. حمل کالای عمومی و پروژه ای از کلیه بنادر دنیا به ایران و بالعکس با در اختیار داشتن شبکه نمایندگیهای کار آمد.
۴. قابلیت انجام حمل های (فورواردری زمینی و دریایی و هوایی)
 - کانتینر در بست (FCL)، (خود بار کانتینری) LCL
 - کامیون در بست (FTL)، (خود بار کامیونی) LTL
 - (حمل بار هوایی) Air Shipment
 - انجام امور چارترینگ و نمایندگی کشتی HANDYMAX و PANAMAX
 - ترانزیت کالاهای وارداتی و صادراتی

آدرس: ایران - تهران خیابان خالد اسلامبولی خیابان بیست و سوم پلاک 9 طبقه چهارم واحد 11

✉ info@abtinway.com

تلفن: 88559896

www.abtinway.com

فاکس: 88708425

RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس
Shipping & International Freight Forwarder

✳ سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر
چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتنر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، بچجالی، Flat Rack & Open Top.

Tel: +98 21 86047425 Fax: +98 21 86043379
Mob: +98 912 246 0188

www.roshandarya.com office@roshandarya.com



SGW

نماینده کشتیرانی
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،
واحد ۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com
info@sgwshipping.com



شرکت ابتکار ترابری پارسا
International shipping agency

شرکت ابتکار ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- نمایندگی کشتیرانی • حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت 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

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

✉ info@etpcargo.com



کارکیا ترابری آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

- 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)

📍 مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آر میتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۲ و ۵۰۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ 📠 ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲
📠 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ 📞 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

📍 بندرعباس، پشت شهر، بلوار صیادان، کوچه مالک اشتر ۲، مجتمع صدر، طبقه ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۹۹۶

✉ karkiatarabar.com

✉ Traffic@karkiatarabar.com



Tav Freight



حمل و نقل و خدمات
هوایی، دریایی، زمینی

به صورت
Direct LCL
services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه های

📍 تهران / خیابان وزرا / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷

☎ ۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰

✉ sales@Tavfreight.com

🌐 www.Tavfreight.com



www.spodgroup.com

041 3439 3360 - 1



شرکت حمل و نقل بین المللی

اسپاد ترابر ویرا (مسئولیت محدود)

- فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا
- دارای پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای و ریلی
- دارای پروانه کارگزاری گمرکی
- دارای گواهی فعالیت فیاتا



راهنمای شرکتهای بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صفحه	حمل و نقل ریلی	بازرگانی لطفی	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	خدمات فنی و بازرسی TCIS
۱۴۵	پیش‌تاز راه و شهر	بازرگانی لاله رخسار	آمد راه	مشهد فولاد توس
۱۴۴	راه آهن کشش	بازرگانی وفا	پروازیران سپهر یارسا (PSP)	خدمات بیمه
۱۴۴	سمند ریل	تاب فورواردر	تهران رخش	بیمه آسیا (بویه رز)
۱۴۴	سینا ریل پارس	ترخیص کاران جنوب	JSF AIR	Tarabaran Guide
۱۵۰	نیرو صنعت روزبه	تجارت مبین دریا	ستی	151 Abdis Marine
۱۱۸	واگن بار	توان تجهیز تارا	هنزا ناو دریا	151 B.S.L Shipping
	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	سلطان تجارت بازرگان	Lara Freight	151 Pole One Trans
۱۴۶	آراد ترابو قصر	گمرکی عباس نوری	مسافربری داخلی و بین المللی	133 Ocean Ppole Star
۱۴۷	بازرگانی اسلامی	عرفان تجارت آستارا	آرام گرد ابهر	151 Rahian Tejarat Marine
۱۴۶	بازرگانی بافری	ماهان تجارت لیماک	ایران پیما	151 Rasha Tejarat Shaygan
۱۴۶	بازرگانی بالا زاده	ماهور تجارت آرام	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	151 Marin Samin Pars
۱۴۷	بازرگانی فاسمی	مروارید تجارت توانا مکران	صنعت و خدمات	103 Safe Cargo
۱۴۷	بازرگانی کونتر	نوید راسا آذر	آفتو	151 Shaahin Tarabar
		نیلگون آبی ایرانیان	ترویج دانایی، مالی	151 Torang Darya

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت تراباران دنبال کنید.

www.tarabaran.com



بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



ایکدکو

حوزه های فعالیت

- تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، کامیونت، ون و وانت پیکاپ دوکابین

سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H5، کامیون کشنده فوتون H4، کامیون کشنده آتامان، کامیون‌های باری و کمپرسی
- مرسدس بنز ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴، کامیونت آرنا پلاس، اتوبوس درون‌شهری اتروس، اتوبوس برقی e-Atros، مینی‌بوس آرین، ون وانا، وانت پیکاپ دوکابین فوتون دیزلی با گیربکس دستی و وانت پیکاپ دوکابین فوتون بنزینی اتوماتیک
- برخورداری از نمایندگی‌های گسترده خدمات پس از فروش سراسر کشور

📍 تهران، بزرگراه آزادگان، بزرگراه آیت الله سعیدی، بلوار شهدای ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو دیزل

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۴۲۴

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۷۲۸

🌐 www.ikd.ir

📱 IKDCO

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتنر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
و انبارش (مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانتینر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ...)



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 www.samandrail.ir

✉ info@samandrail.ir



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل بین المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فورواردری از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد قله در بندرعباس و سنگان

🌐 www.rwf.ir
✉ info@rwf.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰
☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



شرکت راه آهن کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 www.rak.co.ir

✉ info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس
SINA RAIL PARS

مدیرعامل: حامد نوروزی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،
نیش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

🌐 www.srpt.ir✉ info@srpt.ir

شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه تهران،

ساختمان شهید صبوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴ کدپستی: ۱۱۸۹۶۱۴۵۳۳

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ / ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

☎ ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

🌐 www.ghatarbar.ir✉ info@ghatarbar.ir

(سهامی خاص)

خدمات بیمه‌ای بوبه‌رژ



کد: ۵۱۰۶۹ نماینده برتر

صادر انواع بیمه نامه:

باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

📍 تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایران‌شهر، نرسیده به خیابان

سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

☎ ۰۲۱-۳۸۶۷۱۹۵ ☎ ۸۸۳۱۷۹۷۳

☎ ۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ bobehreja@gmail.com

پست سریع بین‌المللی

وبسایت: www.pspexpress.comایمیل: info@pspexpress.com

نشانی: تهران، میرعماد، خیابان سیزدهم،

کوچه نیریزی، پلاک ۵

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۱



بازرگانی وفا

شرکت رادان سحاب فرامرز
سهامی عامه
شماره ثبت: ۲۸۳۸۰

مجری پروژه‌های بازرگانی
واردات، صادرات
خدمات ارزی
اخذ مجوزهای مربوطه
ترخیص کالا از گمرکات کشور

مشهد، میدان پنج راه،
مجتمع تجاری مجلل واحد ۲۴۷،
بازرگانی وفا

☎ ۰۹۱۵۲۱۷۱۱۲۱

✉ Info@tradingradan.com

🌐 www.tradingradan.com



All Freight Cargo Operator
آفکو سامانه حمل و نقل بین‌المللی



صادرات و واردات
به آسانی یک سفارش آنلاین

پشتیبانی آنلاین ۲۴ ساعته

☎ ۰۹۱۰۲۰۰۴۵۶۲

☎ ۰۹۳۵۶۶۶۸۰۲۱

☎ ۰۹۳۵۷۷۷۸۰۲۱

☎ ۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

🌐 AFCO-CO.COM

بازرگانی لطفی
Lotfi Trade

صادرات، واردات،
ترخیص کالا
و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان
کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶

☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com

🌐 www.lotfitrade.com

خدمات بازرگانی

باقری

◀ واردات

◀ صادرات

◀ ثبت سفارش

◀ مشاوره در انجام کلیه

امور واردات و صادرات

☎ ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

۸۶۰۹۷۴۲۱

☎ ۰۹۱۲۳۰۰۶۳۳۱



آراد ترابر قصر

- مشاور در امور گمرکی صادرات - واردات، بازرگانی و ترخیص کالا
- ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه خدمات حمل و نقل زمینی
- ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات غرب کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشور عراق و اقلیم کردستان

📍 کرمانشاه، منطقه آزاد تجاری قصر شیرین

☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۳۵۲۷

☎ ۰۹۱۸۷۵۳۶۵۸۸ / ۰۹۱۸۳۳۵۷۰۱۰



بازرگانی برادران
بالازاده

خدمات بازرگانی در چین و هند
ترخیص کالا در ایران

- ◀ مشاوره خرید، ثبت سفارش و ترخیص کالا
- ◀ حمل و نقل دریایی و هوایی
- ◀ ۱۷ سال سابقه در زمینه واردات و صادرات کالا
- ◀ دارای دفاتر فعال بازرگانی در چین، هند، امارات و ترکیه

☎ ۰۴۱-۳۳۳۴۲۳۲۹

☎ ۰۹۱۴۲۵۵۴۴۵۰

China office: 008657985509822

📧 elaytrade

✉ elaytrade@gmail.com

🌐 www.elaytrade.com

بازرگانی لاله رخسار
LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۶۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

📍 تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸

📍 بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲

📍 دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

☎ ۰۲۱-۴۵۹۴۳

داخلی بوشهر: ۳۳۳

داخلی تهران: ۲۱۱

☎ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

📧 lrtrading.co

🌐 www.LRtrading.co

✉ info@LRtrading.co



ترخیص فوق‌العاده کلیه کالاهای وارداتی مجاز

- قدیمی‌ترین شرکت ترخیص با ۳۸ سال سابقه و تجربه
- دارای کارت حق‌العمل‌کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک
- اخذ ثبت سفارش، حمل کالا از مبدا و تحویل درب انبار مقصد

نماینده‌ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان نماینده‌های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی

📍 تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۲۳، پلاک ۱۹
 واحد ۳۰۳، طبقه سوم ☎ ۰۹۱۲۱۰۲۵۳۵۹ ☎ ۸۸۷۸۳۱۵۰
 ☎ ۰۲۱-۸۸۲۰۷۲۶۰ / ۸۸۶۶۲۲۷۷



شماره ثبت: ۵۶۵۹۰

کالای خود را با اطمینان در مبدا به ما بسپارید و در مقصد با بهترین شرایط بصورت فیکس شده و قانونی تحویل بگیرید.

www.gtjonoub.com | gtjonoub@gmail.com | www.tarkhiskar.co

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
 ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
 ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
 ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



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

📍 تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶ ☎ ۶۶۹۱۳۵۰۰-۱ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱

www.ghasemitradeco.com | info@ghasemitradeco.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
 ☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com

اسفند ماه ۱۴۰۱



شرکت بازرگانی تجارت مبین دریا

- ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
- صادرات به عمان و کلیه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتینر

📍 بندرعباس، سه راه سازمان، بلوار موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۲، واحد ۲۱۴

با مدیریت افشین ابراهیمی رهبر

☎ ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۳-۴ ☎ ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

از سال ۱۳۵۵ طبق اساسنامه‌های موجود

شرکت بازرگانی کوثر

دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی و دارای کارت بازرگانی

- ◀ تخلیه و بارگیری و بارشماری کشتی‌ها
- ◀ حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی و ترانزیت کالا
- ◀ ترخیص کالا
- ◀ خدمات تعمیرات کشتی
- ◀ خدمات آبرسانی و سوخت‌رسانی و آذوقه‌رسانی کشتی‌ها (شیپ چندل)
- ◀ ثبت سفارش و خرید اجناس از حوزه خلیج فارس
- ◀ خرید ریالی از خلیج عربی دبی عمان قطر بحرین کویت
- ◀ واردات، صادرات
- ◀ انبارداری و استریپ
- ◀ دفاتر: قشم، بندرعباس، کیش

صاحب امتیاز مهدی دستا

☎ ۰۹۱۷۹۵۴۴۶۳۰ / ۰۹۳۶۰۲۵۷۵۷۸

- ◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات
- ◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور
- ◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

📍 تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲
 ☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ ☎ ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

www.s-clearance.com | Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



سلطان تجارت بازرگان

STBMAM



شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان
 - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
 - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلووآسی استانبول ترکیه
 - و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قیضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A • İstanbul'daki depomuz dilovası 30 bin metir ve 10 bin metir
- TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI
- ÇAKAN ANTREPO
- kapalı depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir.
- Farhad Azarafza
- +902627540126 +905347875532 +905323131857 +989122077929
- ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ ۶۶۲۷۷۰۵۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com



هر آنچه شما نیاز دارید، به ما بسپارید
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرک و لجستیک
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده

FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

+971 439 57 664 +971 502827073
+971 50 774 6775 +971 56 9474757

Kourosh@topforwarder.com Samira@topforwarder.com



شرکت مهندسی توسعه توان تجهیز تارا

صادرات - واردات - ترخیص انواع کالاهای مجاز
ثبت سفارش / اخذ مجوز و مشاوره کلیه امور بازرگانی
ترخیص کالا از گمرکات تهران، فرودگاه امام خمینی، بندرعباس، بوشهر و ...

• دفتر مرکزی: شهریار، فاز ۴ اندیشه، مجتمع تجاری ارغوان، واحد ۲۵۰

۰۲۱-۶۵۳۴۰۶۸۲ ۰۹۲۲۸۰۵۹۵۳۳

• تهران، شمال به جنوب خیابان نواب، بعد از میدان توحید،

• خیابان اردبیل، پلاک ۱۰، واحد ۱۷ ۰۲۱-۶۶۹۳۵۹۶۶

info@TajhizTara.ir



شرکت حمل و نقل پیمانکاری
آذر ظریف
حمل جامدات، مایعات، گاز

• تبریز، انتهای خیابان رسالت، روبروی مجتمع خدماتی کوثر، پلاک ۱۸
• ۰۴۱-۳۴۴۵۱۴۹۱ ۰۴۱-۳۴۴۵۴۵۹۵ / ۳۴۴۶۴۰۴۰-۴۱ ۰۴۱-۳۴۴۵۸۶۴۹ / ۳۴۴۵۴۵۹۵
مدیر عامل (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۵۷۰۵۳ مدیر داخلی (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۴۱۵۰۳

• شعبه ۱: دفتر پایانه بار ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۷۰

• شعبه ۲ (کارگاه نگهداری و تعمیرات): جنب درب غربی پتروشیمی تبریز

• ۰۴۱-۳۴۳۱۱۰۵۰۱-۲ ۰۴۱-۳۴۳۱۲۲۰۰ ۰۹۱۴۱۱۸۴۱۴۶

• شعبه ۳: مراغه ۰۴۱-۳۷۲۷۳۵۵۵ ۰۹۱۴۱۲۰۷۰۷۵

• شعبه ۴: کلبر ۰۴۱-۴۴۴۳۳۶۹۱ ۰۹۱۴۸۳۱۷۵۷۰

www.azarzarif.com azarzarif.co@gmail.com



Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

• تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،

پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

www.amarah.com

info@amarah.com

- ثبت سفارش، خرید، حمل، ترخیص و تحویل کالا از کلیه کشورهای اروپایی و آسیایی
- انجام کلیه خدمات حمل و نقل از اقصی نقاط جهان به ایران و بالعکس
- حمل تخصصی محموله‌های ترکیبی و چندوجهی
- دارای نمایندگی فعال در استانبول، دبی و لندن جهت ارائه خدمات بازرگانی
- دارای نماینده رسمی در تمامی گمرکات اصلی کشور (بازرگان، شهید رجایی، شهریار و ...)

• تهران، خیابان یوسف آباد (اسد آبادی)، نبش خیابان شصتم، ساختمان تابان، طبقه ۴، واحد ۴۰۲

۰۹۹۱۴۴۶۶۹۷۲ ۰۲۱-۸۸۰۵۹۳۴۸-۰۹ / ۰۲۱-۸۶۰۵۳۹۱۱

info@mta-co.net



شرکت بازرگانی بین‌المللی ماهور تجارت آرام





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

☎ ۰۵۴-۳۳۲۲۱۵۹

۳۳۲۶۴۲۹۶

✉ ostadtarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

فارا تیر ترابر

(قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه)
صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا
ریلی - زمینی - دریایی

📍 آستارا، روبروی هلال احمر

☎ ۰۱۳۴۴۸۱۱۷۷۵

☎ ۰۹۱۱۷۰۷۸۷۵۰ / ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷

✉ erfantejarat.astara@gmail.com

✉ faratirtarabarastara@gmail.com



شرکت

عرفان تجارت آستارا



شرکت حمل و نقل بین المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

☎ تهران ۸۸۵۳۴۰۲۹

☎ ۸۸۷۴۶۵۵۰

☎ ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

☎ کرمانشاه ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

☎ ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

☎ سلیمانیه (+۹۶۴۷۷۰)۷۷۰۲۰۴۰

✉ jafarsouri@yahoo.com

مسلم بار

شرکت حمل و نقل

مدیرعامل: فریدون کاوه

شماره ثبت: ۱۹۳۲

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 بارخصوصی کاوه

☎ ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۰۱ / ۳۳۱۱۳۰۰۲ / ۳۳۱۱۳۰۰۴

☎ ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۱۳ / ۰۹۱۶۸۸۸۷۵۳۵ / ۰۹۱۶۳۶۰۶۸۸۰



صنایع روغن بارگلزا

شرکت حمل و نقل

حمل کننده کلیه کالاهای با انواع کاربری ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بندر جنوبی و شمالی کشور
(بندرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)
حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳

☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

☎ بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ / بندرامام: ۰۶۱-۱۲۹۸-۵۲۲۴۱۳۵۲

☎ تهران: ۰۵۲۹۵۷۰۸-۱۰ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

🌐 www.bargolza.com

✉ bargolzatrn@yahoo.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

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

✉ idealrah@gmail.com

■ صادرکننده انواع مقاطع فولادی

■ انواع میلگرد، انواع ورق،

■ نبشی و ناودانی و ...

📍 مشهد، کیان سنتر ۲، واحد ۱۱۰۹

☎ +۹۸-۳۱۶۷۰

🌐 mashhadfoolad.com

مشهد فولاد توس

☎ ۰۹۱۵۳۲۰۲۰۵۰

✉ mashhadfoolad@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

برهان ترابر بندر چابهار

« حمل کالا تحت پوشش بیمه مسئولیت مدنی به تمام نقاط کشور

« ترخیص کالا، مدیریت و مشاوره در امور حمل و نقل

« با سابقه ۲۷ ساله و کامیونهای ملکی و تحت پوشش

فریدون برهانزنی

مدیرعامل و عضو هیئت مدیره

چابهار پایانه بار، کیلومتر ۵، غرفه ۱۸

☎ ۰۵۴-۳۵۳۳۳۱۸۳

☎ ۰۵۴-۳۵۳۳۳۱۸۴

☎ ۰۹۱۴۷۶۴۰۰۹۸

☎ ۰۹۱۵۱۴۵۰۰۹۸

🌐 www.borhaantarabar.com



رهبار

شرکت حمل و نقل بین المللی

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورواردر

ترخیص و ترانزیت کالا

📍 تهران، سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۲۶، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۵۳۹

☎ ۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

☎ ۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

✉ rahbarco.co@gmail.com

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

☎ ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۵۵۱۸۵۳۰۱۴

۵۵۱۸۵۳۲۴۰۶

پایانه شرق

۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱

۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com

www.pmtco.ir

ترویج دانایی مالی، مالیاتی و اقتصادی



- ▲ تامین مالی
- ▲ مشاوره مالیاتی
- ▲ عرضه یابی سیستم
- ▲ تخصصی در حوزه حمل و نقل
- ▲ دارای سابقه همکاری و مشاوره با شرکتهای
- ▲ حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی معتبر کشور

📍 کیش، خیابان امیرکبیر، نبش امیرکبیر ۳،

ساختمان اسپینوزا ۱۰۲، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵ 📠 ۰۹۱۲۷۰۰۱۱۰۳

www.saghebfard.com saghebfard1377@gmail.com



پیشرو در صنعت
حمل و نقل مسافری

دفتر مرکزی

۶۶۷۰۷۱۴۸

رزرو ترمینال جنوب

۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

رزرو ترمینال غرب

۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

رزرو ترمینال شرق

۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰

رزرو پارکینگ بیهقی

۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



شرکت حمل و نقل داخلی سراسری و بین المللی

گودرز گرگان

📍 دفتر مرکزی: استان گلستان، شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری، ساختمان سینا

تلفن: 017_34 53 50 00 | فاکس: 017_34 53 54 44

📍 دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷

تلفن: 021_88 70 49 43 | فاکس: 021_88 55 31 44

www.GoodarzGorgan.ir

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات، صادرات و ترانزیت گازمابع بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- خدمات ترخیص کالا، ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات



شرکت مهندسی نیرو صنعت روزبه

- ◀ تعمیر و نگهداری و بازسازی و بهره برداری جرثقیل های ریلی، چرخ لاستیکی و سقفی
- ◀ تامین قطعات و لوازم مصرفی
- ◀ تعمیر و نگهداری بالابرها از قبیل لیفتراک ها، هایسترها و کلیه وسائط نقلیه سبک و سنگین
- ◀ ساخت و تامین قطعات ریلی و مهندس مشاور
- ◀ اجرای کلیه امور خدماتی شستشو و نظافت
- ◀ تعمیرات انواع سالن های مسافری و واگن های باری و لوکوموتیو
- ◀ راهبری واگن های مسافری و خدمات پشتیبانی

📍 تهران، نارمک، میدان نبوت، کوچه فاطمه الزهرا، پلاک ۷، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۷۷۹۷۷۲۸۹

📠 ۰۲۱-۷۷۹۴۵۱۸۳

niroosanat.r@gmail.com



شرکت حمل و نقل طارق

- « تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- « تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- « حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- « حمل آهن آلات شامل ورق، شمش، کوئل، تیرآهن، میلگرد، کلاف، رول و...
- « حمل محمولات پروژه های و کیسه های، قطعات و نگله های سنگین، قطعات کارخانه های فولادی
- « ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- « ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس متدهای استاندارد

📍 اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶-۸ 📠 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹

📠 ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۲۳۲۱۱۶۰۳

www.tareghtrans.com info@tareghtrans.com





Pole One Trans (LTD)

International Trans, Co.

The exact address of goods transportation
in to the world

Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821)88820889

+9821)88833349 / 88343722-3

www.poleone.com Info@poleone.com

Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD
Carrier and Forwarder

Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821) 88322297 +9821) 88322296

Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



Rahian Tejarat Marine Co.

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

+98 21 87700269

info@rtmarine.co



Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Shipping & Int'l Transport Co.

info@m-sp-co.com

Tel: 021 88 17 83 30 0921 358 51 69

No 12, Unit 7, East 14th St, Beihaghi St,
Argentina Sq, Tehran - Iran

www.m-sp-co.com



Unit 2, First floor, No.161, Motahari
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi
st., Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
SAOI International Maritime Education Center



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN



۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - ۰۲۱۸۸۹۳۷۴۸۲
www.saoi.ir - tc@saoi.ir





داوری

مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری

- رسیدگی به اختلافات فی مابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده‌های قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تأمین دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

شورای حل اختلاف

شعبه ۲۶۰۸ تخصصی دریایی و بندری
مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی
و معاضدت قضایی

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی)
اختلافات دریایی و بندری

میانجی‌گری

کمیته حل اختلاف
و صلح و سازش

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

آبیس مارین



سرویس ویژه کانتینر (خشک و یخچالی)

کشورهای موزه فلیج فارس و هند، چین، کره جنوبی، ژاپن، آفریقا، اروپا و آمریکا



Abdis Marine Shipping Co
GP, Flat Rack, Open Top, Reefer



**Always
Fresh**



www.abdismarine.com +98 (21) 4168 5000 Sales@abdismarine.com



KARAPOST
Express



Add: No.13, 7th St. Sarafraz St.
Dr. Beheshti Ave., Tehran - Iran
Tel: +98 (21) 89322
E-mail: sales@karapost.com
Web: karapost.com

WORLDWIDE



RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



هانی کرانه دریا
HANI KARANEH DARYA



کاهش هزینه های
جانبی و دموراژ



تفکیک بار
قبل از ترخیص



استریپ کالاهای
چندبارنامه ای



www.hanissc.com
info@hanissc.com
+98 76 91010070

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co



TOP FORWARDER
S H I P P I N G



هر آنچه شما نمے توانيد، به ما بسپاريد
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرکے و لجستیک
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده



📍 FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

☎ +971 439 57 664

📞 +971 502827073

📞 +971 50 774 6775

📞 +971 56 9474757

✉ Kourosh@topforwarder.com

✉ Samira@topforwarder.com



کامیون کشنده فوتون H5

با گیربکس اتوماتیک

جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی های مجاز فروش
و یا وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

www.ikd.ir

 IKDCO