

## کورمال!

با وجود تاریکی حاکم بر روابط برون مرزی و وضعیت اقتصادی کشور، مسئولان باید بتوانند با همین کورسوی دیپلماسی، راه درست را در قراردادهای بین‌المللی بیابند، اما ظاهراً در موافقت با روسیه بر سر احداث راه‌آهن رشت - آستارا از شناخت جامع شرایط ناتوان مانده‌اند و بیم آن می‌رود که به دام بدهکاری هنگفت بیفتند!



۱۰۰۰۰۰ تومان

۷۶۱ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

شماره ۲۰۹

مرداد ماه ۱۴۰۲

- ◀ فیل در تاریکی!
- ◀ کورمال سیاسی، سکندری اقتصادی
- ◀ انشای هفتم!
- ◀ بوی تند مرگ در جاده‌ها
- ◀ خیال خام ایمنی
- ◀ با برنامه اما بی‌هدف!
- ◀ هفت‌خوان ارزی





# 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،

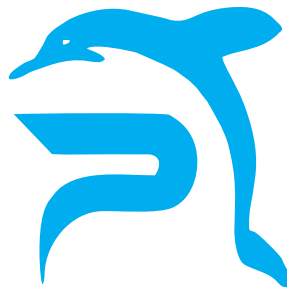
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰

فکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۹

ایمیل: [Info@misp-co.com](mailto:Info@misp-co.com)





**PACIFIC**

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

| 021 - 88 93 00 56 - 69 |



## Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



**SCAN ME**

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis\_calm\_sea



# **ABDIS MARINE SHIPPING CO**

## **VESSEL OPERATOR**

**IRBND**

**IRBUZ**

**IRBIK**

**IRASA**

**AEJEA**

**IRKHO**

 +98 (21)41685000

 [sales@abdismarine.com](mailto:sales@abdismarine.com)

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

# SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

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

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



**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 بندر عباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و دبی

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

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



## 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





# ARIAN TRANS



# BEST WORLDWIDE SHIPPING

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



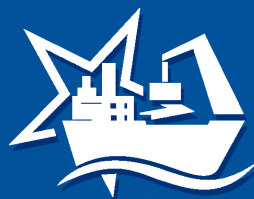
+021 79343



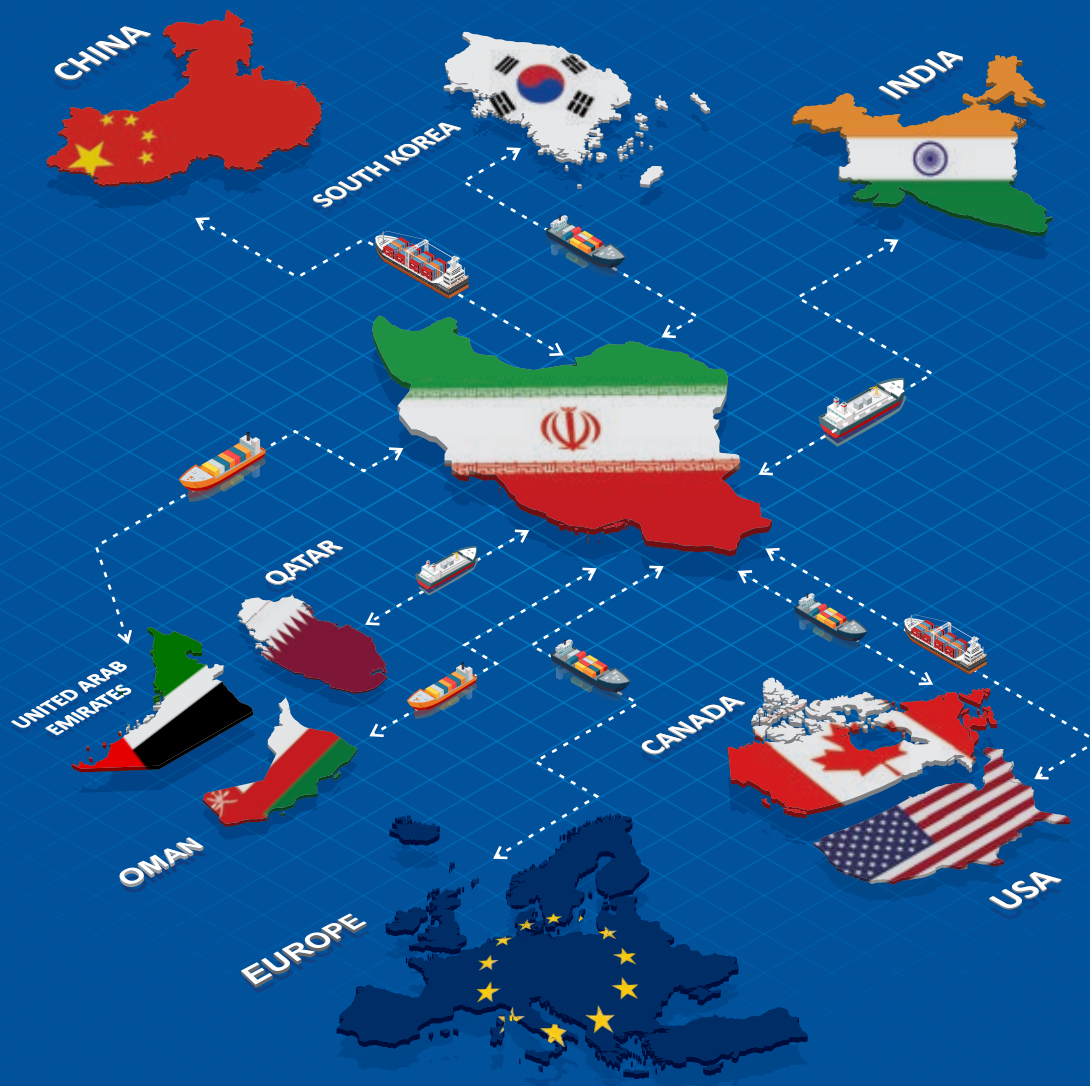
/ariantrans

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





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



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

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

- « نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران
- « ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU
- « ارائه سرویس کانتینرهای خاص (فلترک-اپن-تاپ-یخچالی و ...) از چین، کره و تایوان
- « ارائه سرویس مستقیم خرده بار (LCL) از چین به ایران
- « ارائه سرویس حمل دریایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، آمریکا، کانادا، اروپا، هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



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





شرکت آرتین فرابر آسیا

با مسئولیت محدود  
شماره ثبت: ۱۸۴۸۵

AFA

شرکت حمل و نقل بین المللی

آرتین فرابر آسیا

کریر / فورواردر

« حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان و روسیه

« ترانزیت و حمل کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور

« دارای شعب و نمایندگی فعال در کلیه بنادر و گمرکات کشور

ارومیه خیابان جهاد، کوچه هجرت پلاک ۲۱ ساختمان مهیا طبقه سوم واحد ۴

☎ ۰۴۴ - ۳۲۲۳۲۶۵۰

📠 ۰۴۴ - ۳۲۲۳۲۶۵۹

✉ artinfarabararat.co@hotmail.com

[www.pas-shipping.com](http://www.pas-shipping.com)



شرکت کشتیرانی پردیس اقیانوس سیراف

تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، نرسیده به بزرگراه کردستان، کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه ۳

۰۲۱-۸۸۸۷۱۳۸۱

[info@pas-shipping.com](mailto:info@pas-shipping.com)



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](http://www.sevenseasir.com)

 [general@sevenseasir.com](mailto: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.

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

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

کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : [info@dibaahd.com](mailto:info@dibaahd.com)

[WWW.DIBAHD.COM](http://WWW.DIBAHD.COM)



## SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistic / Trading Solutions

- « دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان »
  - « سرویس‌های حمل وارداتی در تمام نقاط اروپا به ایران و بالعکس »
  - « سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا »
  - « انجام کلیه خدمات اسناد برای محمولات خاص »
- « خدمات Trading company »

Address: Sofia bulgaria, Vitosha District,  
General Stefan Toshev Street N-98 Entrance A  
Apartment 10, Floor 3  
Tel: +359 - 877443900



## ARSAM BAR ARIAIEI

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

- « سرویس کامیون ایرانی متشکل از کامیونهای چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس »
  - « دارای نمایندگی در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، یونان، بلغارستان، ترکیه، چین »
- www.arsambarco.com  
Info@arsambarco.com

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه گمنام، برج گلها،  
پلاک ۳۵ طبقه ۵، واحد ۱۰  
تلفن : ۲۹ - ۲۸ - ۸۸۹۷۷۶۲۷  
نمابر: ۸۸۹۶۰۹۳۶ - ۲۱+

www.safecargo-co.com

info@safecargo-co.com





شرکت انبارهای عمومی  
و خدمات گمرکی ایران



## سرآمد در حفظ و نگهداری کالا

ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



www.pwcs.co.ir

۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

info@pwcs.co.ir

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



### بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳  
 شماره: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

### بندرعباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵  
 شماره: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۵

### تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم  
 تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰  
 شماره: 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 Tasse Tejarat Robina

📷 robina\_shipping



[www.robina-shipping.com](http://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](http://www.dadbanshipping.com)

✉ [info@dadbanshipping.com](mailto: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](mailto:info@afsmarine.com)

website: [www.afsmarine.com](http://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



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

حمل جاده ای، دریایی و هوایی



مهرراد ناوگان

یا مسئولیت محدود\*

حمل و نقل بین المللی شماره ثبت ۳۱۵۸۸۶

**MEHR RAD Navgan**  
International Transportation

MLC SHIPPING LINE



مهردریا ناوگان

یا مسئولیت محدود\*

نمایندگی و خدمات کشتیرانی شماره ثبت ۱۸۲۲۱

**MEHR DARYA Navgan**  
Shipping Agency



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



02191006050



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



تولیدکنندگان بتن آماده و قطعات بتنی  
ایران

# اولین نمایشگاه تخصصی بتن آماده قطعات بتنی و صنایع وابسته ایران

۱۰-۷ شهریور ۱۴۰۲

ساعت بازدید: ۱۰:۰۰ الی ۱۸:۰۰  
نمایشگاه بین المللی شهرآفتاب

1<sup>st</sup>

The Specialized Exhibition of  
Ready Mixed Concrete  
& precast concrete products  
Relative Industries of IRAN

29 August - 1 September 2023

Opening Hours: 10:00-18:00  
Shahr-e Aftab International Exhibition



۰۹۱۸۸۶۵۰۷۰۳  
۰۹۱۲۰۶۸۹۵۰۶ / ۰۹۱۲۰۶۸۹۴۰۶  
۰۹۹۰۰۵۱۷۰۰۳ / ۰۹۹۰۴۰۱۰۴۶۰  
[www.farjadtco.com](http://www.farjadtco.com)  
info@farjadtco.com  
farjadtco

۰۲۱-۴۴۷۲۰۱۲۹  
۰۹۱۲۵۳۴۴۰۲۶  
[www.kanoonbetonamade.com](http://www.kanoonbetonamade.com)  
info@kanoonbetonamade.com  
Kanoon.beton.amade

تهران، ابتدای بزرگراه خلیج فارس  
نمایشگاه بین المللی شهرآفتاب تهران  
[www.exhibiran.com](http://www.exhibiran.com)

EXHIBIRAN INTERNATIONAL Fairground, Shahr-e  
Aftab Complex, Khalij-e Fars Highway, Tehran, Iran





شاخص صدف دریا  
شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

## شاخص صدف دریا

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

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

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳  
تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: گاندی جنوبی نبش کوچه بیستم ساختمان ۱۱۰ طبقه سوم واحد ۲۱

تلفن: ۸۸۶۵۶۴۴۶ / ۸۸۶۵۶۶۸۹ / ۸۸۶۵۶۶۹۴ / ۸۸۶۵۶۵۰۹ / ۰۲۱

ceo@shakhessd.com

# لجستیک و زنجیره تامین (Logistics & SC)



## زنجیره تامین (Supply Chain)

تبدیل مواد خام به کالا و تحویل به مشتری، زنجیره تامین است.

## لجستیک (Logistics)

جابجایی مواد در کل یک زنجیره تامین، لجستیک است.

نمبر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰  
www.ilslogistic.com

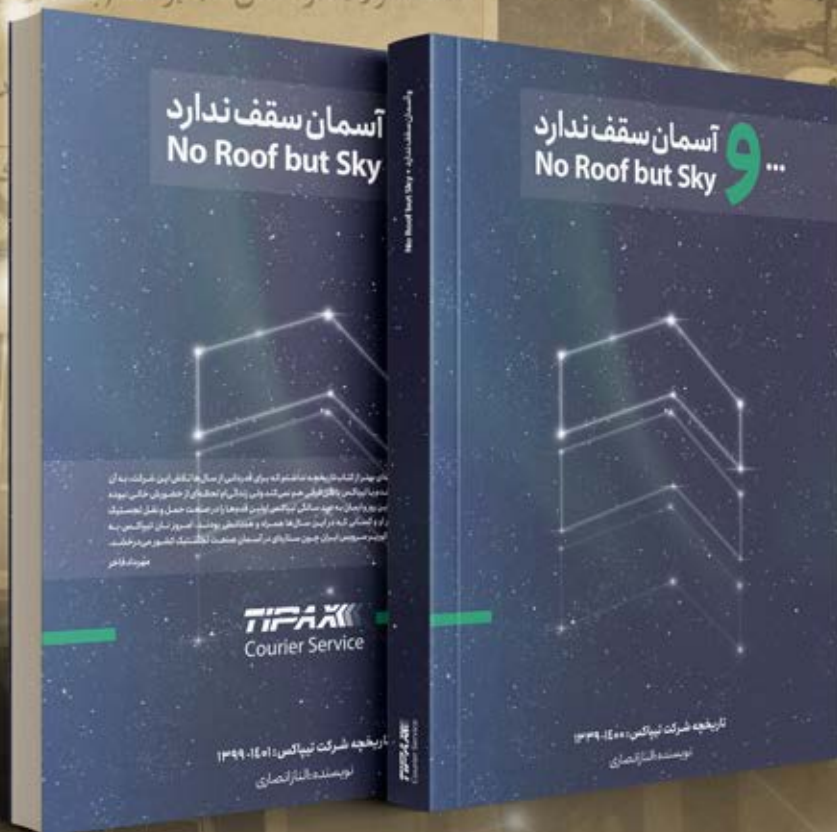
تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰  
info@ilslogistic.com

شرکت بر و بحر ایران  
خدمات مشتریان و حمل و نقل بین المللی



# و... آسمان سقف ندارد No Roof but Sky

کتاب آسمان سقف ندارد با موضوع تاریخچه ۶۰ سال  
خدمت رسانی شرکت تیپاکس در حوزه لجستیک منتشر شد.



## TIPAAX

# 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](mailto:info@rtmarine.co)

وبسایت : [www.rtmarine.ir](http://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



**Golden Calm Sea**  
Logistics Beyond Borders

# دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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

# BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریسرچ گروپ



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوئد، رویروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ | فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

وبسایت: [www.betaco.org](http://www.betaco.org) | ایمیل: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org)

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

آدرس تلگرام: [t.me/betabnd](https://t.me/betabnd)



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزنسگاه



راه خیال

- < فیل در تاریکی!
- < کورمال سیاسی، سکندری اقتصادی
- < نه فوریت دارد؛ نه اولویت



۵۹ اقتصاد کلان

چرخه باطل

- > فصل یا وصل؟
- > انشای هفتم!

۷۱ گذرگاه

لغزندگی راه

- < بوی تند مرگ در جاده‌ها
- < ایران؛ جولانگاه ناوگان باری خارجی



۸۳ ایستگاه

خروج از ریل

- > خیال خام ایمنی
- > با برنامه اما بی‌هدف!



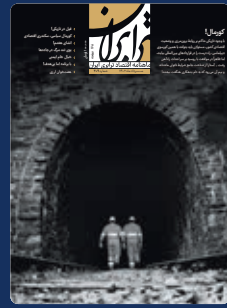
۹۳ لنگرگاه

اختلال امواج

- < هفت‌خوان ارزی
- < چرا دریازده شده‌ایم؟
- < مقررات ایمن‌سازی اوراق بهادار



بزنسگاه



ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم

شماره دویست و نهم / مرداد ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پرووا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

مهداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، پویا فیروزی، علی کجباف،

امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ 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 - ۱۵۷۴۵

■ 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 شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

" طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر "  
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر  
مورد پذیرش ۸۰ خط کشتیرانی

### با همکاری:

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

### برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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

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

021-88140071





# کورمال!

«تیرگی هست و چراغی مرده!» در چنین فضای تاریک و وهم‌انگیزی، دولتمردان خسته از تحریم‌ها با تکان دادن دست‌ها در اطراف خود، هدف می‌جویند و با لمس دیوار، راه می‌پویند و به طمع یافتن دوست و شریک بین‌المللی به هر وعده‌ای - هر چند پوشالی - دل خوش می‌کنند و به هر ریسمانی - هر قدر پوسیده - چنگ می‌زنند؛ چراکه در روابط بین دولت‌ها با اتخاذ سیاست انقباضی، خود را در «تار» چین و «پود» روسیه گرفتار کرده و با خاموش نگاه داشتن چراغ دیپلماسی به گشایش‌های سیاسی و اقتصادی پشت کرده‌اند.

در این مخصصه به تله بدهکاری دو بار شرقی نیز گرفتار آمده‌اند: نخستین بار، سال گذشته برای اجرای پروژه‌های غیراقتصادی خود از جمله راه‌آهن تهران - قم - اصفهان به وام ۱۵/۳ میلیون یوآنی چین تن دادند و امسال نیز با امضای موافقت‌نامه اختصاص فاینانس ۱/۶ میلیارد دلاری روسیه برای احداث راه‌آهن رشت - آستارا خود را به چاه روس‌ها انداختند؛ کشوری که برای اثبات سست‌عهدی‌اش در مقابل دولتمردان ایران چندان نیازی نیست که چشم در صفحات کتاب تاریخ بچرخانیم، چراکه در همین چند سال گذشته هم روس‌ها برادری و رفاقتشان را با ایران در تعیین سهم کشورهای خزری از بزرگ‌ترین دریاچه جهان، فریبکاری در مذاکرات برجام و تلاش برای بی‌فرجام کردن آن، مانع‌تراشی برای پیوستن ایران به سازمان‌های جهانی، بدنام کردن ایران در جنگ اوکراین و در نهایت هم‌کلام شدن با متوهمان جهان عرب مبنی بر مالکیت جزایر سه‌گانه خلیج فارس به وضوح ثابت کرده‌اند، با این حال، دلسپردگی ایران به روسیه به اندازه‌ای است که همچنان بر همان عهدی که با رفقای روسی بسته‌اند، پایبند مانده‌اند.

حالا گذشته از امکان فنی ساخت راه‌آهن در آن خطه، آسیب‌های احتمالی محیط‌زیستی و اجتماعی، توان جذب بار، نادیده گرفتن مشکلات امنیتی و تامین اعتبار استقراض از روسیه، بزرگ‌ترین آسیب این موافقت‌نامه و اجرای این پروژه عدم بازگشت سرمایه و باقی ماندن یک بدهکاری دلاری برای آیندگان است که باید از ثروت ملی پرداخت شود؛ زیرا اگر خطوط موازی راه‌آهن از رشت به آستارا برسد، تازه پای آذربایجان به میان می‌آید که نه تنها چندسالی است در حوزه ترانزیت جاده‌ای برای ایران گربه‌رقصانی دارد، بلکه ممکن است با این اتصال هر لحظه برای ترانزیت ریلی ایران نیز مانع‌تراشی کند؛ بنابراین حتی اگر به فرض محال این خط آهن ساخته شود هم مشکلات امنیتی چنان جلوه‌نمایی می‌کند که شیرینی بهره‌برداری از آن به کام ایران نخواهد نشست.

آنچه بر این فرضیه مهر تایید می‌کوبد، کناره‌گیری آذربایجان از مشارکت در ساخت و عدم سرمایه‌گذاری روسیه حتی عدم اقبال بخش خصوصی روسی از این پروژه و خروج هند و اروپا از مشارکت در آن به دلیل وجود کریدور ریلی موازی سرخس - بافق - بندرعباس است. افزون بر آن، روسیه پس از چندین و چند سال تحقیق عاقلانه در این حوزه، حالا دیگر از توان موجود در شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ایران که مدیریت این پروژه را در دست دارد، آگاه است و به خوبی می‌داند که مدت زمان ساخت آن بیش از ۱۵ سال به طول می‌انجامد بنابراین سرمایه خود را در اینجا نمی‌خواهد باند.

با این تفاسیر، لاجرم یا باید قید ساخت راه‌آهن رشت - آستارا را بزنییم تا خود را به چاه بدهکاری به روسیه نیندازیم یا به هر ترفندی و با هر لطایف‌الحیلی این بار ناموافق را به سرمایه‌گذاری و مشارکت در ساخت پروژه راضی کنیم. باشد که این گربه آسیایی، دست‌آموز چینی‌ها و روسی‌ها نشود و به دام آنها نیفتد.



تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات  
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری



📍 تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

📠 ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 www.govah.com

✉ info@govah.com



# راه خیال

طرح ساخت راه آهن رشت- آستارا و تکمیل کریدور شمال- جنوب و در آخر دستیابی به ترانزیت ۱۵ میلیون تنی چنان در خیال دولتمردان اغواگرانه جلوه کرده که علی‌رغم همه هشدارها، گام در زمین روسیه گذاشته‌اند و به استقراض از او رضایت داده‌اند. غافل از آنکه اکنون با تغییر شرایط مختلف در منطقه، سیلابی از مشکلات فنی، امنیتی، محیط‌زیستی و اقتصادی، این راه خیالی را تهدید می‌کند.

◀ فیل در تاریکی!

◀ کورمال سیاسی، سکندری اقتصادی

◀ نه فوریت دارد؛ نه اولویت



دولت با کدام ارزیابی اقتصادی به دنبال ساخت پروژه راه آهن رشت - آستارا است؟

## فیل در تاریکی!



گفت‌وگو از  
مونا روشندل

■ ترابران: با وقوع جنگ روسیه و اوکراین، بار دیگر شاخه غربی کریدور شمال - جنوب و اتصال ریلی رشت - آستارا به عنوان حلقه مفقوده (!) این راهگذر بر سر زبان دولتمردان افتاد و نقل محافل مشترک ایران و روسیه شد. تا اینکه بالاخره دولت روسیه در تفاهم‌نامه‌ای با ایران، متعهد شد مبلغ ۱/۶ میلیارد دلار را در قالب وام برای ساخت این پروژه فاینانس کند. ترابران قصد دارد به کمک کارشناسان حوزه حمل‌ونقل ریلی، این پروژه را از نظر فنی، اقتصادی، محیط‌زیستی، سیاسی و حتی اجتماعی امکان‌سنجی و بررسی کند که آیا اساساً میزان بار ترانزیتی پیش‌بینی شده برای این مسیر قابل تحقق است؟

■ دکتر محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل اسبق راه آهن و کارشناس خبره حمل‌ونقل ریلی: اتصال از طریق راه آهن به همسایه‌ها کار خوبی است، بالاخره یک کشور باید به راه‌های ارتباطی مختلفی متصل باشد، اما وقتی بحث ارزیابی‌های اقتصادی به میان می‌آید، باید دید که منافع و مضار هر مسیر چیست و ساخت کدام مسیر را باید در اولویت قرار داد؛ بنابراین اکنون با وجود ضرورت دوخطه شدن مسیرهای ریلی اصلی در مرکز کشور، باید در نظر بگیریم که ساخت راه آهن رشت - آستارا با چنین هزینه‌گزافی چه منافع اقتصادی برای ما دارد؟

حتماً می‌دانید که در حال حاضر، بخش زیادی از باری را که می‌توانیم در مسیرهای ریلی حمل کنیم، به دلیل عدم ظرفیت خطوط و راه آهن، توسط جاده حمل می‌شود که علاوه بر ائتلاف انرژی، هزینه‌های بسیار دیگری نیز به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. در نتیجه، صرف اتصال نمی‌تواند دلیل درست و متقنی برای این کار باشد. از طرف دیگر، چه در مطالعات انجام شده و چه در نقشه‌های محاسباتی که راه آهن پیش از این منتشر کرده، ظرفیت کلی راه آهن رشت - آستارا نهایتاً ۲/۶ میلیون تن (یک میلیون تن بار داخلی و ۱/۶ میلیون تن بار ترانزیتی) پیش‌بینی شده که با فرض استفاده کامل از ظرفیت، طبق محاسبات از نظر اقتصادی چیزی حدود ۱۴۰ سال بازگشت سرمایه آن به طول می‌انجامد؛ بنابراین

سخن از احداث یک پروژه ریلی ملی در راهگذری بین‌المللی که به میان می‌آید، انتظار می‌رود مسئولان ذی‌ربط با نگرشی محیط بر پروژه، بتوانند همه زوایای مختلف را اعم از توجیه اقتصادی، منابع مورد نیاز، درآمدزایی، تملک اراضی، ارزیابی حجم بار و مسافر، هماهنگی زیرساختی با کشورهای دیگر، انتخاب شریک معتمد، جایگزین‌های احتمالی و مهم‌تر از همه تهدیدهای امنیتی احصا کنند و با سنجشی دقیق بر سر احداث یا توقف آن پروژه جمع‌بندی داشته باشند. با این حال، گویا مسئولان دولتی در بازتعریف پروژه احداث خط آهن رشت به آستارا که حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب می‌خوانندش، به روزگار افرادی که در اتاقی تاریک به توصیف فیل مشغول هستند، دچار شدند؛ چرا که هیچ‌کدام شناخت کامل از زوایای مختلف این طرح ندارند و بدون لحاظ کردن روابط با همسایگان و وضعیت ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی کشور، همچنان با همان فرمان قبل پیش می‌روند؛ غافل از آنکه روسیه که یک پای ماجرا است، عدم تعهد خود را در ارتباطات بین‌المللی با ایران از زوایای مختلف ثابت کرده و آذربایجان هم که پای دیگر آن است، راه‌اندازی راهگذر زنگزور را پیگیری می‌کند. کشورهای دیگر هم که عطای روسیه و آذربایجان را به لقای ایران نمی‌بخشند.

ترابران به‌منظور برآورد فرصت‌ها، ریسک‌ها و توهّمات ساخت و راه‌اندازی این خط ریلی در میزگردی بر بستر کلاب‌هاوس با حضور کارشناسان خبره، این پروژه را از نظر فنی، اقتصادی، محیط‌زیستی و... امکان‌سنجی کرده است.



**دکتر محسن پورسیدآقایی: حداقل تاکنون ۳ بار در مذاکرات روسای جمهور ایران، آذربایجان و روسیه گفته‌ایم که اگر به‌زعم شما این مسیر مهم است، برایش یک شرکت مشترک تاسیس کنید تا سرمایه‌گذاری مشترک انجام شود اما آنها هیچ‌گاه حاضر نشدند حتی یک ریال در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند**



برای خودش و شرکت‌هایش درست کند. ناگفته نماند که روسیه در شرق دریای خزر راه یدک و فرار یعنی گرگان - اینچه‌برون را دارد و حالا هم به‌دنبال راه فرار دیگری در غرب خزر است که اگر روزی لازم شد استفاده کند، اما فعلاً که خبری نیست.

■ **مهندس امین ترفع، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی:** برای اینکه بتوانیم این پروژه را امکان‌سنجی کنیم، ابتدا باید یک نگرش کامل نسبت به احوال ترانزیت ریلی کشور داشته باشیم. در این زمینه، وقتی به نقشه ریلی کشور نگاه کنیم، به‌واسطه اتصالات ضعیف با همسایگان، به جایگاه ناپایدار ایران در ترانزیت ریلی پی می‌بریم، زیرا اتصال ما با پاکستان در قامت همسایه جنوب شرقی، اتصالی قدیمی با سرعت سیر پایین و ظرفیت عملیاتی تجاری بسیار اندک است. پس از آن، با وجود اتصال فیزیکی ریلی ایران به افغانستان - به‌دلیل مشکلات موجود؛ از جمله نبود شبکه ریلی در آن کشور و مسائل امنیتی، این اتصال تاکنون تجاری نشده و متوقف مانده است. در شمال شرقی کشورمان اگرچه از نظر حمل‌ونقل بین‌المللی و ریلی می‌توانیم دسترسی‌های نسبتاً پرظرفیتی در سرخس، اینچه‌برون و لطف‌آباد با ترکمنستان داشته باشیم، اما در غرب دریای خزر با آذربایجان و ارمنستان دسترسی و اتصال ریلی نداریم. حتی شبکه ریلی ما به ترکیه هم در محدوده دریاچه وان قطع می‌شود. در آخر، به‌غیر از عراق می‌رسیم که با آن خطه هم اتصال ریلی نداریم. در کل، به‌غیر از

به‌هیچ‌وجه نمی‌توان با ۱/۶ میلیون تن ترانزیت و ۱ میلیون تن بار داخلی به‌عنوان یک پروژه اقتصادی به آن نگاه کرد. این در حالی است که به احتمال زیاد همین میزان بار هم کاملاً جذب نخواهد شد. شاهد این مدعا هم ساخت راه‌آهن گرگان - اینچه‌برون است که با پافشاری روس‌ها، ترکمنستان مسیر چندصد کیلومتری و ایران هم اینچه‌برون تا گرگان را ساخت؛ اما الان و پس از ۸ سال از افتتاح این خط، بهترین رکورد این مسیر، جابه‌جایی ۱۰۰ هزار تن بار وارداتی و ترانزیتی بود.

به‌خاطر دارم وقتی آن خط افتتاح شد، روس‌ها به ما پیشنهاد کردند که از گرگان به شاهرود هم خط دیگری بکشیم، چون می‌خواهند ۱۰ میلیون تن بار ترانزیت از اینجا عبور بدهند، اما چون من می‌دانستم این وعده آنها عملیاتی نمی‌شود، به آنها گفتم که هر زمان مسیر فعلی گرگان - گرمسار را به یک میلیون تن ترانزیت رساندید، من تعهد می‌دهم که راه‌آهن گرگان - شاهرود را هم راه‌اندازی کنم. اگر خاطر دوستان باشد، از سال ۷۶ یعنی ۲۵ سال گذشته، روس‌ها اصرار داشتند که ما ۱۰ میلیون تن بار می‌توانیم از این مسیر عبور دهیم، اما عملاً حتی هزار تن هم بار از مسیر ایران ترانزیت نکرده‌اند؛ نه بار هند از مسیر ایران به روسیه رفته و نه بار روسیه از مسیر ایران به هند رسیده است.

مسیر رشت - آستارا هم اگر واقعاً تقاضای ترانزیت وجود دارد، می‌تواند از بندرعباس تا رشت با قطار حمل و ۱۶۰ کیلومتر باقی‌مانده با کامیون جابه‌جا شود. حتی من به آنها اعلام کردم که شما بار ترانزیت بیاورید، هزینه جابه‌جایی ترکیبی را ما بر عهده می‌گیریم؛ اما باز هم خبری نشد. به عقیده من، ابتدا باید بار ترانزیت بیاید و بعد به فکر ساختن راه‌های جدید بیفتیم.

حداقل تاکنون سه بار در مذاکرات روسای جمهور ایران، آذربایجان و روسیه، اعلام کرده‌ایم که اگر به‌زعم شما این مسیر مهم است، برایش یک شرکت مشترک تاسیس کنید تا سرمایه‌گذاری مشترک انجام شود، حتی ۵۰ درصد سرمایه را ما می‌گذاریم و نیمی دیگر بین شما تقسیم شود یا در صورت عدم تمایل آذربایجان، فقط روسیه سرمایه‌گذاری کند، اما آنها هیچ‌گاه حاضر نشدند حتی یک ریال سرمایه‌گذاری کنند.

اهمیت این مسیر برای روس‌ها فقط تا اندازه‌ای است که در نهایت، تصمیم گرفتند که یک وام با بهره به ما بدهند. این در حالی است که قیمت قراردادهای وام‌های روسیه حداقل ۳۰ تا ۴۰ درصد گران‌تر از نرخ بین‌المللی است، زیرا فاینانس می‌کند و با اجبار طرف مقابل به استفاده از شرکت‌ها و تجهیزات روسی، قیمت بالاتر را حاکم می‌کند. از طرف دیگر، فاینانس ۵ ساله است و دولت متعهد است که این پول را با احتساب بهره تا ۵ سال پس بدهد، بنابراین روسیه فقط می‌خواهد کاری

دریای سیاه نیز حائز اهمیت است، ولی غالباً بحث‌ها فقط به کریدور شمال - جنوب منحصر می‌شود.

درباره امکان‌سنجی پروژه هم باید بگویم که این کار در دوره‌های مختلف انجام شده است. نخستین دوره در حدود سال ۱۳۸۷ انجام شد که سازمان برنامه‌و بودجه با ارزیابی محاسبات درآمد- هزینه طرح از دیدگاه مالی و اقتصاد ملی مجوز اجرا را صادر کرد. برآورد هزینه‌ها و درآمدهای طرح از آن موقع تاکنون تغییرات زیادی داشته و آخرین ویرایش مطالعات اقتصادی توسط مهندسين مشاور با توجه به شرایط جدید در سال قبل انجام شد که نشان داد این طرح با دو شرط می‌تواند از دیدگاه سرمایه‌گذار توجیه‌پذیر باشد: یکی اختصاص بخشی از درآمد شرکت راه‌آهن از محدوده رشت تا بندرعباس به سرمایه‌گذار و دیگری اختصاص صرفه‌جویی سوخت این مسیر به سرمایه‌گذار.

البته اگر از دیدگاه اقتصاد ملی نگاه کنیم، پروژه با وضعیت مناسب‌تری روبه‌رو خواهد بود و توجیه بسیار بهتر و منطقی‌تری دارد.

توضیح اینکه درآمد مستقیم حمل‌ونقل ترانزیتی محدود به تعرفه حمل بار ریلی نیست و شامل درآمدهای تخلیه و بارگیری در پایانه‌ها، اسکان و رفاه عوامل ترانزیت، درآمدهای گمرکی، درآمدهای انبارها، درآمدهای بندری و رونق یافتن ترابری باری بین‌المللی در بنادر کشور نیز هست که در محاسبات مشاور این درآمدها منظور نشده است.

این طرح اساساً برای حمل‌ونقل بین‌المللی است (بار و مسافر داخلی اندکی دارد) و اصولاً ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی علاوه بر اهداف و منافع اقتصادی دارای منافع راهبردی ملی از ابعاد روابط بین‌المللی، تسهیل مبادلات و مراودات و همبستگی بین کشورها، ارتقای امنیت ملی، ارتقای منافع کشورهای منطقه، محرومیت‌زدایی مناطق مرزی، ارتقای علم و فناوری و بهره‌وری و کاهش تحریم‌پذیری است و نگرش صرفاً اقتصادی ما را دچار اشتباه می‌کند. اگر از جنبه اقتصادی بررسی کنیم منافع ترانزیت علاوه بر درآمد حمل‌ونقل شامل تسهیل صادرات و واردات، امکان ارتقا و هم‌افزایی زنجیره‌های ارزش داخلی، توسعه مناطق مرزی و افزایش اشتغال خواهد بود که این منافع ملی و اقتصادی هم در محاسبات مشاور منظور نشده است.

نکته مهم دیگر در این زمینه، برآورد ترافیک است که مشاور شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور بر مبنای روند سال‌های گذشته، احتمال جذب ۱/۶ میلیون تن بار ترانزیت و ۱ میلیون تن بار داخلی (صادرات، واردات) را برای این خط ارزیابی کرد. با همه این تفاسیر، روند گذشته لزوماً روند آینده نخواهد بود. به‌ویژه با تغییراتی که در نظام بین‌المللی با وقوع جنگ اوکراین نمایان شد و به نظر روند

ترکمستان با هیچ کشور همسایه دیگری اتصال پُرطرفیت ریلی نداریم و اگر هم کشوری به شبکه ما وصل باشد، اتصال ضعیفی خواهد بود. چنین شرایطی ما را به این جمع‌بندی می‌رساند که فارغ از چگونگی روابط سیاسی ما با هر کدام از این همسایگان در کوتاه‌مدت و بلندمدت، از نگاه connectivity، به‌صورت پایدار و راهبردی قطعاً باید با همه همسایگان خود اتصال پُرطرفیت ریلی داشته باشیم تا بتوانیم بیشترین نقش را در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت با آنها ایفا کرد.

علاوه بر این، در زمینه فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب نباید از موضوع شرق به غرب غافل شویم؛ زیرا در ترانزیت شرقی غربی هم اوضاع و احوال چندان خوبی نداریم. اگر میزان بار بالقوه کریدور شمال - جنوب را ۳۰ تا ۳۵ میلیون تن بار در نظر بگیریم، چندین برابر آن در مسیر شرقی غربی وجود دارد. به‌عبارت دیگر، نگاه ما در زمینه استفاده از مزیت‌های ترانزیتی کشور باید متوازن باشد تا بتوانیم حداکثر بار همسایه‌ها را جذب کنیم. باید هوشیار باشیم و همه تخم‌مرغ‌هایمان را در سبد یک مسیر خاص نگذاریم.

#### ■ مهندس مرتضی ناصریان، مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های

توسعه راه‌آهن در شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل: راه‌آهن رشت - آستارا مسیر تمام ریلی از خلیج فارس به سمت روسیه و اروپا را در غرب خزر و با عبور از منطقه قفقاز (جمهوری آذربایجان) فراهم می‌کند. البته این طرح از جنبه ارتباط ریلی ایران به گرجستان و



#### مهندس مرتضی ناصریان: نخستین و مهم‌ترین

بحث در این زمینه، پاسخگو کردن وزارت راه

و سازمان برنامه‌و بودجه و نهادهای اجرایی درباره

شباهت مطرح‌شده در مورد این پروژه است.

اگر نهادهای مربوط به این شباهت پاسخ دهند

و دیدگاه‌های عمومی و متخصصان را نسبت به

ابعاد موضوع روشن کنند، بسیاری از

تردیدها برطرف خواهد شد



ایران از معیارهای بین‌المللی به‌اندازه‌ای است که موجب دفع صاحبان سرمایه از سرمایه‌گذاری در پروژه ریلی می‌شود؛ بنابراین به یک تحول بنیادی در راه‌آهن ایران نیاز داریم. باید بدانیم که مشکل اصلی کشور ما در ترانزیت ریلی، کمبود و نبود زیربنا نیست، چراکه ما حتی از زیربنای فعلی هم به‌خوبی استفاده نمی‌کنیم. علاوه بر این، به‌خاطر روش‌های سنتی، شیوه‌های بهره‌برداری نادرست و آماده به‌کاری پایین ناوگان و... ما ظرفیت خطوط ریلی را دست‌پایین محاسبه می‌کنیم، در حالی که عمده‌تأ با روش‌های نرم‌افزاری و احیانا با سرمایه‌گذاری‌های کوچک هم می‌شود ظرفیت‌های شبکه را افزایش داد.

یکی از ریسک‌های مهم در این زمینه، بحث همکاری با آذربایجان است که چه از لحاظ سیاسی و چه از لحاظ فنی باید در این طرح همکاری داشته

مستمری می‌رسد. اقتصاد روسیه در شرف تغییر است که بر اثر این تغییر، شاهد کاهش روابط با اروپا و افزایش روابط اقتصادی روسیه با همسایگان جنوبی هستیم.

نخستین و مهم‌ترین بحث در این زمینه، پاسخگو کردن وزارت راه و سازمان برنامه‌بودجه و نهادهای اجرایی درباره شبهات مطرح‌شده در مورد این پروژه است. اگر نهادهای مربوط به این شبهات پاسخ دهند و دیدگاه‌های عمومی و متخصصان را نسبت به ابعاد موضوع روشن کنند، بسیاری از تردیدها برطرف می‌شود. البته لابه‌لای این شبهات حرف‌های درستی هم وجود دارد، چه‌بسا ریسک‌هایی وجود دارد که دستگاه اجرایی باید با دقت لازم این ریسک‌ها را مدیریت کند.

نکته بعدی این است که پایین‌تر بودن بهره‌وری شبکه و ناوگان ریلی

## بلوک‌بندی‌های جدید لجستیکی

دکتر محسن پورسیدآقایی

مدیرعامل اسبق راه‌آهن و کارشناس ارشد حمل‌ونقل ریلی



فروشنندگان فاینانس همه خصوصی هستند و رأساً تصمیم خواهند گرفت که کدام مسیر ترانزیتی را انتخاب کنند.

به همین دلیل، علی‌رغم پیش‌بینی‌های متوهمانه - با وجود گذشت بیش از یک سال از جنگ روسیه و اوکراین - ترانزیت در ایران کاهشی شد؛ زیرا اگرچه بر اثر این جنگ، روسیه تمام مسیرهایش را غیر از ایران از دست داد، اما تجار و فورواردرهای روسی مسیرهای جایگزین پیدا کرده و بدون نیاز به ایران حداقل طی یک سال دوران اوج تحریم غرب و جنگ روسیه، با ترفندهای دیگری کالاهایشان را جابه‌جا کردند.

تعداد دستگاه‌های متولی ترانزیت و مقررات حاکم بر آن، مشکلات بوروکراتیک ایران در زمینه ترانزیت، درگیری و دردسر در انتقال پول، شیوه پرداخت، بیمه بین‌المللی بار و... از جمله مواردی است که باعث می‌شود حتی بدون در نظر گرفتن ریسک واکنش آذربایجان و ریسک‌های سیاسی، ایران در بهترین حالت هم مسیر چندان جذابی برای صاحبان کالا نباشد.

ترانزیت مهم است اما نباید فریفته سخنان و وعده‌های دیگران شویم. آنها هیچ‌کدام به‌شکل واقع‌بینانه عدد نمی‌دهند، زیرا نمی‌خواهند از جیب خود خرج کنند.

پس از جنگ روسیه و اوکراین، دنیا در حال تغییر پارادایم ذهنیتی در مورد لجستیک است. آنها دیگر به لجستیک فقط از منظر توجیه‌پذیری اقتصادی توجه نمی‌کنند. این موضوع به‌اندازه‌ای مهم است که صدراعظم آلمان اخیراً اعلام کرده از این به بعد، ما برای انتخاب زنجیره لجستیک نباید فقط به اقتصادی بودن حمل‌ونقل و لجستیک (چه کالا و چه مسیرهای حمل) توجه داشته باشیم، بلکه باید زنجیره لجستیک در مسیرهای هم‌ارزش باشد؛ یعنی آنها به این سمت می‌روند که بیشتر با کشورهایی کار کنند و مسیرهایی را انتخاب کنند که حتماً در بلوک و چهارچوب‌های ارزشی خودشان قرار داشته باشد. پس به‌نوعی دنیا در حال بلوک‌بندی‌های جدید است که در این بلوک‌بندی آذربایجان، ترکیه و ترکمنستان حتماً در بلوک غرب قرار می‌گیرند، نه در بلوک و سیستم ایران. در نتیجه، مسیرهای ترانزیت این کشورها توسط غرب فعال می‌شود.

نکته دیگر این است که اصولاً سخنان دولت‌ها مثلاً روسیه درباره ترانزیت یک بلوف سیاسی است؛ زیرا ترانزیت لزوماً به دولت‌ها مرتبط نیست، بلکه به تجار بستگی دارد. این فورواردرها یا صاحبان کالا هستند که مسیر ترانزیت را انتخاب می‌کنند.

در همین روسیه و هند هم سیستم‌های فورواردری یا صاحبان کالا و



**دکتر ابراهیم محمدی: جدا از آسیب محیط‌زیستی، فکر می‌کنم بزرگ‌ترین آسیب، عدم بازگشت سرمایه در این پروژه است؛ شاید اگر قرار نبود که گوگرد و کود آسیای میانه به خلیج فارس برود یا مقداری آرد و گندم از طریق ایران به عراق ارسال شود، همین اندازه ترانزیت هم محقق نمی‌شد، پس چرا فکر می‌کنیم به خط ریلی برای ترانزیت نیاز داریم؟!**



باشد و ظرفیت خط ریلی خود را به تناسب رشت - آستارا ارتقا دهد. به همین دلیل، در شهریور ماه ۱۴۰۱، یک بیانیه سه‌جانبه در حد تفاهم‌نامه بین سه کشور مبادله و در آن تأکید شد که این فعالیت ترابری باید در شکل وسیع و با ظرفیت حدود ۱۵ میلیون در افق ۲۰۳۰ پیاده‌سازی شود. همچنین به‌منظور منعهد کردن کشورها به اجرای تفاهم‌نامه مذکور، موافقت‌نامه سه‌جانبه‌ای بین سه کشور برای ایجاد تعهدات حقوقی و جلوگیری از ریسک‌ها و تغییرات تعرفه‌ای و... پیش‌بینی شده که البته هنوز نهایی نشده است.

**■ دکتر علیرضا سیدوکلیلی، عضو هیئت‌علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی:** تاکنون اتفاقات مختلفی در این مسیر رخ داده است. نخستین اتفاق، مربوط به اواخر دهه ۸۰ است که در شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقلی کشور قرار شد یک مشاور دانمارکی به همراه یک شرکت ایرانی امکان اجرای دو کریدور جاده‌ای و ریلی برای محور شمال (نوار ساحلی) را مطالعه کنند. در پایان مطالعه، کریدور ریلی توجیه‌پذیر نشد، اما کریدور جاده‌ای و آزادراهی این مسیر (نوار ساحلی) توجیه پیدا کرد.

با این حال، من فکر نمی‌کنم پروژه رشت - آستارا پروژه خوب یا مهمی نیست، زیرا در همه نشست‌های بین‌المللی پس از قزوین - رشت، سراغ رشت - آستارا را از طرف ایرانی گرفته‌اند؛ اما ما باید عاقلانه اولویت‌ها و مصالح خودمان را در نظر بگیریم. طبیعتاً بقیه کشورها هم به دنبال

مصالح ملی خودشان هستند و بدشان هم نمی‌آید که این اتفاق از جیب دیگران محقق شود. حتی از نظر طرح جامع حمل‌ونقل ریلی کشور هم نمی‌توانیم بگوییم اولویت شماره یک ما، خط ریلی رشت - آستارا است. در این زمینه، من با دکتر پورسیدآقایی هم عقیده‌ام. ما به‌اندازه‌ای در شبکه ریلی، گلوگاه‌ها و بارهای متعدد داریم که الان به دلیل نبود ظرفیت زیرساخت بر زمین مانده که در اولویت‌بندی نمی‌توانیم رتبه نخست را به پروژه رشت - آستارا بدهیم.

در حال حاضر، دولتمردان فقط روی این نکته انگشت می‌گذارند که قرار است سرمایه‌گذار خودش این کار را انجام دهد، اما توجه نمی‌کنند که کشور باید این وام را از محل درآمد نفتی تسویه کند. اساساً وقتی عملکرد حمل ریلی در کشور ما به دلیل کمبود لکوموتیو، کمتر از ظرفیت زیرساخت‌هایمان است و همین تعداد لکوموتیو باری اگر ۲ برابر شود، بدون شک روی همین زیرساخت موجود بیشتر از این می‌توانیم بار جابه‌جا کنیم. پس چرا این فاینانس را به سمت تامین لکوموتیو و دیزل نمی‌بریم؟ واقعیت این است که تصمیمات فنی و اقتصادی ما به شکل سیاست‌زده اخذ می‌شود.

**■ دکتر ابراهیم محمدی، عضو هیئت‌مدیره صندوق توسعه حمل‌ونقل و معاون اسبق بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن:** من می‌خواهم بحث را از منظر ژئوپلیتیک و ژئواکونومی آغاز کنم. همان‌گونه که حتماً شنیده‌اید، اردوغان در نخستین سفر خود بعد از پیروزی در انتخابات اخیر در باکو اعلام کرد که مشکل کریدور زنگزور، ارمنستان نیست؛ بلکه ایران است. بنابراین باید باور داشته باشیم که از نمد مسیر آذربایجان کلاهی نصیب ایران نمی‌شود، زیرا پارادایم ترک‌ها در توسعه ژئواستراتژی و به‌طور دقیق‌تر ژئواکونومی آینده این منطقه مبتنی بر توسعه حمل‌ونقل ملیتی است و هرچه پیش می‌رویم تاثیر غفلت سنواتی ما در شکل‌گیری این شرایط بیش از پیش درک می‌شود. در نتیجه، آذربایجان هیچ‌گاه از منافع خود در توسعه حمل‌ونقل ملیتی به نفع ایران کوتاه نمی‌آید.

از طرف دیگر، با وجود پیشنهادهای همکاری ایران برای حمل ترکیبی کالاهای ترانزیتی روسیه با عنایت به زمان و هزینه حمل ترکیبی، آمار ترانزیت ریلی از آذربایجان در سه ماهه اول امسال (تا ۲۳ خرداد ۱۴۰۲) ۶۴ هزار تن انواع کالاها مانند جو، تخته‌های چوبی، گندم، سیوس، مواد شیمیایی، کاغذ، ذرت، نخود، ارزن، پیاز و عدس در ۱۰۱۵ واگن ترانزیتی برای ایران بوده است. اگر این آمار را با همین روند تا پایان سال داشته باشیم به چیزی حدود ۳۷۰۰ یا ۴۰۰۰ واگن می‌رسیم که نسبت به عملکرد



بخواهیم از این میزان، ۲ ساعت نگهداری خط را کم کنیم، ۴ ساعت هم به مسافری بدهیم و حدود ۱۸ ساعت مسیر ترافیکی داشته باشیم و سیر شبکه هم ۳/۵ روز باشد به صورت واقعی به ظرفیت (خط آستارا تا رشت و بالعکس) حدود ۱/۷ تا ۲ میلیون تن ترانزیت می‌رسیم.

### ■ ترابرن: مطالعات انجام شده درباره ضرورت احداث این پروژه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ با احداث این خط ریلی چه آسیب‌هایی ایران را تهدید می‌کند؟

■ **پورسید آقایی:** شما خیلی بهتر از من شرایط کشور را می‌دانید، وقتی قرار است پروژه‌ای ساخته شود، اول روی انجام آن توافق صورت می‌گیرد و بعد به مشاور می‌گویند که برای آن به صورتی طرح مطالعاتی و عددهای مناسب تنظیم کن که توجیه‌پذیر باشد. از این نمونه‌ها کم نداریم؛ مثلاً کسی در این کشور نمی‌گوید که چرا راه‌آهن گرگان - اینچه‌برون یا ارومیه

سال گذشته حدود ۴۰ درصد افزایش خواهد داشت؛ اما نکته اصلی و مهم اینجاست که با چه هزینه‌ای می‌خواهیم چه کاری را انجام بدهیم! پیشنهاد روس‌ها برای سرمایه‌گذاری و احداث این خط (تاکید می‌کنم سرمایه‌گذاری) حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورو بوده که شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقلی کشور نیز با ۳ مسیر پیشنهادی (در زمین‌های کشاورزی، مسیر ترکیبی کشاورزی جنگلی یا مسیر جنگل) با حدود ۹۰۰ میلیون یورو تا یک میلیارد و یکصد میلیون یورو به دنبال انجام و اجرای این خط است اما آیا واقعاً مشکل توسعه ترانزیت شبکه ریلی ما با فرض کشیده شدن این خط ریلی حل خواهد شد؟ باید بگویم بر اساس مطالعات و ظرفیت‌سنجی‌هایی که در سال‌های اخیر در راه‌آهن انجام شد، کل ظرفیتی که شبکه می‌تواند در اختیار مسیر رشت - آستارا بگذارد تا این واگن را به بندرعباس یا در حقیقت به نقطه ترانزیتی دیگر ما یعنی شلمچه یا سرخس برساند، حدود ۴/۳ میلیون تن است، اما اگر

## بازی در زمین روس‌ها!

دکتر ابراهیم محمدی



عضو هیئت‌مدیره صندوق توسعه حمل‌ونقل و معاون اسبق بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن

که در مذاکره با مدیرعامل منطقه آزاد لوتوس گفته شده که حداکثر صادرات نفت روسیه از منطقه خزر و عبور از ایران ۳ میلیون تن است، نشان می‌دهد که برای راه‌اندازی این خط ریلی باید بیشتر فکر کنیم، زیرا سرمایه لازم برای ساخت این خط با یک قطار و دو قطار تا ۱۰۰ سال هم مستهلک نمی‌شود.

همچنین نباید یادمان برود که روس‌ها یک پیشنهاد ۱۸ میلیون دلاری برای ساخت یک خط ریلی عریض (با عرض آذربایجان) از آستارا تا بندرعباس را در کنار خط ریلی ما داده‌اند تا در آینده بتوانند مازاد ۲۱۰ هزار واگن خودشان را که حدود ۱۳۰ هزار واگن است در شبکه ایران بیاورند. آنها می‌خواهند یک شرکت بهره‌بردار با بخش خصوصی ایران ایجاد کنند تا بتوانند واگن‌هایشان را سیر دهند و ۱۸ میلیارد دلار را ۲۵ ساله مستهلک کنند، اما علی‌رغم خشنودی و افتخار برخی مسئولان، این پیشنهاد می‌تواند نشانه آن باشد که روس‌ها ما را به اندازه‌ای کم‌توان یا ضعیف دیده‌اند که چنین پیشنهادی را مطرح کرده‌اند. در مجموع همه این ماجراها نشان می‌دهد که روسیه به این مسیر نیاز دارد، اما به ساخت آن اعتقادی ندارد.

با فرض اینکه ما همه مشکلات سیاسی و زیرساختی خود را حل کنیم و حتی پارادایم توسعه ترک‌ها، بحث‌های ملی‌گرایی، نئوعثمانی و نئوتورانی را کنار بگذاریم، فقط می‌توانیم روی جابه‌جایی ۱/۷ میلیون تن بار حساب کنیم، در حالی که می‌توان همین بار را از طریق بندر کاسپین با حدود ۹۰ واگن به شبکه راه‌آهن اضافه کنیم (تقریباً هر ۱ میلیون تن بار به ۵۰ واگن برای حمل نیاز دارد). پس در مجموع، راه‌آهن رشت - آستارا می‌تواند یک مسیر خوب باشد، اما نه در شرایطی که ما برای ۱۶ کیلومتر روسازی در مسیر کاسپین و ساخت ۴ پل ساده یک‌سال‌ونیم است که معطل هستیم!

باید قبول کنیم که در حال حاضر، ما در زمین روس‌ها بازی می‌کنیم. امروز روس‌ها با توجه به تخریب شدید ساختار بنادر جنوبی اوکراین یعنی ماریوپل و اودسا، همچنین بندر کریمه روسیه و تخریب کامل زیرساخت‌های ریلی در منطقه اوکراین، حداقل تا ۱۰ سال آینده نمی‌توانند از طریق دریای سیاه بار چندانی به اروپا صادر و یا از غرب وارد کنند. به همین دلیل، می‌خواهند به هر قیمتی شده نه از کیسه خودشان بلکه از جیب ما راه جایگزین برای خود درست کنند. همین

و زور سیاسی خودش استفاده و با تهدید، آذربایجان را به صدور مجوز رفت و آمد این بارها ملزم کند؛ اما وقتی روسیه در این میان ذی‌نفع نیست و پول وامی را که اختصاص داده است از محل درآمد نفتی ایران پس می‌گیرد، نباید روی این موضوع چندان حساب باز کرد؛ به‌خصوص با وجود مناقشات سیاسی فزاینده بین دو کشور.

زمانی که ما آستارا- آستارا را ساختم، روابط ایران و آذربایجان بسیار خوب بود و نهایتاً آنها قبول کردند که ترمینال شروع خط ریلی در آستارای ایران قرار گیرد و بر همین ایده هم بودیم که آستارای ایران را به آستارای آذربایجان وصل و بخش رشت - آستارا را موقتاً با کامیون جابه‌جا کنیم؛ اما الان شرایط کاملاً به‌هم‌ریخته است.

■ **محمدی:** ببینید! جدا از موضوع آسیب‌های محیط‌زیستی که خیلی از نخبه‌ها گوشزد کرده‌اند، فکر می‌کنم بزرگ‌ترین آسیب، عدم بازگشت سرمایه‌ای است که در این پروژه سرمایه‌گذاری می‌شود؛ آمارها بیانگر غفلت جدی ما در حوزه ترانزیت است که یک فرصت‌سوزی عیان محسوب می‌شود، شاید اگر قرار نبود که گوگرد و کود آسیای میانه به خلیج فارس برود و یا مقداری آرد و گندم از طریق ایران به عراق ارسال شود، همین اندازه ترانزیت هم محقق نمی‌شد. با این شرایط و عملکردها ظرفیت فعلی ترانزیت نیز اشباع نشده، چگونه فکر می‌کنم به خط ریلی برای ترانزیت نیاز داریم؟!

همچنین، گفتمان ژئوپلیتیک و ژئواکونومی در این سال‌ها تغییر کرده و سه‌گانه «قدرت، جغرافیا و سیاست» به «قدرت، جغرافیا و اقتصاد» تبدیل شده است. به همین خاطر، نخستین سفاردوغان پس از پیروزی در انتخابات، به باکو بود که در آنجا یک سخنرانی جنجالی درباره کریدور زنگزور و انتقاد به ایران ایراد کرد. من معتقدم که در آینده بسیار نزدیک باید منتظر تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای بیشتری بین آذربایجان و ترکیه و کشورهای آسیای میانه باشیم هرچند این تفاهم‌نامه‌ها با جدیت به‌صورت دو یا چندجانبه از اکتوبر ۲۰۱۷ در آستانه قزاقستان آغاز شده و همچنان ادامه دارد.

از طرف دیگر، پارادایم ترک‌ها برای ایجاد کریدور جاده‌ای ترکی در حوزه زنگزور نشان می‌دهد که اگر بخواهیم با این تعلق‌ها رشت - آستارا را راه بیندازیم، مطمئناً آنها زنگزور را زودتر راه‌اندازی خواهند کرد. باید بپذیریم و قبول کنیم که ناتو در ارمنستان جای پیش را قوی کرده و ما در ماه‌های آتی باید شاهد ایجاد هم‌گرایی بین ارمنستان و آذربایجان باشیم؛ حتی اگر قرار باشد مرز زمینی ایران از بین نرود، مطمئناً ترک‌ها با فرصت‌شناسی خوب می‌توانند کریدور زنگزور را به‌عنوان کریدور رقیب ما

ساخته شد. آنجا هم مشاوره مطالعه کرده، چند میلیون تن بار ترانزیتی یا لافل بار داخلی برایش پیش‌بینی شده و سرانجام کمیته ماده ۳۲ هم آنها را تصویب کرده بود، اما متأسفانه تاکنون کسی مسئولیت مطالعات تحویل داده شده به سازمان برنامه‌بودجه را (که در جاهای مختلف هم تصویب شد) برعهده نگرفته و کسی هم بابت آن دروغ‌ها محاکمه نشده است. کسی به دنبال نتایج حاصل از مطالعات نیست؛ بنابراین برای اثبات توجیه اقتصادی و امکان اجرایی شدن پروژه نمی‌توان به این مطالعات و مسائلی از این دست اطمینان کرد.

با این حال، باید بگویم که پروژه راه‌آهن رشت- آستارا ریسک‌های بسیار روشنی دارد. حداقل در رژیم‌های فعلی که از نظر سیاسی در کشورهای هم‌جوار وجود دارد، آذربایجان اکنون به‌عنوان برادر کوچک یا فرزند کوچک ترکیه، تهدیدی برای ایران محسوب می‌شود. آنها با سرمایه‌گذاری مشترک، مسیر ترانزیت باکو به گرجستان و ترکیه را راه‌اندازی کرده‌اند؛ حتی آذربایجان وام بدون بهره به گرجستان داده تا آن خط را کامل کند. پس حتی اگر راه‌آهن رشت- آستارا ساخته شود، به‌راحتی نمی‌تواند جلوی انتقال بار را در آن مسیر بگیرد.

برای این کار به اقدامات خیلی پیچیده و قهری هم نیاز ندارد، کافی است تعرفه‌اش را بالا ببرد تا روند جریان بار قطع شود یا ممکن است مقررات فنی محدودکننده وضع کند، مثلاً بگوید که بیش از تعداد مشخصی واگن در روز نباید ثبت شود.

البته اگر روسیه در این پروژه شراکت داشته باشد، ممکن است از توان



**مهندس امین ترفیع: ما به غیر از ترکمنستان با هیچ کشور همسایه دیگری اتصال پرفریت ریلی نداریم و اگر هم کشوری به شبکه ما وصل باشد، اتصال ضعیفی خواهد بود، بنابراین فارغ از جگونگی روابط سیاسی ما با هر کدام از این همسایگان در کوتاه‌مدت و بلندمدت، قطعاً باید با آنها اتصال پرفریت ریلی داشته باشیم تا بتوانیم حداکثر نقش را در زمینه حمل و نقل و ترانزیت ایفا کنیم**



شده، کشتی‌های رو-رو، واگن‌ها را به آذربایجان و از آنجا هم به پوتی، باتومی و اروپا می‌برند و احتمالاً راه آهن رشت- آستارا هم نمی‌تواند تغییری در این جریان به وجود آورد.

به‌علاوه تفاهم‌نامه‌های تجاری بین کشور آذربایجان و ترکیه، آذربایجان و گرجستان، آذربایجان و ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان و آذربایجان با ازبکستان که من در اکتسوی ۲۰۱۷ شاهد امضای آنها بودم، تفاهم‌نامه حذف تشریفات گمرک و انجام کارها از طریق گمرک مجازی است که باز هم ما در این زمینه غفلت داشتیم و نتوانستیم ۱۷ یا ۱۸ دستگاهی را که درگیر ترانزیت هستند، در یک خط بیابوریم که حداقل منافع خودمان را تامین کنیم. این در حالی است که آنها توانستند بین چند کشور این مشکلات را حل کنند، بنابراین باید به‌عنوان تهدید بپذیریم که سرعت

راه بیندازد. پس فعال کردن شاخه شرقی و میانی کریدور شمال- جنوب و حمل ترکیبی در شاخه غربی از ساخت راه آهن رشت- آستارا اهمیت بیشتری دارد.

البته ناگفته نماند که تقریباً سال ۱۳۹۵ بود که راه آهن با جدیت تصمیم گرفت که ترانزیت ریلی را افزایش دهد؛ بنابراین کمیته و سازمان مستقل درست کرد، اما متأسفانه مسیر ما به‌لحاظ زمانی، اقتصادی و راهبردی جذابیتی پیدا نکرد، زیرا مثلاً همان موقع در بندر پوتی و باتومی قیمت تخلیه بار فله را تا یک دلار کاهش دادند، اما وقتی همین کار را شرکت‌های ما در بندر شهیدرجایی (از ۱۸ دلار تا ۴۰ دلار) انجام می‌دادند، واگنی که قرار بود ۴۷ ساعته از سرخس به بندرعباس برسد، زیر ۷۰ ساعت نرسید! الان با فعال شدن راه‌گذری که بین بندر ترکمن‌باشی، آکتائو و باکو ایجاد

## اهمیت درآمدزایی پایدار برای هر زیرساخت

امین ترفع



مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی

حدود ۵۰۰ هزار تن هم کاهش یافت، زیرا جغرافیای ما به ترانزیت کالاهای فله گره خورده و با به‌هم خوردن بازار تولید و مصرف چنین کالاهایی بر اثر جنگ اوکراین و دامپینگ قیمتی، جریان ترانزیت هم تغییر کرد، به عنوان مثال، با نوسان در قیمت گوگرد، دیگر ترانزیت این محصول از مسیر ایران توجیه ندارد حتی ترانزیت سوخت عراق از بندر امام به فجیره هم فاقد توجیه است.

بنابراین از نظر ژئوپلیتیکی باید در مورد ایجاد هر زیرساختی مشخص شود که آیا به‌صورت پایدار می‌تواند برای ما درآمدزایی داشته باشد. اگر بخش زیادی از ترانزیتیمان وابسته به کالاهای فله باشد (مانند کودهایی که از آسیای مرکزی و روسیه می‌آید یا زغال‌سنگی که تمایل داریم از روسیه بیاید) در اثر نوسانات قیمتی، تقاضا برای ترانزیت از ایران هم نوسان پیدا می‌کند و دیگر نمی‌توان به چشم درآمد پایدار به آن نگاه کرد.

به نظر من مهم این است که از یک مسیر ترانزیتی، کانتینر حاوی کالای بسیار ارزشمند ترانزیت شود، در حالی که کالای عبوری از ایران کالای فله با ارزش مقیاس و وزنی پایین است. به هر حال، بر اساس این معادلات، به نظر می‌رسد راه آهن رشت- آستارا هم نتواند گره‌ای از ترانزیت ریلی کشور بگشاید.

در زمینه فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب نباید از موضوع شرق به غرب غافل شویم؛ زیرا در ترانزیت شرقی - غربی هم اوضاع و احوال چندان خوبی نداریم. اگر میزان بار بالقوه کریدور شمال- جنوب را ۳۰ تا ۳۵ میلیون تن بار در نظر بگیریم، چندین برابر آن در مسیر شرقی - غربی وجود دارد. به عبارت دیگر، نگاه ما در زمینه استفاده از مزیت‌های ترانزیتی کشور باید متوازن باشد.

در این خصوص باید متذکر شوم که در حال حاضر، کشورهای منطقه، کشورهای آسیای مرکزی، کشورهای حوزه قفقاز حتی روسیه (پیش از جنگ با اوکراین) با پشتیبانی غرب و اتحادیه اروپا، ترانزیتشان را در مسیر شرقی- غربی تعریف کرده‌اند؛ زیرا یک قطب تولید ارزش در شرق آسیا و دیگری در اروپا قرار دارد و طبیعی است که بین این دو قطب تبادلات بیشتر باشد.

از رفتارهای آذربایجان بگذریم به روسیه می‌رسیم. این کشور پیش از جنگ با اوکراین، علاوه بر ترانزیت حدود ۳۰ میلیون تن کالا از خاک خودش بین چین و اروپا، حدود ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن ترانزیت نیز با واسطه از طریق مسیر کشور قزاقستان داشته که بر اثر تبعات ناشی از درگیری‌های نظامی در منطقه، این موازنه اندکی به هم خورد، اما نه‌تنها کالایی نصیب ترانزیت ایران نشد، بلکه آمار ترانزیت ایران



■ **ترابران: با این همه تفاسیر، درصد تحقق فاینانس روسی و اجرایی**

**شدن پروژه ساخت راه آهن رشت- آستارا را چه اندازه می‌دانید؟**

■ **پورسیدآقایی:** در حقیقت من نگران ساخت این خط ریلی نیستم، زیرا مطمئنم و با قاطعیت می‌گویم که این خط آهن ساخته نخواهد شد. شک نکنید که این وام داده نخواهد شد، حداقل بیش از ۵ سال است که روسیه قرار است ۵ میلیارد دلار به ایران وام بدهد و فاینانس کند، اما این اتفاق نیفتاده؛ اگر اختصاص فاینانس روسی به ایران شدنی بود، لاقلاً در پروژه برقی کردن راه آهن گرمسار- اینچه‌برون و همچنین قول صادرات نفت ایران در زمان تحریم عملیاتی می‌شد که قرارداد منعقد شده بین دو کشور وجود داشت؛ نه این پروژه که هنوز قرارداد آن هم امضا نشده است.

■ **ترفع:** موضوع دریافت فاینانس پیچیدگی‌ها و پیش‌نیازهای زیادی دارد. ما امیدواریم با همت وزارت راه و شهرسازی لاقلاً این اتفاق بیفتد و این پروژه با اتکا به آن آغاز شود. هرچند در مذاکرات با روسیه قرار بر این شد که اتکا فقط به مسیر غربی نباشد، زیرا به صورت خوشبینانه پس از دریافت فاینانس و وام دولتی برای ساخت مسیر حداقل ۶ سال زمان

**دکتر علیرضا سیدوکیلی: دولت‌مردان فقط روی این نکته انگشت می‌گذارند که قرار است سرمایه‌گذار خودش این کار را انجام دهد، اما توجه نمی‌کنند که کشور باید این وام را از محل درآمد نفتی تسویه کند. اساساً وقتی عملکرد حمل ریلی در کشور ما به دلیل کمبود لکوموتیو، کمتر از ظرفیت زیرساخت‌هایمان است، چرا این فاینانس را به سمت تامین لکوموتیو و دیزل نمی‌بریم؟**



بخشیدن به کربدورهای موازی ما اتفاق خواهد افتاد و آسیب آن هم این است که فقط بازپرداخت سرمایه‌گذاری‌های انجام شده برای راه آهن رشت-آستارا برای ما باقی خواهد ماند.

## آسیب اقتصادی قابل توجهی سراغ ندارم

مهندس مرتضی نصریان

مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه راه آهن



با این حال، هنوز درباره قیمت با روس‌ها مذاکره‌ای صورت نگرفته که پیش‌بینی می‌شود مذاکره بسیار سختی باشد و آنها بخواهند ضرایب بالایی روی کار بیاید یا اقلام زیادی از روسیه به ایران وارد شود، بنابراین من ریسک بالایی را در این حوزه می‌بینم. از لحاظ اجتماعی در تغییرات محیط‌زیستی و سکونت‌گاه‌ها و اشتغال محلی آسیب‌هایی رخ می‌دهد که در طرح‌های عمرانی تا حدودی اجتناب‌ناپذیر است و در مطالعات محیط‌زیستی طرح راهبردهای کاهش و جبران عوارض بررسی و تصویب شده است. بحث ریسک‌ها نیز بحث گسترده‌ای است که به نظرم در مورد این طرح، ریسک‌های فنی بررسی و چاره‌جویی شده، اما ریسک‌های روابط بین‌المللی، ریسک مالی و حقوقی و قراردادی هم وجود دارد که باید در تنظیم مدارک همکاری با روسیه مدنظر قرار گیرد.

ارزیابی‌های فنی، ترافیکی، اقتصادی و محیط‌زیستی در این طرح به خوبی و با دقت انجام شده و مطالعات مهندسی این طرح در تراز بالاتر از بقیه طرح‌های متعارف توسعه راه آهن صورت پذیرفته است، زیرا این طرح سال‌ها پیش مصوب شده و فرصت کافی وجود داشته تا بررسی‌های مهندسی تکمیلی به لحاظ حساسیت‌های مالی و اجتماعی انجام شود.

علاوه بر این، اینکه پروژه چه آسیب و ریسک‌هایی دارد دو بحث جداگانه است. آسیب اقتصادی قابل توجهی سراغ ندارم. در مجموع، این پروژه به قیمت فهرست‌بهای پایه سال ۱۴۰۲ حدود ۳۷۰ میلیون یورو هزینه دارد که با ضرایب پیمان و هزینه‌های کارفرمایی و تملک احتمالاً به حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون یورو می‌رسد (۵۰۰ میلیون یورو هم برای ترک تشریفات مناقصه به نفع قرارگاه گرفته شده است).

## تجربه فاینانس موفق نداریم

علیرضا سیدوکیلی

عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه و شهرسازی



واقعیت این است که از همه خطوط اعتباری که ما می‌خواستیم از روسیه در حوزه حمل‌ونقل بگیریم، فقط خط اعتباری خرید واگن شرکت‌های ایرانی از سازنده‌های روسی محقق شد.

من فاینانس دیگری در پروژه‌های ساخت راه‌آهن سراغ ندارم که با روسیه اجرایی شده باشد. گرمسار - اینچه‌برون هم با همین فاینانس روسی اجرایی نشد. علاوه بر آن، به‌جز راه‌آهن سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان که آن هم با به‌دلیل مدیریت بد ما یا دبه کردن چینی‌ها به نتیجه نرسید، ما در هیچ پروژه ساخت راه و راه‌آهن با هیچ کشوری پروژه فاینانسی موفق نداشتیم. حتی در بنادر هم پروژه چشمگیری نداشتیم.

به این ترتیب، در فضایی که ریسک‌پذیری مدیران دولتی پایین و تصمیماتشان ضعیف است و علاوه بر آن، کشور با نوسانات ارزی، عدم ارتباط بانکی، پیچیدگی در بازپرداخت وام و... مواجه است؛ اجرایی کردن فاینانس خارجی برای طرح ریلی دشوار خواهد بود. همچنین، تاکنون فقط مدیران ارشد دو کشور در این زمینه اقدام به برنامه‌ریزی کرده‌اند که شرط لازم است، اما کافی نیست و می‌بایست همکاری سازمان‌های مربوطه و شرکت ساخت هم عملیاتی شود.

در عین حال، علاوه بر ریسک محیط‌زیستی که می‌توان در تعریف طرح اجرایی آن را به حداقل رساند، باید توجه داشته باشیم که زمین نیز باید به‌لحاظ استحکام قابلیت احداث خطوط ریلی را داشته باشد. این دو مسئله حساسیت طراحی این مسیر را جدی می‌کند، حتی در سال‌های ابتدای یعنی اواخر دهه ۸۰ این مسئله مطرح بود که برای جلوگیری از آسیب‌های محیط‌زیستی در جنگل، بخشی از این مسیر داخل دریا رود که شرکت دانمارکی هم در آن زمان به این دلیل انتخاب شده بود که تجربه ساخت پل در دریا داشت.

ما باید در طراحی مسیر، یک شرکت تراز اول را به‌عنوان مشاور کارفرما در پروژه داشته باشیم که تبعات اجتماعی و محیط‌زیستی را در نظر بگیرد، زیرا کشور سرمایه‌گذار به‌دنبال ارزان‌ترین راه است که لزوماً کم‌هزینه‌ترین راه به‌لحاظ اقتصاد ملی برای ما نیست.

نیاز است، بنابراین از مسیر شرق دریای خزر هم می‌توان استفاده کرد. البته استفاده از دریا - با توجه به پسروی آب دریای خزر به جهت سدهای زده‌شده روی ورودی‌های آن و عدم انجام لایروبی‌های لازم - شاید به‌صورت بلندمدت و استراتژیک نتواند ظرفیت اتصال ما را با روسیه و کشورهای دریای خزر برقرار کند.

■ **محمدی:** در بحث آینده‌پژوهشی همواره گفته می‌شود که باید آینده را سرشار از عدم قطعیت بدانیم. تخمین احتمال اجرای این قرارداد به بررسی جدی نیاز دارد، اما با یک عدم قطعیت اندک، فکر می‌کنم این قرارداد اجرایی و پروژه شروع شود؛ هرچند انجام این پروژه را در چهارچوب راه‌کاری برای توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور و آمایش سرزمین موثر می‌دانم؛ نه برای توسعه ترانزیت به سمت حوزه قفقاز.

به همین دلیل، از نظر من، بهترین جایگزین این پروژه تکمیل ۱۶ تا ۱۸ کیلومتر باقی‌مانده اتصال ریلی به بندر کاسپین است. که هم کاربرد ترانزیتی دارد و هم می‌تواند در توسعه عمق استراتژیک کشور در خزر موثر واقع شود که یک بندر رو-رو در کاسپین (نه در اندازه بندر امیرآباد) می‌تواند این نقصان را جبران کند و به‌جای آن ۱/۶ میلیارد دلار روسیه یا ۱/۱ میلیارد دلار شرکت ساخت هم می‌توان با حدود ۲۰۰ میلیون یورو کسندگی‌هایی را خرید که بین رشت - آستارا حرکت کنند و حدود تا ۱۰۰ میلیون یورو هم خرج تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای این بخش کرد و این بخش از کربدور را به‌صورت ترکیبی انجام داد.

■ **ناصریان:** به نظر من، احتمال توفیق در قرارداد و عملیاتی کردن آن نه‌تنها بیشتر از ۵۰ درصد نیست، بلکه شاید کمتر هم باشد، اما نکته‌ای که می‌خواهم در اینجا متذکر شوم این است که در صحبت‌ها به‌اشتباه اشاره شد که قیمت پروژه ۱/۶ میلیارد دلار است، در حالی که این قیمت سقف وامی است که برای این طرح در نظر گرفته شده و مبلغ موردنظر دستگاه اجرایی این مقدار نیست، بلکه به‌همراه آن، خرید ناوگان و ماشین‌آلات روسازی نیز پیش‌بینی شده است.

در عین حال اگر ما به ظرفیت فعلی و عملکردهای فعلی توجه کنیم، همان اتصال به کاسپین کفایت می‌کند، ولی واقعیت آن است که ترابری ریلی به‌صورت ترکیبی هم هزینه اضافی برای حمل‌ونقل ایجاد می‌کند و هم ظرفیت ترابری از دریای خزر پایین است.

از طرف دیگر، کشور روسیه کشوری وسیع است و مراکز اقتصادی آن عمدتاً در غرب آن کشور واقع شده است، بنابراین ارتباط به سمت قفقاز برای روسیه و ایران بسیار مهم است. ■

## مدل عینی سوءمدیریت

دکتر سبحان نظری



دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

بازار آسیای میانه و اروپای شرقی نیز دخیل هستند. اما در عین حال بیش از ۸۰ درصد جابه‌جایی بار در این مسیر بین هند و روسیه است؛ حال اگر به موازات راه‌آهن رشت-آستارا، بنادر ایرانی دریای خزر اعم از بندر انزلی، امیرآباد، نوشهر یا حتی آستارا برای عبور بار از خاک ایران در مسیر کریدور شمال جنوب مد نظر قرار گیرند متوجه خواهیم شد که این مسیرها علاوه بر ریسک سیاسی کمتر، نیازی به سرمایه‌گذاری هنگفتی هم ندارد و حتی در حال حاضر هم با برخی اقدامات اصلاحی قابل بهره‌برداری است.

باید توجه داشت که در حال حاضر مسیر ریلی تا پیربازار در حوالی انزلی وجود دارد و براساس تعهدات دولت تا چند ماه آتی ادامه ریل از پیربازار تا بندر کاسپین هم تکمیل می‌شود که با افتتاح این مسیر ریلی و کشیدن آنتن از رشت به انزلی با سرمایه‌گذاری اندکی در بخش سخت‌افزاری و فیزیکی بنادر اعم از ساخت اسکله رو-رو می‌توان با هزینه کمتر و بدون تخریب محیط زیست حمل بار را در قالب ترکیبی ریلی و دریایی انجام داد، هرچند که این نوع حمل بار نیازمند تخلیه و بارگیری و زمان سیر بیشتری نسبت به شیوه ریلی است.

از دیگر مسائل ساخت ریل رشت-آستارا، نیاز به تجهیزات تعویض بوژی در سایت آستارا به دلیل تفاوت عرض خطوط ریلی ایران و آذربایجان است که علاوه بر هزینه، منجر به معطلی هم می‌شود.

به نظر من با وضعیت گفته شده، اولاً لازم است از بزرگ‌نمایی درآمدهای راه‌آهن رشت-آستارا پرهیز کنیم، ثانیاً از سایر شاخه‌های کریدور شمال-جنوب بهره‌برداری کافی و فوری داشته باشیم و رشد درآمد ترانزیتی را معطل ساخت راه‌آهن رشت-آستارا نکنیم. ثالثاً، با صرف‌نظر از عوارض محیط‌زیستی و اجتماعی، پروژه راه‌آهن رشت آستارا می‌تواند به عنوان یک گزینه مطلوب مورد مطالعه دقیق قرار گیرد، اما بهترین روش تامین مالی برای اجرای آن، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی توسط روسیه، یا در عوض، سرمایه‌گذاری مشترک کشورهای ایران، روسیه و هند و حتی برخی کشورهای دیگر ذی‌نفع در این مسیر است، به گونه‌ای که همگی به روش BOT سرمایه خود را در یک شرکت مشترک سازنده و بهره‌بردار راه‌آهن سرمایه‌گذاری کرده و طی سال‌ها اصل و سود این سرمایه براساس میزان مشارکت و کارکرد پروژه بازگشت داده شود. ■

راه‌آهن رشت-آستارا ذیل مفهوم کریدور شمال - جنوب قابل تعریف است که در همین کریدور، شاخه‌های مختلفی برای عبور بار بین آسیای جنوبی و جنوب شرقی به سمت روسیه، آسیای میانه و اروپای شرقی وجود دارد که به طور کلی می‌توان آنها را در سه شاخه شرقی، غربی و خزرگذر دسته‌بندی کرد. شاخه شرقی این مسیر از شرق دریای خزر عبور کرده و شامل مسیرهای منتهی به مرز سرخس، لطف‌آباد و اینچه برون می‌شود، اما در شاخه غربی، ارتباط ریلی از طریق آستارا برقرار می‌شود و در نهایت ترانس خزر (خزرگذر) به عنوان شاخه میانی که با واسطه‌گری بنادر حاشیه دریای خزر، جنوب را به شمال متصل می‌کند، بنابراین با توجه به تقسیم‌بندی ذکر شده، می‌توان دریافت که اهمیت استراتژیک پروژه رشت-آستارا آنقدر نیست که در اخبار و برخی تحلیل‌ها در مورد آن اغراق می‌شود، چراکه اکنون استفاده از روش حمل‌ونقل ترکیبی در همین مسیر و نیز در شاخه خزرگذر و همچنین روش‌های حمل ریلی و حمل جاده‌ای در شاخه شرقی هم امکان‌پذیر است.

در عین حال، مطالعات موجود برای چنین پروژه عظیمی هم کافی و قابل اتکا نبوده و حتی ظاهراً امکان‌سنجی دقیقی برای میزان بار موجود سالانه در این مسیر وجود ندارد، هرچند که اخیراً هم شاهد اظهارنظرهای عجیبی درباره پیش‌بینی میزان بار از ۳۰ میلیون تا ۵۰ میلیون تن بوده‌ایم؛ اما کمترین میزان حمل بار در این مسیر حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون تن در سال تخمین زده شده است.

در مقایسه مسیر ریلی آستارا - آذربایجان-روسیه با مسیر میانی (خزرگذر) هم باید بگویم، مسیر خزرگذر منجر به حذف وساطت یک کشور و به تبع آن کاهش ریسک سیاسی مسیر می‌شود، اما در مسیر آستارا به روسیه، آذربایجان به عنوان کشور واسطه دارای نقش جدی بوده و باتوجه به رقابت کریدوری این کشور با ایران در حال حاضر، امکان بروز اختلاف منجر به قطع عملیات ترانزیت و یا تاخیر در حمل بار زیاد است به ویژه اینکه آذربایجان در حال حاضر رقابت جدی منطقه‌ای را مبتنی بر استراتژی‌های ترانزیتی آغاز کرده است.

از سوی دیگر، عمده بارهای کریدور شمال - جنوب مربوط به هند و روسیه بوده و در مقیاس خردتر سایر کشورهای اقیانوس هند هم با روسیه مراودات تجاری دارند؛ در تولید تقاضا برای این کریدور، همچنین

برخی ملاحظات اقتصادی درباره احداث راه آهن رشت - آستارا

## کورمال سیاسی، سکندری اقتصادی



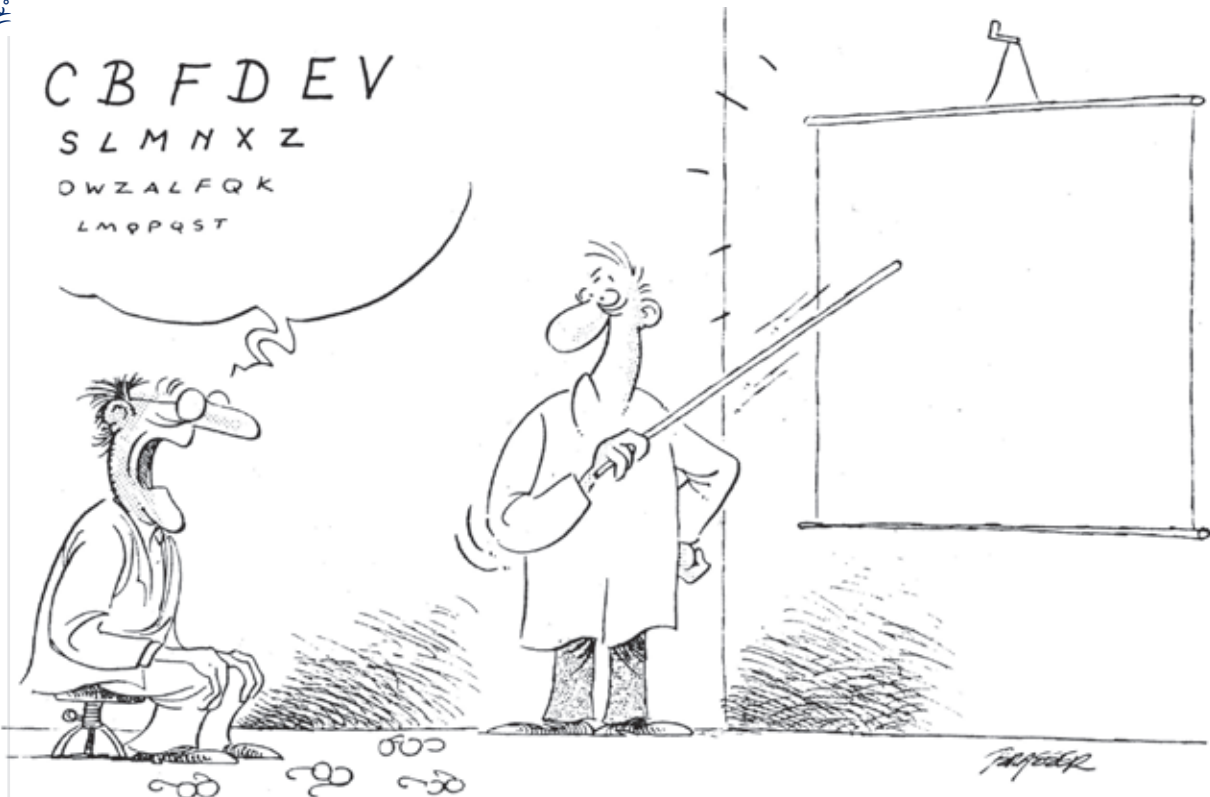
دکتر علی نصیری اقدم

عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی

برای توسعه ترانزیت ریلی و تثبیت جایگاه ایران در نظم نوین منطقه‌ای و برای ساختن حمل ارزان بار در شاخه غربی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، توافق‌نامه احداث خط ریلی رشت - آستارا امضا شده است، بنابراین هدف از این گزارش، تاملی مجدد درباره منافع و هزینه‌های اقتصادی احداث خط آهن مذکور و ارزیابی اثربخشی آن در دستیابی به اهداف اعلام‌شده است. برای این منظور ابتدا نگاهی به هزینه‌ها و منافع پروژه بر اساس گزارش مشاور پروژه مذکور، خواهیم داشت و سپس براساس برخی واقعیت‌های فنی و اقتصادی، این ارزیابی مورد بازنگری قرار خواهد گرفت.

مستقل از ملاحظات سیاسی، اجتماعی و محیط‌زیستی و با فرض تامین مالی ریالی پروژه، نتایج این بررسی حاکی از آن است که بازگشت سرمایه پروژه‌ای که ادعا می‌شود منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک هنگفتی به همراه دارد، حداقل به ۶۴ سال زمان نیاز دارد.

مرداد ماه ۱۴۰۲



### ◀ منافع و هزینه‌های احداث خط ریلی رشت - آستارا

طرح مصوب راه آهن رشت - آستارا، راه آهن یک خطه، به طول ۱۶۲/۴ کیلومتر و با عرض ۱۴۳۵ میلی‌متر است. حداکثر شیب طولی آن ۱۲/۵ در هزار و حداقل شعاع قوس افقی آن ۱۰۰۰ متر است. در طول این مسیر ریلی ۶۳ دستگاه پل به طول ۴۰/۷ کیلومتر و یک دستگاه تونل به طول ۶۲۰ متر و یک گالری صوتی به طول ۶۸۵ متر در جوار دریاچه (تالاب) استیل احداث می‌شود. د

ر حال حاضر نیز ۱۰ کیلومتر ابتدایی مسیر به صورت دو خطه در قطعه شش راه آهن قزوین- رشت - انزلی در حال اجرا است. در طول این مسیر نیز ۹ ایستگاه صومعه‌سرا، ماسال شهرک صنعتی، رضوانشهر - یونل، پره‌سر، اسالم - تالش، لیسار، حویق، لوندویل، و آستارا تاسیس خواهد شد. برای احداث همه این موارد با قیمت‌های سال ۱۴۰۱، هزینه‌ای بالغ بر ۲۱ هزار میلیارد تومان برآورد شده است.

در گزارش مشاور پیش‌بینی شده است که این طرح طی چهار سال (از سال ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۵) احداث شود و هزینه‌های انجام پروژه در این چهار سال به ترتیب با سهم‌های ۳۰، ۴۰، ۲۰ و ۱۰ درصد توزیع شود. با فرض اینکه در هر سال ۲۰ درصد تورم وجود داشته باشد، ارزش حال هزینه‌های طرح در مجموع ۳۶ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. البته در گزارش مشاور تصریح شده است که نیاز این طرح به منابع ارزی برای واردات اقلام مورد نیاز حداکثر ۵ درصد هزینه‌های پروژه است.

برای تامین مالی این پروژه فرض شده است در قالب یکی از شیوه‌های مشارکت عمومی - خصوصی (BOT یا BLT) یک شرکت پروژه تشکیل می‌شود. مطابق قوانین جاری صندوق توسعه ملی، این شرکت پروژه می‌تواند تا سقف ۸۰ درصد هزینه‌های پروژه، از تسهیلات ریالی صندوق با عاملیت کنسرسیومی از بانک‌های تجاری، با نرخ ۱۴ درصد استفاده کند. مابقی آن را باید دولت سرمایه‌گذاری و از محل بودجه عمومی کشور آن را تامین کند.

با فرض اینکه اولاً ۸۰ درصد هزینه‌های پروژه، معادل تقریبی ۲۹ هزار میلیارد تومان، متناسب با سهم‌های پیش‌گفته طی ۴ سال در قالب تسهیلات از صندوق توسعه ملی دریافت و هزینه می‌شود و ثانیاً پس از دوره مشارکت یک دوره تنفس یک ساله وجود خواهد داشت و ثالثاً پس از آن هم طی یک دوره سه‌ساله، اقساط تسهیلات بازپرداخت خواهد شد، سود و اصل تسهیلات که باید بازپرداخت شود معادل تقریبی ۴۸/۹ هزار میلیارد تومان برآورد شده است.

آورده دولت هم معادل ۲۰ درصد هزینه‌های پروژه، معادل تقریبی ۷/۲ هزار میلیارد تومان است که هزینه تلقی شده و در تحلیل‌ها، بازپرداختی

برای ایفای نقش فعال‌تر در زمینه ترانزیت، استفاده از مزیت جغرافیایی کشور، کسب منافع اقتصادی و سیاسی، و بازتعریف جایگاه کشور در نظم جدید منطقه، در سال‌های اخیر احداث خط آهن رشت - آستارا در دستور کار نظام برنامه‌ریزی کشور قرار گرفته و به نوعی تبدیل به مهم‌ترین دستور کار کشور از نظر احداث زیرساخت ریلی شده است.

این خط، فاصله حمل دریایی بین دو کشور هند و روسیه را حدود ۸ هزار کیلومتر کاهش می‌دهد و انتظار می‌رود با ایجاد این مزیت، در افق ۱۴۲۴ سالانه ۳/۳ میلیون تن بار از این مسیر ترانزیت شود و علاوه بر این، ۳/۵ میلیون تن از بارهای داخلی هم به این خط منتقل شود (مطابق برآورد مشاور پروژه راه آهن رشت - آستارا).

برای اجرای این پروژه، تفاهمنامه‌ای میان روسای جمهوری ایران و روسیه منعقد شده و یک وام بین‌دولتی به ارزش ۱/۶ میلیون یورو به آن اختصاص یافته است. قرارداد احداث این خط با روش ترک تشریفات، برعهده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا است که پس از مشخص شدن شرکت واسط روسی، وام مذکور برای صادرات خدمات فنی و مهندسی در اختیار این شرکت قرار می‌گیرد. قرارداد اصلی پیمانکاری نیز با شرکت روسی منعقد شده و قرارگاه پیمانکار فرعی شرکت مذکور خواهد شد.

در ادامه این مقاله، ابتدا منافع و هزینه‌های احداث این پروژه بر اساس گزارش مشاور پروژه مرور شده و سپس، با توجه به واقعیت‌های فنی و اقتصادی این ارزیابی مورد بازنگری قرار می‌گیرد.

## د

**ارزیابی ما از بار قابل حمل روسیه و هند چیست که تصور می‌کنیم تا ۲/۴ میلیون تن آن برای ترانزیت روی خط رشت - آستارا منتقل می‌شود. در سال ۲۰۲۰ صادرات روسیه به هند، حدود ۱۶/۷ میلیون تن بود که ۷۹ درصد از آن را سوخت تشکیل می‌داد که اساساً کالایی ریل‌پسند نیست. حدود ۲/۳ میلیون تن نیز کود صادر شده که قاعدتاً عجله برای ارسال آن، موضوعیت ندارد که لازم باشد از راه آهن به عنوان یک روش گران‌تر حمل و نقل استفاده شود**

## د





**مسیرهای جایگزینی وجود دارد که مسیر انتقال بار روسیه به هند را حدود ۸ هزار کیلومتر نزدیکتر می‌کند و با وجود اینکه محدودیت زیرساختی تعیین‌کننده‌ای در بهره‌برداری از مسیرهای مذکور وجود ندارد، از آنها باری عبور نمی‌کند؛ بنابراین ارتقای مسیرهای موجود در کریدور شمالی - جنوبی می‌تواند در مقایسه با احداث راه‌آهن رشت - آستارا، گزینه منطقی و مناسب‌تری باشد**



خواهد بود. حال آنکه هزینه‌های پروژه حدود ۲۲ هزار میلیارد تومان به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ است.

◀ **ارزیابی مجدد منافع و هزینه‌های پروژه رشت - آستارا**

همان‌طور که در قسمت قبل مشاهده شد، از نظر مشاور پروژه و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، خالص ارزش حال پروژه احداث راه‌آهن رشت - آستارا مثبت بوده و در نتیجه احداث آن توجیه اقتصادی دارد، اما در خصوص این مدل مالی چند نکته حائز اهمیت است.

**میزان بار عبوری** - سوال اول در خصوص مدل مالی بالا این است که آیا پیش‌بینی‌های مدل مبنی بر عبور ۴/۴ میلیون تن بار داخلی و ترانزیت از این خط واقع‌بینانه است؟

**برنامه تامین مالی طرح احداث راه‌آهن رشت - آستارا به روش مشارکتی**

شرح	سهم (درصد)	مبلغ (میلیارد ریال)
ارزش حال هزینه‌های طرح (با احتساب تورم سالانه ۲۰ درصد)	۱۰۰	۳۶۳۹۴۳
سهم تسهیلات ریالی صندوق توسعه ملی	۸۰	۲۹۱۱۵۴
سهم دولت	۲۰	۷۲۷۸۹

ماخذ: گزارش مشاور پروژه

برای آن تصور نشده است.

البته اگر به‌جای روش BOT، از روش BLT استفاده شود برنامه مالی بازپرداخت تسهیلات صندوق توسعه ملی تغییر خواهد کرد و دوره بازپرداخت به ۸ سال افزایش خواهد یافت و هزینه‌های مالی طرح بالغ بر ۸۰ هزار میلیارد تومان خواهد شد.

حالا سوال این است که درآمدهای راه‌آهن رشت - آستارا چقدر است و آیا به اتکالی آن می‌توان هزینه‌های مالی پروژه را پوشش داد؟ مطابق نظر مشاور پروژه از سال چهارم دوره احداث (سال ۱۴۰۵)، راه‌آهن رشت - آستارا مورد استفاده قرار می‌گیرد. در سال اول یک میلیون تن بار داخلی حمل و ۱/۶ میلیون تن بار بین‌المللی ترانزیت می‌شود و ۵۶۹ هزار نفر هم مسافر جابه‌جا خواهد شد. این اعداد به تدریج افزایش می‌یابد و در یک بازه ۲۰ ساله (تا سال ۱۴۲۴) به ۳/۴۸ میلیون تن بار داخلی، ۳/۳۲ میلیون تن ترانزیت و ۴/۴۱ میلیون نفر مسافر می‌رسد. مطابق این محاسبه متوسط اعداد فوق در یک بازه ۲۰ ساله، به ترتیب، ۲/۴۱ و ۰/۸۴ خواهد بود.

در عین حال، این بار از محل پرداخت حق دسترسی، برای شرکت راه‌آهن به‌عنوان بهره‌بردار ایجاد درآمد خواهد کرد که بخشی از آن بابت در دسترس نگهداشتن خط و ایستگاه و... هزینه خواهد شد و تتمه آن سودی است که می‌تواند صرف بازپرداخت تسهیلات شود. اگر این سود برای بار داخلی به‌ازای هر تن کیلومتر معادل ۱۲۰۰ ریال و به‌ازای هر تن کیلومتر دو سنت دلار باشد، درآمد خالص پروژه به‌ترتیب برابر ۳۸۸/۸ و ۲۳۴۲/۵۲ میلیارد ریال خواهد شد.

نکته بعدی این است که این پروژه برای سایر خطوط ریلی کشور هم سرریز بار و درآمد ایجاد خواهد کرد یا اصطلاحاً اثر القایی خواهد داشت. اگر درآمد خالص یا سود افزایش‌یافته راه‌آهن از محل تقاضای القایی نیز درآمد خط آهن رشت - آستارا محسوب شود، آنگاه می‌توان متوسط سیر بار داخلی و ترانزیت در قسمت‌های دیگر شبکه ریلی را منبع درآمد برای پروژه تلقی کرد. البته روشن است که شرکت راه‌آهن باید این موضوع را بپذیرد. با فرض پذیرش شرکت راه‌آهن و همچنین با فرض اینکه متوسط سیر بار داخلی ۷۶۰ کیلومتر و ترانزیت ۱۷۰۰ کیلومتر (از رشت تا بندر عباس) است، درآمد خالص پروژه به‌ترتیب ۵۴۷/۲ و ۱۲۲۹۱ میلیارد ریال در سال افزایش می‌یابد. به این ترتیب کل درآمد پروژه در سال به‌طور متوسط بالغ بر ۱۵۵۹۶ میلیارد ریال خواهد بود.

به این ترتیب، از نظر مشاور پروژه و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، با فرض دوره بهره‌برداری ۲۰ ساله، کل درآمد راه‌آهن رشت - آستارا بالغ بر ۳۱ هزار میلیارد تومان به قیمت‌های سال ۱۴۰۱



طول آن، گلوگاه‌های متعددی وجود دارد که در آنها ظرفیت اجابت تقاضای جدید برای حمل بار وجود ندارد و هرگونه افزایش ترانزیت مستلزم کاهش حمل بار داخلی است. برای مثال، در قسمت‌هایی از مسیر تهران - قم، بعضاً تقاضا بیش از ظرفیت است و در قسمت‌هایی تقاضا نهایتاً در حد ۱۰۰ هزار تن کمتر از ظرفیت است. یا در حد فاصل ایستگاه بادرود تا اردکان تقاضای حمل بار حدود ۷/۱ میلیون تن است، حال آنکه ظرفیت سالانه خط حدود ۵/۶ میلیون تن برآورد می‌شود. همچنین است، حداقل میباید تا یزد و یزد تا بافق.

به هر حال، ممکن است دولت بنا به دلایل ژئوپلیتیک تصمیم بگیرد، ظرفیت خط را برای عبور بار ترانزیت خالی کند، منتها باید در ارزیابی درآمدهای پروژه از محل ترانزیت، متوجه عدم‌المنافع‌های مستقیم (چشم پوشی از حق دسترسی دریافتی از بار داخلی) و غیرمستقیم (آثار اقتصادی و محیط‌زیستی ناشی از کاهش حمل بار داخلی پروژه) باشیم و سقف آن را هم محدودیت زیرساخت کشور آذربایجان در نظر بگیریم. بالاخره اینکه ارزیابی ما از بار قابل حمل روسیه و هند چیست که تصور می‌کنیم تا ۲/۴ میلیون تن آن برای ترانزیت، روی خط رشت - آستارا منتقل می‌شود. در سال ۲۰۲۰ صادرات روسیه به هند معادل ۱۶/۷ میلیون تن در سال بود که ۱۳/۳ میلیون تن از این صادرات (معادل ۷۹ درصد) آن سوخت بود که اساساً کالایی ریل‌پسند نیست و توجیه اقتصادی ندارد. حدود ۲/۳ میلیون تن (معادل ۱۳/۷ درصد) از کالای صادراتی روسیه به هند نیز کود است که برای رسیدن آن به هند قاعداً عجله و تسریع، موضوعیت ندارد که الزام باشد از راه‌آهن به‌عنوان یک روش گران‌تر حمل‌ونقل استفاده شود.

مابقی کالای صادراتی روسیه به هند، حدوداً ۱/۱ میلیون تن است که ریل‌پسند بودن آن باید واکاوی شود. علاوه بر این، در مجموع صادرات روسیه، صادرات به هند کمتر از دو درصد وزنی کالاهای صادراتی کشور مذکور است. در مسیر عکس هم هند در مجموع ۴۷۵ هزار تن کالا به روسیه صادر می‌کند. حال آیا این حجم از تجارت دوجانبه ارزش آن را دارد که کشورهای مذکور به‌دنبال شکل‌دهی به یک توافق چندجانبه برای احداث یک خط آهن ۱۶۲ کیلومتری باشند؟ آیا برای ایران می‌صرفد

**به دلایل مختلف، امکان عبور ۴/۴ میلیون تن بار داخلی و ترانزیت از این مسیر ریلی وجود ندارد؛ یکی اینکه ظرفیت زیرساخت ریلی کشور آذربایجان که ایران را به روسیه متصل می‌کند، بسیار محدود است و در سال ۲۰۲۱ کل باری که بر روی این شبکه حمل شده است ۱۵/۱ میلیون تن بوده و هیچ پروژه مصوب یا برنامه‌ریزی شده‌ای هم برای افزایش ظرفیت زیرساخت وجود ندارد**



به چند دلیل، امکان عبور این میزان بار از این مسیر ریلی وجود ندارد؛ یکی اینکه ظرفیت زیرساخت ریلی کشور آذربایجان که ایران را به روسیه متصل می‌کند، بسیار محدود است. طبق گزارش سازمان همکاری راه‌آهن‌ها (OSJD) طول کل خطوط کشور آذربایجان ۲۱۳۸/۸ کیلومتر و در سال ۲۰۲۱ کل باری که بر روی این شبکه حمل شده است ۱۵/۱ میلیون تن بوده است.

این کشور با کشور گرجستان، روسیه، ترکمنستان (رو-رو)، قزاقستان (رو-رو) و ایران دارای مبادله مرزی است، اما فعلاً هیچ پروژه مصوب یا برنامه‌ریزی شده‌ای برای افزایش ظرفیت زیرساخت در کشور آذربایجان وجود ندارد، بنابراین اگر چه اطلاعات رسمی در خصوص ظرفیت قابل تخصیص به بار عبوری از ایران منتشر نشده، برآوردهای کارشناسی این است که در بهترین شرایط و بدون در نظر گرفتن مناسبات سیاسی حداکثر ظرفیت قابل تخصیص به بار عبوری از مرز ایران یک میلیون تن در سال است. دیگر اینکه مسیر آستارا تا بندر عباس حدود ۱۷۰۰ کیلومتر است و در

#### هزینه مالی احداث طرح راه‌آهن رشت - آستارا، با فرض روش BOT (ارقام به میلیارد ریال)

سال	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵	۱۴۰۶	۱۴۰۷	۱۴۰۸	۱۴۰۹	جمع
تسهیلات دریافتی	۸۷۳۴۶	۱۱۶۴۶۲	۵۸۲۳۱	۲۹۱۱۵					۲۹۱۱۵۴
بازپرداخت اصل و سود	-	-	-	-	-	۱۲۹۲۸۵	۱۶۲۱۸۴	۱۹۷۵۱۸	۴۸۸۹۸۷

ماخذ: گزارش مشاور پروژه





**وقتی تقریباً تمام هزینه‌های این پروژه، هزینه‌های ریالی است و منابع لازم را می‌توان از داخل کشور و از جمله بازار سرمایه جمع‌آوری کرد و پروژه را به محک بازار هم گذاشت؛ دلیلی ندارد کشور به ارز خارجی استقراض کند و در سال‌های بعد، از محل بودجه عمومی کشور اقساط چین پروژه پر مخاطره‌ای را پرداخت نماید**



که از این طریق برای خود درآمدی کسب کند یا در مناسبات بین‌المللی جای پای محکم کند؟ همچنین باید توجه داشت که اگر هم باری روی ریل بیاید، یک‌طرفه خواهد بود (از سمت روسیه به هند). درست است که در روسیه بار زیادی وجود دارد ولی سوال اصلی این است که مقصد این بارها کجاست و ترکیب آنها چیست و آیا برای حمل آنها نیازی به ایران وجود دارد.

اگر با این ملاحظه درآمدهای پروژه را تعدیل کنیم، درآمد حاصل از حمل بار ترانزیت در این مسیر از ۲۴۳۲/۵۲ میلیارد ریال به ۹۷۲ میلیارد ریال در سال کاهش می‌یابد و درآمد حاصل از حمل بار ترانزیت در سایر قسمت‌های شبکه نیز از ۱۲۲۹۱ میلیارد ریال به ۵۱۰۰ میلیارد ریال در سال کاهش می‌یابد و به این ترتیب، مجموع درآمد سالانه پروژه از ۱۵۵۶۹ میلیارد ریال به ۷۰۰۸ میلیارد ریال تقلیل پیدا می‌کند. با این تعدیل، دوره بازگشت سرمایه از حدود ۱۴ سال به حدود ۳۴ سال افزایش پیدا می‌کند.

**میزان افزایش القایی بار در شبکه** - بحث دیگر این است که در ارزیابی درآمدهای پروژه، اینگونه فرض شده که درآمدهای ناشی از افزایش بار در سایر قسمت‌های شبکه متعلق به پروژه رشت - آستارا است. در این خصوص توجه به این نکته حائز اهمیت است که اگرچه امکان دارد برای اقتصادی شدن اجرای یک پروژه، درآمدهای افزایش یافته در سایر نقاط شبکه را به آن پروژه اختصاص دهیم، ولی لزوماً نمی‌توانیم آن را بازدهی خالص پروژه تلقی کنیم، چرا که بخشی از باری که روی پروژه مورد نظر می‌آید ناشی از اثر سرریز خطوط موجود در شبکه است و بهره‌بردار آنها هم می‌تواند این آثار سرریز را محاسبه و از پروژه مطالبه کند.

البته مشاور پروژه از نظر ملاحظات حقوقی تصریح کرده که اختصاص این درآمد به پروژه، مستلزم پذیرش شرکت راه‌آهن است، مخصوصاً با اوصافی که در قسمت قبل اشاره شد، برای عبور همین یک میلیون تن بار ترانزیت از کل شبکه، شرکت راه‌آهن مجبور خواهد شد از بخشی از درآمد کنونی خود صرف‌نظر کند.

اگر در یک سناریوی خوش‌بینانه فرض کنیم که راه‌آهن بپذیرد ۵۰ درصد این درآمد به‌طور خالص قابل انتساب به راه‌آهن رشت - آستارا است، آنگاه خالص درآمدهای سالانه پروژه هم با ۲۸۲۳/۶ میلیارد ریال کاهش به ۴۱۸۴/۸ میلیارد ریال در سال می‌رسد. با این تعدیل، دوره بازگشت سرمایه به ۵۲ سال افزایش پیدا می‌کند.

**حق دسترسی و هزینه ارائه خدمات** - در ارزیابی مشاور از درآمدهای راه‌آهن رشت - آستارا فرض شده است که حق دسترسی پس از کسر سهم بهره‌بردار ۱۲۰۰ ریال به‌ازای هر تن کیلومتر بار داخلی و دو سنت

**هزینه مالی احداث طرح راه‌آهن رشت - آستارا، با فرض روش BLT (ارقام به میلیارد ریال)**

سال	تسهیلات دریافتی	بازپرداخت اصل	بازپرداخت سود	جمع
۱۴۰۲	۸۷۳۴۶	-	-	-
۱۴۰۳	۱۱۶۴۶۲	-	-	-
۱۴۰۴	۵۸۲۳۱	-	-	-
۱۴۰۵	۲۹۱۱۵	-	-	-
۱۴۰۶	تنفس			
۱۴۰۷	-	۲۰۰۳	۷۷۹۷۰	۹۹۹۷۲
۱۴۰۸	-	۲۵۰۸۳	۷۴۸۸۹	۹۹۹۷۲
۱۴۰۹	-	۲۸۵۹۴	۷۱۳۷۸	۹۹۹۷۲
۱۴۱۰	-	۳۲۵۹۸	۶۷۳۷۴	۹۹۹۷۲
۱۴۱۱	-	۳۷۱۶۱	۶۲۸۱۱	۹۹۹۷۲
۱۴۱۲	-	۴۲۳۶۴	۵۷۶۰۸	۹۹۹۷۲
۱۴۱۳	-	۴۸۲۹۵	۵۱۶۷۷	۹۹۹۷۲
۱۴۱۴	-	۵۵۰۵۶	۵۴۹۱۱۶	۹۹۹۷۲
جمع	۲۹۱۱۵۴	۲۹۱۱۵۴	۵/۸۶۲۲	۷۹۹۷۷۶



با تعدیل خالص حق دسترسی از ۱۲۰۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر به ۵۴۴ ریال (۰/۴ x ۱۳۶۰) و نیز با تعدیل درآمد حاصل از هر تن کیلومتر ترانزیت بار از دو سنت به یک سنت دلار (۰/۴ x ۲/۵ سنت)، درآمدهای راه آهن رشت - آستارا به ۳۴۸۵/۸۵۶ میلیارد ریال در سال کاهش و دوره بازگشت سرمایه به حدود ۶۴ سال افزایش پیدا می‌کند.

**عدم‌النفع‌های پروژه-** احداث این پروژه علاوه بر هزینه‌های مستقیم دارای هزینه‌های جانبی نیز هست. مهم‌ترین هزینه‌های جانبی طرح، هزینه‌های محیط‌زیستی آن است. در طول مسیر ۱۶۲ کیلومتری احداث پروژه باید زمین‌های کشاورزی تملک شده و تغییر کاربری یابد (حدود ۶۰۰ هکتار از زمین‌های حاصلخیز شمال کشور)، حدود ۴۰ کیلومتر پل تک‌پایه احداث، در داخل جنگل گیسوم مسیر باز شده و از کنار تالاب استیل خط آهن کشیده شود.

همه اینها دارای هزینه‌هایی است که در تحلیل بالا لحاظ نشده است. احتساب چنین هزینه‌هایی منجر به کاهش عایدی خالص سالانه پروژه و افزایش دوره بازگشت سرمایه آن خواهد شد.

**زمان ساخت پروژه -** تحلیل‌های هزینه و فایده مشاور پروژه نسبت به زمان حساس نیست. در واقع به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ کل هزینه‌های پروژه معادل ۲۲ هزار میلیارد تومان برآورد شده است و همچنین، به قیمت‌های سال ۱۴۰۱ درآمدهای پروژه برای یک دوره ۲۰ ساله برآورد و نتیجه‌گیری شده است که خالص ارزش حال منافع پروژه مثبت است، در حالی که بسته به طول دوران مشارکت، روش اجرای پروژه، هزینه‌های مالی طرح، نحوه تامین مالی و نظایر آن ارزش حال هزینه‌ها بسیار متفاوت خواهد بود. برای مثال، زمان ساخت پروژه ۴ سال در نظر گرفته شده، اما اگر طول زمان ساخت افزایش یابد که احتمال آن در کشور بسیار است، هزینه‌های پروژه افزایش خواهد یافت؛ برای نمونه، راه آهن چابهار - زاهدان بعد از ۱۰ سال، حدود ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته

**این‌گونه فرض شده که درآمدهای ناشی از افزایش بار در سایر بخش‌های شبکه هم متعلق به پروژه رشت - آستارا است. البته مشاور پروژه تصریح کرده که این موضوع، مستلزم پذیرش شرکت راه آهن است. حال اگر خوش‌بینانه فرض کنیم که راه آهن بپذیرد ۵۰ درصد این درآمد قابل انتساب به راه آهن رشت - آستارا خواهد بود، با تعدیل در درآمد پروژه، دوره بازگشت سرمایه به ۵۲ سال افزایش پیدا می‌کند**



دلار به ازای هر تن کیلومتر ترانزیت و سال مبنای محاسبات، سال ۱۴۰۱ است. بر مبنای مصوبات هیئت‌مدیره راه آهن حق دسترسی به خط و خدمات فنی برای هر تن کیلومتر بار داخلی ۱۳۶۰ ریال و برای ترانزیت ۲/۵ سنت دلار است. برای در دسترس نگه داشتن خط و ارائه خدمات فنی هزینه‌های مختلفی وجود دارد و معمولاً ۶۰ درصد عواید چنین خطوطی صرف هزینه‌های آن می‌شود، بنابراین در حالت منطقی باید ۴۰ درصد عواید پیش‌بینی‌شده از محل بار عبوری را درآمد خالص (سود) پروژه در نظر گرفت و برای مستهلک نمودن سرمایه‌گذاری انجام‌شده و همچنین پرداخت اقساط به آن اتکا کرد.

#### درآمد خالص حاصل از احداث راه آهن رشت - آستارا

ردیف	شرح	وزن بار (میلیون تن)	مسافت حمل (کیلومتر)	حق دسترسی (خالص از هزینه‌ها)	خالص درآمد سالانه (میلیارد ریال)
۱	حمل بار داخلی در محدوده رشت - آستارا	۲	۱۶۲	۱۲۰۰ ریال	۳۸۸/۸
۲	حمل بار داخلی ترانزیت محدوده رشت - آستارا	۲/۴۱	۱۶۲	۲ سنت	۲۳۴۲/۵۲
۳	حمل بار داخلی در سایر قسمت‌های شبکه	۲	۷۶۰	۳۶۰ ریال	۵۴۷/۲
۴	حمل بار ترانزیت در سایر قسمت‌های شبکه	۲/۴۱	۱۷۰۰	یک سنت	۱۲۲۹۱
	مجموع				۱۵۵۶۹/۵۲

ماخذ: گزارش مشاور پروژه



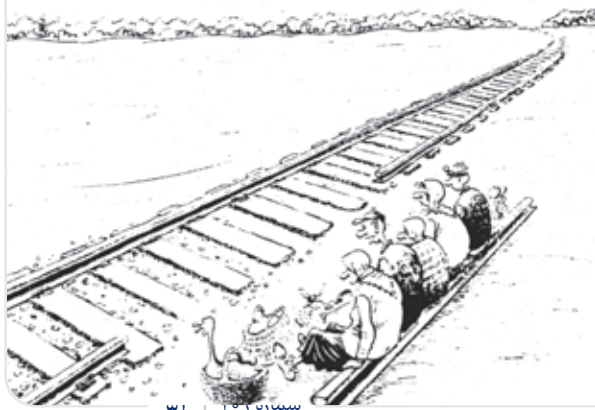
## د

**یک نکته مغفول در طرح ساخت راه آهن رشت - آستارا این است که حمل بار از مسیر دریایی علی‌رغم اینکه مدت زمان بیشتری طول می‌کشد، همچنان در مقایسه با مسیرهای ترکیبی ارزان‌تر و البته مطمئن‌تر است**

## د

مشارکت نمی‌کنند و در منافع و احیاناً ریسک‌ها و هزینه‌های آن سهیم نمی‌شوند؟! مشخصاً چرا کشور روسیه به پرداخت وام و ایجاد فرصت کسب درآمد برای شرکت خود اکتفا کرده و با تشکیل یک کنسرسیوم در منافع و هزینه‌های پروژه به‌صورت توأمان سهیم نشده است. همین ملاحظه در مورد هند هم وجود دارد. هند در توسعه بندر چابهار وعده داده بود که ۵۰۰ میلیون دلار مشارکت می‌کند، اما تاکنون بیش از ۱۰ درصد این وعده محقق نشده است. هرچند همین موضوع باعث شد که بندر چابهار و راه آهن چابهار - زاهدان از اصابت تحریم‌های سنگین ایالات متحده علیه ایران مصون بماند، بنابراین ایجاد کنسرسیوم در مورد پروژه احداث راه آهن رشت آستارا و مشارکت کشورهای ایران، هند، روسیه و آذربایجان، هم هزینه‌ها و مخاطره‌های طرح را توزیع و هم نوعی وزنه سیاسی در برابر تحریم‌ها و کارشکنی‌های احتمالی کشور آذربایجان ایجاد می‌کند. ■

**پی‌نوشت ماهنامه: مطلب حاضر برگرفته از گزارشی است که اندیشکده اصلاحات در صنعت ریل ایران در تیر ماه ۱۴۰۲ منتشر کرده است.**



و هزینه‌های آن از ۳۰۰ میلیون یورو به ۷۵۰ میلیون یورو افزایش یافته است. همچنین راه آهن کرمانشاه - خسروی ۱۱ سال است کلنگ خورده و ۳۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در وب‌سایت خود گزارش کرده که حدود ۲۵۰۰ کیلومتر خط آهن در حال اجرا دارد و در سال گذشته تنها موفق به احداث ۱۲۰ کیلومتر خط آهن جدید شده است. اگر طول تونل‌ها، تعداد پل‌ها و تقاطع‌ها و همچنین استحکام زمین در طول مسیر پروژه به حساب آید، به نظر می‌رسد، به زمانی بیش از چهار سال نیاز باشد؛ تا آنجا که شاید فقط تملک اراضی و توافق با صاحبان زمین‌ها به‌تنهایی چهار سال زمان نیاز داشته باشد.

علاوه بر این، شیوه اجرای پروژه با قرارداد وام روس‌ها تفاوت کرده است. مطابق توافق اخیر، وام صادراتی به ارزش ۱/۶ میلیارد یورو به شرکت واسط روسی اعطا می‌شود تا برای احداث این پروژه هزینه کند. با ارزش برابری هر یورو معادل ۴۰۰ هزار ریال، دلالت این قرارداد وام صادراتی این است که به قیمت‌های امروز هزینه پروژه ۶۴ هزار میلیارد تومان خواهد بود (حدود سه برابر برآورد مشاور پروژه). از این بگذریم که این قرارداد وام هزینه‌های ریالی پروژه را تبدیل به هزینه‌های یورویی می‌کند و پروژه را در وضعیت باز ارزی قرار می‌دهد و همه هزینه‌ها متناسب با افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و افزایش برابری یورو و ریال افزایش می‌یابد و دیگر فروض شرکت مشاور در خصوص تورم سالانه ۲۰ درصد برقرار نخواهد بود.

به نکات بالا، این موضوع را اضافه کنید که با درآمدهای پیش‌گفته بازپرداخت ۸ ساله پروژه امکان‌پذیر نخواهد بود. اگر فرض کنیم این وام سود ندارد و اگر فرض کنیم کاهش ارزش ریال دقیقاً معادل تورم مفروض است، آنگاه با احتساب درآمدهای مورد قبول مشاور پروژه، بازپرداخت اقساط وام حدود ۴۱ سال و با احتساب سناریوی اصلاحی ۱۸۳ سال به درازا خواهد کشید!



در انتها باید مجدداً تأکید شود که تقریباً تمام هزینه‌های این پروژه، هزینه‌های ریالی است و منابع لازم را می‌توان از داخل کشور و از جمله بازار سرمایه جمع‌آوری کرد و پروژه را به محک بازار هم گذاشت. دلیلی ندارد با وجود این ظرفیت، کشور به ارز خارجی استقراض کند و در سال‌های بعد، از محل بودجه عمومی کشور اقساط چنین پروژه پر مخاطره‌ای را پرداخت نماید.

از سوی دیگر، مگر نه اینکه منافع این پروژه متوجه هند، روسیه و آذربایجان هم می‌شود، پس چرا این کشورها در این سرمایه‌گذاری



آسیب‌شناسی ساخت خط آهن رشت - آستارا با توجه به زیرساخت‌های نرم و سخت ترانزیت

## نه فوریت دارد؛ نه اولویت

سعید قصابیان

کارشناس اقتصادی و تحلیلگر صنعت ریلی



علی‌رغم مزیت‌های سوق الجیشی کشور، حال ترانزیت خوب نیست. آمار این را می‌گوید. در مورد درآمد ترانزیت اغلب اغراق می‌شود و گاهی هم از آن طرف پشت بام می‌افتیم که «کسب درآمد از ترانزیت» توهم است. از سوی دیگر، مشکلات ترانزیت بیش از آنکه ناشی از سخت‌افزار باشد به سستی در بخش‌های نرم‌افزاری و دستگاه‌های اجرایی مربوط است، بنابراین این نگرانی جدی وجود دارد که پس از صرف هزینه هنگفت در ساخت راه آهن رشت - آستارا ناکارآمدی عوامل نرم‌افزاری اجازه کسب درآمد و بهره‌مندی از مزایای ژئوپلیتیک از این پروژه را ندهند؛ کما اینکه دیگر خطوط ترانزیتی ریلی نسبت به آنچه در ابتدا تصور می‌شد کارایی بسیار پایینی دارند.

در عین حال، نباید فراموش کرد که این خط آهن به علت عبور از منطقه پرآشوب قفقاز (غرب دریای خزر) و کارشکنی‌های دولت آذربایجان با ریسک امنیتی مواجه است. نگرانی دیگر هم آن است که در صورت پایان مناقشه روسیه با غرب، این مسیر مطلوبیت خود را از دست بدهد، به‌ویژه آنکه برای ترانزیت بار روسیه به خلیج فارس چند مسیر جایگزین وجود دارد، بنابراین شاید صلاح در این باشد که برای مهار ریسک‌های موجود دولت روسیه به جای فاینانس، این پروژه را به صورت سرمایه‌گذاری مشترک با ایران انجام دهد.



**ریسک ساخت این راه آهن در صورتی کاهش خواهد یافت که دولت روسیه در ساخت این خط آهن شریک باشد نه فقط حامی مالی. ساخت این خط آهن برای کشور فرصت است به شرط سرمایه گذاری مشترک. مرز باریک بین فرصت و تهدید در این همکاری، فاصله بین «استقرار» و «سرمایه گذاری مشترک» است**



ترانزیت ذیل مقوله لجستیک و حمل و نقل از لوازم لجستیک و جزئی از آن است. در عین حال، زیرساخت های جاده ای و ریلی و دریایی هم به نوبه خود از لوازم حمل و نقل هستند و جزئی از آن محسوب می شوند، اما برای موفقیت در فرایند لجستیک به چیزهایی بیش از حمل و نقل نیاز داریم. به عبارت بهتر، لجستیک خود ذیل طرح تجاری هر کشور قرار می گیرد و تحت این طرح تجاری ملی، اولویت های تجاری و لجستیکی هر کشور مشخص می شوند.

به این ترتیب، صورت مسئله کلان، توسعه تجارت است نه ساخت و ساز ریل و جاده و بندر. به عبارت بهتر، برای توسعه تجارت می بایست در ابتدا مقدمات زیر فراهم باشند:

- طرح تجاری روشن برای کشور.
- دیپلماسی تجاری فعال.
- وجهه مثبت بین المللی چنانچه دیگران مشتاق تجارت با کشور باشند.
- حضور در معاهدات تجاری بین المللی و عقد معاهدات تعرفه ترجیحی و تجارت آزاد با خارج، به خصوص دول همسایه.
- سهولت مبادله و انتقال پول، پشتیبانی های بانکی و ثبات نرخ ارز.
- زیرساخت IT (تکنولوژی اطلاعات) قوی.
- حضور شرکت های فورواردر کاربلد و هماهنگ با فورواردرهای خارجی.
- وجود شرکت های کریر فعال.
- سرعت در انجام امور گمرکی و تشریفات اداری.
- وجود سیستم حمل و نقل سریع و ایمن و خدمت دهی سریع و دقیق به صاحب کالا (از جمله امکانات ردیابی آنلاین محموله در مسیر).
- وجود زیرساخت های حمل و نقل مناسب و کافی.
- وجود امنیت بلندمدت در مسیرهای ترانزیتی.

با این توضیحات، ماحصل ترانزیت کل و ترانزیت ریلی کشور در سال های اخیر مطابق جدول ۱ بوده است.

طبق این جدول، رکورد ترانزیت مربوط به سال ۱۳۹۳ با عدد ۱۳/۱۴ میلیون تن است و در آن سال سهم راه آهن تنها ۶ درصد بوده است (۸۰۰ هزار تن). در عین حال، جدول بالا سیر صعودی سهم ریل در ترانزیت را نشان می دهد. متوسط سهم ریل از ترانزیت در دهه اشاره شده ۱۱/۷ درصد است که البته با اهداف قید شده در برنامه های بالا دستی فاصله معناداری دارد.

رکورد ترانزیت ریلی مربوط به سال ۱۴۰۰ با ۱/۹۴ میلیون تن است. با این حال، تناژ ترانزیت کل در سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ از حسیض سال ۱۳۹۹ (عمدتاً به دلیل شیوع ویروس) بالاتر بوده و از ۱۰ میلیون تن فراتر رفته است. ترانزیت ریلی در سال ۱۴۰۰ به ۲ میلیون تن نزدیک شد.

میزان ترانزیت کل و ترانزیت ریلی کشور در سال های اخیر

سال	ترانزیت ریلی (هزار تن)	ترانزیت کل (هزار تن)	نسبت ترانزیت ریلی به ترانزیت کل
۹۲	۵۳۰	۱۲۱۲۰	۰/۰۴۴
۹۳	۸۰۰	۱۳۱۴۰	۰/۰۶۰
۹۴	۱۴۴۰	۱۲۳۶۰	۰/۱۱۷
۹۵	۱۱۴۰	۸۹۵۰	۰/۱۲۷
۹۶	۱۵۹۰	۱۰۸۷۰	۰/۱۴۶
۹۷	۱۵۸۰	۱۰۶۶۰	۰/۱۴۸
۹۸	۶۲۰	۷۴۳۰	۰/۰۸۳
۹۹	۷۰۰	۵۳۵۰	۰/۱۳۱
۱۴۰۰	۱۹۳۸	۱۰۵۰۰	۰/۱۸۵

مقادیر بیشینه هر ستون آبی و مقادیر کمینه قرمز شده اند.

### ◀ چالش اصلی در توسعه زیرساخت

با توجه به این توضیحات، آیا ما آن لوازم دیگر (نرم‌افزاری) را فراهم کرده‌ایم که حالا به دنبال تکمیل قطعه مفقوده سخت‌افزاری در کریدور شمال - جنوب (راه آهن رشت - آستارا) هستیم؟ در پاسخ به سه مورد اشاره می‌شود:

(۱) زمانی که در دهه ۷۰، با تلاش زیاد راه آهن مشهد - سرخس وصل شد و امکان مبادله ریلی با ترکمنستان (دروازه آسیای میانه) را پیدا کردیم، حلقه مفقوده ریلی بین سرخس و بندر عباس در ساحل خلیج فارس کامل گردید و تصور شد که در بزرگی به روی اقتصاد کشور باز شده و می‌توانیم از این طریق در بازار ترانزیت منطقه سهم داشته باشیم و علاوه بر ارتقای نقش ژئوپلیتیک کشور، در آمد ارزی زیادی برای کشور تامین کنیم، اما در عمل آرزوها محقق نشدند. قطعاً عدم تحقق وعده‌ها مربوط به سخت‌افزار (حمل و نقل و راه آهن) نبود؛ چرا که هیچ کاستی کلیدی در این بخش نداشتیم. تجربه سرخس - بندرعباس نشان می‌دهد که اگر نتوانیم مشکلات نرم‌افزار را حل کنیم، پرداختن به سخت‌افزار (ساخت راه آهن‌های جدید) همان تجربه ناکام سرخس - بندرعباس را برایمان تکرار خواهد کرد.

(۲) حتی بعد از آنکه به دلیل جنگ اوکراین، مسیر شمال دریای خزر از چین به سمت اروپا دچار چالش شد، نتوانسته‌ایم از ظرفیت ترانزیتی سرخس - رازی برای ترانزیت بار چین به اروپا استفاده کنیم، چرا که



**بزرگ‌ترین مانعی که حمل و نقل ریلی می‌تواند**

**بر سر راه ترانزیت کشور ایجاد کند، کندی**

**سیر قطارهای ترانزیتی در شبکه ریلی است**

**هرچند این سنگ در مقابل سنگ‌هایی که**

**گمرک یا عملیات تخلیه و بارگیری می‌توانند در**

**مقابل سیر روان بار بیندازند، کوچک است!**



مشکلات نرم‌افزاری همچنان لاینحل مانده‌اند.

(۳) چرا بعد از بیست و چند سال که از امضای توافقنامه چندجانبه برای ایجاد کریدور شمال - جنوب گذشته، ساخت راه آهن رشت - آستارا تا امروز اجرایی نشده و مورد توجه جدی روسیه و دیگر کشورهای ذی‌نفع قرار نگرفته است؟

پاسخ این است که مسیر ایران در مقابل مسیرهای رقیب مزیت نسبی نداشته و به دلیل بیشتر بودن قیمت و زمان سیر کالا از ایران در مقایسه با مسیرهای رقیب، مجموعه دستگاه‌های اجرایی کشور (اعم از دستگاه دیپلماسی اقتصادی، سیستم بانکی ایران، دستگاه بوروکراسی مرتبط با ترانزیت در سازمان برنامه، وزارت اقتصاد، گمرک، ستاد مبارزه با قاچاق، وزارت راه و راه آهن و...) سستی کردند و تلاش موثری را برای کاهش زمان و هزینه عبور بار از مسیر ایران به خرج ندادند و ما علی‌رغم توافق سران عملاً از این کریدور کنار گذاشته شدیم. در مورد مسیر ریلی چین به اروپا هم همین اتفاق افتاد و چند ده هزار قطار باری بین چین و اروپا، مسیرهای دیگر را بر مسیر سرخس - رازی در ایران ترجیح دادند. **تبصره اول:** در خصوص ضعف دیپلماسی اقتصادی کشور همین بس که پس از ایجاد معاونت دیپلماسی اقتصادی در وزارت امور خارجه، تعدادی رایزن اقتصادی به سفارتخانه‌های ایران در کشورهای مختلف اعزام شدند که امروز به بهانه صرفه‌جویی در هزینه‌های این وزارتخانه، تعداد این رایزنان به کمتر از ۱۵ کشور تقلیل پیدا کرده است.

**تبصره دوم:** بزرگ‌ترین سنگی هم که حمل و نقل ریلی می‌تواند در جلوی پای ترانزیت کشور بیندازد، کندی سیر قطارهای ترانزیتی در شبکه ریلی است. البته این سنگ در مقابل سنگ‌هایی که گمرک یا عملیات تخلیه و بارگیری می‌توانند در جلوی سیر بار بیندازند، کوچک است.

### ◀ هزینه‌ها و درآمدهای ترانزیت

وزیر پیشین راه و شهرسازی در سال گذشته (۱۴۰۱) از توافق برای ترانزیت سالانه ۱۰ میلیون تن بار روسیه از خاک ایران خبر داد و معاون نخست‌وزیر روسیه، چند روز بعد از امضای توافقنامه احداث راه آهن رشت - آستارا بر ترانزیت حداقل ۱۵ میلیون تن بار از خاک ایران تاکید کرد (۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۲) این در حالی است که مدیرکل منطقه ۲ شرکت ساخت (و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور) در هماهنگی کامل با ایشان بر حمل ۱۵ میلیون تن صحه گذاشت و مدعی درآمد ارزی ۲۰ میلیارد دلاری برای کشور شد.

اما کارشناسان چنین درآمدی را اغراق‌آمیز می‌دانند؛ چراکه با فرض ایده‌آل درآمد ۳ سنت دلار به‌ازای ترانزیت هر تن - کیلومتر، درآمد





### مطلوبیت این مسیر ریلی تابع زمان و پیامدهای

جنگی است که ما هیچ نقشی و تاثیری در آن

نداریم. فرصتی که با بروز جنگ به دست بیاید

سست و لرزان است و با پایان منازعه از کف

می‌رود. این وابستگی در صدر فهرست

ریسک‌های پروژه قرار می‌گیرد



حمل هر تن بار در طول تقریبی ۲۰۰۰ کیلومتری بین آستارا و بندر عباس ۶۰ دلار و به ازای حمل ۱۵ میلیون تن، به کمتر از یک میلیارد دلار در سال می‌رسد. البته یک میلیارد دلار در سال، درآمدی نیست که بتوان از آن به‌سادگی گذشت. این عدد به وضوح نشان می‌دهد که، کسب در آمد از ترانزیت توهم نیست، اما از سوی دیگر نباید درآمدهای ۲۰ میلیارد و ۳۰ میلیارد دلاری را که کاربرد انتخابی دارد، باور کرد و درآمد ترانزیت نمی‌تواند جایگزین درآمد نفت باشد.

**تبصره اول:** محاسبه فوق مربوط به درآمد است و باید هزینه سرشکن سرمایه‌گذاری یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورویی احداث و هزینه سالانه نگهداری خط و ابنیه و تجهیزات را از آن کم کرد.

**تبصره دوم:** باید توجه داشت که ظرفیت عبور بار از ایران را نباید فقط براساس قطعه رشت - آستارا محاسبه کرد. باید ظرفیت واقعی مسیر ایران از آستارا تا رشت و قزوین و کرج و قم و کاشان و بادرود و اردکان و یزد و بافق و بندرعباس را در نظر گرفت. در این مسیر طولانی چند گره ترافیکی وجود دارد.

### ◀ مسیرهای مختلف در کریدور شمال - جنوب

جای تردید نیست که استفاده از کریدور شمال - جنوب از مسیر دریایی فعلی بین سن‌پترزبورگ تا شبه‌قاره هند (دریای بالتیک، دریای شمال، تنگه جبل‌الطارق، دریای مدیترانه، کانال سوئز، دریای سرخ، خلیج عدن، دریای عرب) کوتاه‌تر است و اینکه این کریدور می‌تواند بخشی از بازار کانال سوئز را مال خود کند، گزافه نیست.

اما همان‌طور که قبلاً اشاره شد برقراری امنیت بلندمدت در مسیرهای ترانزیتی از شروط انتخاب مسیر برای ترانزیت کالا است، بنابراین لازم است مسیرهای مختلف که امکان اتصال شمال (روسیه) به جنوب (بندر عباس) را فراهم می‌کنند مورد توجه دقیق قرار گیرند.

**(۱) مسیر آسیای میانه:** این مسیر با عبور از ترکمنستان و قزاقستان از شرق دریای خزر به بخش مرکزی روسیه متصل می‌شود. در حال حاضر دو اتصال ریلی در مرزهای سرخس و اینچه‌برون فعال هستند.

این مسیر، مسکو را به‌صورت کاملاً ریلی به بندر عباس وصل می‌کند و نیازی به احداث زیرساخت و حمل‌ونقل ترکیبی نیست، تجربه حمل‌ونقل ریلی از این مسیر وجود دارد و کشورهای مسیر با تنش سیاسی و نظامی مواجه نیستند. گرچه ممکن است این مسیر کمی طولانی‌تر از گزینه‌های دیگر باشد، اما اگر هدف واقعاً ترانزیت بار روسیه باشد، این مسیر برای راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب در کوتاه‌مدت مناسب‌ترین است.

**(۲) مسیر ترکیبی ریلی - جاده‌ای بین رشت و آستارا:** بخش مفقود ریلی

رشت - آستارا را می‌توان با حمل‌ونقل جاده‌ای پوشش داد.

البته برای تحقق حمل‌ونقل ترکیبی، تقویت زیرساخت‌ها در مبدأ و مقصد (رشت و آستارا) و بهبود مسیر جاده‌ای و توسعه ناوگان برای پاسخگویی به تناژ بار هدف‌گذاری شده ضرورت دارد. گرچه ممکن است جاده رشت - آستارا کشش حمل این حجم از بار را نداشته باشد، اما این مسیر نیز یک امکان کوتاه‌مدت برای راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود.

**(۳) مسیر دریای خزر:** بندر آستاراخان به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر روسیه در دریای خزر، در فاصله ۱۳۰۰ کیلومتری مسکو قرار دارد. این بندر ارتباط مستقیم و بی‌واسطه مسکو و سن‌پترزبورگ با ایران را برقرار می‌کند، اما لازمه استفاده از آن راه‌اندازی حمل‌ونقل ترکیبی ریلی - دریایی است که طبعاً در نقطه تبادل دو مود حمل‌ونقل در بنادر دو کشور، معطلی‌های خاص خود را دارد. برای تحقق این امر تقویت زیرساخت‌ها در بنادر و توسعه ناوگان دریایی برای پاسخگویی به تناژ بار هدف‌گذاری شده ضرورت دارد، بنابراین این مسیر برای راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب در میان‌مدت مناسب است.

**(۴) مسیر قفقاز و غرب دریای خزر / آستارا:** غرب دریای خزر مشهورترین مسیر برای ترانزیت کالا بین روسیه و ایران از طریق جمهوری آذربایجان، آستارا، رشت و در نهایت بندر شهیدرجایی است. قطعه رشت - آستارا حلقه مفقوده این مسیر ریلی محسوب می‌شود.



که فرایند تملک اراضی چندین سال زمان می‌برد؟! تجربه پروژه راه‌آهن قزوین - رشت و دیگر راه‌آهن‌های احداث شده در کشور این برداشت را تایید می‌کند. این یک گزینه بلندمدت و پریسک به دلیل همسایگی با کانون تنش‌های سیاسی و نظامی محسوب می‌شود.

**۵) مسیر قفقاز / نخجوان:** این همان مسیری است که قبل از جنگ اول قره‌باغ (۱۹۸۸-۱۹۹۴) تنها مسیر مبادله قطار با شوروی سابق بود (در ایستگاه راه‌آهن جلفا و گرچه امروز به دلیل جنگ متروکه و شاید مخروبه است اما گذشته قابل قبولی در ترانزیت بار بین ایران و کشورهای CIS دارد و می‌شود آن را احیا کرد).

مسیر نخجوان به دلیل سابقه عملیاتی در ترانزیت بار بین ایران و اتحاد جماهیر شوروی سابق، کم‌هزینه‌ترین گزینه برای مبادله قطار با روسیه است. این مسیر، شهر مسکو را به صورت کاملاً ریلی به بندرعباس وصل می‌کند و نیاز به احداث زیرساخت ندارد (اما شاید در بخش‌هایی از مسیر بازسازی نیاز داشته باشد)، نیاز به حمل‌ونقل ترکیبی نیست و تجربه حمل و نقل ریلی از این مسیر وجود دارد. اگر مناقشه بین دو کشور ارمنستان و جمهوری آذربایجان فروکش کند این راه‌آهن با هزینه کم قابل بازسازی و احیاست.

#### ◀ سه ملاحظه مهم در مورد ساخت راه‌آهن رشت - آستارا

۱) **در رابطه با امنیت مسیر قفقاز:** به خاطر داریم که با شروع جنگ اول قره‌باغ در دهه نود، جریان مبادله قطار با کشورهای شمالی در مرز جلفا

**اگر تابع هدف، ساخت‌وساز نیست، بلکه ترانزیت با روسیه است، ساخت راه‌آهن رشت - آستارا با توجه به موانع نرم‌افزاری موجود، که هیچ ربطی به زیرساخت ندارند، نه فوریت دارد و نه اولویت. فوریت ندارد به دلیل وجود مسیرهای جایگزین و اولویت ندارد به دلیل همسایگی با کانون تنش‌های سیاسی و نظامی**



پروژه راه‌آهن رشت - آستارا علی‌رغم همه ادعاهای مطرح‌شده، با توجه به ظرفیت اجرایی دو کشور بعید است چهارساله به بهره‌برداری برسد. این در حالی است که طرف روس شروع عملیات اجرایی این خط را به سال بعد حواله کرده و در نتیجه یکسال از آن چهار سال صرف امور مقدماتی خواهد شد. چرا کسانی که باید قاعداً آبدیده صنعت ریلی باشند فراموش می‌کنند





**با فرض ایده آل درآمد ۳ سنت دلار به ازای ترازیت هر تن - کیلومتر، درآمد حمل هر تن بار بین آستارا و بندرعباس ۶۰ دلار است که به ازای حمل ۱۵ میلیون تن، به کمتر از یک میلیارد دلار در سال می‌رسد. البته این درآمدی نیست که بتوان از آن به‌سادگی گذشت، اما به وضوح نشان می‌دهد که نباید درآمدهای ۲۰ میلیارد و ۳۰ میلیارد دلاری را که کاربرد انتخاباتی دارد، باور کرد**



را پس داد؟ وام خارجی ریسک «بی‌مصرف ماندن پروژه در آینده» را پوشش نمی‌دهد که هیچ، مشوق و بهانه‌ای است برای اجرای پروژه. باید هوشمندانه رفتار کرد تا در دام خودساخته نیفتیم. اگر هوشمندانه رفتار کنیم باید بر استقراض دست رد بزنیم و بر سرمایه‌گذاری مشترک با دولت روسیه اصرار کنیم.

مشارکت در سرمایه‌گذاری به معنای مشارکت در سود و زیان است. هر کدام از طرفین به نسبت آورده‌شان در سود و زیان پروژه شریک می‌شوند. در حالی که در روش وام گرفتن، این فقط ما هستیم که همه ریسک پروژه را متحمل خواهیم شد. این در حالی است که تامین بار و سودآوری پروژه تا حد زیادی در گرو اراده و تصمیم طرف مقابل است. مرز باریک بین فرصت و تهدید در این همکاری، فاصله بین «استقراض» و «سرمایه‌گذاری مشترک» است.

بدیهی است که قانع کردن دولت روسیه برای انجام این سرمایه‌گذاری محتاج مهارت دیپلماتیک است و این حداقل انتظاری است که باید از دستگاه دیپلماسی اقتصادی کشور داشت.

البته پیشنهاد دیگر روسیه در سفر سال گذشته وزیر حمل‌ونقل روسیه به تهران، مشارکت در بهره‌برداری از خط است. پیشنهاد مقبولی است. در این حالت نیز طرفین به اندازه سهمشان از سود زیان بهره‌برداری منتفع / متضرر خواهند شد. ■

متوقف شد و تاکنون نیز متوقف مانده است. خط آهن جلفا- تبریز چند دهه است که بلااستفاده مانده است و تجهیزات تعویض بوزی مستقر در ایستگاه جلفا به ایستگاه سرخس منتقل شده‌اند. اینها پیامد طبیعی جنگ است، بنابراین امروز هم که تنش در مرزهای شمالی ادامه دارد، استفاده از این مسیر با ریسک زیاد همراه خواهد بود.

در عین حال، باید توجه داشت که مسیری که اکنون برای کریدور شمال جنوب در نظر گرفته شده است، از خاک جمهوری آذربایجان عبور می‌کند و حاکمان این کشور رابطه وثیقی با اسرائیل برقرار کرده‌اند و قصد دارند پای آنها را به منطقه باز کنند. از طرف دیگر با اعتماد به نفسی که از پیروزی در جنگ سال ۲۰۲۰ بر ارمنستان به دست آورده‌اند قصد دارند در راستای تقویت پان‌ترکیسم، با ایجاد شاهراه زنگزور در امتداد مرز ایران، کشورهای ترک‌زبان غرب خزر را از مسیر ترکیه، نخجوان، شاهراه زنگزور، باکو، دریای خزر با کشورهای ترک آسیای میانه در شرق این دریا متصل کنند و در این راه از اینکه راه زمینی ایران به سمت ارمنستان را محدود کنند، نه تنها ابایی ندارند بلکه عمدی هم در سر می‌پروراند.

قبل از حل‌وفصل مسئله کریدوری در امتداد مرز ایران (زنگزور) که قرار است ارتباط زمینی ایران با ارمنستان را کور کند، چطور می‌توان درباره اعزام / قبول قطار به سمت روسیه و اروپا از خاک جمهوری آذربایجان صحبت کرد؟ نباید همه تخم‌مرغ‌های این مسیر ترانزیتی را در سبد یک کشور غیردوست قرار داد.

**(۲) در رابطه با موضع دولت روسیه: جنگ جاری در اوکراین قطعاً یکی از انگیزه‌های مهم روسیه در توجه به این کریدور و احیای قطعه ریلی مفقود است و شاید منافع اقتصادی در اولویت آن کشور نباشد.** روسیه دوراندیشی کرده و به دنبال افزایش مسیرهای تجاری خود است تا در شرایط اضطراری مسیر جایگزین در آستین داشته باشد. چه مفری بهتر از خلیج فارس. به‌ویژه که جریان بار از مسیر این کریدور فقط مقصد شبه‌قاره هند را پوشش نمی‌دهد و رسیدن به خلیج فارس، دروازه اتصال دریایی روسیه به همه دنیاست.

ساخت خط آهن اما یک سرمایه‌گذاری بلندمدت است و بنابراین کاربری آن هم باید برای طولانی‌مدت برنامه‌ریزی شده باشد. از کجا معلوم که پس از پایان مناقشه روسیه با غرب، همچنان از این خط آهن برای حمل بار استفاده بشود و برای ایران درآمدزایی داشته باشد و سرمایه‌گذاری انجام شده را برگرداند؟ از این تجربه‌های شکست‌خورده کم نداریم از جمله راه آهن کرمان - زاهدان و خط آهن خواف - هرات.

**(۳) در رابطه با تامین مالی این پروژه: گیریم که روسیه برای ساخت این راه آهن، وام و فاینانس هم بدهد، اما مگر نباید اصل و سود وام**

## شاید گریز سایهٔ بالی؟ شاید طنین بانگ اذانی!



مهرداد خواجه‌نوری

با مطالعه گزارش‌های ترابران در صفحات قبل، باید دید که «کسب درآمدهای ادعایی از ترانزیت در کریدور شمال به جنوب» با توجه به اوضاع فوریت دارد یا اولویت؟ ظاهراً وقتی ریسک ساخت خط آهن رشت- آستارا «در صورتی کاهش می‌یابد (به نقل از نویسنده اصلی) که دولت روسیه در ساخت آن شریک باشد، نه فقط حامی مالی» پس «نه فوریت دارد، نه اولویت» یک کارشناس می‌گوید: «ظرفیت کلی راه آهن رشت- آستارا، نهایتاً ۲/۶ میلیون تن پیش‌بینی شده» که «از نظر اقتصادی چیزی حدود ۱۴۰ سال بازگشت سرمایه آن به طول می‌انجامد.» کارشناس دیگری (شاید با توجه به نوستالژی دکتر محمد مصدق) به غفلت «در ترانزیت شرق به غرب» تذکر داده است.

یک عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی هم در کمال احترام به «گورمال سیاسی، سکندری اقتصادی» در غیاب «کشورهای هند، روسیه و آذربایجان» برای مشارکت روی این طرح اشاره دارد. این روسیه و چین هم که اینک به مالکیت امارات متحده عربی در سه جزیره جنوبی ایرانی، رای موافق و روی خوش نشان داده‌اند. البته به قولی «دوست و دشمن دائمی وجود ندارد!» اگر ما را سرکار گذاشته‌اند، زیرکی ایشان نیست، بی‌توجهی ما، به اوضاع معاصر جهان است! ابیات تیتیر یادداشت این شماره، از شاعر و دوست مرحوم «یدالله رویایی» است. او در همان شعر، چنین ادامه می‌دهد:

آن برج‌های کهنه، که ماندند  
بی بغبغوی گرم کبوترها،  
پره‌های سرد و ریخته را دیرپست  
با بادهای تنها، بیدار می‌کنند

مرداد ۱۴۰۲

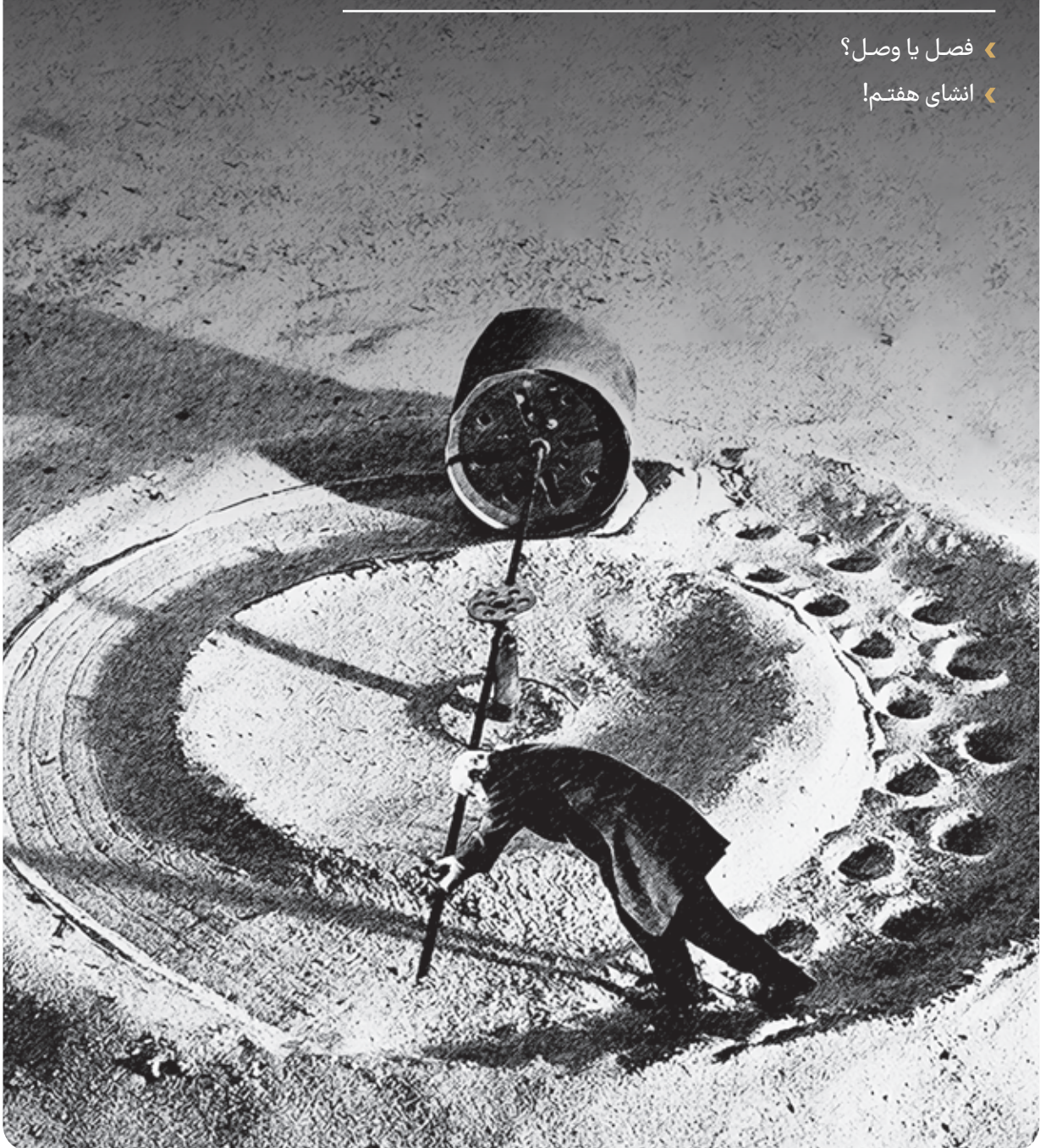


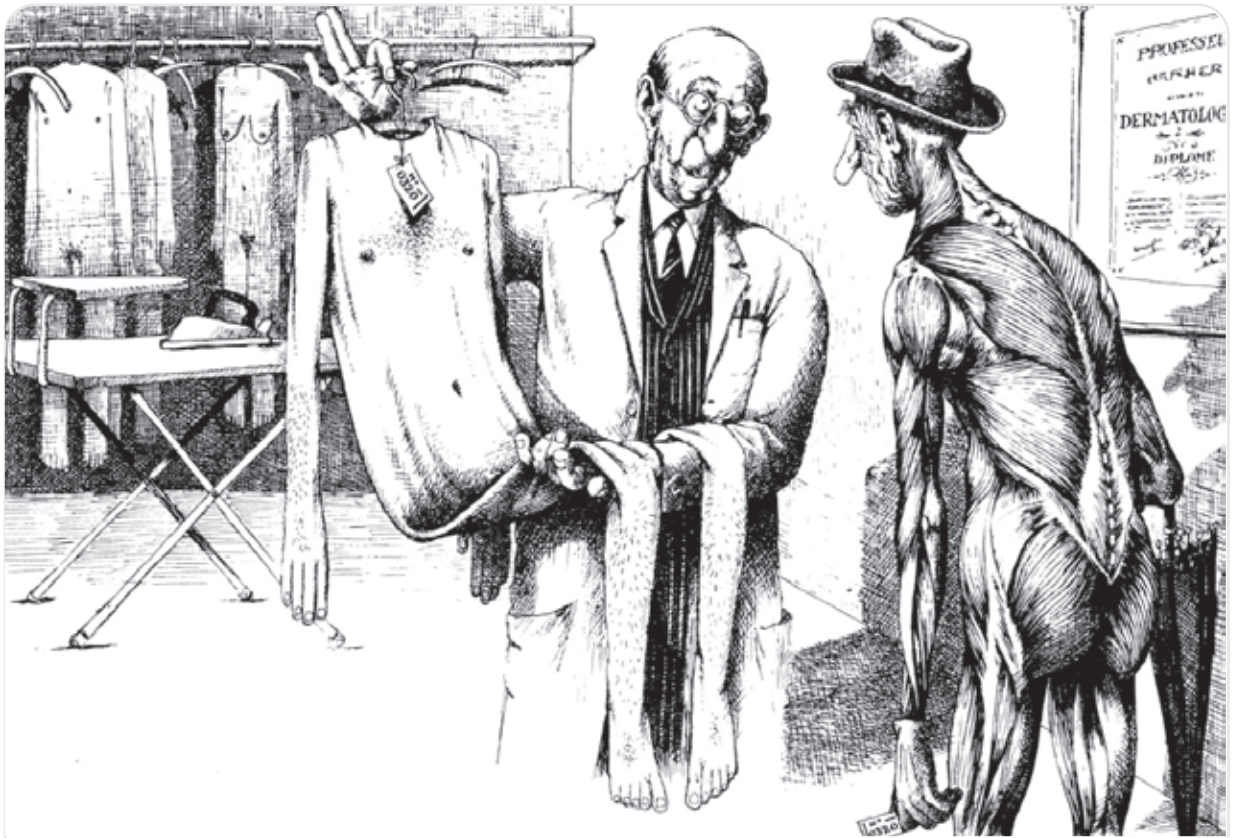
## چرخه باطل

هم سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و راهبری داریم و هم بر اجرای برنامه‌ها اصرار می‌ورزیم اما سرانجام کار، بدون تحقق اهداف، خود را دوباره در آغاز مسیر می‌یابیم؛ در نتیجه نه دولتمردان خشنود می‌شوند و نه بخش خصوصی رستگار. از شاهدان حرکت در این دور باطل نیز سرگردانی بین ادغام یا تفکیک وزارت بازرگانی و وزارت صنایع و نیز تدوین برنامه هفتم توسعه است که در این پرونده به آنها پرداخته شده است.

◀ فصل یا وصل؟

◀ انشای هفتم!





لایحه احیای وزارت بازرگانی؛ تنظیم یا تضعیف؟



## فصل یا وصل!

کلیات لایحه تشکیل وزارت بازرگانی در صحن علنی مجلس تصویب شده است و در حالی که برخی کارشناسان اقتصادی و دست‌اندرکاران بخش خصوصی معتقدند در شرایطی که دولت برنامه مشخصی در حوزه صادرات و واردات ندارد، ایجاد ساختار مجزا، بازگشت به عقب، هزینه‌زا و مغایر با اسناد بالادستی مبنی بر کوچک‌سازی دولت است، دولت ادعا می‌کند «سفره مردم، مبارزه با فساد و حکمرانی صحیح و عادلانه در بازار» برایش اهمیت دارد و با تشکیل وزارتخانه‌ای که یکی از وظایف مهمش تنظیم بازار است با تورم و گرانی مبارزه می‌کند.

در ماده واحده لایحه دولت، هدف از احیای وزارت بازرگانی این‌گونه توصیف شده است: «تمرکز سیاست‌گذاری، راهبری، برنامه‌ریزی، نظارت و ساماندهی امور مرتبط با حوزه بازرگانی و تنظیم بازار، با تفکیک اهداف، مأموریت‌ها و وظایف مربوط به امور بازرگانی از وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و جهاد کشاورزی» بر پایه تبصره یک این لایحه، وزارتخانه جدید با جداسازی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان از وزارت جهاد کشاورزی و شرکت بازرگانی دولتی از وزارت صمت تشکیل می‌شود. بر این اساس، حتی در صورت نهایی‌شدن تشکیل وزارت بازرگانی، چالش‌هایی ناشی از تفکیک، مانند معرفی وزیر و رأی اعتماد، انتخاب مدیران توانمند، تدوین برنامه مشخص، شیوه هماهنگی با وزارتخانه‌های مرتبط خصوصاً صمت و جهاد کشاورزی، نحوه مدیریت و اجرای برنامه‌های ساماندهی بازار، موجب اتلاف زمان و هزینه و در نتیجه تشدید نابسامانی می‌شود.

## سابقه تشکیل و ادغام وزارت بازرگانی

■ نخستین بار در سال ۱۲۸۵ یعنی ۱۱۰ سال قبل بود که وزارت تجارت ایجاد شد. هدف اصلی از ایجاد این وزارتخانه تجمیع تمام اقدامات و سیاست‌گذاری‌های دولت در حوزه تجارت و بازرگانی بود. نام این وزارتخانه در سال ۱۳۰۲ به وزارت فوائد عامه تغییر کرد.

■ شش سال بعد یعنی در سال ۱۳۰۸ شمسی وزارت فوائد عامه به دو وزارتخانه «اقتصاد ملی» و وزارت «طرق و شوارع» که همان اداره کل راه بود، تفکیک شد.

وزارتخانه اقتصاد ملی متولی امور مربوط به بازرگانی، کشاورزی، صناعت و اداره ثبت علائم تجاری و صنعتی بود و وزارت طرق و شوارع هم امور مربوط به جاده‌سازی، احداث راه‌آهن، کشف معادن نفت شمال، مطالعه درباره ذوب‌آهن و تاسیس کارخانه آن را به عهده گرفت.

■ وزارت اقتصاد ملی ۸ سال بعد یعنی در سال ۱۳۱۶ به دو وزارتخانه تجارت و صنایع و معادن تفکیک شد. از این سال به بعد، وزارت صنایع به‌صورت تخصصی در همه حوزه‌های مرتبط با صنعت و معدن شروع به کار کرد و در همان سال نیز با تصمیم فرهنگستان ایران، نام وزارت تجارت به «وزارت بازرگانی» و وزارت صنایع و معادن به وزارت «پیشه و هنر» تغییر یافت.

■ در سال ۱۳۲۰ بود که پس از دو تفکیک، نخستین ادغام رقم خورد و بدین ترتیب، وزارت «بازرگانی» و «پیشه و هنر» با یکدیگر ادغام و نام آن به وزارتخانه «بازرگانی و پیشه و هنر» تبدیل شد. این وزارتخانه ۶ سال با همین نام فعالیت کرد؛ اما مجدداً در سال ۱۳۲۶، به «وزارت اقتصاد ملی» تغییر نام داد و اداره امور صنایع و معادن دولتی نیز به آن واگذار شد که در دوره جنبش ملی‌کردن صنعت نفت وظیفه صادرات و واردات کالاهای غیرنفتی را به عهده داشت.

■ در سال ۱۳۳۴ برای سومین بار، وزارتخانه «اقتصاد ملی» به دو وزارتخانه «بازرگانی» و وزارت «صنایع و معادن» تبدیل و تفکیک شد. این تفکیک، بازتعریف حوزه بازرگانی و تجارت را هم به دنبال داشت و به این منظور شرکت معاملات خارجی، سازمان نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران در سال ۱۳۳۸ و اداره کل گمرک و سازمان بنادر و کشتیرانی در سال ۱۳۴۰ به‌منظور تکمیل چرخه تجارت داخلی و خارجی به وزارت بازرگانی واگذار شد.

■ در سال ۱۳۴۱ باز هم زمره‌های ادغام بالا گرفت و در نهایت برای دومین بار وزارت بازرگانی و صنایع و معادن با یکدیگر ادغام و «وزارت اقتصاد» شکل گرفت. آنچه در این ادغام مورد ادعای دولت قرار داشت هماهنگی در امور صنعتی و بازرگانی کشور بود و برای حفظ حوزه اقتصاد



**منتقدان انتزاع معتقدند که پیشنهاددهندگان این طرح، اصل کلیدی مدیریت را مبنی بر اینکه تبیین مأموریت و اهداف، مقدم بر ساختار و تشکیلات است به فراموشی سپرده‌اند، در حالی که پیش از هر اقدام برای انتزاع حوزه بازرگانی از وزارت صنعت، معدن و تجارت باید به این سوال پاسخ داده شود که راهبرد تجاری کشور در حال حاضر چه سمت و سویی دارد؟**



و قدرت بیشتر این وزارتخانه، شرکت سهامی کل معادن و ذوب فلزات، شرکت سهامی کارخانجات ایران، شرکت سهامی معادن مس سرچشمه کرمان، مرکز توسعه صادرات ایران، شرکت سهامی فرش ایران (تاسیس ۱۳۱۴)، موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، شرکت ملی ذوب‌آهن ایران، مرکز صنایع دستی، سازمان صنایع کوچک و نواحی صنعتی و بالاخره سازمان زمین‌شناسی کشور به زیرمجموعه‌های این وزارتخانه تبدیل شدند.

■ در سال ۱۳۵۰ قانونی در مجلس شورای ملی تصویب و باعث شد که حدود ۳ سال بعد یعنی در اواخر سال ۱۳۵۲ وزارت اقتصاد به سه وزارتخانه بازرگانی، صنایع و معادن و اقتصاد و امور دارایی تبدیل شود. با این قانون، شرکت‌ها و زیرمجموعه وزارت بازرگانی برای دومین بار بازتعریف شدند و بر این اساس، شرکت سهامی فرش ایران، شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران، صندوق ضمانت صادرات ایران، مرکز بررسی قیمت‌ها، سازمان غله و قند و شکر و چای کشور (که از وزارت تعاون و امور روستاها مجزا شده بود)، شرکت سهامی بیمه ایران، شرکت سهامی گسترش خدمات بازرگانی، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، شرکت سهامی بازرگانی دولتی ایران به‌جای شرکت سهامی معاملات خارجی (منحل شده در تیر ۱۳۵۶) و سازمان تعاون مصرف شهر و روستا به‌جای شرکت سهامی فروشگاه فردوسی (منحل شده در ۱۳۵۲) به وزارت بازرگانی وابسته شد.

■ این ترکیب وزارتخانه‌ها تا ۳ سال بعد از انقلاب اسلامی تغییر نکرد؛

ادغام و وزارت صنایع و معادن متولد شد.

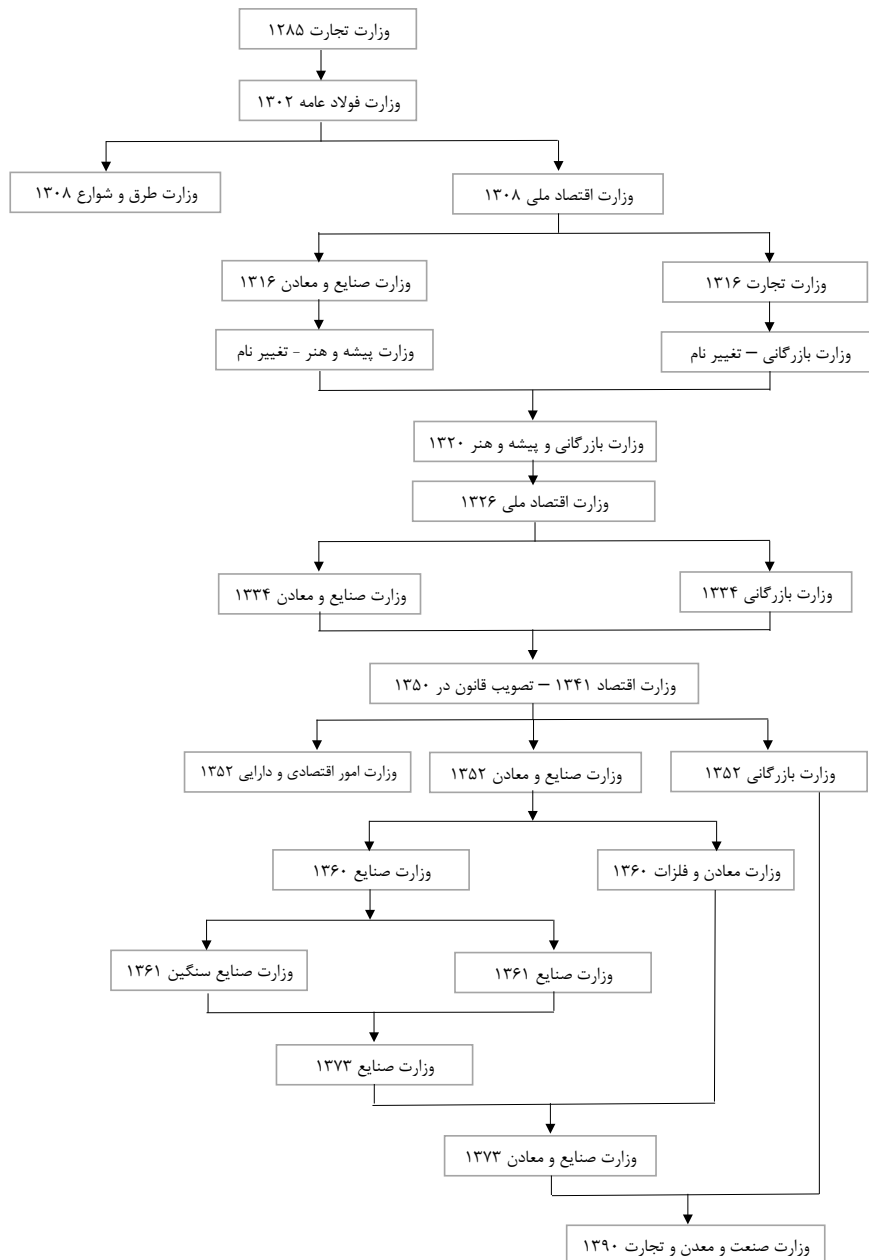
■ در سال ۱۳۹۰ یعنی ۱۱ سال بعد و در دولت دهم باز هم وزارت بازرگانی و صنایع و معادن با یکدیگر ادغام شده و چهارمین ادغام تاریخ وزارت صنعت را ثبت کردند.

■ در نهایت بعد از گذشت ۴ سال، داستان تفکیک وزارتخانه‌ها دوباره مطرح و لایحه آن با یک فوریت تصویب شد که کوتاه‌ترین مدت برای تصمیم به ادغام یا تفکیک در طول تاریخ وزارت صنعت، معدن و تجارت کشور محسوب می‌شود.

اما در سال ۱۳۶۰ وزارت صنایع و معادن برای چندمین بار تفکیک شد و دو وزارتخانه «معادن و فلزات» و «صنایع» از دل آن بیرون آمدند.

■ یک سال بعد، وزارت صنایع هم به دو وزارتخانه صنایع و صنایع سنگین تقسیم شد تا برای اولین بار حوزه صنعت و معدن با ۴ وزارتخانه بازرگانی، معادن و فلزات، صنایع و صنایع سنگین اداره می‌شد.

■ ۱۲ سال بعد باز هم داستان ادغام مطرح شد و این بار قرعه به نام دو وزارت صنایع و صنایع سنگین افتاد. محصول این ادغام هم که با نام وزارت صنایع رونمایی شد، در سال ۱۳۷۹ با وزارت معادن و فلزات





## ◀ ساختار تابعی از استراتژی است

طرح تشکیل وزارت بازرگانی هم مانند دیگر مباحث با موافقان و مخالفانی روبه‌روست که هرکدام دلایل و توجیهات خود را می‌آورند و ظاهراً مخالفان تشکیل وزارت بازرگانی بیش از موافقان آن هستند؛ چراکه همواره بر کوچک‌سازی و چابک‌سازی دولت‌ها طی این سال‌ها تاکید شده؛ اما اکنون تصمیم بر اقدامی گرفته شده است که به‌غیر از بسط دولت، هزینه‌های سنگین را در پی خواهد داشت.

منتقدان انتزاع معتقدند که پیشنهاددهندگان این طرح، اصل کلیدی مدیریت مبنی بر اینکه تبیین مأموریت و اهداف، مقدم بر ساختار و تشکیلات است به فراموشی سپرده‌اند، در حالی که پیش از هر اقدام برای انتزاع حوزه بازرگانی از وزارت صنعت، معدن و تجارت باید به این سوال پاسخ داده شود که راهبرد تجاری کشور در حال حاضر چه سمت و سویی دارد؟ آیا کشور به دنبال راهبردی است که عمدتاً به کنترل و نظارت بر بازارهای داخلی و مدیریت واردات در راستای تنظیم بازار بپردازد یا در پی راهبرد تجاری است که تشویق و توسعه صادرات را دنبال می‌کند؟

حال باید توجه داشت که فقط از مسیر دوم است که می‌توان براساس سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، به اقتصادی درون‌زا و برون‌گرا دست یافت که چنین اقتصادی نیازمند یکپارچگی در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت بر امور صنعتی، معدنی و تجاری است.

نقد دیگری که بر تفکیک این دو وزارتخانه وارد می‌شود آن است که انتزاع منجر به بازگشت چالش‌های سابق قبل از ادغام از قبیل اژه‌م‌گسیختگی چرخه تولید و تجارت، امکان ایجاد رویه‌ها و سیاست‌های متناقض در حوزه تولید و تجارت، مشکلات در مدیریت تعرفه‌ها و... خواهد شد و عرصه اقتصاد ملی را صحنه رقابت دو وزارتخانه با دو رویکرد و جهت‌گیری متفاوت خواهد کرد.

علاوه بر این، گفته می‌شود راهبرد عمومی نظام اداری کشور در جهت کاهش تعداد وزارتخانه‌ها و کاستن از هزینه‌ها و مستخدمین بخش دولتی است، در حالی که رویکرد انتزاع ضمن متلاشی کردن برخی ساختارها و نهادهای انسجام‌بخشی به سیاست‌ها به بسط مجدد ساختار تشکیلاتی وزارتخانه‌های دولتی و افزایش قابل‌توجه هزینه‌های دولت منجر خواهد شد.

عده دیگری از منتقدان هم نگاه بلندمدت‌تری داشته و به دوران پس‌ابرجام توجه دارند. آنها معتقدند انتزاع فرصت رونق اقتصادی در شرایط پساتحریم را از کشور خواهد گرفت، چراکه انتزاع موجب می‌گردد که دو وزارتخانه در زمان پساتحریم به‌جای تمرکز روی بهبود

## ۱۱

**چنانچه قرار باشد سیاست تامین نهاده‌ها یا واردات محصول نهایی و یا مجوز صادرات کالاها، مشمول تنظیم بازار برعهده وزارت بازرگانی باشد، انجام مأموریت و وظایف محوله به آن صرفاً با انتقال سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و شرکت بازرگانی دولتی ایران تحقق نخواهد یافت**

## ۱۲

صادرات، تولید و تجارت به دنبال حل مشکلات و چالش‌های انتزاع باشد که خود این چالش‌ها و مشکلات - بنا بر تجربیات گذشته - بیش از دو تا سه سال زمان خواهد برد.

## ◀ نقدهای بخش خصوصی به لایحه ایجاد وزارت بازرگانی

مرکز پژوهش‌های اتاق ایران در یک گزارش کارشناسی تلاش کرده تا ابهامات، کلی‌نگری‌ها و نقایص لایحه دولت برای ایجاد وزارت بازرگانی را بررسی و نقد کند. این گزارش، برجسته‌ترین مسائل موجود در این لایحه را چنین تشریح کرده است:

۱- در ماده‌واحد لایحه، به این مورد اشاره شده است که هدف از تشکیل وزارت بازرگانی، تمرکز سیاست‌گذار، راهبری، برنامه‌ریزی، نظارت و ساماندهی امور مرتبط با حوزه بازرگانی و تنظیم بازار است، در حالی که به نظر می‌رسد هدف اصلی کنترل قیمت‌هاست.

باید دانست که افزایش سطح قیمت‌ها در کشور از دو بخش شامل «متوسط سطح عمومی قیمت‌ها» که ناشی از افزایش هزینه‌های تولید و توزیع کالا به‌صورت متعارف است و «افزایش قیمت‌ها مازاد بر تورم» که می‌تواند ناشی از شکل‌گیری رفتار سوداگرانه در واحدهای عمده‌فروشی و خرده‌فروشی‌ها باشد، تشکیل می‌شود (واحدهای عمده‌فروشی می‌توانند با احتکار کالا و یا امتناع از عرضه کالا در بازار موجب بالا رفتن قیمت‌ها شوند و خرده‌فروشی‌ها که سهم بسیار اندکی دارند، اصطلاحاً با گران‌فروشی در این چرخه مؤثر هستند).

بخش اول یعنی تورم که سهم عمده‌ای از افزایش قیمت‌ها را شامل



**در مقدمه لایحه تشکیل وزارت بازرگانی، ضرورت تمرکز سیاست‌گذاری در امور مرتبط با بازرگانی داخلی، به‌عنوان دلیل تشکیل وزارتخانه جدید مطرح شده با این وصف، جایگاه شرکت بازرگانی دولتی که بیشتر در حوزه واردات محصولات کشاورزی فعالیت می‌کند، در وزارت جدیدالتاسیس نامشخص است**



می‌شود به اقتصادی دولت برمی‌گردد و کنترل تورم از طریق بهبود اصلاحات مالی و بهبود کسری بودجه، اصلاح نظام بانکی، بهبود روابط بین‌الملل (که می‌تواند انتظارات تورمی را کنترل کند) و... امکان‌پذیر است که از وظایف و مأموریت‌های وزارت بازرگانی خارج است و این وزارت نمی‌تواند در کنترل تورم نقشی داشته باشد، اما بخش دوم یعنی گران‌فروشی (که سهم بسیار اندکی در افزایش قیمت‌ها دارد) عمدتاً به رفتار سوداگرانه واحدهای عمده‌فروشی و تولیدکنندگان برمی‌گردد و در حیطه مأموریت‌های وزارت بازرگانی قرار می‌گیرد.

در بهترین حالت اگر این وزارت از طریق بازرسی و نظارت بتواند گران‌فروشی را به حداقل رساند، صرفاً جزء کوچکی از افزایش قیمت‌ها کنترل شده و بخش عمده آن یعنی ریشه‌های تورم همچنان باقی خواهد ماند. سوابق تاریخی متعدد نشان می‌دهد که دولت‌ها نتوانسته‌اند با اقدامات و سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری (بازرسی و نظارت و تعیین سقف قیمت) افزایش قیمت‌ها را کنترل کنند.

۲- یکی از ویژگی‌های ساختار تولید در اقتصادهای مختلف (به‌خصوص اقتصاد ایران) مربوط به «سطح فزاینده وابستگی تولید به نهاده‌های وارداتی» است. در چنین شرایطی، نوسانات نرخ ارز در کشور که در طول ده سال گذشته بی‌سابقه بوده و همچنین فشارهای ناشی از تحریم‌های اعمال شده می‌تواند به سرعت قیمت تمام‌شده را تحت تاثیر قرار دهد و نکته اصلی اینجا است که حتی با تشکیل وزارت بازرگانی نیز امکان کنترل پدیده فوق وجود ندارد.

۳- انتزاع وظایف حاکمیتی حوزه تنظیم بازار از وزارت جهاد کشاورزی

و وزارت صنعت، معدن و تجارت در قالبی که در لایحه آمده است، مشکلات جدی‌تری را پیش خواهد آورد. زیرا بخشی از زنجیره تامین محصولات مشمول تنظیم بازار در حیطه وزارتخانه‌های فوق‌الذکر خواهد بود و تصمیم‌گیری را درگیر بوروکراسی اداری خواهد کرد؛ به‌عنوان مثال سیاست تامین نهاده‌های دامی و علوفه در اختیار وزارت جهاد خواهد بود (شرکت پشتیبانی امور دام همچنان در وزارت جهاد کشاورزی باقی می‌ماند) و سیاست تنظیم بازار گوشت قرمز و سفید در اختیار وزارت بازرگانی خواهد بود.

چنانچه قرار باشد سیاست تامین نهاده‌ها و یا واردات محصول نهایی و یا مجوز صادرات کالاهای مشمول تنظیم بازار با این وزارتخانه باشد، انجام مأموریت و وظایف محوله به وزارت بازرگانی صرفاً با انتقال سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و شرکت بازرگانی دولتی ایران تحقق نخواهد یافت و نیازمند تفکیک بخشی‌های دیگر از وزارتخانه‌های فوق است که در حوزه سیاست تجاری و صادرات فعال هستند.

۴- در مقدمه لایحه، ضرورت تمرکز سیاست‌گذاری در امور مرتبط با بازرگانی داخلی، به‌عنوان دلیل تشکیل وزارت بازرگانی مطرح شده و با این وصف، موضوعات تجارت خارجی یعنی صادرات و واردات در حیطه فعالیت وزارت بازرگانی قرار نداشته و جایگاه شرکت بازرگانی دولتی که بیشتر در حوزه واردات محصولات کشاورزی فعالیت می‌کند، در وزارت جدیدالتاسیس نامشخص است. در عین حال، با توجه به ضریب بالای وابستگی وارداتی در بازار کالاهای اساسی، به‌ناچار بخشی از حوزه وظایف این وزارتخانه در تنظیم بازار، متاثر از عملکرد بخش بازرگانی خارجی و تولید خواهد بود که قطعاً با سیاست‌های تجاری در وزارت صمت تداخل دارد و موجب افزایش نااطمینانی برای تولیدکنندگان و فعالان بخش خصوصی خواهد شد.

۵- از لایحه پیشرو این‌گونه استنباط می‌شود که بخش بازرگانی داخلی محصولات کشاورزی و همچنین شرکت بازرگانی دولتی ایران از وزارت جهاد کشاورزی جدا شده و به همراه سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان (منتزاع از وزارت صمت) به وزارت بازرگانی ملحق می‌شوند؛ اما به‌طور دقیق مشخص نیست که وزارت بازرگانی از چه بخش‌هایی تشکیل می‌شود تا مجموعه‌های فوق‌الذکر به آنها ملحق شوند. این در حالی است که در وهله اول باید ساختار مشخصی برای این وزارتخانه طراحی می‌شد و سپس در خصوص الحاق بخش‌های مختلف به آن تصمیم‌گیری می‌شد.

در حال حاضر، از لایحه موجود این‌گونه استنباط می‌شود که قرار اساساً نیست ساختار جدیدی به ساختارها اضافه شود و با ساختاری کم شود.

همچنین در خصوص تعدیل در نیروها و تعیین شرح وظایف هم اطلاعات دقیق و شفاف مشخص نیست.

۶- انتزاع وظایف حاکمیتی حوزه تنظیم بازار از وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت و تشکیل وزارت بازرگانی، حوزه سیاست‌گذاری صنایع پایین‌دست محصولات مرتبط با دامنه کالاها و خدمات مشمول تنظیم بازار را توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت دچار مشکل می‌کند، زیرا در طول زنجیره تامین، بخشی از سیاست‌گذاری باید در اختیار وزارت بازرگانی بوده و بخش دیگر توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صورت گیرد. از این رو، یکپارچگی مدیریت زنجیره تولید تا مصرف دچار اختلال خواهد شد.

۷- تشکیل این وزارتخانه می‌تواند با قانون افزایش بهره‌وری بخش کشاورزی و منابع طبیعی مصوب ۱۳۸۹/۰۵/۱۹ در تعارض قرار گیرد. بر اساس قانون افزایش بهره‌وری محصولات کشاورزی، بهبود بهره‌وری بخش کشاورزی و تکمیل زنجیره تولید، نیازمند مدیریت یکپارچه بر تامین مواد اولیه تا تجارت خارجی محصولات نهایی است.

۸- در شرایط کسری بودجه و مشکلات هزینه‌ای دولت‌ها، لازم است که ضمن کوچک کردن بدنه دولت چه از حیث ساختاری و چه از حیث نیروی پرسنلی، شرایطی فراهم شود که تصمیم‌گیری‌ها همراه با مبانی

صحيح حکمرانی اقتصادی باشد. اگر هدف از تشکیل وزارت بازرگانی در کنار حمایت از حقوق مردم، تاکید بر رویکرد تجميع، کاهش تشکیلات دستگاه‌های اجرایی است، با وجود ساختار مذکور، نه تنها از حجم دولت کاسته نمی‌شود، بلکه بخشی از وظایف دستگاه‌های دیگر به این وزارتخانه منتقل و مجموعه‌های قبلی هم به انجام وظایف خود ادامه خواهند داد.

۹- در لایحه تشکیل وزارت بازرگانی، تنها به الحاق سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و شرکت بازرگانی دولتی ایران به وزارتخانه جدید اشاره شده، در حالی که عدم

## ۱۱

**با توجه به ضریب بالای وابستگی وارداتی در بازار کالاهای اساسی، به‌ناچار بخشی از وظایف این وزارتخانه در زمینه تنظیم بازار، متاثر از عملکرد بخش بازرگانی خارجی و تولید خواهد بود که قطعاً با سیاست‌های تجاری در وزارت صمت تداخل دارد و موجب افزایش نااطمینانی برای تولیدکنندگان و فعالان بخش خصوصی خواهد شد**

## ۱۲

انتقال نهادها و سازمان‌هایی نظیر شرکت پشتیبانی امور دام، سازمان توسعه تجارت، معاونت تجارت و خدمات (وزارت صمت)، تشکیلات مربوط به مرکز اصناف و مواردی از این قبیل به تشکیلات پیشنهادی وزارت بازرگانی، باعث تشتت و پراکندگی در نظام تصمیم‌گیری خواهد شد.



نهایتاً اینکه در صورت اصرار بر تشکیل وزارت بازرگانی، شرط موفقیت این وزارتخانه، انسجام و همگرایی با زنجیره‌های تامین و تولید است. به بیان دیگر، نقش وزارت بازرگانی، فقط به حلقه‌های بعد از تولید محدود نمی‌شود، بلکه در پشتیبانی از فرآیندهای مترتب بر زنجیره تامین و تولید، قبل از تولید تا عرضه کالا و خدمات در بازارهای داخلی و خارجی نیز تداوم داشته و می‌بایست به‌صورت یک چرخه مدیریتی عمل کند. ■

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

www.rahbanan.com  
(+9821) 88825901  
tehran@rahbanan.com

بررسی لایحه پنج‌ساله توسعه (۱۴۰۲-۱۴۰۶) در بخش حمل‌ونقل

## انشای هفتم!

گزارش از  
فریبا کهن



بررسی احکام مرتبط با بخش حمل‌ونقل در لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه، نشان از تلاش برای تمرکز بر برخی موضوعات راهبردی در خصوص اصلاح ساختار بودجه و ساماندهی طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی دارد، اما در رویکرد مسئله‌محور، به‌رغم آنکه تمرکز بر ترانزیت به‌عنوان مسئله اصلی تشخیص داده شده، در موارد متعددی مشاهده می‌شود که احکام غیرمرتبط با ترانزیت نیز در لایحه گنجانده شده که جهت‌گیری برنامه از تمرکز بر موضوع ترانزیت را منحرف می‌کند.

جدا از اینکه نشانه‌ای از تناسب احکام با سیاست‌های کلی برنامه هفتم و درک صحیح از پیچیدگی‌های موضوع وجود ندارد؛ نقدهای مهمی نیز به احکام پیشنهادی از نظر نسبت احکام با چالش‌ها و مسائل اصلی حمل‌ونقل داخلی، بین‌المللی، ترانزیت و انسجام و تناسب احکام با یکدیگر مطرح است، تا آنجا که بخشی از موضوعات طرح شده در لایحه پیشنهادی، در عمل نیازی به حکم قانون برنامه پنج‌ساله کشور ندارند و جزء وظایف ذاتی دستگاه‌های اجرایی به‌حساب می‌آیند یا اینکه حتی بدون ارائه حکم در قانون برنامه پنج‌ساله توسعه کشور، می‌توانند با اختیاراتی که دستگاه‌های اجرایی دارند، محقق شوند. در ادامه نگاهی به لایحه برنامه هفتم توسعه در بخش حمل‌ونقل خواهیم داشت.

با ساماندهی طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی است، اما ذکر این نکته ضروری است که موضوعات بخش حمل‌ونقل در لایحه دولت به‌صورت پراکنده و از هم گسیخته و بدون انسجام طرح شده است؛ ضمن اینکه در لایحه مذکور، بسیاری از چالش‌های کلان حمل‌ونقل در ایران، دیده نشده یا به‌شکلی بسیار ناقص به آن پرداخته شده که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود.

بررسی لایحه ارائه شده توسط دولت نشان می‌دهد که موضوعات مرتبط با بخش حمل‌ونقل در فصل‌ها و مواد مختلف (به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم) مورد توجه قرار گرفته که مشخصات اولیه آنها به شرح جدول (۱) است.

براساس مندرجات این جدول، اگرچه یکی از نکات مثبت برنامه هفتم که بخش حمل‌ونقل را نیز متأثر خواهد کرد، احکام فصل سوم، مرتبط



**در ماده ۵۷ لایحه برنامه هفتم، به تشکیل ستاد ملی ترانزیت به ریاست وزیر راه اشاره شده؛ اما تا وقتی راهبردی موضوع فرابخشی و حتی فراقوه‌ای ماندن ترانزیت به یک وزارتخانه سپرده شود، نه تنها نباید تحول جدی در این زمینه را انتظار کشید بلکه نباید از لاینحل باقی ماندن بسیاری از مسائل و چالش‌های گذشته و تکرار آنها به دلیل عدم هماهنگی دستگاه‌ها تعجب کرد**



قابل مشاهده است؛ به‌طور نمونه، در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای میزان سفرهای یک‌سر خالی ناوگان باری به حدود ۵۰ درصد سفرها گزارش شده که رقمی قابل توجه است و نشان‌دهنده پایین بودن تن - کیلومتر بار حمل‌شده توسط هر وسیله‌نقلیه است. در بخش ریلی نیاز شرایط مشابهی وجود دارد.

با این حال، در لایحه دولت به جای اولویت به افزایش بهره‌وری در تمامی زیربخش‌های حمل‌ونقل، بیشتر به سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه زیرساخت و ایجاد ظرفیت جدید توجه و از موضوع افزایش بهره‌وری و ارتقای عملکرد این بخش غفلت شده است: آن هم در شرایطی که یکی از چالش‌های دیگر در بخش حمل‌ونقل، فرسودگی بالای شبکه و ناوگان و روند افزایشی آن و ضرورت چاره‌اندیشی برای آن است.

### ارتقای ایمنی حمل‌ونقل

یکی از اثرات مهم افزایش سهم حمل‌ونقل جاده‌ای، کاهش ایمنی حمل‌ونقل و افزایش احتمال تصادفات جاده‌ای است که به دلیل بالا بودن قابل توجه مقدار آن در ایران، خود به یک چالش اساسی در بخش حمل‌ونقل کشور تبدیل شده است. بالا بودن آمار تصادفات جاده‌ای علاوه بر آثار اقتصادی، تبعات اجتماعی فراوانی را نیز به همراه داشته است. در مطالعه پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی که در سال‌های اخیر صورت گرفته، هزینه تصادفات جاده‌ای کشور در سال

### اصلاح الگوی توسعه شبکه و ناوگان حمل‌ونقل کشور

یکی از چالش‌های اصلی بخش حمل‌ونقل، توسعه نامتوازن، غیریکپارچه، جزیره‌ای و جداگانه هر یک از زیربخش‌های ریلی، هوایی، جاده‌ای، و دریایی است. در حال حاضر، طرح‌های هر زیربخش به‌صورت منفصل و بدون در نظر داشتن آثار جمعیتی و شبکه‌ای زیربخش‌های مختلف حمل‌ونقل بررسی و اجرا می‌شود که می‌تواند هزینه‌های زیادی را به کشور تحمیل کند. در احکام پیشنهادشده، رویکرد دولت نسبت به اهمیت یکپارچگی و هماهنگی زیربخش‌های حمل‌ونقل مشخص نیست و حتی در جهت ادامه روند موجود ارزیابی می‌شود.

از سوی دیگر، یکی از چالش‌های موجود در نظام توسعه فعلی زیربنای حمل‌ونقل، وجود ده‌ها طرح عمرانی نیمه‌تمام در بخش حمل‌ونقل، کندی پیشرفت فیزیکی و هزینه بالای اتمام این طرح‌هاست که به‌درستی در فصل سوم لایحه دولت (ماده ۱۹) مورد توجه قرار گرفته و بر تهیه نظام اولویت‌بندی و غربالگری طرح‌های موجود بر مبنای اصول علمی و اجرایی و با مشورت نخبگان و متخصصین تاکید شده است، اما در این راستا توجه به نکات زیر ضروری به نظر می‌رسد:

اولاً به‌منظور لحاظ منافع ملی و ارجحیت آن بر منافع دستگاه اجرایی، فرایند غربالگری طرح‌ها و نیز مرجع تاییدکننده آنها باید در همان سال اول برنامه تهیه و ابلاغ شود و نهادهایی خارج از بدنه دستگاه اجرایی مانند سازمان برنامه و بودجه کشور (با حضور کارشناسان غیرذی‌نفع مانند مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی یا سایر اندیشکده‌ها و مراکز علمی کشور) نقش اصلی را برعهده داشته باشند.

ثانیاً در مورد قراردادهای مشارکت خصوصی - عمومی نیز باید به‌صراحت در خصوص دور خوردن این حکم به‌واسطه ایجاد شرکت‌های خصوصی توسط شرکت‌های دولتی، نیمه‌دولتی، نهادها و ارگان‌های دیگر و عقد قرارداد در قالب مشارکت عمومی - خصوصی با همین شرکت‌های ایجاد شده (یعنی در عمل، قرارداد دو نهاد دولتی در قالب قرارداد عمومی - خصوصی می‌شود) مراقبت بود و نظارت کرد.

### بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های موجود (شبکه و ناوگان)

یکی دیگر از چالش‌های اصلی در بخش حمل‌ونقل کشور، پایین بودن بهره‌وری زیرساخت‌ها (شبکه و تجهیزات) و ناوگان حمل‌ونقل در تمامی شیوه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی است. نشانه‌های متعددی در زمینه عدم بهره‌برداری بهینه از منابع موجود بخش حمل‌ونقل وجود دارد که از آن جمله می‌توان به فاصله قابل توجه میان عملکرد هر بخش با ظرفیت ایجادشده در شبکه اشاره کرد که در بخش ناوگان نیز به‌وضوح

۱۳۸۶ حدود ۱۸۵ هزار میلیارد ریال برآورد شده است و هزینه تصادفات جاده‌ای نسبت به تولید ناخالص ملی کشور معادل ۳/۶ درصد بوده، این در حالی است که میزان تلفات جاده‌ای در سال‌های گذشته نه تنها متوقف نشده، بلکه افزایش داشته است.

چالش ایمنی راه‌ها متأثر از عوامل مختلف است که به طور مبسوط در ترابری و با حضور اساتید و کارشناسان مختلف به آن پرداخته‌ایم. این عوامل شامل نظام مدیریت ایمنی راه‌ها (متأثر از مدل حکمرانی و نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل)، کیفیت قوانین راهنمایی و رانندگی کشور (مانند کیفیت و فرایند اخذ گواهینامه رانندگی و استمرار اعتبار آن، میزان بازراندگی جرائم نسب به تخلفات، میزان آموزش و...)، کیفیت خدمات پس از سانحه (مانند خدمات اورژانس، خدمات بیمارستانی و...)، کیفیت خودروها و کیفیت راه و محیط است.

اما علی‌رغم این شرایط، در لایحه پیشنهادی دولت برای برنامه هفتم، به موضوع ایمنی در ذیل فصل سیاست داخلی و ارتقای سلامت اجتماعی نگاه شده و یکی از ریشه‌های اصلی بروز چالش تصادفات رانندگی یعنی مدیریت ایمنی راه‌ها که در سال‌های گذشته در اختیار کمیسیون ایمنی راه‌ها مستقر در وزارت راه و شهرسازی است و کارایی لازم را نداشته، تعیین تکلیف نشده است.

### اصلاح نظام حکمرانی حمل‌ونقل کشور

برخی از مهم‌ترین محورهایی که در نظام فعلی حکمرانی حمل‌ونقل وجود دارد، اما در لایحه ارسالی از سوی دولت، چاره‌اندیشی جدی در مورد آنها



**یکی از چالش‌های بخش حمل‌ونقل، پایین بودن بهره‌وری زیرساخت‌ها و ناوگان حمل‌ونقل در همه شیوه‌های آن است، اما در لایحه دولت به جای اولویت به افزایش بهره‌وری در تمامی زیربخش‌های حمل‌ونقل، به سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه زیرساخت و ایجاد ظرفیت جدید، توجه شده است**



نشده به شرح زیر است:

۱- نبود اهداف و استراتژی‌های مصوب در بخش حمل‌ونقل کشور.  
۲- ضعف یکپارچگی در راهبری و مدیریت بخش‌های مختلف حمل‌ونقل و جزیره‌ای عمل کردن در هر یک از زیربخش‌های آن.

در احکام پیشنهادی همچنان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای از حجم و تمرکز بیشتری نسبت به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل برخوردار است (اگرچه در همین بخش نیز از بسیاری از موضوعات کلیدی غفلت شده است) و موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل ریلی (و به‌طور خاص راه‌آهن) با وجود تاکید بر اولویت آن در سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل، مورد توجه قرار نگرفته و تنها به‌صورت جزئی به یکی از مسائل راه‌آهن (که البته قابل نقد است) پرداخته شده است.

حمل‌ونقل هوایی نیز با وجود اینکه می‌تواند یکی از پیشران‌ها باشد تقریباً هیچ جایگاهی در برنامه دولت ندارد و به موضوعاتی مانند اصلاح وضعیت ناوگان هوایی، اقتصاد بخش هوایی و نقش بخش هوایی در ارتقای موقعیت منطقه‌ای و جهانی ایران، ابداً توجهی نشده است. رویکرد تحولی اولویت به حمل‌ونقل ترکیبی به جای تمرکز بر حمل‌ونقل جاده‌ای نیز در احکام دولت جایگاهی ندارد.

۳- عدم مدیریت جامع منابع مالی و نارسایی در توزیع این منابع بین زیربخش‌های مختلف؛ به‌طور مثال، درآمد بخش‌های متمول حمل‌ونقل - نظیر بخش دریایی و بندری- عمدتاً بدون نظارت موثر، به مصرف هزینه‌های همان بخش می‌رسد و در خدمت کل مجموعه حمل‌ونقل کشور قرار نمی‌گیرد؛ در حالی که امکان ورود به این موضوع و مدیریت جامع منابع در برنامه هفتم توسعه وجود داشت.

۴- انحصارات دولتی در فعالیتهای مختلف (بهره‌برداری و...) و تعمیم مشکلات بوروکراسی و بهره‌وری پایین دولتی به بخش حمل‌ونقل.

لازم به توضیح است که در احکام پیشنهادی، به‌صورت بسیار ناقص به این موضوع پرداخته شده است. از جمله این موارد، موضوع واگذاری لوکوموتیوهای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی در بند «ت» از ماده ۵۷ لایحه است که کارشناسان این بخش، آن را بدون پشتوانه مطالعاتی و نگاه جامع ارزیابی می‌کنند.

۵- زیان‌ده بودن شرکت‌های دولتی فعال در بخش حمل‌ونقل (تامین مالی بودجه‌محور و ناکافی شرکت‌ها).

۶- عدم یکپارچگی و هماهنگی در بخش‌های درون‌شهری و برون‌شهری و رها شدن حمل‌ونقل حومه‌ای.

۷- عدم یکپارچگی اطلاعات و سامانه‌های حمل‌ونقلی موجود و عدم بهره‌گیری لازم از داده‌های تولیدشده (حکمرانی بدون اتکا بر داده)

## مشارکت موثر در ترانزیت کالا و تجارت بین‌المللی

در ماده ۵۶، اگرچه به موضوع ترانزیت و بهره‌مندی کشور از این ظرفیت، توجه شده، اما متأسفانه با رجوع به تجربه چند دهه گذشته می‌توان با اطمینان زیادی پیش‌بینی کرد که تلاش‌های فعلی همچنان نمی‌توانند بخش اعظم استعدادها و ترانزیتی ایران یا به عبارتی دیگر، همان تحول اساسی و واقعی را فعال کنند.

پرسش اساسی آن است که آیا رقم‌های ۲۰ یا ۳۰ میلیون از نظر نگارندگان سند برنامه هفتم، تحولی بزرگ در حوزه ترانزیت کشور و تحقق اهداف مورد نظر به حساب می‌آید؟! آیا به این مقدار ترانزیت باید بسنده کرد؟ آیا با این مقدار ترانزیت می‌توان وابستگی متقابل کشورها به ایران (یا همان چسبندگی) و برای کشور قدرت بازدارندگی در خصوص تحریم‌های خارجی ایجاد کرد؟ در ماده ۵۷ نیز به تشکیل ستاد ملی ترانزیت توجه شده که در مجموع گامی مثبت برای توسعه ترانزیت در کشور به حساب می‌آید، اما انتقاداتی نیز به آن وارد است: به عنوان نمونه، اگرچه ستاد ملی ترانزیت به‌عنوان متولی این موضوع در کشور مشخص شده، اما وزیر راه به‌عنوان رئیس ستاد معرفی شده که این موضوع نشان‌دهنده عدم توجه به تجربیات سابق در این زمینه است.

بررسی تجربه سال‌های گذشته نشان از عملکرد نه‌چندان مطلوب برای تحول‌آفرینی و جامع‌نگری در فعال‌سازی ظرفیت‌های ترانزیتی کشور توسط کارگروه‌ها و شوراهای متعدد موجود در این زمینه - که به ریاست



**از چالش‌های موجود، بالا بودن آمار تصادفات جاده‌ای است، در حالی که در حکم پیشنهادی، یکی از ریشه‌های اصلی بروز چالش تصادفات رانندگی یعنی مدیریت ایمنی راه‌ها که در سال‌های گذشته در اختیار کمیسیون ایمنی راه‌ها مستقر در وزارت راه و شهرسازی بوده تعیین تکلیف نشده است**



یکی از وزارتخانه‌ها بوده است - دارد؛ مانند شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به ریاست وزیر راه و شهرسازی.

حالا پرسش اساسی این است که اصولاً تفاوت ماهوی ستاد جدید با شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که رئیس آن نیز وزیر راه و شهرسازی است چیست؟ چه اقداماتی را این ستاد می‌خواهد انجام دهد که شورای عالی هماهنگی ترابری نمی‌توانسته انجام دهد؟ بنابراین باید پذیرفت

### موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل در لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه کشور (۱۴۰۶-۱۴۰۲)

ردیف	عنوان فصل	شماره ماده	موضوع کلی
۱	فصل ۳- اصلاح ساختار بودجه	۱۹	ساماندهی طرح‌های عمرانی
۲	فصل ۱۰- طرح‌های کلان پیشران و زنجیره ارزش	۴۸	ایجاد کریدورهای ریلی و راه‌آهن سریع‌السر
۳	فصل ۱۲- ترانزیت و اقتصاد دریامحور	۵۶	اهداف کمی در بخش‌های مختلف ترانزیت و اقتصاد دریامحور
۴		۵۷	مدیریت ترانزیت (تعیین نهاد متولی با شرح وظایف) و غیرمرتبط با ترانزیت از جمله اشاره محدود به موضوعاتی در بخش‌های هوایی (واگذاری بهره‌برداری فرودگاه‌ها به بخش خصوصی) و ریلی (واگذاری لوکوموتیوها)، مدیریت لجستیک و...
۵		۵۸	مشوق‌ها و حمایت‌ها (بعضاً مرتبط و بعضاً غیرمرتبط با ترانزیت)
۶		۵۹	مرتبط با حمل‌ونقل جاده‌ای و غیرمرتبط با ترانزیت
۷		۶۱	مرتبط با بنادر بازرگانی و مسافری جنوب کشور
۸		فصل ۱۸- سیاست داخلی و ارتقای سلامت اجتماعی	۸۵



تکرار آنها به دلیل عدم هماهنگی دستگاه‌ها تعجب کرد. سیاست‌گذاری در این زمینه باید زیر نظر رئیس‌جمهور یا دست‌کم معاون اول رئیس‌جمهور انجام شود و دبیر این ستاد می‌تواند یکی از وزرا یا حتی غیر از آنها باشد.

### حمل‌ونقل شهری و حومه

حمل‌ونقل درون‌شهری و حومه، به‌رغم اهمیت و معضلات زیاد آن، فاقد حکم مشخصی است و معلوم نیست دولت برای مسائل و چالش‌های مهمی مانند ارتقای حمل‌ونقل عمومی (یعنی اولویت به حمل‌ونقل همگانی به‌جای تمرکز بر خودرو- محوری)، کاهش آلودگی هوای ناشی از منابع متحرک در شهرها و کاهش ازدحام در سفرهای شهری در سال‌های آینده چه برنامه‌ای در دست اقدام خواهد داشت.



خلاصه اینکه با توجه به تنوع مشکلات بخش حمل‌ونقل که غالباً قابل چاره‌جویی هستند و تاثیرات مثبت و قابل‌توجه اقتصادی و اجتماعی دارند، بخش حمل‌ونقل می‌تواند از بخش‌های پیشران اقتصاد محسوب شود؛ اما در لایحه دولت، به ماهیت پیشران بودن بخش حمل‌ونقل توجه نشده و اکتفا به متن موجود پیشنهادی توسط دولت منتهی به استمرار وضع ناهنجار فعلی در اغلب موضوعات می‌شود که غیرقابل قبول است و فرصت بهبودبخشی را از دسترس خارج می‌کند. ■

**بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، در احکام پیشنهادی، از حجم و تمرکز بیشتری نسبت به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل برخوردار است (اگرچه در همین بخش نیز از بسیاری از موضوعات کلیدی غفلت شده) و موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل ریلی و هوایی تقریباً هیچ جایگاهی در برنامه دولت ندارد**



که تشکیل ستاد ملی ترانزیت، تغییری در ارتقای سطح راهبری ترانزیت کشور نمی‌کند. مادام‌که راهبری موضوع فرابخشی و حتی فراقوه‌ای مانند ترانزیت به یک وزارتخانه سپرده شود، نه‌تنها نباید تحول جدی در این زمینه را انتظار کشید، بلکه نباید از باقی ماندن بسیاری از مسائل و چالش‌های گذشته و

## پیگیری خروج «آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک» از لیست واگذاری



رئیس مرکز امور مجامع و نظارت بر قراردادهای وزارت راه و شهرسازی همچنین خواستار تقویت جایگاه حاکمیتی شرکت و کاهش تصدی‌گری آن شد. بر این اساس مقرر شد با استفاده از ظرفیت قانون برنامه هفتم توسعه و پیش‌بینی احکام متناسب با این موضوع در آن، امکان حفظ شرکت آزمایشگاه به‌صورت شرکتی دولتی در شمار شرکت‌های گروه سوم قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی فراهم شود. تغییر ماهیت شرکت به سازمان ملی پایش پروژه‌های عمرانی کشور نیز سازوکار دیگری بود که مورد تأکید قرار گرفت.

لازم به ذکر است شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک از سال ۱۳۹۰ تاکنون در لیست واگذاری بوده و از آن زمان تاکنون نیز همه وزرای راه و شهرسازی طی نامه‌های متعددی به دولت و وزارت اقتصاد خواهان حفظ ماهیت دولتی شرکت بوده‌اند.

در نشست با حضور مشاور حقوقی وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک، سازوکارهای قانونی خروج شرکت از لیست واگذاری بررسی شد.

مهدی نورایی نماینده تام‌الاختیار وزیر راه در شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک و مشاور حقوقی وزیر با حضور در شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک به بررسی ساز و کارهای قانونی خروج شرکت از لیست واگذاری پرداخت.

وی اهمیت شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک را در نظارت بر پروژه‌های عمرانی کشور و ارتقای سطح ایمنی آنها دانست و افزود: «ظرفیت شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک که شرکتی دانش‌بنیان است باید در خدمت نهضت ملی مسکن و سایر طرح‌های عمرانی کشور باشد تا کاستی‌های طرح مسکن مهر برطرف شود.»





## لغزندگی راه

راهی که ایمن نیست، ناوگانی که موجود نیست، منابعی که کافی نیست و... در برابر هجوم زائران اربعین و جولان کامیون‌های خارجی در جاده‌های کشور، شرایط پیچیده‌ای را به وجود آورده است و برآیند تلاش و برنامه‌ریزی‌های انجام شده تاکنون، انباشت نگرانی از کمبودها و مشکلاتی است که در مطالب پیش‌رو می‌خوانید.

- ◀ بوی تند مرگ در جاده‌ها
- ◀ روش‌های تامین کسری ناوگان اربعین
- ◀ ایران؛ جولانگاه ناوگان باری خارجی

مسئولان قول می‌دهند، جاده‌ها آدم می‌کشند

## بوی تند مرگ در جاده‌ها

گفت‌وگو از

بهاره بوذری

۴ کشته در تصادف سه دستگاه خودرو در شمال گلستان، ۴ فوتی در تصادف دو خودرو در خوزستان، ۴ کشته بر اثر شاخ به شاخ شدن دو خودرو در گردنه قوشچی و ... اینها نمونه‌ای از اخبار روزانه‌ای است که از فرط تکرار به سادگی از آنها عبور می‌کنیم، اما هر قدر بحران نبود ایمنی در راه‌های کشور را جدی نگیریم، پدیده تصادفات که با جان و مال انسان‌ها سر شوخی ندارد، بیشتر در جاده‌های کشور می‌تازد.

مسئولان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان متولی ایمنی جاده‌های کشور می‌گویند که در آخرین اقدام، با شناسایی و اولویت‌بندی مجدد نقاط پرتصادف مقرر شده عملیات اجرایی اصلاح نقاط با در نظر گرفتن ضریب بحرانی بودن محورها در کل شبکه راه‌ها و نیز محدوده‌های ۳۰ کیلومتری شهرها اولویت‌بندی شود و این در حالی است که سردار هادیانفر، رئیس پلیس راهور کشور اخیراً طی گفت‌وگویی پیش‌بینی کرده که اگر دستگاه‌ها سیاست فعلی را ادامه دهند، کشته‌های تصادفات از ۱۹ هزار و ۴۹۰ نفر کشته در سال ۱۴۰۱، امسال به ۲۱ هزار نفر خواهد رسید!

در گفت‌وگو با مجید صباغزاده، مدیرکل دفتر توسعه ایمنی راه و حریم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قصد داشتیم درباره چگونگی ایمن‌سازی راه‌های کشور، یکی از سه عامل اصلی بروز تصادفات، صحبت کنیم. او با تأکید بر هزینه‌بر بودن اقدامات اصلاحی، از اجرای عملیات اصلاح ۴۰۰ نقطه پرتصادف در سال جاری در صورت تأمین منابع اعتباری خبر داد، اما طبق اخبار رسیده از منابع موثق، بودجه حداقلی سازمان راهداری حتی کفاف خط‌کشی سالانه راه‌های کشور را هم نمی‌دهد.

دارای استانداردهایی هستند که اگر تأمین و کنترل شوند، درصد خطا در این دو مقوله به سمت صفر میل خواهد کرد. پس به جرئت می‌توان گفت هر چقدر روی بحث خودرو و بحث راه سرمایه‌گذاری کنیم، جواب‌های منطقی‌تر، بهتر و سریع‌تری را به دست می‌آوریم.

حالا برگردیم به پاسخ پرسش شما در زمینه اصلاح هندسی راه و نقش آنها در بروز تصادفات. در این خصوص به دو گونه می‌توانیم عکس‌العمل نشان دهیم یا عمل کنیم. گاهی می‌شود به صورت واکنشی عمل کرد؛ مثل کاری که در مورد نقاط پرتصادف انجام می‌دهیم. ما در بحث نقاط پرتصادف بررسی می‌کنیم تا ببینیم در کدام نقاط تصادفات بیشتری رخ می‌دهد، سپس برای آنها طرح اصلاحی تهیه و اشکالاتشان را اصلاح می‌کنیم، هر چند طبیعتاً این فرآیند نیازمند اختصاص اعتبارات کافی

■ **ترابران: متأسفانه سال گذشته شاهد افزایش ۱۶ درصدی آمار تصادفات نسبت به سال ۱۴۰۰ بودیم و آمار تصادفات پی‌درپی در سال جاری نیز شرایط را نگران‌کننده‌تر از همیشه کرده است. این در حالی است که سال‌هاست وضعیت ناایمن راه‌ها در کشور یکی از عوامل اصلی بروز تصادفات در کشور بوده است. لطفاً بگویید چه اقداماتی برای ایمن‌سازی راه‌ها انجام شده و برای تکمیل اقدامات چه موانعی وجود دارد؟**

■ همانطور که می‌دانید، حمل‌ونقل سه رکن دارد: راه، خودرو و انسان، اما نکته‌ای که می‌خواهم در ابتدای گفت‌وگو بر آن تأکید کنم، این است که انسان ممکن‌الخطا است و با توجه به وضعیت جسمی و روحی احتمال وقوع خطا از جانب آن کم یا زیاد می‌شود در حالی که راه و خودرو



»

**یکی از نکاتی که باید خیلی مورد توجه قرار گیرد، بحث‌های مدیریت بحران و پدافند غیرعامل است. من معتقدم در طراحی‌های جدید ما به این دست مشکلات برنمی‌خوریم و مشکل اصلی در این زمینه (طراحی راه) ریشه در گذشته دارد. منظورم این است که شهرهای ما توسعه پیدا کرده، ولی شریان‌های اصلی این شهرها مطابق با نیازهای امروزی توسعه پیدا نکرده‌اند**

«

است؛ یعنی هر کجا که اعتباراتمان جوابگو بوده، اصلاح این نقاط هم سرعت بیشتری گرفته است و هر جا منابع مالی محدود بوده، سرعت اصلاح این نقاط هم کند شده است.

اما روش دیگری که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور مجدانه پیگیری، برنامه‌ریزی و اجرا می‌کند، اقدامات پیشگیرانه است. جاده‌ها بایستی بر اساس اصول فنی مهندسی احداث شوند و لذا در زمان ساخت و قبل از بهره‌برداری با انجام بازرسی پیش از بهره‌برداری موارد نقص را احصا و اصلاح کنند. اما در حین بهره‌برداری به دلایل مختلف مثل وقوع تصادف، تغییر در شرایط حاشیه راه و ایجاد دسترسی‌های غیرمجاز و...، استانداردها ممکن است رعایت نشده و شرایط نامناسب و خطرناکی را در راه به وجود آورند، بنابراین قبل از وقوع هر حادثه‌ای، بایستی مسیریها را ممیزی کرده، نواقص آن را شناسایی و بر اساس اولویت و میزان ریسکی که دارند اصلاح شود.

پس می‌توان دو فاز یا دو بعد پیشگیرانه و واکنشی را برای اصلاح این نقاط در نظر گرفت، ولی همه اینها منوط بر وجود دو عامل اصلی و اساسی است، اول دانش تخصصی و فنی و دوم تامین منابع مالی.

■ **ترابران: در شماره گذشته ترابران، به بهانه زلزله ترکیه، مصاحبه‌هایی با مهندسان مشاور و طراحان راه درباره احتمال وقوع زلزله در کشور و آمادگی زیرساخت‌های کشور برای مواجهه با این شرایط داشتیم، نظر شما درباره میزان آمادگی ما در این زمینه چیست؟ ظاهراً نگرانی‌های جدی در این باره وجود دارد.**

■ **بله، حق با شماست. ما یکسری شرایط بحرانی داریم که معمولاً در این شرایط شما باید از قبل پیش‌بینی‌های لازم را داشته باشید تا اگر اتفاق خاصی رخ داد، قادر به مدیریت بحران باشید. در مورد بعضی شهرهای بزرگ دنیا مانند تهران، اولین نکته‌ای که به ذهن متولیان می‌رسد نحوه خارج کردن شهروندان از شرایط بحرانی در صورت وقوع حادثه است.**



به‌عنوان مثال، در مناطقی با مشکلات اجتماعی مواجه هستیم که اصول و استانداردها را تحت تاثیر قرار می‌دهد. مشکلات مالی هم ممکن است مزید بر علت شد. تعجیل در بهره‌برداری‌ها که متأسفانه کیفیت را فدای برخی از مسائل غیر فنی می‌کند. خلاصه اینکه به نظر من، ما از نظر دانش فنی توانمند هستیم، اگر مسائل غیر فنی از موضوع راه حذف شود، می‌توانیم راه‌های با استاندارد بالاتری را در کشور داشته باشیم.

#### ■ ترابرنان: منظورتان از محدودیت‌های اجتماعی چیست؟

■ ببینید! گاهی اهالی برخی از شهرها ممر درآمد مناسبی ندارند و تردد عبوری می‌تواند برای آنها منبع درآمد خوبی باشد، حالا اگر شما بخواهید این مسیر را از مجموعه راه خارج کنید، بخش مهمی از منابع درآمدی آن منطقه مسکونی کوچک حذف خواهد شد که این نارضایتی و مشکلات اجتماعی می‌تواند دلیل بخشی از تغییرات در طراحی اصلی مسیر باشد. عبور راه از یک منطقه باعث رشد و توسعه آن می‌شود، بنابراین اکثر جوامع کوچک و کم‌برخوردار به دنبال این‌گونه توسعه هستند و سعی می‌کنند به هر شکل ممکن به این هدف دست پیدا کنند. جالب این است که در برخی نقاط اگر این توسعه نیازمند تملک و آزادسازی باشد به هیچ‌وجه حاضر به همکاری نیستند و برخی از پروژه‌ها به همین دلیل تعطیل یا فرآیند اجرایی آن طولانی می‌شود. البته در برخی موارد هم این عدم همکاری باعث طراحی‌های نه چندان مطلوب می‌شود که باعث کاهش سرویس‌دهی راه و ابنیه آن می‌شود.

#### ■ ترابرنان: در حال حاضر، آخرین آمار مربوط به تعداد نقاط پرتصادف

##### در سطح راه‌های کشور چیست؟

■ بر اساس دستورالعملی که کمیسیون ایمنی راه‌های کشور در سال ۱۴۰۰ مصوب کرد (بازنگری شده در سال ۱۳۹۴) ما در سال ۱۴۰۱ فرآیند بازنگری نقاط پرتصادف را انجام دادیم و در نهایت براساس مصوبه کمیسیون راه‌های کشور، ۸۸۷ نقطه پرتصادف در سطح راه‌های کشور شناسایی شد. در سال جاری نیز مشکلات زیرساختی مرتبط با راه در همه این نقاط به‌صورت تک‌به‌تک مورد بررسی قرار گرفت و اگر به‌اندازه مکفی منابع مالی در اختیارمان قرار گیرد تا پایان دوره دولت سیزدهم همه این نقاط را می‌توان اصلاح کنیم. اما مجدداً روی این جمله تاکید می‌کنم که «اگر منابع مالی به‌اندازه کافی وجود داشته باشد».

برای بحث پروژه‌های عمرانی مهم‌ترین عامل، منابع مالی است. شما وقتی منابع مالی در اختیارتان نباشد یا منابع مکفی نباشد قاعدتاً پیمانکار هم توان لازم را برای تکمیل پروژه ندارد. به همین دلیل ما بر بحث منابع

پس در زمان طراحی شهرها و راه‌ها، یکی از نکاتی که باید خیلی مورد توجه قرار گیرد، بحث‌های مدیریت بحران و پدافند غیرعامل است. من معتقدم در طراحی‌های جدید ما به این دست مشکلات بر نمی‌خوریم و مشکل اصلی در این زمینه (طراحی راه) ریشه در گذشته دارد. منظورم این است که شهرهای ما توسعه پیدا کرده، ولی شریان‌های اصلی این شهرها مطابق با نیازهای امروزی توسعه پیدا نکرده‌اند.

فرض کنید همین امروز در تهران اتفاقی بیفتد، ما باید یکسری شریان‌ها را از قبل مشخص کرده باشیم که اگر به فرض زلزله‌ای اتفاق افتاد، بتوانند جمعیت شهر تهران را تخلیه کنند ولی آیا اکنون مشخص است که شهروندان باید از کدام مسیرها خارج شوند؟ آیا این مجاری و شریان‌ها جوابگوی آن حجم ترافیک خروجی هستند؛ آن هم با وجود شرایط مشوشی که احتمالاً مردم خواهند داشت؟ آیا سازمان‌های ذی‌ربط و مسئول به‌خصوص متولیان صدور مجوزهای ساخت و ساز، در صدور مجوزها این موضوعات را مد نظر قرار می‌دهند؟

خوشبختانه در زمینه دانش فنی روز و وجود مشاوران و مهندسان راهسازی مجرب نگرانی وجود ندارد، کما اینکه آزادراه‌هایی که در سراسر کشور ساخته شده یا در حال احداث است، نشان از این دانش و توانایی در ساخت راه و ابنیه فنی دارد، اما دلیل اینکه آنچه که طراحی شده اجرا نمی‌شود، برمی‌گردد به مشکلاتی که در حین اجرا اتفاق می‌افتد؛



#### بر اساس دستورالعملی که کمیسیون ایمنی راه‌های

کشور در سال ۱۴۰۰ مصوب کرد، ما در سال ۱۴۰۱

فرآیند بازنگری نقاط پرتصادف را انجام دادیم و در

نهایت، ۸۸۷ نقطه پرتصادف در سطح راه‌های کشور

شناسایی شد. اگر به اندازه مکفی منابع مالی

در اختیارمان قرار گیرد، می‌توانیم تا پایان دوره

دولت سیزدهم همه این نقاط را اصلاح کنیم

اما باز هم تاکید می‌کنم که «اگر منابع مالی

به اندازه کافی وجود داشته باشد»





**ما با توجه به اعتباری که در حال حاضر در اختیار داریم ۴۰۰ نقطه از این نقاط را جزء برنامه‌های سال ۱۴۰۲ قرار داده‌ایم. اگر منابع مالی دیگری نیز تامین شود، حتماً نقاط بیشتری را اصلاح خواهیم کرد. اما اگر منابع مالی در همین شرایط باشد سعی می‌کنیم تا پایان دوره دولت سیزدهم اقدامات اصلاحی ۸۸۷ نقطه را انجام بدهیم**



تعمیرات و تغییراتی که انجام شده یا احداث باند جدید به اصلاحاتی نیاز داشته باشد، ولی سعی می‌شود به‌صورت کلی در همه راه‌های کشور در طول سال یک‌بار خط‌کشی انجام شود. این نکته را هم فراموش نکنید که در راه‌های کوهستانی به‌واسطه استفاده از شن و نمک برای یخ‌زدایی در زمستان، امکان محو شدن یا بی‌کیفیت شدن خطوط وجود دارد. در مورد بحث تابلو و علائم هم باید بگویم، براساس اقدامات پیشگیرانه که قبلاً درباره آنها توضیح دادم، حتماً بررسی‌های لازم انجام و نواقصی مانند شکل تابلو، محل قرارگیری آن، اشتباه بودن تابلو و موارد دیگر اصلاح می‌شوند. این‌ها تماماً فرآیندهایی است که در آن ممیزی دیده شده و اداراتمان باید قبل از اینکه خدای نکرده اتفاق ناگواری بیفتد، آن را اصلاح کنند.

**ترابران: پس در حال حاضر، بعد از گذشت همه بررسی‌ها، همچنان بیشتر در مرحله تعریف اقدامات لازم برای نقاط پرتصادف هستیم تا اصلاح و ایمن‌سازی؟**

ما دور قبلی شناسایی نقاط پرتصادف را در سال ۹۵ آغاز کردیم، طرح‌های اصلاحی تهیه شد و اقدامات اجرایی را هم انجام دادیم و برای نقاط اصلاح شده صورتجلسه اصلاح با امضای مشترک پلیس راه و مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تهیه کرده‌ایم. این سری آخر که به‌تازگی مطالعات آن انجام شده، اطلاعات مربوط به دور جدید شناسایی و اولویت‌بندی نقاط پرتصادف است که در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ مصوب

مالی اصرار داریم، زیرا پیمانکاران بخش خصوصی باید این اصلاحات را عملیاتی کنند و این اصلاحیه‌ها هم به‌طور قطع هزینه‌بر و نیازمند اعتبارات مناسب هستند.

**ترابران: منظورتان این است که هیچ‌کدام از این ۸۸۷ نقطه تا به حال اصلاح نشده‌اند؟**

این نقاط در پایان سال گذشته مصوب و در تعطیلات نوروز نیز بررسی این نقاط توسط ادارات کل انجام شد. ما این نقاط را بر اساس آمار تصادفاتی که پلیس راه در سراسر کشور داده است شناسایی کرده‌ایم. همه این نقاط توسط تیم کارشناسی بازدید و ارزیابی، طرح‌های اولیه اصلاحی برایشان تهیه شده است.

البته ما با توجه به اعتباری که در حال حاضر در اختیار داریم ۴۰۰ نقطه از این نقاط به‌همراه تکمیل ۲۶۰ پروژه نیمه تمام مربوط به سال قبل را جزء برنامه هدف ۱۴۰۲ خودمان قرار داده‌ایم.

اگر منابع مالی دیگری نیز تامین شود، حتماً نقاط بیشتری را اصلاح خواهیم کرد، اما اگر منابع مالی در همین شرایط باشد، سعی می‌کنیم تا پایان دوره دولت سیزدهم اقدام اصلاحی همه این ۸۸۷ نقطه را انجام بدهیم. لازم به ذکر است در سال‌های گذشته نقاط شناسایی شده در سال ۱۳۹۵ در برنامه اجرایی بوده است.

**ترابران: آیا برنامه مشخصی وجود دارد که چه مقدار از منابع مالی لازم در آینده نزدیک تامین خواهد شد؟**

قول‌هایی داده شده است. اگر منابع مالی دیگری در اختیارمان قرار گیرد، مطمئناً اصطلاح نقاط پرتصادف از سقف ۴۰۰ نقطه اصلاحی گفته‌شده بیشتر خواهد شد. البته نکته دیگری را هم باید یادآوری کنم و آن، اینکه ما نقاط پرحادثه‌ای داریم که اصلاح آنها از سال‌های گذشته نیمه‌تمام باقی مانده و باید تکمیل شوند. بنابراین منابع اعتباری برای آنها هم بایستی پیش‌بینی شود.

**ترابران: البته موارد ساده‌تری هم وجود دارد؛ به‌عنوان مثال، اصلاح خط‌کشی‌ها، گاردیل‌ها، نیوجرسی‌ها یا مثلاً علائم راهنمایی و رانندگی بین‌راهی که به نسبت، کم‌هزینه‌تر به نظر می‌رسند، ولی در اجرای آنها هم غفلت‌هایی دیده می‌شود.**

یکسری از اقداماتی که شما فرمودید اقداماتی است که ما در راهداری جاری و دوره‌ای انجام می‌دهیم. مثلاً بحث خط‌کشی‌ها را تقریباً به‌صورت دوره‌ای و سالی یک‌بار انجام می‌دهیم. حالا ممکن است نقاطی به‌واسطه



**در مراجع قضایی، سازمان راهداری نمی تواند درباره نقص راه اعلام نظر کند. در هنگام بروز تصادف، فرآیند به این صورت است که پلیس راه بررسی هایی را انجام می دهد و اگر از نظر کارشناس مذکور، راه دچار نقیصه ای باشد، در کרוکی ثبت و به مراجع قضایی ارسال می شود و اگر ما بر اساس مقصر شناخته شویم، قاعدتاً باید پاسخگو باشیم**



شده و ما از همان زمان عملیات را شروع کردیم.

طبیعتاً در بحث نقاط پرتصادف باید فرآیند مشخصی انجام می شد که انجام شده و عملیات اجرایی ۴۰۰ نقطه برنامه ریزی شده برای سال ۱۴۰۲ نیز آغاز شده است.

**ترابران: طبق قانون، اگر نقص راه باعث بروز سانحه رانندگی شود، سازمان راهداری مسئول خواهد بود. چقدر در بررسی تصادفات، نقش راه مورد توجه قرار می گیرد؟**

■ قاعدتاً در مراجع قضایی و در بررسی نقص راه، سازمان راهداری نمی تواند در خصوص نقص راه اعلام نظر کند. در تصادفاتی که اتفاق می افتد؛ فرآیند به این صورت است که پلیس راه به عنوان مسئول بررسی صحنه تصادف در محل حاضر شده و بررسی هایی را انجام می دهد. اگر از نظر کارشناس مذکور، راه دچار نقیصه ای از هر نظر باشد، مثلاً تابلو اشتباه باشد یا اصلاً وجود نداشته باشد، قوس راه مشکل داشته یا پل ایمن نباشد و... در کרוکی پلیس راه ثبت و بعد این کרוکی برای مراجع قضایی ارسال می شود. اگر براساس مشکلاتی که در سطح راه وجود داشته و بر اساس اصول فنی و آیین نامه های قانونی، راه مقصر شناخته شود، قاعدتاً باید پاسخگو باشیم. البته در برخی موارد هم اشتباهاتی رخ داده و در نظر کارشناس بررسی تصادفات ابهاماتی یا اشتباهاتی وجود داشته است که در این خصوص دفاع می کنیم که بعضی از آنها به نتیجه رسیده، اما در بعضی هم مقصر شناخته شده ایم.

**ترابران: در حال حاضر، برآوردی وجود دارد که چند درصد عامل راه باعث بروز تصادفات می شود؟**

■ براساس مطالعات جهانی به طور معمول حدود ۱۰ درصد از تصادفات (با احتمال سه یا چهار درصد کمتر یا بیشتر)، عامل راه دخیل دانسته شده است که بخشی از این میزان عامل راه، انسان و خودرو به صورت مشترک عامل وقوع تصادف هستند.

**ترابران: پلیس راه نقش راه نایمن را در بروز تصادفات جاده ای حدود ۲۰ درصد برآورد می کند. به این ترتیب، آیا در ایران سهم راه در سوانح رانندگی، بیشتر از متوسط جهانی است؟**

■ فکر نمی کنم این طور باشد. اگر بنا باشد راه بیشتر از ۱۰ درصد مقصر باشد، باید پرونده های زیادی علیه راه شکل بگیرد، یعنی اگر به طور مثال در طول سال ۲۰۰ هزار پرونده تصادف تشکیل می شود، باید حتماً در ۲۰ هزار پرونده، راه مقصر باشد، در حالی که این طور نیست. من براساس آنچه حضور ذهن دارم، تعداد پرونده هایی که مثلاً ما در طول یک سال داشته ایم، فکر نمی کنم به یک یا دو درصد برسد.

**ترابران: به نظر خود شما به عنوان یک کاربر راه و نه به عنوان یک مسئول در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، کدام نقیصه است که باید در اولویت اصلاح قرار گیرد؟**

■ من به عنوان کاربر، دو موضوع برایم خیلی مهم است. یکی وضعیت رویه راه است، زیرا می تواند ایمنی تردد را کاهش دهد، چون اگر رویه مشکل داشته باشد و من در آزادراه مجبور شوم، مسیر حرکت را تغییر دهم، ممکن است این تغییر خط باعث حادثه شود، البته سازمان سامانه های با نام «سامانه مدیریت روسازی» طراحی کرده تا براساس اطلاعات ثبت شده در آن درباره کیفیت رویه ها، هرساله منابع مالی لازم برای آن مسیر تخصیص داده شود. یعنی هر جایی که اهمیتش بالاتر باشد و خرابی بیشتری داشته باشد اعتبارات به آن سمت سرازیر می شود تا بتوانیم رویه راه مناسب تری داشته باشیم.

مورد دوم هم این است که راه خود معرف باشد. به این مفهوم که وقتی در حال رانندگی هستیم نیاز به فکر کردن نداشته باشیم که از کدام سمت و مسیر باید حرکت کنیم. ببینید! ما هم علائم افقی داریم و هم عمودی. خط کشی و چشم گریه ای و فلش هایی که روی سطح راه وجود دارد، علائم افقی هستند و آن تابلوهایی که در مسیر می بینیم، علائم عمودی. حالا این موضوع برای من خیلی اهمیت دارد که وقتی در جاده ای رانندگی می کنم محیط و مسیر را ببینم و تشخیص بدهم که چه حرکتی





**پلیس راه، نقش راه نایمن را در بروز سوانح جاده‌ای حدود ۲۰ درصد می‌داند، اما من فکر نمی‌کنم این طور باشد. اگر بنا باشد بیشتر از ۱۰ درصد مقصر باشیم، باید پرونده‌های زیادی علیه ما شکل بگیرد، در حالی که براساس آنچه حضور ذهن دارم تعداد پرونده‌هایی که مثلاً ما در طول یک سال داشته‌ایم، به ۱ یا ۲ درصد می‌رسد**



وسيله‌نقلیه‌ای داریم که نور دارد، ولی فردی که دارد از این نقطه عبور می‌کند، دیده نمی‌شود. پس ما باید کاری کنیم که عابر پیاده یا موتورسوار یا خودروی سواری که دارد از عرض جاده عبور می‌کند دیده شود. این نقاط معمولاً تقاطع‌ها را پوشش می‌دهند که حوادث قابل توجهی در زمان تاریکی هوا دارند.

■ **ترابران: تاکید کردید که تامین روشنایی در هیچ کجای دنیا الزام آور نیست، آیا باقی موارد ایمنی الزامی براساس آیین‌نامه‌های به‌روز دنیا در راه‌های کشور رعایت می‌شود؟**

■ ما در بحث تابلو و علائم، مطابق با الزامات روز دنیا اقدام می‌کنیم، یعنی سعی کرده‌ایم آیین‌نامه خود را مطابق با آیین‌نامه‌های روز دنیا به‌روز کرده و همه استانداردهایی را که در سطح دنیا استفاده می‌شود، رعایت کنیم. البته در جاهایی نواقصی وجود دارد. حالا با کم‌کاری اتفاق افتاده یا اتفاقات دیگری باعث آن بوده است، مثلاً ممکن است تصادفی رخ داده و تابلو تخریب شده بود، گاهی هم با پدیده سرقت تابلوها مواجه می‌شویم. وقتی این اتفاقات رخ می‌دهند نتیجه همان می‌شود که شما گفتید. به هر حال، در همه فعالیت‌ها آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور - نشریه شماره ۲۶۷ - ملاک عمل است که این نشریه در واقع مطابق با آخرین اطلاعات روز دنیا است.

بحث حفاظ راه‌ها هم متناسب با استانداردهای روز دنیا تعریف شده است. در کلیه پروژه‌های در دست اجرا طی ۱۰ سال گذشته رعایت این

باید انجام بشود. بعضی از مشکلاتی که بابت نقاط پرتصادف وجود دارد، ناشی از همین مسئله عدم توانایی تشخیص مسیر و حرکت است. یعنی راننده نمی‌تواند تشخیص دهد که در حرکت بعدی چه کار باید کرد.

به عنوان مثال، سر یک قوسی رسیده‌ایم، ولی نمی‌توانیم تشخیص بدهیم که حرکت بعدی و پس از پیچ باید به راست باشد یا به سمت چپ. تشخیص راه به‌خصوص در شب نیز بسیار اهمیت دارد، شما در حین رانندگی در روز بسیاری از عوارض و شرایط محیطی راه را می‌بینید و بر اساس آن تصمیم‌گیری می‌کنید اما در شب هنگام و تاریکی نمی‌شود بسیاری از خطرات را تشخیص داد.

در مرحله بعد، این نکته بسیار حائز اهمیت است که اگر جایی مرتکب خطایی شدم، جاده بتواند خطای من را کاهش دهد و اثرات خطای من را کم کند. یعنی اگر بنا بوده خودروی من واژگون شود با یک شیب ملایم خودرو را به سمت کنار جاده - یعنی محل مناسبی که بتوانم متوقف شوم - هدایت کند یا اگر در جاده‌های کوهستانی ماشین‌های سنگین دچار مشکل ترمز شدند فضایی تعریف شده باشد که از آن طریق بتوان در شرایط مطمئنی توقف کرد.

■ **ترابران: تامین روشنایی راه‌ها نیز یکی از مسائل مهم مربوط به ایمنی راه‌ها و تامین دید مناسب برای کاربران جاده‌ای است...**

■ در هیچ کجای دنیا اجرای سیستم روشنایی در راه‌ها الزام نیست، اما نقاطی هستند که برای تامین ایمنی و ترددی روان و کاهش احتمال وقوع حادثه بهتر است روشنایی اجرا شود مانند گردنه‌های مه‌گیر. در چنین نقاطی استفاده از چراغ‌های مه‌شکن و روشنایی می‌تواند مفید باشد، برای مثال جاده‌های شمال یا جاده‌های گردنه گدوک یا محدوده هراز و غیره نقاطی هستند که مه غلیظ دارند و نیاز است که تامین روشنایی کافی در آنها انجام شود.

مورد دوم تونل‌ها هستند؛ چرا که به‌واسطه تغییر شرایط محیطی که دارند و به‌واسطه تاثیراتی که روی مردمک چشم انسان می‌گذارند می‌توانند بسیار خطرناک باشند، چون راننده از یک محیط پر نور وارد یک محیط کم‌نور و تاریک می‌شود و اگر نتواند سریع واکنش نشان دهد ممکن است تا چند ثانیه هیچ‌جا را نبیند. پس در محدوده تونل‌ها هم لازم است که ما سیستم روشنایی مناسب داشته باشیم که در اکثر تونل‌های کشور نیز این روشنایی مطابق با مقررات فعلی تامین شده است.

مورد سوم که تامین روشنایی آن می‌تواند مفید و موثر باشد، نقاطی است که هنگام شب، مشکل دیده شدن وجود دارد. اگر دقت داشته باشید، من به «دیده شدن» اشاره کردم. مشکل «دیده شدن» یعنی ما



**سازمان راهداری، سامانه‌ای با نام «سامانه مدیریت روسازی» طراحی کرده تا براساس اطلاعات ثبت شده در آن درباره کیفیت رویه‌ها، هر ساله منابع مالی لازم برای مسیرهای مختلف تخصیص داده شود به عبارت بهتر، هر جایی که اهمیتش بالاتر باشد و خرابی بیشتری داشته باشد اعتبارات به آن سمت سرازیر خواهد شد**



استانداردها در دستور کار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بوده و هست.

■ **ترابان:** برای ایمن‌سازی جاده‌ها از نظر کنترل سرعت، به‌عنوان یکی از عوامل اصلی بروز تصادفات، چه راهکارهایی وجود دارد؟

■ در مهندسی ترافیک سه اصل مهندسی، آموزش و اعمال قانون وجود دارد. هنگامی که راننده با سرعت ۱۷۰ یا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت تردد می‌کند یا آموزش کامل و موثر ندیده است یا از جریمه و اعمال قانون نگرانی ندارد. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای متولی حفظ و نگهداری راه‌های موجود است. براساس قوانین ابلاغی، نصب دوربین‌های کنترل سرعت در راه‌های برون شهری به این سازمان محول شده است که مطابق با آن اقدامات لازم انجام شده و در حال توسعه است، اما باید دقت کرد که کنترل سرعت و برخورد با متخلف از وظایف این سازمان نیست، اما برای مدیریت سرعت و آرامسازی ترافیک برابر دستورالعمل‌های ابلاغ شده علاوه بر نصب دوربین‌های کنترل سرعت اقداماتی همانند آرامسازی و مدیریت سرعت در محدوده مناطق مسکونی حاشیه راه، ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه، مدیریت سرعت در نقاط پر تصادف از جمله اقداماتی است که در برنامه اجرایی ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار داشته و دارد.

باید خاطر نشان کرد که برخی از این افزایش سرعت‌ها از حالت تخلف رانندگی عبور کرده و به یک جرم تبدیل شده است همانند سرعت بسیار بالای خودروهای شوتی یا ماشین‌های حمل سوخت قاچاق و... که در قالب طرح‌های راهداری و اصلاح هندسی و ترافیکی و حتی اجرای سرعت‌گیرها به‌هیچ‌وجه قابل کنترل نیست. ■

## راه‌اندازی و بهره‌برداری از نسل سوم سامانه جامع راهداری



ثبت شده توسط ادارات تابعه استان با موفقیت پیاده‌سازی شد.» به گفته ذاکری، جهت سهولت استفاده کاربران ثبت‌کننده سامانه با استفاده از گوشی هوشمند و تبلت، پنل‌های مختص ادارات شهرستان راه‌اندازی شده و همچنین به‌روزرسانی نقشه راه‌ها (OSM) با آخرین نسخه منتشر شده در سال ۲۰۲۳ و اضافه شدن نقشه ماهواره‌ای با زوم ۱۶ به سامانه، از تغییرات توسعه‌ای در سامانه است. پنل خسارات وارده به ابنیه فنی راه نیز از جمله قابلیت نسخه جدید سامانه است که به کمک آن، همه مراحل وصول خسارت در این بستر به‌صورت برخط انجام می‌شود.

این مقام مسئول افزود: «از برنامه‌های پیش‌رو، ایجاد سامانه نگهداری حریم راه و مدیریت تونل است که در راستای تقویت نظارت و مدیریت بر زیرساخت‌ها، با مشارکت دفاتر تخصصی در حال پیاده‌سازی است و به‌زودی مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.»

رئیس مرکز توسعه آموزش، مطالعات و نوآوری سازمان راهداری اعلام کرد: «نسل سوم سامانه جامع راهداری (RMS) با قابلیت‌های تخصصی جدید طراحی و پیاده‌سازی شده است.»

حمزه ذاکری گفت: «این سامانه از ابتدای تیرماه سال ۱۴۰۲ برای دفاتر تخصصی ستادی، ادارات کل استان‌ها و ادارات شهرستانی به بهره‌برداری رسیده است و در حال حاضر، بیش از ۴۳۰ اداره شهرستان، ۳۵ اداره کل استانی و کلیه دفاتر ستادی معاونت راهداری به‌عنوان کاربر تخصصی RMS دسترسی دارند و کلیه فعالیت‌های تخصصی جاری در ۱۸۰ مورد، پروژه‌های حوزه راهداری، ثبت داده‌های نقاط پرتصادف، خسارات وارد به زیرساخت‌های راه در سامانه به‌صورت مستمر درج می‌شود.»

او افزود: «در نسخه جدید، علاوه بر بازنگری کلی در پنل‌های فعالیت‌های روزانه، گشت راهداری و ترابری، واکنش سریع، پروژه‌های راهداری و مدیریت کاربران، فرآیند کارتابلی کردن سامانه جهت تایید فعالیت‌های







دبیر کمیته حمل و نقل و سوخت ستاد مرکزی اربعین توضیح داد:

## روش‌های تامین کسری ناوگان اربعین



نقیسی به تلاش‌های کمیته در این زمینه اشاره کرد و اظهار داشت: «بخشی از ناوگان مورد نیاز طبق ابلاغیه وزیر کشور و رئیس ستاد اربعین، باید از طریق ناوگان در اختیار سایر سازمان‌ها و نهادها انجام شود که در این رابطه با تشکیل کارویژه ناوگان ذیل کمیته حمل و نقل و سوخت موضوع مورد پیگیری کمیته قرار دارد.»

او یادآور شد: «خوشبختانه با تلاش‌های صورت گرفته برای تامین بخش دیگری از ناوگان مورد نیاز برای جابه‌جایی زائران، هیئت دولت، واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس با سن کمتر از ۵ سال را مصوب کرد و در حال حاضر پیگیری‌های مستمر برای انجام فرایند مربوطه از تمامی دستگاه‌های ذی‌مدخل در امر واردات ناوگان توسط کمیته در حال انجام است تا بتوانیم قبل از شروع اربعین، این کار را به سرانجام برسانیم.»

دبیر کمیته حمل و نقل و سوخت ستاد مرکزی اربعین ادامه داد: «شیوه دیگری که برای تامین ناوگان مدنظر است، استفاده از ناوگان اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های دارای پلاک سفید است که در این رابطه پیگیری‌های لازم از پلیس راهور انجام شده، ضمن اینکه مکاتباتی نیز با استانداران سراسر کشور صورت گرفته است.»

نقیسی با اشاره به اینکه برای تامین ناوگان قصد داریم از پتانسیل کشورهای دیگر نیز استفاده کنیم، افزود: «بخش خصوص فعال در حمل مسافر با هم‌تایان خود در کشورهای ترکیه و پاکستان در حال رایزنی هستند که در صورت انعقاد تفاهم‌نامه، امید است بتوان از ناوگان این کشورها در ایام اربعین بهره‌جست.»

او با اشاره به اهمیت مدیریت و نظارت بر نرخ کرایه جابه‌جایی، توضیح داد: «تلاش‌های لازم برای شفاف‌سازی نرخ‌ها در شقوق مختلف در حال انجام است و برنامه‌ریزی برای پیش‌فروش بلیت‌ها با همکاری زیربخش‌ها در حال پیگیری است.»

این مقام مسئول در پاسخ به این پرسش که آیا اکنون برای برخی کارهای عنوان شده دیر نشده است، تاکید کرد: «ستاد اربعین به صورت مستمر فعال است و هرچه بیشتر به مراسم اربعین نزدیک می‌شویم، کارها با سرعت و دقت بیشتری پیگیری می‌شود.»

در آستانه محرمی دیگر، در دیداری با رئیس مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران وزارت راه و دبیر کمیته حمل و نقل و سوخت ستاد مرکزی اربعین از او پرسیدیم که امسال چه اقداماتی انجام شده تا اتفاقات ناگوار سال‌های گذشته تکرار نشود.

ماحصل این دیدار، گفت‌وگویی مفصل درباره همه ابعاد برگزاری این مراسم بود که متأسفانه بعد از بازبینی نهایی توسط ایشان، آنچه باقی ماند همین است که در ادامه می‌خوانید.

مهندس رضا نقیسی، با اشاره به اینکه پیش‌بینی می‌شود امسال افراد بیشتری قصد انجام سفر اربعین دارند، گفت: «براساس آمار سال ۹۵، ۱/۹ میلیون نفر تردد مسافری و در سال ۹۶، به ۲/۱ میلیون نفر، سال ۹۷، ۱/۷ میلیون نفر و سال ۹۸، ۲/۹ میلیون نفر در ایام اربعین داشتیم. سال ۹۹ و ۱۴۰۰ هم‌زمان با شیوع کرونا بود و در سال گذشته، نزدیک به ۳/۵ میلیون نفر زائر داشتیم. امسال هم به نظر می‌رسد با پیش‌بینی ستاد مرکزی اربعین ۴ میلیون نفر زائر یا شاید بیشتر، می‌خواهند در این مراسم شرکت کنند.»

او با اشاره به اینکه برای برگزاری مراسم اربعین ۱۸ کمیته فعالیت دارند، خاطرنشان کرد: «یکی از کمیته‌های مهم ستاد اربعین کمیته حمل و نقل و سوخت است، چراکه تامین جابه‌جایی زائران با توجه به محدودیت‌های موجود چه از لحاظ ناوگان و چه از لحاظ زیرساخت وظیفه خطیری است که بر عهده این کمیته گذاشته شده است.»

نقیسی درباره آمار تردد زائران اربعین در سال ۱۴۰۱ توضیح داد: «در سال گذشته، ۷ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر در بخش‌های سه‌گانه تردد داشتند که قسمت اعظم آن از طریق جاده و ۶ مرز مشترک با کشور عراق انجام شد که البته بیشترین تردد از مرز مهران و با سهم حدود ۵۰ درصد صورت گرفت.»

او افزود: «علاوه بر مرزهای ۶ گانه غربی، لازم است برنامه‌ریزی لازم برای مدیریت تردد زائران خارجی کشورهای همسایه شرقی که عمدتاً از مرز ریمدان و میرجاوه وارد کشور می‌شوند، انجام گیرد.»

مسئولیت نظارت بر تردد ناوگان حمل بار خارجی بر عهده کدام سازمان است؟

## ایران؛ جولانگاه ناوگان باری خارجی

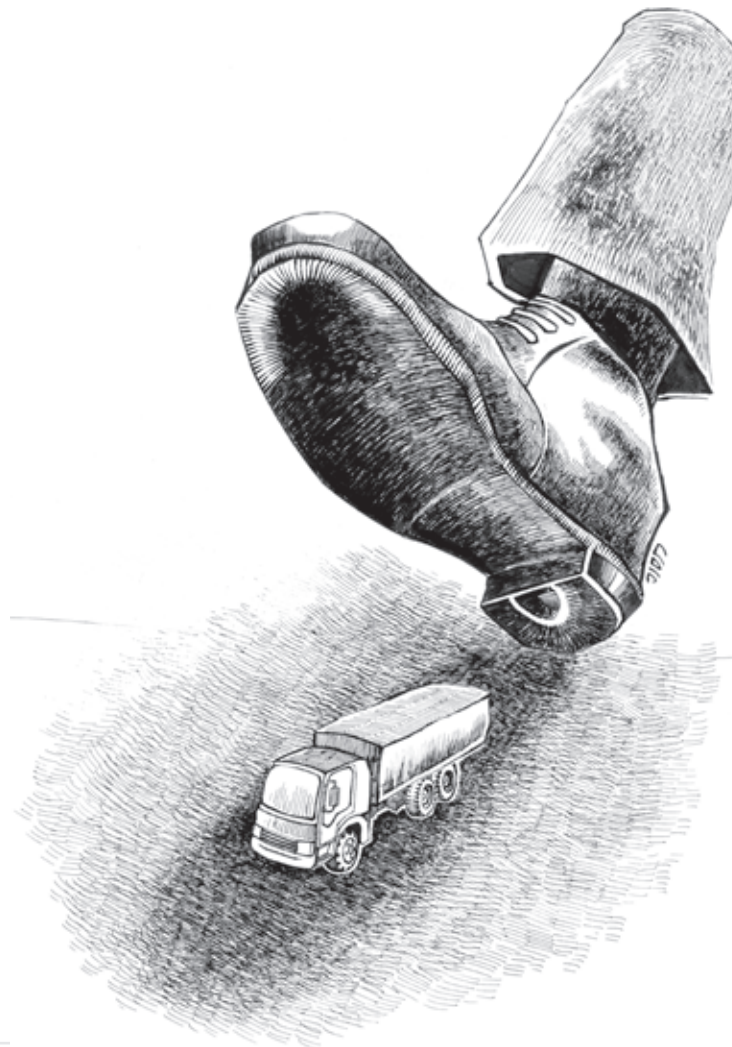
عبداله خانعلی



رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار

ایران به بهشتی برای رانندگان و ناوگان حمل کالای جاده‌ای و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کشورهای خارجی تبدیل شده است؛ زیرا بعضی از ناوگان حمل کالای کشورهای خارجی بعد از ورود به ایران بدون اعتنا به ضوابط و مقررات حمل‌ونقلی ایران و بدون دریافت مجوز و پرداخت حقوق و عوارض دولتی برای بارگیری به آسانی به هر نقطه جغرافیایی در عمق خاک ایران تردد می‌کنند.

مدتی است که بعضی از ناوگان حمل کالای کشورهای خارجی از جمله افغانستان، ترکیه، عراق، گرجستان بعد از ورود به ایران بدون اعتنا به ضوابط و مقررات حمل‌ونقلی ایران و صرفاً بنا به خواست و میل شخصی خود بدون دریافت مجوز و پرداخت حقوق و عوارض دولتی جهت بارگیری به آسانی به هر نقطه جغرافیایی در عمق خاک ایران تردد می‌نمایند که این بی‌برنامگی و هرج‌ومرج در شأن مسئولان و مدیران محترم وزارت راه و شهرسازی، پلیس راهور ناجا و نیروهای اطلاعاتی و امنیتی نیست. به‌عنوان نمونه، ناوگان افغانستانی که نهایتاً مجوز و اجازه تردد تا شهر مشهد را دارند و برای تردد بیشتر در عمق خاک ایران می‌بایستی از ادارات کل راهداری مجوز تردد بگیرند، اما سر از قم و سایر استان‌ها در می‌آورند، بدین معنا که از مشهد بدون هیچ‌گونه هماهنگی با مسئولین سازمان راهداری عازم استان قم می‌شوند، بارگیری می‌کنند و مجدداً به شهر مشهد یا مرزهای خروجی ایران بر می‌گردند و در آنجا اظهار می‌کنند که در مرز یا اطراف شهر مشهد بارگیری کرده‌اند سپس امور گمرکی را انجام داده و بدون هیچ مشکلی از ایران خارج می‌شوند حتی کامیون‌های عراقی خصوصاً یخچال‌دار که از مرزهای متعدد خالی وارد ایران می‌شوند و قانوناً باید مجوز استان یا شهر مشخصی را دریافت کنند، سر از اقصی‌نقاط ایران از جمله کازرون، بوشهر، شیراز، تهران، دزفول، اندیمشک، تاکستان، جیرفت و سایر درمی‌آورند؛ یا کامیون‌های یخچال‌دار ترکیه‌ای که محمولات میوه موز وارداتی ایران را از بندر مرسین





**ناوگان افغانستانی، ترک و عراقی قانوناً باید مجوز استان یا شهر مشخصی را دریافت کنند، اما بدون هیچ مشکلی سر از اقصی نقاط ایران درمی آورند. نکته جالب تر اینکه بعضی از رانندگان ایرانی به دلیل ارزانی بسیار زیاد قیمت کامیون در کشورهای همسایه نسبت به ایران، اقدام به خرید کامیون از این کشورها کرده اند و به نام ناوگان خارجی در ایران فعالیت می کنند**



خوان خارجی وجود دارد، به صورت رندوم بر روی ناوگان خارجی، خصوصاً ایرانی که از هر یک از مرزهای ورودی وارد خاک ترکیه می شوند جی پی اس یا به زبان خودشان «جهاز» می بندند تا در طول مسیر کامیون را رصد و کنترل کنند.

**اکنون پرسش این است که:**

در کشوری که دوربین هایی که پلاک ناوگان خارجی را بخواند وجود ندارد، جی پی اس هم وجود ندارد، سیستم کنترل سرعت تاخوگراف هم وجود ندارد، پس تردد ناوگان حمل کالای خارجی چگونه و توسط کدام ارگان یا سازمانی رصد و کنترل می شود؟

به اعتقاد من، نسخه ای که در ایران برای حمل و نقل پیچیده شده است، اساساً مشکل دارد، زیرا از روی قوانین سایر کشورها که شرکت های حمل و نقلی مالک کامیون هستند و راننده فقط نقش کارمند شرکت و اپراتور را ایفا می کند، کپی برداری شده و قابلیت اجرایی شدن در کشوری را که رانندگان مالک کامیون هستند و نظام حمل و نقل در آن به صورت خودمالکی است، ندارد.

مشکل بزرگ دیگر این است که مسئولیت ها به اشتباه و افراد اشتباهی واگذار شده و در ایران افرادی که اکثراً نسبت به ضوابط و مقررات حمل و نقل و حقوق قانونی ناآگاه و در احقاق حقوق خویش ناتوان هستند و فقط بر روی توانایی مالی و فیزیکی خود حساب کرده اند، مهم ترین بخش حمل و نقل یعنی سرمایه گذاری را بر عهده گرفته اند.

ترکیه حمل می کنند و در اسناد حمل CMR آنها محل تحویل محموله پایانه مرزی یا گمرک بازرگان قید شده و در گمرک بازرگان باید محمولات آنها در کامیون های یخچال دار ایرانی تخلیه (ترانشیپمنت) شود، بعضاً بدون دریافت مجوز تردد و پرداخت حقوق و عوارض دولتی سر از سردخانه های مختلف در استان های سراسر کشور در می آورند و در بازگشت هم توسط تیم ایرانی خود کلیه محمولات صادراتی ایرانی را که باید توسط ناوگان بین المللی ایرانی حمل شوند، بارگیری و تا استان های مرزی و پایانه های مرزی بدون سند حمل می کنند و در گمرکات امور گمرکی را انجام داده و به آسانی از مرز خارج می شوند.

نکته حائز اهمیت و جالب تر اینکه بعضی از رانندگان ایرانی به دلیل ارزانی بسیار زیاد قیمت کامیون در کشورهای همسایه نسبت به ایران از جمله گرجستان و کشورهای آسیای میانه اقدام به خرید کامیون از این کشورها کرده اند و به نام ناوگان خارجی در ایران فعالیت می کنند؛ ضمن اینکه زیر و بم تمام مسائل را می دانند و به راحتی از خلأ های قانونی و کوتاهی یا عدم آگاهی مسئولین نهایت استفاده را می برند. حتی دیده شده که بعضی از این رانندگان اقدام به حمل داخلی بار بدون دریافت بارنامه و CMR در داخل خاک ایران می نمایند که این امر علاوه بر ظلم و بی عدالتی در حق سایر رانندگان ایرانی که قانونمند عمل می کنند، متوجه کسانی هم هست که برای خرید کامیون سرمایه گذاری و هزینه کرده اند و حقوق و عوارض دولتی و مالیات پرداخت می کنند. این در حالی است که طبق بخشنامه های دفتر ترانزیت سازمان راهداری حمل داخلی با ناوگان خارجی ممنوع بوده و تخلف محسوب می شود.

نکته حائز اهمیت این است که متأسفانه از یک طرف در ایران بر خلاف سایر کشورها دوربین های نظارتی و کنترلی جهت خواندن پلاک ناوگان خارجی وجود ندارد و از طرف دیگر از آنجا که در ایران استفاده از دستگاه تاخوگراف (سرعت سنج) اجباری نیست و پلیس راهور ناجا هم ابزاری برای کنترل این ناوگان ندارد.

از طرف دیگر، باز هم با کمال تأسف در ایران برخلاف سایر کشورها که در ارتباط با حمل و نقل حداقل سه نوع پلیس دارند، پلیس گمرک جهت بررسی مدارک محموله و اسناد حمل، پلیس کنترل وسیله نقلیه (پلیس توف) و پلیس راه، در راه ها و جاده های ایران تنها یک پلیس راه وجود دارد که متأسفانه بعضی یا بسیاری از پرسنل محترم پلیس راهور ناجا آموزش های لازم در ارتباط با شناخت اسناد و مدارک حمل و نقل بین المللی (کارنه تیر و CMR) ندیده اند، تا در مواجهه با راننده و ناوگان متخلف خارجی بتوانند اقدام شایسته و بایسته ای انجام دهند.

حال آنکه به عنوان مثال در کشور ترکیه علاوه بر اینکه سیستم پلاک



**من معتمد، نسخه‌ای که در ایران برای حمل و نقل پیچیده شده، اساساً مشکل دارد، زیرا از روی قوانین سایر کشورها که شرکت‌های حمل و نقلی مالک کامیون هستند و راننده فقط نقش کارمند شرکت و اپراتور را ایفا می‌کند، کپی‌برداری شده و قابلیت اجرایی شدن در کشوری را که رانندگان مالک کامیون هستند و نظام حمل و نقل آن خودمالکی است، ندارد**



ضلع سوم این مشکل بزرگ هم مسئولین محترم دولتی خصوصاً وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری هستند که ظاهراً هیچ سود و زبانی متوجه ایشان نیست، ولی وظیفه مهم تصمیم‌گیری‌های مهم و حیاتی که با معیشت راننده و کامیون‌دار و اقتصاد و منافع ملی سروکار دارد به ایشان واگذار شده تا بخشنامه‌های متناقض و ضد و نقیض صادر کنند؛

به‌عنوان مثال، در سال ۱۳۹۶ بخشنامه‌ای بسیار مهم و مثبت تحت عنوان ابعاد و اوزان تردد وسایط نقلیه مجاز در راه‌ها و جاده‌های کشور توسط وزیر محترم وقت صادر شد و تاکنون دو بار دستور اجرایی شدن آن در سال ۱۳۹۷ و ۱۴۰۱ توسط رؤسای سازمان راهداری وقت صادر شده ولی به دلایلی نامعلوم هنوز اجرایی نشده است.

نکته جالب‌تر قضیه این است که سال گذشته ریاست محترم وقت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور اعلام کردند که سازمان راهداری برای بازسازی جاده‌های کشور نیاز به ۵۰ هزار میلیارد تومان بودجه دارد و از شورای عالی اقتصاد درخواست کرد که عوارض جابه‌جایی کالای جاده‌ای از ۴ درصد به ۵ درصد افزایش یابد و مسئولین محترم شورای عالی اقتصاد هم موافقت کردند.

منتهای مراتب ما متوجه نشدیم و نمی‌دانیم که مسئولین محترم شورای اقتصاد چگونه محاسبه کردند که ۴ درصد قبلی و ۲۵ درصد درخواست افزایش دریافت عوارض جابه‌جایی کالا ناگهان تبدیل به افزایش ۱۲۵ درصدی (از ۴ درصد به ۹ درصد) از کل کرایه ناخالص دریافتی راننده شد! با این وجود، حدود دو سال است که این عوارض اضافی جابه‌جایی کالا که نحوه دریافت آن به اعتقاد من مغایر با بند (الف) ماده (۳۰) احکام دائمی قانون توسعه است، دریافت می‌شود، در حالی که رانندگان نه‌تنها شاهد بهبود راه‌ها و جاده‌های کشور نیستند، بلکه هر روز جاده‌های کشور به دلیل حمل تناژ اضافی و بارهای سنگین توسط ناوگان باری، دچار آسیب‌های بیشتر می‌شوند. ■

## پل مشترک مرز بین دو کشور ایران و آذربایجان آماده افتتاح شد



گیلان است که توسط آن بزرگراه آستارا - آستارا و همچنین مسیر آستارا به باکو تکمیل شده است. این بزرگراه از باکو به خطوط زمینی ایران به عنوان مسیری جدید متصل خواهد شد و مسیر ارتباطی ترانزیت کالا از جمهوری اسلامی ایران و آذربایجان به کشورهای CIS و اروپای شرقی را تسهیل و دسترسی جمهوری آذربایجان به خلیج فارس و دریای عمان را تامین خواهد کرد.

در همین ارتباط، فرماندار آستارا با اشاره به طرح احداث پایانه بزرگ مرزی که توسط سازمان راهداری به وسعت ۱۹ هکتار در دست اجرا است، اظهار کرد: «در فاز اول این پروژه مهم، ۱۰ هکتار در حال تملک بوده و در مراحل بعدی با تکمیل این پروژه شاهد یک پایانه مرزی مدرن در حاشیه پل اتومبیل‌رو و ترانزیتی خواهیم بود.»

پل مشترک مرزی بین آستارای ایران و آستارای جمهوری آذربایجان در حد فاصل ۵۰ متری ضلع شمالی پل ریلی آستارا، به عنوان یک پل اتومبیل‌رو و ترانزیتی جدید آماده افتتاح و بهره‌برداری است.

این پل جاده‌ای (اتومبیل‌رو) به طول ۸۹ متر و عرض ۳۰/۶ متر با همکاری وزارت راه و شهرسازی ایران و وزارت حمل و نقل، ارتباطات و فناوری‌های پیشرفته آذربایجان و همچنین آژانس ایالتی راه‌های اتومبیل‌رو آذربایجان بر روی رودخانه مرزی آستاراجای در حال احداث بود که هم‌اکنون آماده افتتاح و بهره‌برداری است.

این پل مرزی که با هزینه مشترک ایران و آذربایجان ساخته شده، پس از پل‌های ترانزیتی تاریخی و پل ریلی، سومین پل مشترک و بین‌المللی دو کشور همسایه در شهرستان مرزی بندر آستارا در شمال غربی استان





## خروج از ریل

چنانچه در انتصاب مدیران ریلی کشور از عرف و اساسنامه راه آهن عدول و هدایت این نهاد به مدیران بی تجربه سپرده شود، نه تنها احتمال وقوع خطاها و سوانح ریلی افزایش می یابد؛ بلکه سال به سال شاهد دور شدن عملکرد ریلی از هدف گذاری ها می شویم. با علم به این موضوع، در پرونده حاضر، به چرایی افزایش سوانح در این بخش و همچنین عملکرد برنامه ششم توسعه در بخش حمل و نقل ریلی پرداخته ایم.

- ◀ خیال خام ایمنی
- ◀ با برنامه اما بی هدف!

بزرگ‌ترین خطای راه‌آهن سرپوش گذاشتن روی سوانح و مسکوت نگه‌داشتن آن است

## خیال خام ایمنی



گفت‌وگو از

مونا روشندل

اکنون، همه هستی حمل‌ونقل ریلی کشور، ناوگانی خسته، خطوطی فرسوده و مدیریتی است که با اختفای درماندگی، سعی در تظاهر به توانمندی و رکوردزنی‌های پی‌درپی دارد؛ اما دم خروس به‌خصوص در بخش ایمنی نمایان و موجب افزایش سوانح ریلی شده است، تا آنجا که اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در آخرین گزارش خود، درباره وخامت اوضاع هشدار داده و تعدد حوادث ریلی ایران را در مقایسه با طول خطوط و میزان حمل‌ونقل بار و مسافر نامناسب دانسته است.

در همین زمینه، محمود حشمتی، رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح، وضعیت راه‌آهن را آینه تمام‌نمای یک ساختمان فرسوده و در حال ریزش می‌داند و با برشماری دلایل افزایش سوانح ریلی در کشور می‌گوید: «در گذشته، مدیران کل راه‌آهن به‌عنوان اعضای کمیسیون عالی سوانح بودند که پس از بازدید از خط و احصای مشکلات، برای رفع آنها چاره می‌اندیشیدند. به این ترتیب، هر چقدر مشکلات رفع می‌شد، به همان اندازه میزان سوانح کمتر می‌شد؛ اما اکنون بازنشستگی را که نسبت به این کار بصیر نیستند و مسئولیت‌های متفرقه در راه‌آهن داشتند، در کمیسیون سوانح گمارده‌اند که نه تنها نمی‌توانند مشکلات را شناسایی کنند، بلکه اگر به این کار توانا هم باشند، برای رفع آنها کاری از دستشان برنمی‌آید.»



**آموزش در بخش حمل و نقل ریلی، فوق العاده ضعیف است، زیرا به سرعت نیرو می گیرند و به کار می گمارند. در حالی که در گذشته چنین نبود، در عین حال، نظام پرداخت دستمزد در شرکت های به اصطلاح خصوصی سازی شده راه آهن هم درست نیست به همین خاطر نیرو به شرکت خودش اهمیتی نمی دهد، چه برسد به راه آهن**



می گرفتند؛ ولی در شرایط فعلی، علاوه بر آموزش ضعیف، نظام پرداخت دستمزد در شرکت های به اصطلاح خصوصی سازی شده راه آهن درست نیست به همین خاطر نیرو به شرکت خودش اهمیتی نمی دهد، چه برسد به راه آهن. همچنین نیروها را بیشتر از تعدادی که هستند اعلام می کنند، اما وقتی به بازدید خط می رویم نیروهای کمی حضور دارند، متأسفانه به دلایل عدیده ای بنابراین دزدی قطعات بسیار زیاد شده است و همین عوامل سانحه آفرین است.

علاوه بر آن، گاهی حقوق ماموران خط با ماموران هم رسته خود در سایر مشاغل مطابقت ندارد، در حالی که هم تراز نبودن حقوق ماموران یک خط با سایر مشاغل یعنی ایجاد ناراحتی و دل مشغولی برای ماموران و عکس العمل هایی که نمی توان از قبل آنها را پیش بینی کرد.

علاوه بر فرسودگی ناوگان و خطوط ریلی، نخستین مشکل راه آهن، نیروی انسانی و آموزش است. در زمان رضاشاه، از بین دانشجویان نخبه و برجسته دانشکده فنی تعدادی را انتخاب و به فرانسه اعزام کردند تا دوره عالی راه آهن را آنجا بگذرانند. به این ترتیب، وقتی آنها به ایران بازگشتند، کار را از ابتدایی ترین مشاغل راه آهن آغاز کردند، مثلاً مهندس جعفر شریف امامی (نخست وزیر محمدرضا شاه) آتشکار لکوموتیو در اهواز و مهندس رئیسی (از نوابغ راه آهن) معاون ساختمانی ایستگاه کارون شد و کار کردند و در کنار آشنایی کامل به امور راه آهن ارتقای شغلی گرفتند. با

■ **ترابران: شوربختانه چند سالی است که میزان سوانح ریلی افزایش یافته و خسارات جانی و مالی به بار آورده است؛ حتی بسیار دیده شده است که راه آهن گزارش دقیق و متقنی از وقوع سوانح ارائه نمی دهد و از پاسخ گویی شانه خالی می کند. لطفاً در آغاز به عنوان فردی که چندین سال رئیس کمیسیون عاملی سوانح راه آهن بوده است، دلایل افزایش سوانح را برشمارید و بفرمایید چه فاکتورهایی باعث شده است که عوامل حادثه آفرین زیاد شود؟**

■ شما یک ساختمان فرسوده را تصور کنید که همه قسمت های مختلف آن در حال ریزش است و هیچ بخشی از آن درست نیست. توان مرمت آن هم وجود ندارد اما باید این بنا به هر شیوه ای حفظ شود؛ بنابراین برای هر کدام از بخش های مجزای آن به معماری چیره دست و حاذق نیاز است که بتواند تا سرحد امکان آن را نگهداری کند و بعد برای بازسازی آن بکوشد. اکنون وضعیت راه آهن نیز آینه تمام نمای چنین ساختمانی است: ناوگان ضعیف و ناتوان، خط ریلی ضعیف تر از ناوگان و ماموران بسیار ضعیف تر از خط؛ زیرا بر خلاف همه کشورها که مسئولان راه آهن افراد مجربی هستند که از رده پایین سازمانی آموزش دیده و رشد کرده اند و مرحله به مرحله ارتقا یافته اند و کاملاً به راه آهن احاطه دارند، چند سالی است که در ایران افراد ناآشنا، ناآگاه، بی تجربه و جوان سکان هدایت راه آهن را به دست گرفته اند و روز به روز بر تخریب بیشتر این ساختمان فرسوده می کوشند.

افراد مجرب و آگاه و قدیمی در رده های پایین و افراد نرسیده و جوان در صدر امور نشسته اند. زمانی که من معاون فنی تهران بودم، یک کارشناس روسی که جهت احداث مترو به ایران آمده بود و قرار بود برای ساخت متروی یک خط از ایستگاه جوانمرد قصاب تا ایستگاه میدان امام همکاری کند، به فارسی نارسا به من گفت که یا من و دنیا دیوانه هستیم یا ایران؛ زیرا در هر کشوری افراد پیر در رده های بالا و جوانان در رده های پایین هستند، اما در ایران برعکس است.

این مثال را برای آن گفتم که تاکید کنم، اهمیت مدیران، معاونان و مسئولان سازمانی محیط بر مسائل در جلوگیری از وقوع حوادث در این است که چنین افرادی قدرت تشخیص خطر را دارند و می تواند پیش از وقوع فاجعه، آن را علاج کنند. زمانی که مدیران قدرت تشخیص خطر را نداشته باشند، اهمیت نوسازی ناوگان و خطوط را درک نمی کنند چه رسد به اینکه بخواهند در این زمینه گام بردارند.

آموزش فوق العاده ضعیف است، زیرا به سرعت نیرو می گیرند و به کار می گمارند. در حالی که در گذشته چنین نبوده است، زیرا می دانستند باید ۳۰ سال در راه آهن کار کنند و همه نیروها نسبت به عملکردشان، رتبه

به وجود آورده است، الان ارباب او شده‌اند؟ این وضعیت کلی راه‌آهن است و حوادث هم نشئت گرفته از همین وضعیت است.

مشکل مهم دیگر به کمیسیون عالی سوانح برمی‌گردد. در گذشته، مدیران کل راه‌آهن در کمیسیون سوانح راه‌آهن عضویت داشتند و زیر نظر قائم‌مقام راه‌آهن از طول خط بازدید و مشکلات را احصا می‌کردند و سپس چون خودشان مدیر بودند، برای رفع آنها در حد توان چاره می‌اندیشیدند. به این ترتیب، هر چقدر مشکلات مشهوده رفع می‌شد، به همان اندازه میزان سوانح کمتر می‌شد؛ اما اکنون بازنشستگانی را که نسبت به این کار بصیر نیستند و مسئولیت‌های متفرقه در راه‌آهن داشتند، به خاطر دوستی و فامیلی در کمیسیون سوانح گمارده‌اند که نه تنها نمی‌توانند مشکلات را شناسایی کنند، بلکه اگر به این کار توانا هم باشند برای رفع آنها کاری از دستشان برنمی‌آید. همین که مسئولان تراز اول یعنی مدیران کل دارا ذی‌ربط فنی به طول خط نمی‌روند و بررسی نمی‌کنند، ضعف بزرگی است.

در نهایت متأسفانه در حال حاضر، بزرگ‌ترین خطایی که دارد در راه‌آهن رخ می‌دهد سرپوش گذاشتن روی سوانح است، این بدترین خیانت است. در زمان قدیم راه‌آهن بولتن می‌داد و اطلاعات کامل را درباره حوادث و سوانح اعلام می‌کرد و حتی می‌گفت که مقصران چقدر جریمه شده‌اند. به این صورت، همه ماموران فنی را هوشیار می‌کرد تا فکر و ذکرشان ایمنی و اجرای مقررات باشد، اما اکنون با سرپوش گذاشتن بر ضعف‌ها، ماموران بی‌خیال می‌شوند؛ زیرا کار در راه‌آهن در شرایط آب‌وهوایی سخت و طاقت‌فرسا است و وقتی مامور متوجه شود که مسائل فنی و ایمنی برای کسی مهم نیست، در کار خود سست می‌شود. در حالی که فکر و ذکر مامور در هر شرایطی فقط باید ایمنی قطار باشد و در لحظه احتمال وقوع خطر را تشخیص دهد.

#### ■ ترابران: شما به کمیسیون عالی سوانح اشاره کردید، لطفاً درباره

##### تاثیر حضور مدیران در این کمیسیون بیشتر توضیح دهید؟

■ نخستین زمره‌های انتخاب افراد بازنشسته در کمیسیون سوانح در زمان مدیریت آقای محمدزاده ایجاد شد. من از آن زمان هم با این روند، مخالفت کردم؛ زیرا می‌دانستم که وقتی فردی بازنشسته و منتخب در این کمیسیون باشد، ممکن است روابط و تعاملات مختلف روی گزارش او تاثیر بگذارد مثلاً اینکه یک فرد عضو کمیسیون عالی سوانح باشد و فرزندش در امور مربوط به تعمیرات واگن شرکت داشته باشد، پس این رابطه در گزارش او بدون شک تاثیر می‌گذارد اما مدیر با رفع مشکلات جایگاه خودش را محکم‌تر می‌کند. همچنین اگر یک مدیر یک هفته هم



**وقتی فضای کلی راه‌آهن متکی بر وهم و خیال است و دائم گفته می‌شود که ما پیشرفت کردیم، رکورد صدساله زدیم، به خوبی کار می‌کنیم و... اما در عمل چیزی نمی‌بینیم، آیا دیگر می‌توان توقع نظارت دقیق را داشت**



این حال، اکنون نه تنها به آموزش نیروهای لازم در این نهاد اهمیتی داده نمی‌شود بلکه اعضای هیئت‌مدیره نیز به صورت دستوری آن هم در سن جوانی و ناپختگی منتصب می‌شوند. این در حال است که در اساسنامه شرکت راه‌آهن قید شده است که هیئت‌مدیره باید از اعضای بسیار مجرب انتخاب شوند، زیرا اگر به دلیل سیاسی از انتصاب مدیرعامل خارج از این حوزه ناگزیر باشیم، ایشان بتوانند به او مشورت دهند و او نیز برای رفع نیازمندی به هیئت‌مدیره مجرب خودش رجوع کند.

در تاریخ راه‌آهن، بسیاری از مدیران از بیرون آمده‌اند اما دیگر اعضای هیئت‌مدیره همه از بدنه این بخش بوده‌اند و قدرت تشخیص خطر و مشکلات را داشتند و به موقع می‌توانستند از وقوع خطرات احتمالی جلوگیری کنند؛ اما وقتی چنین شیوه‌ای اجرا نشود، راه‌آهن به وضعیت نابسامانی دچار می‌شود که اکنون گرفتار آن است.

مشکل بعدی، خصوصی‌سازی بدون مطالعه است. ببینید، راه‌آهن خودش اقتصادی نیست بلکه آثارش اقتصادی است. ساخت راه‌آهن هزینه دارد اما جابه‌جایی بار و مسافر با آن اقتصادی است. در نتیجه، راه‌آهن یک نهاد عام‌المنفعه است و نمی‌توان به عنوان موسسه اقتصادی به آن نگاه کرد؛ اما به عنوان یک نهاد اقتصادی به آن نگاه کردند و با استفاده از منابع خود راه‌آهن خط، لکوموتیو، ناوگان و... را به افرادی از همان بدنه به نام خصوصی‌سازی دادند و نتیجه این شد که الان راه‌آهن ورشکسته است و پول ندارد و روزه‌روز دارد از درون ساختار خودش را خراب‌تر می‌کند. باید آسیب‌شناسی کرد که چرا راه‌آهن به این روز و شرایط سخت دچار شده است؟ چرا بدهکاری دارد؟ چرا شرکت‌هایی که





## د

**در حال حاضر، بزرگ‌ترین خطایی که دارد در راه آهن رخ می‌دهد سرپوش گذاشتن روی سوانح است. در گذشته راه آهن اطلاعات کامل درباره حوادث و سوانح و حتی میزان جرمه مقصران را اعلام می‌کرد. به این صورت، همه ماموران فنی هوشیار می‌شدند تا فکر و ذکرشان ایمنی و اجرای مقررات باشد، اما اکنون با سرپوش گذاشتن بر ضعف‌ها، وقتی کارکنان متوجه شوند که مسائل فنی و ایمنی برای مدیران مهم نیست در کار خود سست می‌شوند**

## ر

به‌دنبال شناخت مشکلات و دلایل وقوع سوانح به طول خط برود، جزء کارش محسوب می‌شود، اما بازنشستگان دغدغه زمان دارند و در کارهای شخصی و شرکت‌های خود مشغول هستند، نمی‌خواهند آن را برای کار در راه آهن هدر دهند.

■ **ترابران: عده‌ای معتقدند یکی از دلایل افزایش سوانح ریلی، نبود نظارت دقیق است. عقیده شما در این باره چیست؟**

■ نمی‌توانم بدون مدرک و دلیل مستند، قضاوت کنم و بگویم که نظارت صورت می‌گیرد یا خیر، اما وقتی فضای کلی راه آهن روی وهم و خیال است و گفته می‌شود که ما پیشرفت کردیم، رکورد صدساله زدیم، به‌خوبی کار می‌کنیم و... اما در عمل چیزی نمی‌بینیم، آیا دیگر می‌توان توقع نظارت دقیق را داشت. از طرف دیگر، مثلاً یک جوان ناپخته را به شرکت بالاست آوردند و او هرچه نیروی کارآموده بود، از کار برکنار کرد و به لحاظ بی‌تجربگی و عدم شناخت به محیط کار بدهکاری وسیعی در شرکت به بار آورد. حالا باید بازرسی ویژه و دلسوز بیاید و بررسی کند و گزارش دهد که چه افرادی را جایگزین چه نیروهایی کردند و در این مدت چه هزینه‌ای را به بار آوردند.

من باز هم در پاسخ به این پرسش می‌گویم که مدیران راه آهن باید از پایین رشد کرده و به بالا برسند تا بتوانند در کاهش سوانح موثر باشند. من در زمان مدیریت آقای مهندس رسولی، از طول خطوط ریلی بازدید کردم. وقتی به شمال رفتم، ماموران خط در یک مکان خاص گفتند که با عبور هر بار قطار کوه نشست می‌کند. به همین خاطر، پس از هر بار عبور قطار ما بالاست می‌ریزیم تا قطارها بتواند دوباره عبور کند. من گفتم این کار آنها بسیار خطرناک است زیرا با کوبیدن بالاست در قطعه‌ای از مسیر (این حرکت همه‌روزه تکرار می‌شد) گوه‌ای درست می‌کنید که بخشی از کوه که قطار از آن عبور می‌کند، ممکن است ناگهان کنده شود و خدای نکرده قطاری با مسافر به ته دره سقوط کند.

کار آنها نشان می‌داد که کوه فرسایش دارد و باید هرچه سریع‌تر اقدامات عملی مناسب انجام شود که خوشبختانه زمانی که این موضوع را به مهندس رسولی گفتم ایشان به دنبال رفع این معضل برآمدند.

همچنین در بازدید از خط کرمان و زاهدان متوجه شدم که رمل بیابان پیچ و مهره‌های خطوط را خورده و ریختن بالاست در آن محیط، کار را خطرناک‌تر می‌کند؛ زیرا رمل بیابان در بالاست‌ها نفوذ کرده و آنها را به حال صلب در می‌آورد و موجب خسارات بی‌شمار می‌شود. من گزارش دادم که این خط مرده و شما روی یک جنازه قطار می‌پرید، خوشبختانه آن بار نیز دوباره مدیریت راه آهن دستور بهسازی را صادر کردند.





■ **ترابران:** یکی از پدیده‌هایی که خطوط ریلی را تحت تاثیر قرار داده است، فرونشست است. لطفاً با تبیین نقش این مقوله در سلامت ریلی، بفرمایید که آیا در راه‌آهن در این زمینه مطالعات و اقداماتی انجام شده است؟

■ این پرسش بسیار هوشمندانه و دقیقی است اما باید بدانیم که راه‌آهن اکنون در کار اساسی خود مانده است، پس چه توقعی است که به پدیده فرونشست بپردازد. متأسفانه کوه‌های اطراف خطوط راه‌آهن زوال‌ریزی نیاز دارند، یعنی اگر زمین حرکتی کند یا تگرگ و بارش سیل‌آسا رخ دهد، سنگ‌های کوه‌ها به پایین می‌آیند و به ریل و حتی جاده آسیب می‌زنند. با این حال، راه‌آهن نیروی زوال‌ریزی ندارد و نمی‌داند که کدام قسمت‌ها به این پدیده دچار است.

با این حال، تا جایی که می‌دانم، در خط رشت وضعیت زوال‌ریزی اصلاً مناسب نیست و با کوچک‌ترین حرکت، کوه می‌ریزد و خط آهن و جاده را از بین می‌برد. همچنین بین تبریز تا رازی و تبریز تا جلفا هم وضعیت همین هست.

البته از دیگر خطوط اطلاعات تازه‌ای ندارم. باید برای فرونشست زمین گروه مجربی تشکیل شود، ابتدا نشست زمین در مسیرهای خطوط ریلی راه‌آهن را کاملاً بررسی کند و سپس احتمال ریزش کوه‌های اطراف را ارزیابی کند و به ایمن‌سازی آنها همت گمارد. این در حالی است که نیروهای راه‌آهن به همین وضعیت فعلی خودشان آگاه و بصیر نیستند چه برسد به اینکه به فرونشست بپردازند.

علاوه بر این، اکنون حدود ۸۰۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی ما حالت طبیعی و استانداردشان را از دست داده و پهن شده‌اند. من معتقدم که بیش از نیمی از ناوگان هم که در سیر است، باید از خط خارج شوند تا تعمیرات اساسی روی آنها صورت گیرد. لکه‌های سفیدی که ناشی از افتادگی خط است در همه مسیرها دیده می‌شود. خط فرد خراسان از استاندارد خارج شده و سال‌هاست که ریل‌های آن باید عوض شود.

■ **ترابران:** توضیحات جامع و کاملی ارائه دادید، اما به‌عنوان یکی از بازنشستگان مجرب در حوزه راه‌آهن برای رفع این معضلات چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌دهید؟

■ ببینید، ابتدا باید بدانیم که با مصاحبه، تخریب دیگران و تعالی خود، راه‌آهن درست نمی‌شود. بلکه باید گروه مجرب و دلسوزی تشکیل شود و وضعیت راه‌آهن را از همه زوایا و جوانب بررسی کند، گزارش دهد و راهکار ببیند، تا بتوانیم راه‌آهن را از پسرفت بیش از این نجات دهیم و با حفظ وضعیت کم‌کم در بهبود شرایط و جایگاه آن بکوشیم. ■

**اکنون حدود ۸۰۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی ما حالت طبیعی و استانداردشان را از دست داده و پهن شده‌اند. من معتقدم که بیش از نیمی از ناوگان هم که در سیر است، باید از خط خارج شوند تا تعمیرات اساسی روی آنها صورت گیرد. لکه‌های سفیدی که ناشی از افتادگی خط است در همه مسیرها دیده می‌شود. خط فرد خراسان هم از استاندارد خارج شده و سال‌هاست که ریل‌های آن باید عوض شود**



مسئولان و مدیران راه‌آهن باید مجرب بوده و قدرت تشخیص خطر را داشته باشند. در بخش سیر و حرکت راه‌آهن همیشه ماموران همین بخش بوده‌اند تا بتوانند مشکلات را شناسایی کنند اما در سال‌های اخیر، به دلیل انتصابات سفارشی، دوستانه و فامیلی نیروی کشش را به‌جای نیروی سیر و حرکت گذاشتند با این کار نیروهای سیر و حرکت ناراحت و ناراضی هستند و از آموخته‌های خودشان فاصله می‌گیرند و نمی‌توانند به‌عنوان یک مدیرکل به آموخته‌های جدید برسند. چنین است که معضل ایجاد می‌شود.

■ **ترابران:** چندی است که اخباری مبنی بر معیوب بودن قطار نجات به گوش می‌رسد، لطفاً با برشماری عملکرد قطار نجات بفرمایید که اکنون این قطار در چه وضعیتی است؟

■ قطار نجات، شامل جرثقیل و به‌اندازه نیاز واگن‌های شن‌کش، لبه‌بلند و لبه‌کوتاه، مسقف و تفتیش برای حمل بالاست و ادوات مخصوص خط، ماشین‌آلات سبک و سنگین و ادوات ناوگان و نفرات است و به‌منظور آزادسازی خط به محل سانحه اعزام می‌شود؛ اما در حال حاضر، من از وضعیت این قطار آگاهی ندارم و به‌دلیل اینکه سال‌ها در کمبسیون عالی سوانح و در نقش قاضی راه‌آهن بودم نمی‌توانم بدون مستندات نظر دهم اما شنیده‌ها حاکی از آن است که وضعیت این قطار نیز خیلی جای نگرانی دارد.



عملکرد قانون برنامه ششم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور در بخش حمل بار ریلی

## با برنامه اما بی هدف!

گزارش از

تحریریه ترابریان

این روزها شاهد کشمکش‌های مختلف درباره ضرورت اصلاح و چکش‌کاری برنامه هفتم توسعه در مجلس هستیم و منتقدان چنان با حرارت از این تکلیف عقب‌مانده صحبت می‌کنند که گویی همه ارکان نظام منتظر چنین برنامه‌ای هستند تا دقیقاً بدانند که چه وظایفی داشته و چقدر زمان برای تحقق آنها دارند، در حالی که اگر نگاهی به آنچه که از برنامه ششم اجرا شده بیندازیم، خواهیم دید که آرزوهای (و نه برنامه) مندرج در آن نیز همچنان دست نیافتنی مانده و - فارغ از عملی بودن یا نبودن اهداف ذکر شده در آن - کسی به خود زحمت اجرا نداده است.

نمونه روشن این موضوع در بخش حمل‌ونقل، احکام قانونی درباره توسعه حمل‌ونقل ریلی است. در بند «ب» ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه کشور آمده است: «با توجه به قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸ به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که در طول اجرای قانون برنامه، سهم حمل‌ونقل ریلی بار حداقل به ۳۰ درصد و سهم حمل‌ونقل ریلی مسافر حداقل به ۲۰ درصد برسد.»

جدا از اینکه اساساً مشخص نیست که منظور قانون‌گذار از حمل ۳۰ درصد، از کل شیوه‌های حمل‌ونقل است یا فقط شیوه‌های حمل‌ونقل زمینی (ریل و جاده) یا حتی واحد ارزیابی تن است یا تن-کیلومتر، درباره اینکه چه میزان از این هدف‌گذاری محقق شده و برای رسیدن به این اهداف چه برنامه‌ریزی از سوی دولت و مجلس صورت گرفته و به لوازیم تحقق و احوال آن توجه شده است، بارها در ترابریان نوشته‌ایم، اما گزارش رسمی این موضوع نیز به‌تازگی از سوی مجلس شورای اسلامی منتشر شده که در ادامه از نظرتان خواهد گذشت.



- عدم توسعه متوازن ریلی با الگوی پراکندگی تقاضای حمل و نقل  
- نبود مرجع واحد در تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی برای ساخت و توسعه شبکه ریلی

## ۲- عدم توسعه کافی خطوط فرعی و ضعف ارتباط ریلی بنادر

کمبود حاد خطوط فرعی تجاری در اتصال خطوط آهن سراسری ریلی به مراکز عمده باری کشور (به‌ویژه معادن و کارخانه‌ها فولاد و سیمان و مصالح ساختمانی) به‌عنوان یکی از موانع جدی در افزایش جذب و حمل بارهای ریلی مطرح شده که این امر، موجب بی‌بهره ماندن مسیرهای ریلی احداث شده از خدمات راه‌آهن تا سال‌های متوالی (خواب سرمایه) خواهد بود. عدم توسعه خطوط فرعی، خود به دلایل زیر مرتبط است:

**الف - عدم دخالت شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل در احداث خطوط فرعی و تجاری و وجود ابهامات جایگاه این شرکت در آیین‌نامه خطوط فرعی**

**ب - منوط شدن احداث خطوط فرعی به مشارکت ذی‌نفعان با شرکت راه‌آهن در زمینه احداث و کند بودن ساخت**

**پ - عدم توجه حمل بار ریلی برای بسیاری از صاحبان صنایع بدون اتصال ریلی، به دلیل ارزانی کرایه جاده‌ای ناشی از یارانه گازوئیل**

**ت - دوگانگی بهره‌برداری خطوط فرعی تجاری بین مالکین خطوط و شرکت‌های بهره‌بردار خصوصی و شرکت راه‌آهن**

**ث - نبود ارتباط کافی بین استان‌های دارای ریل از طریق مسیر مناسب و کوتاه در خطوط شبکه ریلی موجود (فراهم نبودن خطوط میان‌برکافی)**

**ج - فقدان پسرکرانه ریلی در بسیاری از بنادر**

**چ - عدم توسعه خطوط فرعی درون برخی از بنادری که به شبکه ریلی کشور متصل هستند**

**ح - عدم ظرفیت مناسب برخی خطوط منتهی به بنادر**

## ۳- کندی روند افزایش ظرفیت خطوط

- کندی افزایش ظرفیت در اغلب محورهای با ظرفیت اشباع شده به‌رغم توجیه اقتصادی و اجتماعی به دلایلی از جمله فشار مسئولان محلی برای

ساخت محورهای جدید به‌جای تقویت محورهای موجود

- بهره‌برداری دیزلی راه‌آهن ایران و استفاده بسیار اندک از سیستم برقی علی‌رغم توجیه فنی و اقتصادی بالای برخی خطوط برای برقی شدن

- ضعف در برخورداری از بازرسی مستمر سلامت و کارآمدی و آموزش مستمر کارکنان

- عدم استفاده از اغلب مزایا و کارکردهای سیستم‌های علائم و ارتباطی برای افزایش ایمنی سیر قطارها، افزایش ظرفیت بلاک‌های بین

ایستگاه‌ها و افزایش سرعت سیر قطارها

وضعیت حمل بار جاده‌ای و ریلی در جدول ۱ ارائه و شاخص اندازه‌گیری آن، تن-کیلومتر در نظر گرفته شده است. این جدول نشان می‌دهد که هر چه از سال‌های برنامه گذشته است، فاصله عملکرد با هدف تعیین‌شده افزایش یافته و رشد بخش ریلی بسیار با اهداف قانون فاصله داشته است؛ به‌طوری که می‌توان گفت تقریباً هیچ اتفاقی در سال‌های اخیر برای نزدیک شدن به سهم ۳۰ درصد رخ نداده است؛ زیرا سهم حمل ریلی از کل بار زمینی در سال ۱۳۹۵ برابر ۱۱/۷ درصد بود و بعد از گذشت پنج سال و در سال ۱۴۰۰ نه‌تنها افزایش نداشته؛ بلکه به میزان ۵/۰ واحد کمتر شده و به ۱۱/۲ درصد رسیده و بنابراین ۲/۷ درصد نسبت به سال شروع برنامه از هدف برنامه دورتر شده است.

## ◀ نقش عوامل موثر

یکی از نکات مهمی که باید در برنامه‌ریزی بخش ریلی مورد توجه قرار گیرد آن است که توسعه زیرساخت به‌تنهایی نمی‌تواند در افزایش سهم بار ریلی موثر واقع شود و نکته مهم، اولویت دادن به بخش‌هایی است که می‌تواند در جابه‌جایی بار نقش به‌سزایی ایفا نماید.

مهم‌ترین چالش‌ها و مسائل حمل و نقل ریلی کشور در گزارش مجلس به شرح زیر است:

## ۱- نبود طرح جامع حمل و نقل

- نبود راهبردها و برنامه بلندمدت برای توسعه شبکه حمل و نقل و در نتیجه غلبه نگرش‌های کوتاه‌مدت و ناهماهنگ و توجه بیشتر تصمیم‌گیران به بخش جاده‌ای



**هر چه از سال‌های برنامه گذشته، فاصله عملکرد**

**ریلی با هدف تعیین‌شده افزایش یافته و**

**رشد بخش ریلی بسیار با اهداف قانون فاصله**

**داشته است؛ به‌طوری که می‌توان گفت تقریباً**

**هیچ اتفاقی در سال‌های اخیر برای نزدیک شدن**

**به سهم ۳۰ درصد رخ نداده است**





- ضعف در ردیابی و نظارت برگردش واگن‌ها و قطارها و پیش‌بینی و تحلیل مخاطرات ریلی.

#### ۴- کمبود ناوگان فعال

یکی از چالش‌هایی که در سال‌های گذشته بر عملکرد حمل بار ریلی تاثیر منفی داشته است، کاهش تعداد ناوگان فعال است که مثال بارز آن در بخش کشنده‌های ریلی بود.

#### ۵- ضعف فناوری

نبود متولی نظارت و هماهنگی و پشتیبانی مشخص در انتقال فناوری‌های جدید ریلی، ارتقای فناوری‌های تولید ادوات و تجهیزات ریلی، حمایت و ارتقای سازندگان و پشتیبانی تولید ادوات مصرفی و تولید ادوات جدید، تدوین استانداردهای فنی و کیفی تولید و بازرسی.

#### ۶- معضلات نظام بهره‌برداری

یکی از معضلات نظام بهره‌برداری سنتی، وظیفه‌محور بودن و کارآمدی پایین در راه‌آهن است که با انتظارات مشتریان و تعهدات و منافع مالکین واگن‌های باری و بازدهی ناوگان ریلی مغایر است. گفتنی است بخش اعظم زمان سیر واگن‌های باری (به‌جز واگن‌های باردار معدنی) در ایستگاه‌های تشکیلاتی برای عملیات کنترل واگن‌ها، عملیات مانور تفکیک واگن‌های مسیر جدید و واگن‌های معیوب، عملیات الحاق واگن‌های جدید هم مسیر، نوبت کنترل و تامین کشنده، نوبت آزادسازی مسیر برای اعزام و غیره می‌گذرد.

#### ۷- کمبود منابع مالی توسعه ریلی

فاصله بسیار زیادی میان بودجه مصوب سالیانه و هزینه موردنیاز برای اتمام طرح‌های توسعه ریلی به دلیل تعدد زیاد طرح‌های هم‌زمان (بدون اولویت‌بندی منافع) وجود دارد؛ به طوری که متوسط عمر طرح‌های



**سهم حمل ریلی از کل بار زمینی در سال ۱۳۹۵ برابر ۱۱/۷ درصد بود و بعد از گذشت پنج سال و در سال ۱۴۰۰ نه تنها افزایش نداشته؛ بلکه به میزان ۰/۵ واحد کمتر شده و به ۱۱/۲ درصد رسیده، بنابراین ۲/۷ درصد نسبت به سال شروع برنامه از هدف برنامه دورتر شده است**



توسعه ریلی از ۱۰ سال عبور کرده و متوسط پیشرفت فیزیکی طرح‌ها در برخی از سال‌ها حتی ۱ درصد هم نبوده است! براساس برآوردهای کارشناسی انجام شده در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی، برای تحقق سهم ۳۰ درصد حمل بار ریلی از مجموع حمل بار زمینی در کشور و نیز ۲۰ درصد از جابه‌جایی مسافر توسط ریل، به سرمایه‌گذاری حدود ۶۰ هزار میلیارد تومان برای تامین کشنده ریلی (اعم از باری، مسافری، مانوری)، توسعه واگن با برآورد حداقل ۱۰۰ هزار میلیارد تومان و توسعه شبکه (شامل خطوط فرعی، دوخطه کردن،

#### خلاصه عملکرد و اهداف برنامه بخش حمل و نقل ریلی بار در سال‌های برنامه ششم توسعه

سال	واحد	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
عملکرد	عملکرد حمل بار جاده‌ای	۲۰۵/۸	۲۲۴/۸	۲۲۳/۲	۲۳۷/۱	۲۵۵/۴	۲۵۹/۶
	عملکرد حمل بار ریلی	۲۷/۲	۳۰/۳	۳۴/۹	۳۳/۶	۳۶/۰	۳۲/۹
	عملکرد حمل بار زمینی	۲۳۳/۰	۲۵۵/۱	۲۵۸/۰	۲۷۰/۷	۲۹۱/۴	۲۹۲/۵
برنامه (هدف)	سهم حمل ریلی از کل بار زمینی	۱۱/۷	۱۱/۹	۱۳/۵	۱۲/۴	۱۲/۳	۱۱/۲
	هدف‌گذاری سالیانه برنامه جاده‌ای	۲۰۵/۸	۲۱۹/۱	۲۱۴/۱	۲۱۵/۰	۲۱۹/۰	۲۱۵/۷
	هدف‌گذاری سالیانه برنامه ریلی	۲۷/۲	۳۶/۰	۴۴/۰	۵۵/۷	۷۲/۴	۹۲/۴
	سهم برنامه‌ای حمل ریلی از کل بار زمینی	۱۱/۷	۱۴/۱	۱۷/۰	۲۰/۶	۲۴/۸	۳۰/۰



**در بند «الف» ماده ۵۷ برنامه توسعه ششم آمده است: «دولت مکلف است به منظور تکمیل و اجرای طرح‌های حمل‌ونقل ریلی، یک درصد منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت را در قالب بودجه سالانه به وزارت راه اختصاص دهد» اما گزارش مجلس نشان می‌دهد که بودجه‌ای از این محل برای توسعه بخش ریلی در هیچ یک از سال‌ها تعلق نگرفته است**



بهسازی، نوسازی و بازسازی خطوط، تراک‌بندی و ... با برآورد حداقل ۱۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه نیاز است و بر همین اساس، قانون‌گذار با پیش‌بینی بند «الف» ماده ۵۷ به بخشی از نیازهای بودجه‌ای توجه کرده بود که در صورت تحقق می‌توانست برای رسیدن به هدف‌گذاری‌های صورت گرفته تأثیر مهمی داشته باشد.

در بند موصوف آمده است: «دولت مکلف است به منظور تکمیل و اجرای طرح‌های حمل‌ونقل ریلی، دوخطه کردن مسیرها و احداث خطوط برقی و سریع‌السیر، علاوه بر مشارکت‌های دولتی - خصوصی و افزایش اعتبارات این حوزه در بودجه سالانه، یک درصد منابع حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت را در قالب بودجه سالانه به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد تا طرح‌های حمل‌ونقل ریلی با اولویت مناطق کمتر توسعه‌یافته اجرا گردد» اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که این بند، به هیچ عنوان در طول سال‌های برنامه ششم توسعه محقق نشده و بودجه‌ای از این محل برای توسعه بخش ریلی در هیچ یک از سال‌های برنامه تعلق نگرفته است.

البته برای عملیاتی شدن این بند، قانونی لازم بود که در بودجه‌های سنواتی، سهم بخش ریلی آورده شود، ولی دولت در لوایح پیشنهادی، چنین پیش‌بینی نداشته و علاوه بر این، مجلس شورای اسلامی نیز مطالبه‌ای برای تحقق قانون مصوب برنامه ششم نداشته و نظارتی برای تحقق آن صورت نداده است.

ازجمله دلایل سازمان برنامه و بودجه در عدم درج ۱ درصد سهم حمل‌ونقل ریلی از فروش نفت در لوایح بودجه سنواتی آن است که در صورت پیش‌بینی چنین اعتباری، سقف اعتبارات طرح‌های تملک‌دارایی سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل، رعایت نخواهد شد و از آن عبور خواهد کرد که این موضوع بر خلاف چهارچوب بخشنامه بودجه سنواتی است. بدین ترتیب، صرف‌نظر از کیفیت استدلال سازمان برنامه در برتری دادن بخشنامه بودجه نسبت به نص صریح برنامه توسعه کشور، میان اجرای حکم قانون برنامه ششم توسعه و روش بودجه‌ریزی نیز یک تناقض دیده می‌شود.

#### ◀ توصیه‌ها و پیشنهادهای کارشناسی

توصیه مجلسیان به دولت برای تدوین برنامه هفتم اولاً این است که به‌طور روشن، مشخص شود که پشتوانه کارشناسی رقم ۳۰ درصد (یا هر رقم دیگری) چیست. آیا منظور قانونگذار، سهم بار ریلی از کل شیوه‌های حمل‌ونقل است یا شیوه‌های زمینی؟

چه شاخصی باید به ۳۰ درصد برسد؛ تناژ بار یا تن-کیلومتر یا ...؟ ضمن اینکه دستگاه‌های مختلف مسئول در تحقق یا عدم تحقق این سهم باید کاملاً مشخص شوند، در حالی که در حکم قانون برنامه ششم، به‌طور کلی «دولت» مکلف به انجام این کار شده که بر این اساس نمی‌توان، نظارت موثری را انجام داد.

توصیه‌های بعدی درباره اصلاح سیاست‌های مالی حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، اصلاح نظام بهره‌برداری، بازطراحی نظام ساختاری حکمرانی ریلی و اصلاح اقتصاد بخش ریلی و جذب سرمایه است.

در این گزارش، بر تکمیل مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور نیز تأکید شده است؛ چراکه در غیاب طرح جامع حمل‌ونقل، الگوی علمی و منظمی برای برنامه‌ریزی بلندمدت بخش حمل‌ونقل وجود ندارد و برنامه‌ریزی، احداث، بهره‌برداری و پشتیبانی زیربخش ریلی در هاله ابهام و بدون هماهنگی کامل با دیگر شیوه‌های حمل‌ونقل خواهد بود که این امر ضمن اتلاف بخشی از سرمایه‌ها و امکانات، موجب کمبودها یا تراکم موضعی در عرضه خدمات می‌شود.

علاوه بر این، اولویت‌بندی پروژه‌های ریلی باید با آن دسته از طرح‌ها باشد که بازگشت سرمایه آنها در سریع‌ترین وجه اتفاق بیفتد و توسعه شبکه ریلی مسافری (ازجمله اتصال مراکز استان‌های باقیمانده به شبکه ریلی) نمی‌تواند چنین هدفی را محقق کند، زیرا در راه‌آهن، حمل‌ونقل باری و توسعه ترانزیت کالا درآمدزا است و می‌تواند در کوتاه‌مدت، سرمایه هزینه شده برای ساخت شبکه ریلی را برگرداند. ■

## اختلال امواج

ابلاغ آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌های خلق‌الساعه دولتی، تسهیل فضای کسب‌وکار را در ایران برای بخش خصوصی به آرمانی دور از دست و ناممکن تبدیل و عرصه فعالیت صاحبان مشاغل را برای سالیان متمادی متشنج و دچار اختلال کرده است. در چنین فضای کسب‌وکاری، در پرونده حاضر، به تشدید مشکلات ارزی شرکت‌های کشتیرانی و فراز و نشیب آموزش دریانوردان پرداخته‌ایم و نگاهی هم به آیین‌نامه IMO درباره بازیافت ایمن کشتی داریم.

◀ هفت‌خوان ارزی

◀ چرا دریازده شده‌ایم؟

◀ مقررات ایمن‌سازی اوراق بهادار



شرکت‌های کشتیرانی نه تنها سهمیه ارز دولتی ندارند بلکه مجبورند باج هم بدهند

## هفت‌خوان ارزی

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رابطه با تهیه ارز نیمایی برای دمووراز کشتی چنین توضیح داد: «ما هم برای کشتی و هم برای کانتینر دمووراز داریم که دمووراز کشتی بخشی از کرایه حمل محسوب می‌شود، با این حال، از سال‌های پیش، با ورود ارز ۴۲۰۰ تومانی به بازار معاملات کشور، مصوبات مختلفی برای تخصیص آن تعریف شد؛ اما تاکنون هیچ‌کدام از اعضای صنف ما نتوانستند آن مصوبات را اجرایی و از آن برای تامین ارز موردنیاز دمووراز کشتی، دمووراز کانتینر، چارترینگ و کرایه حمل استفاده کنند.»

روزبه مختاری با بیان اینکه آخرین بخشنامه بانک مرکزی نیز هنوز گره‌ای از مشکلات ما باز نکرده است، تصریح کرد: «در حوزه کانتینر، حق توقف دریافتی از مشتری را باید به شرکتی که خط کشتیرانی آن را داریم، پرداخت کنیم که ممکن است ما برای یک کشتی حدود ۵۰ مشتری داشته باشیم، بنابراین باید از همه آن ۵۰ مشتری دمووراز را دریافت کنیم و به خط کشتیرانی پرداخت کنیم.»

او تأکید کرد: «با چنین شرایطی، وقتی ما برای دریافت ارز نیمایی به بانک‌های عامل مراجعه می‌کنیم آنها می‌گویند که همه مشتریان شما باید تک‌به‌تک در بانک ما حساب ارزی داشته و مبادلات خریدوفروش ارزی خود را از طریق بانک ما انجام داده باشند تا ما بتوانیم دمووراز را از طریق بانک خود برای طرف خارجی ارسال کنیم.»

عضو هیئت‌مدیره شرکت هلال دریای ایرانیان به دلیل تعدد مشتریان یک کشتی این کار را غیرممکن دانست و گفت: «دستورالعمل و بخشنامه بانک مرکزی بسیار کلی است، بنابراین بانک‌های عامل هم همکاری خود را با شرکت‌های کشتیرانی مشروط به اجرای آیین‌نامه یک‌جانبه خود کرده‌اند و می‌گویند باید از آیین‌نامه ما تبعیت کنید.»

مختاری افزود: «به این صورت، با وجود بخشنامه جدید بانک مرکزی و ادعای فراهم‌سازی امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دمووراز کشتی‌ها با کد تعرفه ۹۹۴۲۰۰۰۰ هنوز همه شرکت‌های کشتیرانی، ارز موردنیاز خود را برای دمووراز کشتی، دمووراز کانتینر، چارترینگ و کرایه حمل، از بازار آزاد تامین می‌کنند.»



گفت‌وگو از

ماهور مجد

می‌گویند صلاح کار کجا و سیستم مدیریت دولتی ایران کجا؟ گزافه و بیراه هم نمی‌گویند، زیرا حداقل در بخش کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی، زمانی نشده که نهادهای دولتی بخشنامه و دستورالعملی ابلاغ کنند و گره مشکلات کورتر نشود. جدیدترین نمونه مربوط می‌شود به بخشنامه اخیر بانک مرکزی درباره امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دمووراز کشتی با کد تعرفه ۹۹۴۲۰۰۰۰، اما گویا این بخشنامه هم مانند دیگر بخشنامه‌ها و مصوبات دولتی قرار نبود شرکت‌های کشتیرانی را در مقابله با گرداب مشکلات و هفت‌خوان تامین ارز یاری کند؛ به‌صورتی که ظاهراً هنوز هیچ فعال صنفی کشتیرانی نتوانسته است از ارز نیمایی یا دولتی برای دمووراز کشتی و کانتینر، چارترینگ و کرایه حمل بهره برد.

در همین زمینه، مهندس روزبه مختاری، عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از سنگ‌اندازی‌های بانک‌های عامل در راه تخصیص ارز نیمایی به هزینه دمووراز کشتی سخن راند و گفت: «مشکلات ما فقط به تخصیص ارز نیمایی خلاصه نمی‌شود، بلکه دو سازمان بنادر و تامین اجتماعی بر اساس ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی در مقوله کسر ۵ درصد از هزینه THC ما را بازی می‌دهند و از این بازی سود هنگفت کسب کرده‌اند.»





»

**ممکن است ما برای یک کشتی حدود ۵۰ مشتری داشته باشیم. حالا در چنین شرایطی، بانک‌های عامل می‌گویند که همه مشتریان شما باید تک به تک در بانک ما حساب ارزی داشته و مبادلات ارزی خود را از طریق بانک ما انجام داده باشند تا ما بتوانیم دموژ را از طریق بانک خود برای طرف خارجی ارسال کنیم**

«

مختاری تأکید کرد: «به این ترتیب، دو سازمان دولتی ما را بازی می‌دهند و از این بازی سود هنگفت کسب کرده‌اند و ارقام سنگین از شرکت‌های کشتیرانی گرفته‌اند و برای تداوم و استمرار این سودشان ترجیح می‌دهند که پاسخی به ما ندهند و ما را در همین لوپ ناقص سرگردان کنند.» او با یادآوری اینکه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته جلسات بسیاری با سازمان بنادر و دریانوردی، بانک مرکزی و سازمان تامین اجتماعی برگزار کرده است اما هیچ‌کدام از این جلسات به نتیجه نرسیده است، اظهار کرد: «متأسفانه شرکت‌های کشتیرانی مسائل و مشکلات بسیار سنگین‌تر و بزرگ‌تر از این موضوع دارند که هنوز رفع نشده و دائماً فقط مسائل جدید اضافه می‌شود. به گونه‌ای که در طول ۱۰ سال گذشته مشکلی از بین نرفته است. فقط گاهی با اضافه شدن یک مشکل، مسئله قبلی اندکی تسهیل می‌شود.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پاسخ به این پرسش که آیا این مشکلات برای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم دیده می‌شود، گفت: «داستان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران متفاوت است، او از این مشکلات ندارد. او به واسطه قدرتی که دارد هر زمان و به هر شیوه‌ای که بخواهد، رفتار می‌کند. اگر بخواهد ۵

### ◀ کشتیرانی‌ها ارزآوری دارند، اگر...

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی توضیح داد: «در چند جلسه که هر کدام ۳، ۶ و ۸ ساعت طول کشید، همه فرآیندهای سیستم کشتیرانی را هم از نظر کانتینری و هم جنرال کارگو برای بخش دولتی تشریح و ثابت کردیم که اگر خط ارزی برای شرکت‌های کشتیرانی بازکنند، مدل کار شرکت‌های کشتیرانی ارزآوری دارد نه ارزی.»

مختاری افزود: «در نهایت، با توضیح دقیق و فنی نمایندگان انجمن کشتیرانی در آن جلسات، همه آنها متقاعد شدند که اگر بانک مرکزی بخواهد این کار را اجرا کند، قطعاً می‌توانیم در شرایط تحریم برای کشور ارزآوری کنیم؛ اما باز هم اقدامی در این خصوص صورت نگرفت و خط اعتباری به شرکت‌های کشتیرانی اختصاص ندادند.»

### ◀ گروهکشی سازمان‌های دولتی

عضو هیئت‌مدیره شرکت هلال دریای ایرانیان در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اینکه بخشی از هزینه THC را به بخش دولتی یعنی سازمان بنادر می‌دهیم و بخشی دیگر را به اپراتور بندری پرداخت می‌کنیم، گفت: «ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی، در زمینه کسر ۵ درصد از هزینه‌های THC که به بخش خصوصی یعنی همان اپراتور بندری پرداخت می‌شود هم یکی دیگر از دردهای ماست.»

او توضیح داد که براساس ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی، این رقم تا زمان ارائه مقاصحساب تامین اجتماعی کسر می‌شود، زیرا آنها مدعی هستند چون صورت‌حساب به نام شرکت کشتیرانی صادر می‌شود، این شرکت باید تا زمان تسویه حساب اپراتور بندری این ۵ درصد را کسر کند، اما از طرف دیگر، سازمان بنادر و دریانوردی و اپراتور بندری معتقدند که کسر ۵ درصد شامل حال آنها نمی‌شود. به این صورت، ما از یک طرف، اجازه نداریم این ۵ درصد را از آنها کسر کنیم و اگر کسر کنیم با برخوردهای شدید از طرف اپراتور و سازمان بنادر مواجه می‌شویم و از طرف دیگر، سازمان تامین اجتماعی ما را برای عدم کسر ۵ درصد جریمه می‌کند.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران یادآور شد: «ما می‌خواهیم رفتار قانونمند داشته باشیم، اما تقریباً ۳ سال است که پیگیر هستیم تا یک نفر تکلیف ما را تعیین کند و بگوید که مطابق قانون ما آیا ما مجاز به کسر این ۵ درصد هستیم یا نیستیم!»

مختاری تصریح کرد: «در آخرین جلسه‌ای که در سازمان تامین اجتماعی برای این موضوع داشتیم، دوستان ما در سازمان بنادر مستقیماً شرکت‌های کشتیرانی را تهدید کردند که اگر ۵ درصد را کسر کنید، ما هم مجوز شما را باطل می‌کنیم.»



کشتیرانی اصلی که خارج از ایران است، پرداخت کنیم، نمایندگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم باید یک سری ارقام را برای این شرکت در کشور ارسال کنند که نمی‌دانیم به چه صورت این کار را انجام می‌دهند. البته آنها درآمدهای ارزی دیگری هم دارند.»

#### ◀ باج‌گیری از کشتیرانی‌ها به نام پرچم

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در ادامه سخنانش به مشکل دیگری به نام حق پرچم ۱۰ درصدی اشاره و اظهار کرد: «دستورالعمل حق پرچم می‌گوید در بنداری که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سرویس دارد، ما باید از آن شرکت استفاده کنیم، در غیر این صورت باید ۱۰ درصد حق پرچم پرداخت کنیم. همین قاعده اشتباه، می‌گوید به شرطی می‌توانید از پرداخت حق پرچم معاف شوید که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به صورت مکتوب اعلام کند که من در کشور A و بندر B سرویس ندارم.»

او در پایان با بیان اینکه این در حالی است که آن شرکت هیچ‌گاه چنین چیزی ارائه نخواهد داد؛ در نتیجه یک جریمه ۱۰ درصدی از کرایه حمل به دوش همه تجار ایران است که دقیقاً افزایش ۱۰ درصد افزایش قیمت تمام‌شده کالا را در بر دارد، گفت: «امیدوارم روزی شود که بتوان با تعامل متقابل برای حل مشکلات صحبت کرد.» ■

**دستورالعمل و بخشنامه بانک مرکزی درباره تخصیص ارز نیمایی برای هزینه دموارژ بسیار کلی است، بنابراین بانک‌های عامل هم همکاری خود را با شرکت‌های کشتیرانی مشروط به اجرای آیین‌نامه یک‌جانبه خود کرده‌اند و می‌گویند باید از آیین‌نامه ما تبعیت کنید**



درصد را کسر می‌کند و اگر نخواهد کسر نمی‌کند؛ حتی پورت دیوز کشتی را هر زمان که تشخیص دهد، پرداخت می‌کند. از طرف دیگر، دموارژ کانتینر را خودش باید اخذ کند و دفتر مرکزی‌اش هم در ایران است و نباید به خارج از کشور ارسال کند.»

او افزود: «همان‌گونه که ما باید در ایران بخشی از درآمدمان را به شرکت

## آیین‌نامه کارگزاران امور بندری و دریایی در دستور کار قرار گرفت



نکته مهم، بهره‌وری و کارآمدی است و صرفاً نباید از طریق سرمایه‌گذاری در بنادر این مسئله محقق شود، بلکه بهره‌وری از طریق نیروی انسانی، موضوع بسیار مهمی است که باید به آن توجه داشته باشیم و در راستای بهبود ارائه کیفی خدمات در زنجیره تامین کالا گام برداریم.»

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اشاره به اجرای ممیزی اجباری سازمان بین‌المللی دریانوردی از سال آینده، اظهار داشت: «این ممیزی اجباری مربوط به کشورهای عضو IMO است و در این راستا برنامه‌های تدوینی را با بخش‌های مرتبط از جمله بخش خصوصی به اشتراک گذاشته‌ایم.»

او افزود: «با توجه به اهمیت مقوله کالاهای خطرناک، دوره‌های مختلف بسیاری در این راستا برگزار و آموزش‌های لازم داده شد، همچنین فراگیران مربوط به بخش‌های عملیاتی، خصوصی و ناظران عملیات، آزمون‌های لازم برگزار و گواهینامه‌های مربوطه ارائه شد.»

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر گفت: «تدوین آیین‌نامه کارگزاران امور بندری و دریایی در راستای توسعه و تسهیل فضای کسب و کار مدنظر سازمان بنادر قرار دارد.»

عادل دریس توضیح داد: «فرآیند تصویب این آیین‌نامه در هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی طی شده و منتظر تصویب در شورای عالی ترابری است.»

او با اشاره به اینکه در حوزه زیرساخت‌های بندری، اقدامات و اتفاقات بسیار خوبی صورت گرفته، گفت: «در حال حاضر ظرفیت بنادر شمالی و جنوبی کشور از میزان عملکرد تخلیه و بارگیری بیشتر و این بدان معنا است که بنادر ایران از ظرفیت بسیار بالایی در بخش تخلیه و بارگیری برخوردار هستند.»

دریس در مورد تجهیزات استراتژیک بنادر کشور نیز گفت: «در بخش تجهیزات استراتژیک نیز بنادر کشور از ظرفیت خوبی برخوردار هستند اما



برای توسعه کمی و کیفی آموزش دریانوردان چه کردیم

## چرا دریازده شده ایم؟

گزارش از

تحریریه ترابران

مدتی پیش، مدیرعامل سازمان بنادر در جمع خبرنگاران، در پاسخ به پرسشی درباره مشکل کمبود ۴۰۰۰ دریانورد در کشور تایید کرد که بخش دریایی کشور به شدت با کمبود نیرو مواجه است. در همین ارتباط بهتر دیدیم به سراغ مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر برویم تا بیشتر در جریان این مشکل و نحوه رویارویی با آن از سوی متولی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور قرار بگیریم.

علی‌اکبر مرزبان در گفت‌وگو با ترابران، با بیان اهمیت توسعه کمی و کیفی آموزش دریانوردان گفت: «قابلیت صادرات دریانورد به صورت کلی در کشور وجود دارد؛ با این حال، ما هنوز راه درازی تا تبدیل شدن به یک کشور تامین‌کننده و عرضه‌کننده دریانورد در پیش داریم و رسیدن به آن هدف هم اما و اگرهای بسیار دارد.»



۵۰۰ GT با کمبود نیروی افسر مواجه هستیم. بنابراین سیاست تقویت مراکز آموزشی موجود و ایجاد مراکز جدید را در پیش گرفته‌ایم.»

او تاکید کرد: «در سال گذشته با افزایش ظرفیت برخی مراکز آموزشی و دانشگاهی اعم از دانشگاه علوم دریایی چابهار، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم دریایی خارک و مراکز آموزشی مانند موسسه آموزشی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، توانستیم ظرفیت پذیرش فراگیران حرفه دریانوردی کشور را دو برابر افزایش دهیم، به صورتی که تقریباً ۴۵۰ متقاضی بیشتر در این حوزه جذب شد.»

مرزبان با اشاره به اینکه ۱۱ هنرستان دریایی در سواحل جنوبی و شمالی کشور داریم، خاطرنشان کرد: «مذاکرات خوبی را با مدیرکل فنی‌حرفه‌ای وزارت آموزش و پرورش داشتیم و به اتفاق این مسئولان از مراکز واقع در مازندران بازدید و آنها را برای مطابقت خود با استانداردهای کنوانسیون بین‌المللی STCW دعوت کردیم که به‌موجب آن بتوانند با اخذ گواهینامه ایزو، تکمیل و به‌روزرسانی تجهیزات و امکانات و اساتید

دکتر علی‌اکبر مرزبان، مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت نزدیک شدن به روز جهانی دریانورد در گفت‌وگو با ترابران گفت: «توسعه کمی و کیفی آموزش و تربیت دریانوردان یکی از اولویت‌های سازمان بنادر و دریانوردی است که در سال گذشته اقدامات متعددی در این رابطه انجام شد.»

او اظهار کرد: «در همین زمینه، ما دو سیاست راهبردی افزایش ظرفیت پذیرش فراگیران دوره‌های دریانوردی در دانشگاه‌ها، موسسات و مراکز آموزش دریانوردی موجود و دیگری افزایش دانشگاه‌ها، و موسسات آموزشی دریانوردی جدید را در دستور کار خود قرار دادیم.»

مرزبان با اشاره به اینکه تربیت دریانورد در دو رده افسری (عرشه و موتور) و ملوانی است، اظهار کرد: «خوشبختانه ما در حوزه تامین نیروی ملوان مشکلی نداریم، زیرا هر متقاضی می‌تواند با گذراندن یک دوره آموزشی ۳ یا ۶ ماهه به‌عنوان ملوان وارد کشتی شود؛ اما سیاست راهبردی ما متمرکز بر دوره افسری است که اکنون در کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ GT و

حوزه به بالای هزار نفر در سال برسانیم که تضمینی برای تامین نیاز ناوگان دریایی روبه‌رشد کشور خواهد بود.»



#### ◀ «کاروری» پاشنه آشیل آموزش دریانوردان

او در بخش دیگری از سخنان خود تصریح کرد: «پاشنه آشیل آموزش دریانوردان، دوره کاروری آنها است که بر اساس کنوانسیون بین‌المللی STCW و دیگر مقررات، کسی که دوره‌های تئوری را در موسسه‌های آموزشی می‌بیند باید دوره کاروری روی کشتی را یک‌ساله بگذراند که به‌جز دو یا سه شرکت بزرگ کشتیرانی، بقیه تاکنون همکاری مناسبی در این زمینه نداشته‌اند.»

مدیر کل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر خاطرنشان کرد: «اگر ما به موازات افزایش پذیرش موسسات آموزشی حرفه دریانوردی نتوانیم ظرفیت کاروری خود را افزایش دهیم، دانش‌آموختگان این حرفه پشت خط می‌مانند و یک وقفه بین دوره آموزشی و کاروری و کارایی آنها ایجاد می‌شود. به همین دلیل، ما با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، شرکت ملی نفتکش و چند شرکت کشتیرانی دیگر برای جذب نیروی کارورز مذاکره کردیم.»

او تصریح کرد: «سال گذشته سازمان بنادر توانسته ۲۲۰ دانش‌آموخته رشته دریانوردی را به روی کشتی‌ها برای دوره کاروری روانه کند. مرزبان با اشاره به ضرورت افزایش کیفیت آموزش دریانوردان ایرانی گفت: «در این زمینه ارتقای سطح مهارت و دانش مدرسان مراکز آموزشی را در دستور کار خود قرار دادیم و بانک مدرسان سازمان را به‌روز و تقویت کرده‌ایم. علاوه بر این، ممتحنین خود را نیز با برگزاری آزمون‌های مختلف پایش و ارزیابی کردیم.»

او خاطرنشان کرد: «طرح‌های مطالعاتی مختلفی را برای ارتقای دانش دریانوردان انجام دادیم که مهم‌ترین آنها طرح جامع منابع آموزشی دریانوردی است که امیدواریم تا پایان سال به سرانجام برسد.»

#### ◀ راه درازی تا صادرات نیروی دریانورد داریم

مرزبان در پاسخ به این پرسش که بر اساس آنچه در سال‌های گذشته درباره صادرات دریانورد ایرانی به کشورهای دیگر گفته شد، تاکنون چه اقداماتی صورت گرفته: گفت: «قابلیت صادرات دریانورد به‌صورت کلی وجود دارد اما ما هنوز ظرفیت آن را نداریم که با این هدف دریانورد پرورش دهیم و تربیت کنیم و ارزآوری برای کشور داشته باشیم. این یک نگاه ایده‌آل و بلندپروازانه است؛ زیرا ما هرچه نیروی دریانورد تربیت کنیم برای ناوگان خودمان نیاز داریم.» ■

**پاشنه آشیل آموزش دریانوردان، دوره کاروری آنها است که بر اساس کنوانسیون بین‌المللی STCW و دیگر مقررات، کسی که دوره‌های تئوری را در موسسه‌های آموزشی می‌بیند باید دوره کاروری روی کشتی را یک‌ساله بگذراند که به‌جز دو یا سه شرکت بزرگ کشتیرانی، بقیه تاکنون همکاری مناسبی در این زمینه نداشته‌اند**



خبره، دانش‌آموزان را برای تربیت و آموزش حرفه دریانوردی به‌ویژه در کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ GT به هنرستان خود جذب کنند.» او با بیان مشکل موسسات و مراکز آموزشی برای جذب اساتید و مدرسان حاذق دریانوردی اظهار کرد: «اگر بتوانیم هنرستان‌های علوم دریایی وزارت آموزش و پرورش را پای کار بیاوریم و ظرفیت بالقوه دانشگاه‌های دریایی را نیز به بالفعل تبدیل کنیم، می‌توانیم شاهد افزایش جهشی تربیت دریانوردان برای ورود به بازار کشتیرانی باشیم.»

مدیر کل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «اگر سازمان بنادر بتواند در سال جاری به ۴ هنرستان دریایی مجوز اعطا کند، ظرفیت پذیرش دانش‌آموز دریایی حدود ۲۵۰ نفر افزایش می‌یابد که با اعطای مجوز به دیگر هنرستان‌ها در یک دوره زمانی کمتر از دو سال می‌توانیم آن را به ۶۰۰ تا ۷۰۰ نفر برسانیم که این تعداد به‌همراه دیگر دانشگاه‌ها و مراکز تکافوی نیاز ناوگان دریایی رو به توسعه ایران را برآورده خواهد کرد.»

او افزود: «در ماه‌های آینده مذاکراتی را با مسئولان دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشگاه آزاد واحد آبادان و دانشگاه امیرکبیر شعبه ماهشهر خواهیم داشت تا ببینیم چطور می‌توانیم از ظرفیت این دانشگاه‌ها برای توسعه کمی دریانوردان استفاده کنیم.»

مرزبان تصریح کرد: «اگر بتوانیم تا پایان سال به دو دانشگاه، موسسه یا هنرستان دریایی مجوز دهیم برای افزایش ظرفیت تربیت دریانوردان از هنرستان‌های دریایی تا دانشگاه‌ها و بالقوه کردن ظرفیت‌های بالفعل می‌توانیم در آینده‌ای نه چندان دور تعداد فراگیران خودمان را در این

## تصویب لایحه اساسنامه سازمان توسعه منطقه مکران



لایحه اساسنامه سازمان توسعه سواحل مکران که هفدهم خرداد ماه امسال در هیئت دولت تصویب شد، یازدهم تیر ماه برای انجام تشریفات قانونی به مجلس ارسال شد. این لایحه شامل یک مقدمه توجیهی و ۳۰ ماده است و در صورت تصویب در نهاد قانونگذار، سازمان توسعه سواحل مکران با سرمایه ۱۰ میلیارد تومانی تشکیل خواهد شد که قرار است کل سرمایه آن به صورت نقدی توسط دولت تامین شود.

تشکیل چنین سازمانی، در شرایطی اتفاق می‌افتد، که بعضی از کارشناسان با تاکید بر یک ضرورت فراموش شده به نام «ضرورت بازنگری در تقسیمات استانی جنوب کشور» معتقدند از آنجا که طول خط سواحل مکران از اولین نقطه جاسک در هرمزگان تا آخرین نقطه در سیستان و بلوچستان، ۴۰۰ کیلومتر است، این ۴۰۰ کیلومتر می‌تواند در قالب یک استان مانند مکران یا بلوچستان جنوبی تعریف شود؛ مخصوصاً اینکه تجربه ثابت کرده سازمان‌های موازی سرنوشت خوبی ندارند، به عنوان نمونه می‌توان به سازمان عمران سیستان اشاره کرد که بعد از مدتی به جهت تقابل رفتار و موازی‌کاری‌هایش با دستگاه‌های اجرایی، خود دستگاه‌های اجرایی کاری کردند که منحل شود.

براساس ماده ۱ لایحه اساسنامه سازمان توسعه سواحل مکران، این سازمان باید با ماهیت شرکت دولتی و ایفای نقش حاکمیتی در محدوده سواحل مکران تشکیل شود و مرکز اصلی آن در محدوده سواحل مکران باشد (ماده ۲). سرمایه سازمان نیز مبلغ یکصد میلیارد ریال است که به صورت نقدی تامین شده است (ماده ۴). برخی از فعالیت‌های سازمان در سواحل مکران در محدوده شهرستان‌های میناب، سیریک، جاسک، چابهار، کنارک، زرآباد، لیردف و دشتیاری به شرح زیر است:

- برنامه‌ریزی برای توسعه پایدار و متوازن در سواحل مکران.
- ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت و بهره‌مندی از استعدادهای سواحل جنوب شرقی کشور.
- انجام فعالیت‌های مناسب برای توانمندسازی جامعه محلی.

- انجام اقدامات لازم برای کاهش عدم تعادل‌های منطقه‌ای.
- حمایت از سرمایه‌گذاری در سواحل مکران از طریق مشارکت، تضمین کاهش مخاطره و امنیت سرمایه‌گذاران.
- تهیه جدول و تقسیم‌کار در سطح دستگاه‌های ملی و استانی با هدف توسعه در محدوده سواحل مکران.
- تهیه و تدوین مقررات و روش‌های تامین مالی و تجهیز منابع.
- تشکیل شرکت‌های وابسته و تابعه.
- استفاده و واگذاری اراضی مطابق ماده (۲۴) قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی و مقررات مربوط به استثنای اراضی مورد نیاز جهت ایجاد پایگاه فضایی و با لحاظ ضوابط محیط‌زیستی.
- ایجاد سازوکار لازم برای تعامل با نهادهای دفاعی و امنیتی با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح و دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی به منظور تقویت امنیت سرمایه‌گذاری در منطقه مکران.
- مدیریت، نظارت و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای
- پیگیری بسترسازی و راه‌اندازی گذرگاه شمال-جنوب و گذرگاه ارتباطی ساحلی جنوب (شرق - غرب) و ایجاد زنجیره حمل‌ونقل - صدور مجوز هر نوع فعالیت اقتصادی مجاز، ایجاد بنا و تاسیسات و فعالیت در انواع مشاغل توسط اشخاص حقیقی و حقوقی.
- براساس ماده ۶، ارکان سازمان شامل مجمع عمومی، هیئت‌مدیره، مدیر عامل و بازرس قانونی خواهد بود. مجمع عمومی سازمان از رئیس ستاد کل نیروهای مسلح و وزرای امور اقتصادی و دارایی کشور راه و شهرسازی و نفت و رؤسای سازمان‌های برنامه و بودجه کشور و سازمان حفاظت محیط زیست و با ریاست رئیس‌جمهور یا نماینده ویژه وی تشکیل می‌گردد (ماده ۷).
- در ماده ۱۹ اساسنامه، وظایف و اختیارات مدیرعامل سازمان تشریح شده است و ماده ۲۱ درباره وظایف و اختیارات بازرس قانونی است. در ماده ۲۴، منابع مالی سازمان به شرح زیر تعیین است:
- ۱- اعتبارات پیش‌بینی شده در قوانین بودجه سنواتی.
- ۲- درآمدهای حاصل از اخذ عوارض.
- ۳- درآمدهای حاصل از واگذاری و اجاره اراضی.
- ۴- سود شرکت‌های تابعه و وابسته.

با گذشت ۱۶ سال از زمان تصویب، کنوانسیون بازیافت ایمن کشتی از سال ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا می‌شود

## مقررات ایمن سازی اوراق بهادر!



کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ به منظور بازیافت ایمن و محیط‌زیستی کشتی‌ها، در کنفرانسی دیپلماتیک و با حضور نمایندگانی از ۶۳ کشور در سال ۲۰۰۹ به تصویب رسید. هدف این کنوانسیون حصول اطمینان از این نکته است که کشتی‌ها پس از پایان عمر عملیاتی خود به‌نحوی بازیافت شوند تا هیچ خطر غیرضروری برای سلامت انسان، ایمنی و محیط‌زیست ایجاد نکنند.

کنوانسیون هنگ‌کنگ در نظر دارد به تمام مسائل مربوط به بازیافت کشتی‌ها بپردازد، از جمله این واقعیت که ممکن است کشتی‌هایی که برای اسقاط فروخته می‌شوند حاوی مواد آلوده و خطرناک محیط‌زیستی مانند آزیست، فلزات سنگین، هیدروکربن‌ها، مواد تخریب‌کننده لایه اوزون و... باشند.

همچنین این کنوانسیون به نگرانی‌های مطرح شده در مورد شرایط کاری و محیطی در بسیاری از مکان‌های بازیافت کشتی در جهان می‌پردازد.

با توجه به اینکه بنگلادش و لیبریا کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها را تصویب کردند، این کنوانسیون پس از ۱۶ سال از تصویب، از ۲۶ ژوئن ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا خواهد شد. پیش‌تر اعلام شده بود که چنانچه ۱۵ کشور که ۴۰ درصد از کشتیرانی تجاری جهان را برحسب تناژ ناخالص نمایندگی می‌کنند، به این کنوانسیون بپیوندند، پس از ۲۴ ماه از اعلام عضویت، کنوانسیون مذکور لازم‌الاجرا خواهد شد البته از آنجا که روند تصویب کنوانسیون هنگ‌کنگ ۱۴ سال به طول انجامید و دو سال نیز تا لازم‌الاجرا شدن آن باقی مانده است، در این فاصله اتحادیه اروپا مجموعه‌ای از قوانین خود را در قالب مقررات بازیافت کشتی اتحادیه اروپا (EU SRR) تنظیم کرده که سختگیرانه‌تر از کنوانسیون هنگ‌کنگ است.



**در ضمیمه کنوانسیون هنگ کنگ، فهرستی از مواد خطرناک وجود دارد که نصب یا استفاده از آنها در کارخانه‌های کشتی‌سازی، کارگاه‌های تعمیر کشتی و کشتی‌های طرف‌های کنوانسیون ممنوع یا محدود شده است. از سوی دیگر، کشتی‌ها باید یک بررسی اولیه برای تایید موجودی مواد خطرناک، بررسی‌های اضافی در طول عمر کشتی و بررسی نهایی قبل از بازیافت داشته باشند**



بهداشت شغلی و ایمنی مرتبط با کشتی را کاهش دهد و همچنین باید پایداری بلندمدت را تضمین کند.

در نتیجه بازیافت کشتی باید با در نظر گرفتن ویژگی‌های منحصربه‌فرد حمل‌ونقل دریایی جهان و نیاز به خروج صحیح و آرام کشتی‌هایی که به پایان عمر عملیاتی خود رسیده‌اند، انجام شود.

بر این اساس، دستورالعمل‌های زیر برای کمک به کشورها در اجرای اولیه استانداردهای فنی کنوانسیون تهیه و تصویب شده است:

■ در سال ۲۰۱۱ دستورالعمل توسعه طرح بازیافت کشتی، طی قطعنامه MEPC.196 (62) تصویب شد.

■ دستورالعمل ۲۰۱۲ برای بازیافت کشتی ایمن و سالم، طی قطعنامه MEPC 210 (63) تصویب شد.

■ دستورالعمل ۲۰۱۲ برای مجوز تاسیسات بازیافت کشتی، طی قطعنامه MEPC.211 (63) تصویب شد.

■ دستورالعمل‌های ۲۰۱۵ برای توسعه فهرست مواد خطرناک، طی قطعنامه MEPC.269 (68) تصویب شد.

همچنین دو دستورالعمل دیگر به شرح زیر برای کمک به کشورها در اجرای کنوانسیون پس از لازم‌الاجرا شدن آن تصویب شده است:

■ دستورالعمل ۲۰۱۲ برای بررسی و صدور گواهینامه کشتی‌ها تحت کنوانسیون هنگ کنگ،

■ دستورالعمل ۲۰۱۲ برای بازرسی کشتی‌ها تحت کنوانسیون هنگ کنگ، توسط قطعنامه MEPC.223 (64).

متن کنوانسیون هنگ‌کنگ طی ۳/۵ سال با نظرات کشورهای عضو IMO و سازمان‌های غیردولتی مربوطه و با همکاری سازمان بین‌المللی کار و طرفین کنوانسیون بازل بازتعریف شد که مقررات کنوانسیون جدید شامل طراحی، ساخت، بهره‌برداری و آماده‌سازی کشتی‌ها به گونه‌ای است که بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست را بدون به خطر انداختن ایمنی و کارایی عملیاتی کشتی‌ها تسهیل کند.

بهره‌برداری از تاسیسات بازیافت کشتی نیز باید به روشی ایمن و سالم از نظر محیط‌زیست و ایجاد یک مکانیسم اجرایی مناسب برای بازیافت کشتی، شامل الزامات صدور گواهینامه و گزارش باشد.

پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون هنگ‌کنگ، کشتی‌هایی که برای بازیافت فرستاده می‌شوند، ملزم به حمل فهرستی از مواد خطرناک هستند که مختص هر کشتی است. ضمیمه این کنوانسیون، فهرستی از مواد خطرناک را ارائه می‌دهد که نصب یا استفاده از آنها در کارخانه‌های کشتی‌سازی، کارگاه‌های تعمیر کشتی و کشتی‌های طرف‌های کنوانسیون ممنوع یا محدود شده است. از سوی دیگر، کشتی‌ها باید یک بررسی اولیه برای تایید موجودی مواد خطرناک، بررسی‌های اضافی در طول عمر کشتی و بررسی نهایی قبل از بازیافت داشته باشند.

انبارهای بازیافت کشتی ملزم به ارائه «طرح بازیافت کشتی» خواهند بود که نحوه بازیافت هر کشتی را بسته به مشخصات و موجودی آن مشخص می‌کند. از طرف‌ها خواسته می‌شود که اقدامات موثری را انجام دهند تا اطمینان حاصل شود که تاسیسات بازیافت کشتی تحت صلاحیت آنها، با کنوانسیون مطابقت دارد.

#### ◀ دستورالعمل‌های فنی کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ

مجمع IMO در نوامبر تا دسامبر ۲۰۰۵ از کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی خود درخواست کرد تا با تدوین اسنادی تکمیلی، مقرراتی را برای موارد زیر ارائه دهد:

- طراحی، ساخت، بهره‌برداری و آماده‌سازی کشتی به گونه‌ای که بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست را بدون اینکه ایمنی و کارایی عملیاتی کشتی‌ها به خطر بیفتد، تسهیل کند.

- بهره‌برداری از تاسیسات بازیافت کشتی به روشی ایمن و سالم از نظر محیط‌زیست و ایجاد یک مکانیسم اجرایی مناسب برای بازیافت کشتی، شامل الزامات صدور گواهینامه و گزارش.

قطعنامه مذکور به نیاز فوری سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برای توسعه یک راه‌حل مؤثر در زمینه بازیافت کشتی اشاره کرده است. این راه‌حل باید به بهترین و کارآمدترین شکل ممکن خطرات محیط‌زیستی،



کشتی را برای همه ذی‌نفعان در فرآیند بازیافت، از جمله ارگان‌های کشتی‌سازی و کشورهای تامین‌کننده تجهیزات دریایی، پرچم و بندر بود و به کشورهای بازیافت‌کننده و همچنین سازمان‌های بین‌دولتی و نهادهای تجاری مانند مالکان کشتی، سازندگان کشتی، تعمیرکاران و یاردهای بازیافت نیز ارائه شد.

دستورالعمل‌های سازمان جهانی دریانوردی خاطرنشان می‌کند که در فرآیند بازیافت کشتی‌ها، عملاً هیچ چیز نباید هدر برود و می‌بایست مواد و تجهیزات، تقریباً به‌طور کامل مورد استفاده مجدد قرار گیرند. همچنین فولاد می‌بایست برای تبدیل شدن به میله‌های تقویت‌کننده برای استفاده در مثلاً صنعت ساخت‌وساز یا به‌عنوان ریخته‌گری گوشه و لولا برای ظروف، بازفرآوری شود. حتی زئراتورهای کشتی‌ها نیز باید در خشکی مورد استفاده مجدد قرار گیرند.

لازم به توضیح است که باتری‌ها راه خود را به اقتصاد محلی پیدا می‌کنند و هیدروکربن‌های موجود در کشتی تبدیل به محصولات نفتی بازیافتی می‌شوند تا به‌عنوان سوخت در کارخانه‌های نورد یا کوره‌های آجریزی استفاده شوند. اتصالات نور در خشکی کاربرد بیشتری پیدا می‌کنند. علاوه بر این، تولید فولاد جدید از فولاد بازیافتی تنها به یک‌سوم انرژی مصرفی شده برای تولید فولاد از مواد خام نیاز دارد، بنابراین بازیافت، کمک زیادی به حفظ جهانی انرژی و منابع می‌کند و در این فرآیند، باعث استخدام نیروی کار عظیمی (حتی اگر فاقد مهارت باشند) می‌شود.

#### ◀ صنعت «سبز» بازیافت کشتی

بازیافت کشتی اگر به‌درستی مدیریت شود، می‌تواند یک صنعت «سبز» باشد. با این حال، با توجه به اینکه مسئولیت نهایی برای شرایط موجود در انبارها بر عهده کشورهای میزبان است، تشویق سایر ذی‌نفعان به مشارکت در کاهش حداقلی مشکلات احتمالی در انبارها ضروری است. دستورالعمل بازیافت کشتی همچنین مفهوم «گذرنامه سبز» را به‌وجود آورده است. این سند که همواره باید در طول عمر کاری کشتی وجود داشته باشد، حاوی فهرستی از تمام مواد مورد استفاده در ساخت کشتی خواهد بود که به‌طور بالقوه برای سلامت انسان یا محیط زیست خطرناک هستند. «گذرنامه سبز» که در مرحله ساخت‌وساز توسط کارخانه کشتی‌سازی تولید شده و به خریدار کشتی ارائه داده می‌شود، بایستی در قالبی باشد که هرگونه تغییر بعدی در مواد یا تجهیزات را امکان‌پذیر کند. مالکان متوالی کشتی باید دقت گذرنامه سبز را حفظ کنند و تمام تغییرات طراحی و تجهیزات مربوطه را در آن بگنجانند و مالک نهایی آن را همراه با کشتی به محوطه بازیافت تحویل دهد.

**طبق دستورالعمل‌های IMO در فرآیند بازیافت کشتی‌ها، عملاً هیچ چیز نباید هدر برود و مواد و تجهیزات، تقریباً باید به‌طور کامل مورد استفاده مجدد قرار گیرند. حتی زئراتورهای کشتی‌ها نیز باید در خشکی مورد استفاده مجدد قرار گیرند**

**هیدروکربن‌های موجود در کشتی تبدیل به محصولات نفتی بازیافتی می‌شوند**



نکته مهم دیگر آن است که مجموع حداکثر حجم بازیافت سالانه کشتی در ۱۵ کشوری که ۴۰ درصد از کشتیرانی تجاری جهان را بر حسب تناژ ناخالص نمایندگی می‌کنند و به این کنوانسیون پیوسته‌اند، باید در طول ۱۰ سال گذشته، حداقل ۳ درصد از مجموع تناژ حمل‌ونقل تجاری آنها را تشکیل دهد. برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید به قطعه‌نامه (59) MEPC.178 در مورد محاسبه ظرفیت بازیافت جهت برآوردن شرایط لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون هنگ‌کنگ و همچنین سند MEPC 64/INF.2/Rev.1 که در همین مورد است، مراجعه کنید.

#### ◀ الزامات کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ

در چهل و چهارمین جلسه کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی (MEPC) در مارس ۲۰۰۰، نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در بازیافت کشتی‌ها (اصطلاحی که برای اسقاط کشتی‌ها استفاده می‌شود) برای اولین بار مورد بحث قرار گرفت. از آن زمان به بعد، یک گروه مکاتبه‌ای تشکیل شد که به بررسی و تحقیق در مورد این موضوع و ارائه اطلاعات درباره نقش IMO، روش‌ها و پیشنهادات مربوط به بازیافت کشتی‌ها می‌پردازد. دستورالعمل‌ها نیز توسط کمیته حفاظت از محیط‌زیست دریایی تهیه و در چهل و نهمین جلسه MEPC در ژوئیه ۲۰۰۳ نهایی شد و متعاقباً با قطعه‌نامه (24) A.980 مورد اصلاح قرار گرفت. قطعه‌نامه (23) A.962 درباره دستورالعمل‌های IMO در مورد بازیافت





## خطرات اوراق کشتی

در اوراق کشتی بخش عمده‌ای از مواد تشکیل‌دهنده آن مانند فولاد بدنه و سایر اقلام فلزی به کارخانجات ذوب‌آهن و فولادسازی ارسال می‌شود تا در نهایت به محصولات جدید تبدیل شوند.

بیش از ۹۰ درصد وزن یک نفتکش نیز از فولاد است که در اوراق‌سازی می‌تواند به چرخه تولید برگردد. این امر تقاضا برای استخراج سنگ آهن و مصرف انرژی را در فرآیند فولادسازی کاهش می‌دهد. بخش عمده‌ای از تجهیزات و ماشین‌آلات کشتی‌های اسقاطی نیز بلافاصله پس از دمونتاژ و یا بعد از تعمیر و بازسازی، مجدداً بر روی سایر شناورها و یا حتی صنایع ساحلی و خشکی مورد استفاده قرار می‌گیرند. بر این اساس، صنعت اوراق کشتی، صنعتی پایدار و همیشگی بوده و رعایت قوانین ایمنی، بهداشتی و محیط‌زیستی از الزامات اصلی و مهم در آن هستند.

خطرات اوراق کشتی در دو بخش‌های ایمنی، بهداشت کار و محیط‌زیست مورد بررسی قرار می‌گیرد.

**خطرات ایمنی و بهداشت کار:** کشتی‌ها (به‌ویژه کشتی‌های قدیمی و فرسوده) دارای مواد بالقوه سمی مانند آزبست، سرب، بیفنیل‌های پلی کلرید و فلزات سنگین هستند که به همراه استانداردهای ضعیف ایمنی صنعتی، برای سلامتی کارگران خطر ایجاد می‌کند. بخارات و دودهای خطرناک ناشی از سوختن مواد در محوطه‌های کاری به راحتی تنفس شده و مشاهده مناطق غبارآلود به آزبست امری عادی است.

سوختگی ناشی از انفجار و آتش، خفگی، قطع عضو در اثر سقوط فلز، سرطان و بیماری ناشی از سموم از موارد معمول در این صنعت است. در گذشته، آزبست در ساخت کشتی بسیار مورد استفاده قرار می‌گرفت تا اینکه در نهایت در اواسط دهه ۱۹۸۰ در اکثر کشورهای توسعه‌یافته ممنوع و هزینه‌های مربوط به حذف آزبست، همراه با خطرات احتمالی بیمه و سلامتی، باعث شد که اسکراب کشتی در اغلب این کشورها، دیگر از نظر اقتصادی مقرون‌به‌صرفه نباشد.

در کشورهای توسعه‌یافته با توجه به الزام و کنترل اجرای استانداردهای ایمنی، اوراق کشتی می‌تواند به طور بالقوه بیش از ارزش خود آهن قراضه هزینة داشته باشد؛ با این حال در این کشورها، کارخانه‌های کشتی‌سازی به دلیل دارا بودن تجهیزات و منابع زیرساختی می‌توانند بدون نگرانی‌های ایمنی در صنعت اوراق کشتی نیز فعالیت کنند، اما در آسیا از آنجا که در سواحل شنی نمی‌توان به اندازه کافی از تجهیزات سنگین استفاده کرد، بسیاری از امور اجرایی با تجهیزات سبک و دستی انجام می‌شود که به جسم کارگران فشار مضاعف وارد می‌کند

این مشکلات ناشی از بی‌توجهی دولت‌ها، مدیران و مالکان یاردهای



**در کشورهای در حال توسعه یاردهای اسکراب با قوانین سست محیط‌زیستی یا حتی بدون قانون اداره شده و باعث می‌شوند نفوذ مواد سمی به محیط عمومی باعث مشکلات جدی بهداشتی در بین کارکنان یاردها، جمعیت محلی و حیات وحش شود. حتی در شبه‌قاره هند، جنگل‌های حرا که منبعی ارزشمند برای حفاظت در برابر توفان‌های گرمسیری و باران‌های موسمی است، قطع شده‌اند تا فضا برای اسکراب کشتی‌ها فراهم شود**



اسکراب و مالکان کشتی‌های قراضه بوده که به کنوانسیون بازل درباره انتقال و امحای پسماندهای خطرناک توجهی نمی‌کنند. کارمندان و کارگران هیچ قرارداد رسمی و یا هیچ‌گونه حقی ندارند و در خوابگاه‌های پرجمعیت و بدون امکانات به آنها اسکان می‌دهند.

کار کودکان نیز در این یاردها بسیار گسترده است، ۲۰ درصد نیروی کار کارگران اسکراب کشتی در بنگلادش زیر ۱۵ سال سن دارند که عمدتاً در برشکاری فلزی با مشعل گاز فعال هستند.

**خطرات محیط‌زیستی - یاردهای اسکراب در کشورهای در حال توسعه با قوانین سست و ناکافی محیط‌زیستی یا حتی بدون قانون عمل کرده و باعث می‌شوند مقادیر زیادی مواد بسیار سمی به محیط عمومی نفوذ کند که باعث مشکلات جدی بهداشتی در بین کارگران و کارکنان یاردها، جمعیت محلی و حتی حیات‌وحش می‌شود. حتی در شبه‌قاره هند، جنگل‌های حرا که از نظر اکولوژیکی مهم و منبع ارزشمند برای حفاظت در برابر توفان‌های گرمسیری و باران‌های موسمی بوده، قطع شده‌اند تا فضا برای اسکراب کشتی‌ها فراهم شود؛ به عنوان مثال، در بنگلادش ۴۰ هزار درخت حرا در سال ۲۰۰۹ به طور غیرقانونی قطع شده و مکان‌های ساحلی این کشور در حال حاضر در معرض خطر افزایش سطح آب دریا قرار دارد. در نتیجه عملکرد نامناسب این صنعت نیز ۲۱ گونه ماهی و سخت‌پوستان در این کشور از بین رفته است. ■**



شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

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

دفتر مرکزی:

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

کارخانه:

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

 [www.FardaDiesel.com](http://www.FardaDiesel.com) |  [info@FardaDiesel.com](mailto:info@FardaDiesel.com)



khatte saba international transport co.PJS

شرکت حمل و نقل بین المللی

# خط صبا (سهامی خاص)

خدمات حمل و نقل بین المللی  
حمل کتلاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت

خدمات کیری و فورواردری

مالک بیش از ۲۵۰ دستگاه کشنده و انواع یدک  
تانکر چادری کفی نیفہ بقلدار کمپرسی

خدمات حمل و نقل سراسری

دارای شعب فعال در اقصی نقاط کشور  
تهران، بندرعباس، بندر امام خمینی اَرده، بندر انزلی، بندر امیرآباد

جزء بزرگترین شرکت های  
حمل تانکری مخصوصا  
حمل روغن خام خورانی در کشور



IRU



دفتر مرکزی: تهران، یونک، بزرگراه شهید آیت الله اشرفی اصفهانی، ین یست شهید طباطبائی، پلاک ۲۱، طبقه ۵، واحد ۲۰  
پایانه: تهران، کیلومتر ۹ آزادراه تهران - قم، رو به روی مجتمع خدمات رفاهی فانوس، شرکت حمل و نقل بین المللی خط صبا

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۴۳۶۲

☎ ۰۲۱-۴۰۴۴۹۴۱۷

🌐 www.khsco.ir

✉ khatte\_saba@yahoo.com

# کشتیرانی سپید بندر مکران ( SEPID BANDAR MAKRAN )



مجری خط کشتیرانی  
بندر چابهار به کراچی  
سرویس منظم  
ده روز یک بار

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

چابهار، مجتمع تجاری صالحیار، طبقه سوم، واحد ۳۱۰

۰۵۴ - ۳۵۳۱۳۴۲۷ / ۳۵۳۱۳۴۵۵ / ۳۵۳۱۳۴۵۴

۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶

WWW.SEPIDBANDAR.COM

# راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست اندرکار حمل و نقل کشور



۱۲۶	صبا ماهان مشهد
۱۲۶	شاهراه طلایی کیهان
<b>حمل و نقل بین المللی استان کردستان</b>	
۱۲۳	ایران ویج
<b>حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه</b>	
۱۵۵	روانسر ترابر
<b>حمل و نقل بین المللی استان گیلان</b>	
۱۵۵	فاراتر ترابر
<b>حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان</b>	
۱۲۶	روان ترابر امید
۱۴۰	نیکسان کالا تجارت
۱۲۰	هزیر راه
<b>حمل و نقل داخلی کل کشور</b>	
۱۵۰	پیام بار دلچیان
۱۳۰	تکران سرعت سیراف
۱۳۱	توکا
۱۲۷	جاده رانان رفسنجان
۱۲۶	حمل و نقل پتروشیمی
۱۲۷	سعادت ترابر
۱۳۱	شباهنگ بروجن
۱۵۴	صنایع روغن بار گلزار
۱۲۷	فجر جهاد
۱۵۴	فولاد ترابر خاورمیانه
۱۵۰	طارق
۱۵۵	عدل ترابران توس
۱۲۶	گلدشت دماوند
۱۵۵	ممتاز
۱۳۱	وطن گرد
<b>حمل و نقل داخلی استان هرمزگان</b>	
۱۳۰	آتشین ترابر هرمزگان
۱۳۰	آزاده بندر
۱۳۰	آذر ترابر هرمز
۱۳۱	احسان هرمزگان
۱۳۱	امیر ترابر مهرگان
۱۳۰	بندر پیشتاز
۱۳۱	توحید هرمزگان
۱۳۱	دوستان هرمزگان
۱۳۱	رشید بار بندر
۱۳۰	سعادت بندر
<b>حمل و نقل سنگین و فوق سنگین</b>	
۱۲۷	ستی
۱۲۷	سنگین ترابر
<b>خدمات لجستیک</b>	
۱۱۵	امیر لجستیک
۱۱۸	سام ران لجستیک
۱۵۵	سهند لجستیک
۱۲۰	صبا لجستیک
۱۱۱	گروه لجستیک نسیم اطلس
۱۵۵	هدف مارین

۱۱۵	وفاراه
۱۱۰	ویسمان
۱۱۴	هاگ بار
۱۱۱	هویار ترابر
۱۲۱	یونیک
<b>حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی</b>	
۱۲۹	آرتا لجستیک
۱۲۸	اسپاد ترابر ویرا
۱۵۵	ایده آل راه
۱۲۹	ترنم تبریز
۱۲۸	ساربان گستر سیلان
۱۲۹	سرافراز ترابر
۱۲۹	شهاب سحر آذر
۱۲۹	کالچار
۱۲۹	نیرو ترابر
<b>حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی</b>	
۱۲۹	آرتک نگین
۱۲۸	شهاب تبر آریا
۱۲۹	مروارید ماکو
۱۱۲	نیک بر
<b>حمل و نقل بین المللی استان خراسان</b>	
۱۲۳	آبا تمیم گیتی
۱۲۳	آبازراه طوس
۱۲۵	آتا ترابر اطلس
۱۲۶	اجافی
۱۲۴	آسا پروتد طوس
۱۲۵	آسا ترابر شرق
۱۲۴	بانی راه توس
۱۲۴	بیمسان ترابر یویا
۱۲۴	پیشتاز ترابر عصر خاوران
۱۲۳	تانیبا بارید تبر پارس
۱۲۶	توکا ترابر
۱۲۳	جواهر نگار توس
۱۲۴	خادم لجستیک
۱۲۴	خلیج فارس ریل
۱۲۳	ره ناشی توس
۱۲۵	زین ترابر آسیا
۱۲۳	زهره شب
۱۲۵	ستاره یاران زمین
۱۲۵	سدنا آسیا بار فرابر
۱۲۵	سلمان ترابر توس
۱۴۷	کازکیا ترابر آسیا
۱۲۳	کیا مهر ترابر
۱۲۳	مراول ترابر ایرانین
۱۲۵	میچکا ترابر شرق
۱۲۴	همهران شب توس
<b>حمل و نقل بین المللی استان اردبیل</b>	
۱۵۵	بادیا اردبیل
۱۲۸	ماتا ترابر
۱۲۸	ماهور کیان سیلان
<b>حمل و نقل بین المللی استان البرز</b>	
۱۲۹	فهرمان سیر البرز
<b>حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان</b>	
۱۵۵	استاد ترابر
۱۲۶	حنان ترابر شرق

۱۱۴	جهان یخچال بار
۱۴۲	حامد بار
۱۰۸	خزر ترابر
۱۴۶	خط سفید خزر
۱۰۸	خیام ترابر
۱۱۶	دریا زمین اروند
۱۰۹	دلنا بار
۱۱۶	دنیا گرد
۱۱۰	دی ترانس صبا
۱۱۸	راگا ترابر پاسارگاد
۱۱۸	راگا ترابر پارسیمان
۱۱۹	رادمان ترابر
۱۲۱	رادمان دریایی ماهان
۱۱۳	راه گستر فارس
۱۱۰	راه وند
۱۰۹	روشن تبر
۱۰۹	رهیاد ابریشم
۱۱۷	رهبار
۱۱۱	رهزاد ترابر
۱۱۴	زمرد ترابر نوین
۱۲۱	سان لجستیک
۱۱۱	سپهران ترابر
۱۲۰	سما مروارید آسیا
۱۰۹	سینا صدر
۱۱۲	سی بن ترابر
۱۱۷	شامخ فرابر
۱۲۰	شاهین ترابر
۱۰۸	شهاب ترابر آریا
۱۰۹	شهاب ناقب
۱۱۷	شهام ترابر
۱۱۴	شیب
۱۲۸	صحرا ترابر
۱۱۶	کارکیا نیک نام
۱۲۱	کارینا ترابر کیان
۱۱۳	فوز رانان جهان
۱۰۸	کاسمین
۱۱۰	کالا بر
۱۱۸	کالا سپید ترابر
۱۱۶	کهنکشان سیر آسیا
۱۲۲	کیان ترابر حافظ
۱۱۲	گنج بار تهران
۱۱۱	لادینر ترانسپورت کیش
۱۱۳	ماکو سیر
۱۲۰	ماهان ترنس
۱۱۱	مرسا ترابر پیشرو
۱۰۹	مژده ترابر
۱۱۳	مسیر اکسیر
۱۱۲	ملک ترابر
۱۱۳	مهان تندر بار
۱۲۲	مهارد ناوگان
۱۱۸	مهرکاران تهران
۱۰۹	میهن ترابر
۱۰۸	نامداران ترابر
۱۱۵	نصرالرافدین
۱۱۴	نیک تک

صفحه	حمل و نقل بین المللی تهران
۱۰۹	آرسام بار آریایی
۱۰۸	آرش تبر زمین
۱۱۸	آرمان دریا زمین
۱۴۱	آریا فرین جام
۱۱۲	اسکان پروتد پارس
۱۰۸	اسرع ترابر
۱۱۷	افرا بار
۱۱۹	اکسون ترابر ابریشم
۱۱۴	الماس ترابر پارس
۱۰۹	الیث آریا جم
۱۱۰	امید اندیش
۱۰۹	امین ترابر
۱۱۷	ایران سریع
۱۱۲	ایران ترکمن
۱۱۰	ایران پروتد بار
۱۱۹	ایلینا لجستیک
۱۲۰	پارابستا توان ترابر
۱۰۹	بارپران ایران
۱۱۰	بارید
۱۱۳	بارفرابری کامیاران
۱۱۷	بارمان ره تنیس
۱۱۲	به تام ترابر
۱۰۸	بی تا ترابر
۱۱۵	پارسا ترابر پریشا
۱۱۵	پارساترابر کاسپین
۱۱۵	پارس پیشرو دریا گوهر
۱۱۸	پارس ترابر
۱۱۳	پارس سما کالا
۱۱۲	پارس گیتا
۱۱۱	پارسیمان زمین دریا
۱۱۲	پریشا سپید ترابر
۱۲۱	پل وان ترابر
۱۱۷	پنج اقلیم
۱۱۲	پیروز رانان جهان
۱۴۱	پیشرو ترابر متحد آراز
۱۰۸	پیشرو حمل کالا
۱۱۶	پیشرو ناوگان سیراف
۱۰۸	پیشتازان
۱۱۹	تات فریر ایرانین
۱۲۱	ترابر صد راه جم
۱۲۲	ترابری ایران فن
۱۲۷	ترکیب حمل و نقل
۱۲۲	توحید پیشتاز اطلس
۱۳۷	توزال تکرو آسیا
۱۱۸	تیران
۱۰۹	تیرکاران
۱۱۵	تهران تبر
۱۱۳	تهران راهوار
۱۱۲	تهران رخش
۱۱۴	جاده ابریشم
۱۱۵	جاده ابریشم فرابر
۱۱۶	جاده یویان جهان
۱۱۹	جوانه کارگو بار
۱۱۹	جهان جاده



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

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

✉ sales@namdaranlogistic.com

www.namdaranlogistic.com



### شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر فورواردر

**Khazar Tarabar**  
International Transport Co.  
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از  
ایران به عراق و بالعکس

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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



### بی تا ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر- فورواردر

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و  
بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۸۷۲

کرمانشاه: ☎ ۰۸۳-۳۸۳۹۰۵۵۳

خسروی: ☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ info@bitatarabar.com

www.bitatarabar.com



### شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

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

**Khayyam Tarabar**  
Co.LTD

hipping & International  
transportation  
Carrier - Forwarder  
Customs services  
Customes 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 آی کون
- ◆ نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
- ◆ نمایندگی شرکت کشتیرانی و  
حمل و نقل بین المللی دی اند 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 Y 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 ترابر آریا  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر- فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا  
( دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- حمل کالاهای 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 شهرهای چین  
و دبی به ایران

#### TURKEY OFFICE

Hardway Logistics tasimacilik A.S

K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci  
yolu cad,brandium resdans,Ri-  
Bloock,Kat:19 No:220 Atasehir/  
Istanbul/Turkey

Tel:(+90216)4699990

Fax:(+90216)4699059

#### EUROPE OFFICE

HANI TRANS GmbH

Vogelsanger Weg 6 ,50354 Hürth

Tel:+49 6331 2281010-11

Fax:+49 633 2271012

www.hanitrans.de

info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قنبر (بازارست).

کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹

تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



### پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی،  
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی  
تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار  
راه اندیشه، نرسیده به سهروردی،  
پلاک ۱۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

☎ ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰-۷۲

☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

✉ info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



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

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

☎ ۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

✉ Info@phishtazan.net

www.pishtazan.net



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

☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲۰۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹

www.asratarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر فورواردر

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

☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹

☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰

✉ Caspian@caspian-transport.ir

www.caspian-transport.ir



کریر - فورواردر  
ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)  
● حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به  
عراق و بالعکس

● حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان

● حمل کالا به اروپا الخصوص  
(آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس

● دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰  
دستگاه کامیون تحت کاپوتاژ جهت  
حمل سوخت

تهران، خیابان آیت الله کاشانی،  
اول خیابان وفا آذر، بن بست طالقانی،  
ساختمان بانک پاسارگاد، طبقه ۵، واحد ۱۸

☎ ۰۴۴۰۱۱۱۰۱-۶

✉ arashtrazarrin@gmail.com





Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

## دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۲) / ۸۸۸۲۰۱۶۲ / ۸۸۸۲۰۱۸۳

ایمیل: Deltabar@deltabar.com

وبسایت: 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: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶ / ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

اینستاگرام: @barbaraniran

ایمیل: Farid@barbaraniran.com

وبسایت: www.barbaraniran.com



## روشن تیر

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

ایمیل: 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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

تلفن: ۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفن: ۷۷۶۸۵۱۶۸

ایمیل: sinasadr@neda.net.ir



## الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

تهران، خیابان آیت اله کاشانی، جنب پارک یاران، پلاک ۲۲۰، برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۰۸

تلفن: ۵۸۷۴۱

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

ایمیل: info@elitetaria.com

وبسایت: www.elitetaria.com



## میهن ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۳

ایمیل: info@mihan-tarabar.com

وبسایت: www.mihan-tarabar.com



## مژده ترابار

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

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

تلفن: ۴۵۸۴۲

تلفن: ۴۴۰۵۸۹۵۷

ایمیل: info@mojdehtarabar.com

وبسایت: www.mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی - هوایی - دریایی کریر - فورواردر

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

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

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه گمنام، برج گله، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

وبسایت: www.arsambarco.com



دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان  
سرویس های حمل وارداتی در تمام نقاط اروپا به ایران و بلعکس

سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا  
انجام کلیه خدمات اسناد برای محمولات خاص

خدمات Trading Company

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

تلفن: +359-877443900

ایمیل: info@safecargo-co.com

وبسایت: www.safecargo-co.com



## رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا به ایران و آسیای میانه و بالعکس

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

تلفن: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ایمیل: ecmelan2003@yahoo.com



## امین ترابار

همراهی امین و امن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

اینستاگرام: @amintarabar

ایمیل: info@amintarabar.com

وبسایت: www.amintarabar.com



## شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

اینستاگرام: @shahabsaghebintl

ایمیل: info@shahabsagheb.com

وبسایت: www.shahabsagheb.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

تلفن: ۶۶۷۲۵۹۳۲

وبسایت: www.tirkarantransport.com

ایمیل: info@tirkarantransport.com



شرکت  
کالابر

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 بلعکس  
• 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



حمل و نقل بین المللی

راهیان

دریای سعادت

مالک خط کانتینری RDS

دارای سرویس مستقیم از:

- ◀ اروپا، آسیا، جنوب شرق آسیا، کانادا،
- استرالیا، آمریکای جنوبی و بالعکس
- ◀ کشورهای حوزه خلیج فارس به بندر
- ایران و بالعکس ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- به کشورهای CIS
- ◀ حمل محمولات فله و پروژه ای
- ◀ حمل هوایی ◀ حمل زمینی از اروپا
- ◀ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی
- بندر آسیا و اروپا به مقصد ایران
- ◀ شعب و نمایندگی در کلیه بندر ایران
- ◀ دارای دفتر اصلی در کشور امارات، کانادا،
- انگلستان و چین

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان  
لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳  
(خط ۱۵) 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

۰۲۱-۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

۰۲۱-۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:  
۰۲۱-۸۸۵۰۵۱۶۹-۷۰

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 اروپا، شمال، سنگین،  
فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای  
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان،  
اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه

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

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

۰۲۱-۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۷۵

Info@omidandish.com

www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی

دی ترانس صبا

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

۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

Daytranssaba@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
ایران بروودت بار

IRAN BOROUDAT 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

International Transport &  
Shipping Co

تهران، خیابان استاد نجات اللهی  
(ویلا)، شماره ۲۲۷

۰۲۱-۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۰۲۱-۸۶۰۳۷۱۴۱

۰۲۱-۸۸۹۱۲۷۱۱

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



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



Iran,Belgium



info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

info@barbodea.com





### هویار ترابر

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

زمینی / هوایی / دریایی  
واردات / صادرات  
سوئیچ بار هوایی از اروپا  
صادرات گروپاژ به اروپا



### مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان  
عربعلی (نوبخت)، کوچه ۶، پلاک ۵۷، واحد ۷

☎ ۹۱۰۵۵۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



### بارفرابری پارسیان زمین دریا

Persian Land Sea Forwarding

### Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



### رهزاد ترابر

Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل 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  
تکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه، شهرک صنعتی  
چهارانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)،  
میدان نصرت، پلاک ۳۳، ورودی ۹

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲

☎ ۰۲۱ - ۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



### سپهران ترم

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



### گروه بین المللی نسیم اطلس

Atlas Breeze Logistics Group

ارائه انواع خدمات تجارت بین المللی

- جست و جوی تأمین کننده
- واردات و خرید خارجی
- بازاریابی بین المللی
- حق و العملکاری 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



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

From Anywhere to IKA ...

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

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persian speakers

✉ cargo@larafreight.com



**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



**Behtam**  
Behtam Tarabar Int'l transport company

شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابار

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  
☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲  
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸  
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹  
✉ h.miri@behtam.net  
✉ Info@behtam.net  
www.behtam.net



**پرتیا سپید ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷  
۸۸۷۳۳۱۰۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲  
✉ Info@persiasepidtarabar.com  
www.persiasepidtarabar.com



**پیروز زارانان جهان**  
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 سرفراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
✉ info@piroozranan.com  
www.piroozranan.com



**گنج بار تهران**  
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای سنگین و پروژه ای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از اقصی نقاط دنیا • مجهز به ناوگان کامیونهای چادری، یخچالدار و تانکر تحت مالکیت و تحت پوشش • دفاتر و نمایندگی های فعال در کلیه کشورهای اروپایی، اسکانديناوی (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 / ۸۸۸۹۸۷۰۰  
☎ ۸۸۹۳۰۲۴۴  
www.ganjbar.com  
✉ info@ganjbar.com



**نیکبار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر و فورواردر

**NIKBAR Co**  
Int'l transport  
URMIA IRAN

☎ 04432759351-4  
✉ infonikbarco@gmail.com



**تهران رخس**  
حمل و نقل بین المللی

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 ترابار**  
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



**اسکان بروودت 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 ترابار (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷  
☎ ۶۶۰۱۸۱۸۲ (داخلی)  
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰  
www.malektarabar.com  
✉ Info@malektarabar.com



**متخصص در امور روسیه**

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



**ملک ترابار**



**عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها**  
FIATA  
مدیر عامل: آرش نبوی

صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران سعادت آباد، ابتدای بلوار دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

✉ manager@kamyaran.co  
sales2@kamyaran.co



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

ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه  
حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع  
دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور  
دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱  
☎ 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 بوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۵ و ۶

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶  
☎ ۸۸۳۰۴۰۳۲-۳  
☎ ۸۸۸۴۴۵۴۳

info@parsgita.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

☎ ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹  
۸۸۷۴۷۷۸۳  
☎ ۸۶۰۳۱۲۰۵

ms\_makuseir@yahoo.com



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

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

تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۳۳۰۷، ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

☎ ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲    ☎ 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

☎ ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



**مسیر اکسیر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

تنها در سال گذشته، بیش از ۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰ پروژه موفق حمل و نقل بین المللی هوایی، دریایی و زمینی برای ۱۷۰ مشتری حمل کرده ایم.

☎ 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

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱

☎ md@mehantondar.com

www.mehantondar.com



**ایرسا دریای فرتاک**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- حمل دریایی، زمینی و هوایی
- انجام خدمات لجستیکی Door to Door در کلیه کشورهای جهان
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های فله بر و تانکر

☎ ۰۲۱-۸۸۵۵۵۳۷۷

info@irsadaryayefartak.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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱

www.frjtrans.com    info@frjtrans.com

مرداد ماه ۱۴۰۲



**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، ۱۲ کیلومتر 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

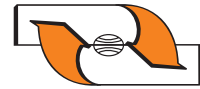
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دستر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



**جاده ابریشم**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی  
زمینی و هوایی

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

☎ ۴۰۸۸۱۱۱۲

☎ ۴۰۸۸۱۵۷۰

✉ info@silk-roadco.com

🌐 www.silk-roadco.com



**ALMAS GROUP**  
INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

**گروه الماس ترابر پارس**

♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

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

♦ دارای نمایندگی فعال در دوبي، چین، تايوان، 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 ترابر نوین**  
کریر- فورواردر

کشتیرانی

📍 تهران، بزرگراه نواب، نبش

آذربایجان شرقی، برج گردون،

واحد ۵۰۲ شمالی

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۸

✉ info@zomorrod tarabar.com

🌐 www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

**شهاب**

(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

**جان 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: ۸۸۹۰۹۳۵۸





### شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابز پرشیا

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

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

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

تلفن: ۸۸۷۶۷۰۶۰

ایمیل: 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

تلفن: ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

ایمیل: info@silkroadfarabar.com

وبسایت: 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 آئینه ونک، شماره ۱۱۰

واحد ۵۰۲ اداری

تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۳

ایمیل: info@pars-pishro.com



حمل و نقل بین المللی

### وفا راه

کریر - فورواردر

- حمل کالا از اقصى 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 آیت الله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری ترک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۶

تلفن: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

تلفن: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

ایمیل: vafarah\_co@yahoo.com

وبسایت: www.vafarah.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



## 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 بنادر عراق و سوریه
- سرویس گروپاژ به عراق



ایران - تهران  
sals1@nasr-alfafedain.com

+98-2188921210

عراق - بغداد  
+964 - 7721033931

International logistics

www.nasr-alfafedain.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابز کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ایمیل: 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

تلفن: ۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

ایمیل: Info@mahantehjaratL.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 بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

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

تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۵

ایمیل: tehrantair@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی  
**دنیگارد**  
**DONYA GARD**  
با ۴۵ سال سابقه فعالیت  
کریر- فورواردر  
زمینی - دریایی - هوایی - ریلی  
• خدمات گمرکی - ترخیص کالا  
• صادرات، واردات، ترانزیت  
📍 تهران، جنت آباد جنوبی، نبش سوم غربی، ساختمان سپه  
(خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰  
۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸  
۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۵-۵۱  
✉ Azad@Donyagard.ir  
azaddonyagard@yahoo.com  
🌐 www.Donyagard.co



شرکت  
**پیشرو ناوگان سیراف**  
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه‌ای  
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

Direct To Every Dircetion

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹  
☎ ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ 📠 ۲۲۰۵۸۳۳۰

🌐 www.pishronavgan.com



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، ۸۸۳۱۳۰۷۶ / ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷  
بعد از مفتح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶  
📍 بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان  
📠 ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰ / ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶  
جاده پویان جهان

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com

✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**جاده پویان جهان**

JADDEH POUYAN JAHAN  
International trasport co.

کریر-فورواردر

**Nik Nam**  
Karkia Nik Nam  
Intl Transport & Shipping Agency Co.Ltd.  
**کارکیا نیک نام**  
شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
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 ۲۴، واحد ۲  
☎ ۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴  
📠 ۸۸۱۷۵۲۷۵  
✉ Info@niknamtransport.com  
🌐 www.niknamtransport.com

**Tav Freight**  
حمل و نقل و خدمات هوایی، دریایی، زمینی  
Direct LCL services  
به صورت هفتگی  
واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای  
📍 تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳ پلاک ۱۷  
☎ ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰  
www.Tavfreight.com  
sales@Tavfreight.com

**KAHKESHAN SAIASIA CO.LTD**  
Intl Transport & Freight Forwarding  
Reg No: 433666  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**کهکشان 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 زاغر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶  
☎ ۶۶۴۳۲۵۴۲-۶۶۹۰۴۹۵۵  
۶۶۵۸۳۸۰۷ - ۶۶۵۸۳۸۱۵  
✉ kahkeshanseireasia@gmail.com



شامخ فراابر  
SHAMEKH FARABAR

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

تهران، چهارراه فرمانیه، پلاک ۷، مجتمع تجاری اداری پارک سنتر فرمانیه، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸  
۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹  
Info@shamekh.org

www.shamekh.org



سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌های

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

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

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

تهران، خیابان طالقانی خیابان

ایران شهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

afrabar2@gmail.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.



کریر - فورورادر

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 نبش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarie.com

info@iransarie.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



رهبار

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورورادر

ترخیص و ترانزیت کالا

تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۴۶، واحد ۳

۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

rahbarco.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی  
بارمان ره تنیس

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

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com

info@brt-co.com

شاهام ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



مدیریت: احمدرضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.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



حمل و نقل بین المللی

## مهرکاران تهران

- حمل و نقل بین المللی و خدمات فوروردی
- 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## کالا سپید ترابار

(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 ترابار

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

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸۵، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co



شرکت حمل و نقل بین المللی

## راگا ترابار پاسارگاد

- 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 پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی Door To Door

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم، واحد ۱۰۵ و ۵۰۸

☎ ۲۲۵۵۱۴۸۸ ☎ ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com



عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

## آرمان دریا زمین

(با مسئولیت محدود)

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران

- ◀ ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ◀ 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 ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۹

www.aslline.com info@aslline.com







## شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به  
سهرابه فاطمی، کوچه شهید حمید  
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲  
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

- ♦ 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 کربلا، 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

**Jahan Jاده**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**جهان جاده**  
(کریر - فورواردر)  
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 اللهی، خیابان ارک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲  
☎ ۰۲۱۰-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹  
www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com

**Elya Logistics Intl Transport co.ltd**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ایلیا لجستیک**  
(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

**جوانه کارگو بار**  
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
**JAVANEH CARGO BAR**  
Int'l Transportation Co Ltd.

ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای  
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد،  
نبش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸  
☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲  
www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com

**T F I** شرکت حمل و نقل بین المللی  
**تات فرابر ایرانیان**  
(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا،  
انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،  
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش 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

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 مفتح جنوبی، خیابان  
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

خط ویژه ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶



### شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات  
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه و بارگیری  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانتینر  
انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا



کریر و فرواردر  
Carrier & Forwarder

www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### هژیرراه

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ  
نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳ / ۰۲۱-۲۲۱۲۳۹۳۱

بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر،  
طبقه دوم کتاب فروشی

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.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

۰۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۶۶۵۷۲۱۰۷ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com

info@sabaLc.com



### ماهان ترانس

با مسوولیت 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

۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲

ترمینال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



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

۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / ۰۲۱-۵۷۶۴۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

### بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسوولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۸، طبقه ۳، واحد ۴۳

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر  
ایران - اروپا



## Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳  
۸۸۳۰۹۱۴۱  
۸۸۸۳۳۲۷۴  
۸۸۳۴۳۷۲۳  
۸۸۸۳۳۳۴۹  
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

**پلوان ترابر**  
حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، قله، 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 مفتح 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 شیر پاستوریزه، خیابان فتح سیزدهم، مجتمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۲۷

☎ 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 ۱۴ جاده مخصوص کرج، بعد از پل ایران خودرو، خیابان انصار، کوچه اول، پلاک ۱۱

(خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

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 کاوسی 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## پیشتاز اطلس

« تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

« تامین کامیون به اتحادیه اروپا  
ترکیه - قزاقستان و روسیه

« تامین کشتی فلهبر

« انجام تشریفات گمرکی  
( کارت بازرگانی - ترخیص - تغییر اسناد -  
گواهی مبدا - اینویس پکینگ)

مدیریت: آقای فضل خواه ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

Info@tpa-sud.com

مدیر بازرگانی واردات ۰۹۱۲۰۳۴۲۲۶۹

tajalli@tpa-sud.com

مدیر بازرگانی صادرات ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹

bazargani1@tpa-sud.com

۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

تهران، هفت تیر، خیابان بهار شیراز، روبه روی اداره پست،

مجتمع امین، پلاک ۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷

www.tpa-sud.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 فوفوزاوردی



شرکت ام ال سی شیبینگ  
خدمات فوروردی و کشتیرانی در کشور امارات  
NVOCC & LOGISTICS



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

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

تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

www.kthcargo.com

info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING





شرکت حمل و نقل  
بین المللی (T.B.T)

### تانیا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر  
( جاده ای، دریایی، ریلی )  
صادرات، واردات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه،  
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷،  
منفرد ۶، پلاک ۲۱ طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳  
☎ ۳۷۱۶۲۸۴  
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰  
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۲۲۸  
☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳  
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM  
www.taniabarbod.com



حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی

### کردستان ایران ویج

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه  
مولوی کرد، پلاک ۸  
☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۸  
☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱  
☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان  
سوسن، شماره ۴، طبقه ۴  
☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹  
☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰  
☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷  
☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

✉ iranvichco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

### آبانراه طوس

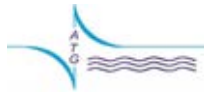
کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG پاکامیون های  
ملکی و تحت پوشش

حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد، میدان ابوطالب، نبش حر عاملی ۴۷،  
ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

☎ 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 لجستیک و حمل و نقل بین المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه ای از مبادی مهم  
تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل چند وجهی بین المللی Multimodal Transport

« حمل از مبدا تا مقصد نهایی Door to Door Services

« ارائه سرویس های حمل به آسیای میانه، آذربایجان، روسیه،  
ترکیه، افغانستان، امارات و چین

« ترخیص کالا

☎ +98 513 705 4818  
☎ +98 0912 047 2267 / 990 090 6498 / 915 442 2267  
✉ info@abatamimgiti.com

www.ubslogistics.com www.abatamimgiti.com



### کیامهر ترابار

کریر - فورواردر

« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و  
ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی  
به کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
« ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر  
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی،  
سه راه دارایی، ساختمان اداری  
مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷  
☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰  
✉ kiamehr@mail.ru  
www.kiamehrtarabar.com



### مارال ترابار ایرانیان

« حمل و نقل اختصاصی محمولات فله از  
کشورهای حوزه Russia و cis به بنادر  
شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، صیاد شیرازی،  
نبش صیاد شیرازی ۲، مجتمع اداری و  
تجاری زمر، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۹۶۷۷۶۹  
☎ ۰۵۱-۳۸۹۶۷۷۴۹  
☎ ۰۹۱۵۳۱۶۶۷۵۳  
✉ Malekabadi1358@gmail.com

Maral.tarabar.iranian1@gmail.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 ترنست (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 ۳۶، ساختمان  
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲ بندرعباس  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com rahtash@gmail.com



کریر - فورواردر

« دارای نمایندگی های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
« فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان  
« مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان  
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۶۹۹۷۸  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲ بندرعباس  
☎ 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، نمایان کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com  
Contact us : 021-88609173  
021-88605083  
051-31731000



حمل و نقل بین المللی  
**خلیج فارس ریل**

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی به آسیای میانه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفاتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سرخس و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد، بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۹۱۱ ☎ ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸ / ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹

www.persianguilfrail.ir ✉ Sms.ghandchi@gmail.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 ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ ✉ Brtco.11253@gmail.com

www.Brt.Co.Ir ✉ Brtco\_11253@Yahoo.com



**بیساران ترابر پویا**  
حمل و نقل بین المللی  
شماره ثبت ۵۵۲۵۱ (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 ازبمدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محمولات کارخانجات و صنایع بین المللی
- حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵

☎ ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰ ☎ ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

پیشتاز ترابر: ۰۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹

✉ pishataztarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**همراهان شب توس**  
HAMRAHAN SHAB TOOS

حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده‌ای دریایی ریلی و هوایی مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی، دارای انبار جاده‌ای مسقف واقع در جاده آسیایی، دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل، ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۸۹

☎ ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

✉ hamrahan\_toos@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آسا برودت توس**

کریر - فورواردر

- مشاوره و ترخیص گمرک
- حمل کالای یخچالی
- حمل کالای پروژهای صادرات - واردات و ترانزیت
- دارای دفاتر نمایندگی سرخس، چین، هند، مالزی، سنگاپور و دبی
- دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۴۰۵

☎ +9851-38114747

☎ +989153141875

www.Danesh-Biz.Com ✉ Info@Danesh-Biz.Com





خدمات حمل و لجستیک مواد سوختی و گاز مایع (LPG)

« فورواردر - کریر  
« 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  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۴ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ / ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۴

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین‌المللی  
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 کشورهای مستقل مشترک المنافع،  
ترکیه، افغانستان و بالعکس  
• تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب  
• خدمات ترابری بین‌المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)  
• خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰، نبش 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



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زرین ترابر آسیا

مدیرعامل: سید حسین قمری

■ مشاور در امور گمرکی  
■ ترانزیت به کشورهای آسیای میانه  
■ دارای ناوگان حمل جاده ای  
■ حمل محموله های وارداتی و صادراتی (جاده ای ریلی)  
■ بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی (جاده‌ای/ترانزیتی، صادراتی)  
■ حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص محموله های ترافیکی و سنگین بار  
■ جستجوی و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران



مشهد، خ امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، برج مرمر، طبقه ۱۰، واحد ۱۳  
☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۹۲-۴ / ۳۸۱۱۴۳۷۷ / ۰۹۱۵۳۰۹۳۷۲۶

zta.co.iran@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
میچکا ترابر شرق



کریر - فورواردر

عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان،  
افغانستان و آسیای میانه، به خصوص روسیه، 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، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳  
☎ ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳  
علیرضا فرتاح : ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

حمل و نقل بین‌المللی  
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 بین‌المللی (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



**توکا ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر  
(جاده ای - دریایی - ریلی)

◀ حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان  
◀ ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا  
◀ انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا

📍 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱  
☎ ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵  
📠 ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

✉ info@tookatarabar.com



**شاهراه طلایی کیهان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

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



**خان ترابر شرق**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر  
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

📍 زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲  
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰  
☎ ۰۵۴۳۳۲۸۳۹۳  
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳  
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸  
☎ ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

✉ Hannantarabarshargh@gmail.com

- حمل و نقل بین المللی جاده ای، دریایی، ریلی، هوایی
- ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین المللی و بازرگانی بین الملل
- دارای نمایندگی های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
- تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- اخذ گواهینامه های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...

📍 مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۲۸، طبقه ۲۵  
(رامین اجاقی) ☎ ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸    ☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴    ☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳

🌐 www.ojaghitrade.com    ✉ info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی  
**اجاقی**



مدیریت آقای مهاجری

شرکت بازرگانی **مروارید تجارت توانا مکران**

شرکت حمل و نقل بین المللی **سبا ماهان مشهد**

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



**روای تراب نوین امید**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

\* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی \* واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص \*  
\* واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی \* حمل زمینی از اروپا \*  
\* خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور \*

📍 بندرعباس، سهره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳  
☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲

✉ RAVANTARABAR@GMAIL.COM

**باه 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 (جاده ای - 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**

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹



**Sangin Tarabar**  
Road Transport Co Ltd.



**سنگین ترابار**  
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین  
( داخلی - آسیای میانه )

تهران، اتوبان، تهران-ساوه، کیلومتر ۱۲ پایانه بار تهران، غرفه ۲۲۶

☎ ۵۵۲۹۵۹۳۶-۹ / ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶

☎ ۵۵۲۹۶۱۳۷

www.sangintarabar.com info@sangintarabar.com



**سستی**  
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات  
سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده: ISO9001:2000

☎ ۱۵۸۷۶ کد پستی: ۲۲۷ شماره

☎ 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

**شرکت ترکیب حمل و نقل**

وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان  
شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریبر - فورورادری
- 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 ۶) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

info@tarkibtrans.ir



شرکت حمل و نقل

**جاده رانان رفسنجان**

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

aligholamhosseyni537@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای

**سعادت ترابار**

- 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، طبس و کوهبنان)

☎ دفتر مرکزی، کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

☎ ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۸۲۴

☎ زرنده، جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج)

☎ مدیرعامل: محمدرضا باربد ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

www.saadattarabar.com saadat\_tarabar@ymail.com

☎ تهران، نسیم شهر، پایانه

☎ ۰۷۷۳۳۴۴۵۳۱۷

☎ استان تهران، غرفه ۲۰۵

☎ ۵۵۲۹۵۸۹۵

☎ بندر انزلی، پایانه بار

☎ ۰۷۷۳۱۳۷۵۲۵۱-۴

☎ بندر امام خمینی، پایانه بار

☎ بندر، طبقه ۲، غرفه ۲۰

☎ کرمانشاه، پایانه بار کرمانشاه

☎ ۰۸۳۳۷۱۰۳۱۲۲

☎ بندر عباس، پایانه بار،

☎ ۰۱۳۴۳۴۲۲۴۹۹

☎ شعبه زنجان

☎ ۰۲۴۳۳۷۹۴۰۳۳

☎ غرفه شماره ۲۸

☎ ۰۵۴۳۴۲۸۶۰۰۲

☎ ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۵۳

☎ ۵۵۸۲۸۰۴۴ / ۵۵۸۶۰۴۵۷

☎ ۵۵۸۲۰۰۲۸ ☎ ۵۵۸۴۳۰۵۶

☎ پایانه و دفتر فنی تهران، آیت الله سعیدی، کیلومتر ۵  
جاده ساوه، ابتدای اسماعیل آباد، جنب مترو آزادگان

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)



**صحرا ترابار**  
(با مسئولیت محدود)  
**SAHRA TARABAR CO.**  
Shipping & International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی  
نماینده 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،  
نیش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه  
اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

☎ ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

✉ Info@stcotransport.com

🌐 www.stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**شهاب تیرآریا**  
کریر و فورواردر

« دارای کشنده های 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

☎ ۰۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷ / ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳

📍 تبریز، انتهای خیابان رسالت  
مرکز تجاری رسالت ساختمان  
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ساربان گستر سبلان**

با مسئولیت محدود  
کریر - فورواردر

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

۳۴۴۶۸۷۰۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ sarban.int@gmail.com



www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999

فعال ترین شرکت  
**حمل و نقل ریلی**  
در مسیر ترکیه و اروپا

- پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای
- پروانه فعالیت حمل و نقل ریلی
- پروانه کارگزاری گمرکی
- گواهی فعالیت فیاتا

## اسپاد ترابار ویرا

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود

- 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

📍 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



Mana Tarabar  
International Transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**مانا ترابار**  
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  
**ماهور کیان سبلان**

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا،  
کشورهای همجوار و بالعکس
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

📍 اردبیل، شهرک رجایی، کوچه شهید شعاری، پلاک ۱۱۱، طبقه اول

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

📍 تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ط ۶ واحد ۳۱

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyan.ir





شرکت حمل و نقل بین المللی

## ترنم تبریز

کریر - فروردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

◀ تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان، طبقه هفتم، واحد DY  
 ☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳  
 ☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵  
 ۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



## کلجار

(سهامی خاص)

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، روبه روی سالن مسافری
- ☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳
- مدیر عامل ایوب ساعی ۰۹۱۴۱۱۴۶۹۷۶

www.kaljar.net www.kaljar.ir



## MORVARID MAKU

Int'L Transport Co.P.J.S.

## مروارید ماکو

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

▣ ترابری بین المللی ▣ زمینی، هوایی، دریایی ▣ بسته بندی و ترخیص کالا

▣ Road & airway ▣ Shipping & packing ▣ custom clearance & services

◀ جنب درب گمرک بازرگان، 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

## Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

◀ تبریز، فلکه دانشگاه برج بلور، طبقه ۸، واحد G

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



ARTA LOGISTICS

## آرتا لجستیک

کریر - فروردر

- ◀ 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 فروردرینگ 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 شهیدآیت 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 - فروردر

Niroy 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

گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

## شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

- ◀ سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

◀ جلفا، خیابان تیمسار فلاحی،

روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

✉ shahabsaharazar@gmail.com

◀ کریر-فروردر ◀ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

◀ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، باکو، گرجستان، تفتان، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

☎ ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

◀ ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس

◀ خوی، بلوار ولی عصر، طبقه دوم بانک مهر ایرانیان ۲

(تنومند) ☎ ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴ ☎ ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶

◀ کرج، گرمدره، خیابان شهید علی براتی، بزرگراه لشگری، پلاک ۱۴، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴ ☎ ۰۹۱۴۴۶۲۵۴۸۸ / ۰۹۱۲۸۹۰۳۷۰۹

www.lbeg.ir

✉ info@lbeg.ir

✉ Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

## آرنگ نگین



شرکت حمل و نقل بین المللی

## قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

- ترخیص و بارگیری
  - استریپ
  - حمل و نقل داخلی
- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵  
آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲  
کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲



- دفتر مرکزی: هرمزگان، بندرعباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم / ۳۳۵۵۵۷۶۱ / ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷
- دفتر عملیات: بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ / ۳۳۵۳۲۶۲۰ / ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹

✉ azartarabarhormoz@yahoo.com



### شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی 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  
 • پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۲۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۰۹

• تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

• 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 پیش‌تاز 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؟
- دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه

امیرکریم الدینی ۰۹۱۳-۳۴۵۴۳۱۷ / ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۵۵  
حیدرحسینعلی 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 ۱۲۲

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

۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴ / ۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹  
@hesamee | atashin\_tara

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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۳۳۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

✉ 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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

☎ ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی:

☎ ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com

شرکت حمل و نقل وطن گرد  
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز،  
درون شهری و برون شهری

خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲

جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰-۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

✉ Vatangard@gmail.com

www.vatangardco.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

نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو دیزل (گواه)  
با رتبه درجه یک ممتاز کشوری

جزء شرکت‌های برتر کشور با بالاترین آمار حمل  
و تعداد سفر

شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه  
امیرکبیر، غرفه ۳۶

☎ ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۶

☎ ۳۳۸۶۶۹۰۱ / ۳۳۸۷۲۵۶۵

نشانی شرکت: اصفهان، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: ☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: ☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱-۳

☎ ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندرعباس: ☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۴

☎ ۳۳۵۳۲۷۵۴

کاشان: ☎ ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱

☎ ۵۵۵۴۱۶۶۱

رشت: ☎ ۰۱۳-۳۳۶۹۱۶۹

زرین شهر: ☎ ۰۳۱-۵۲۲۱۷۰۲۷

☎ ۵۲۲۷۳۵۹

✉ Info@TUKATRANS.COM

WWW.TUKATRANS.COM



شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**احسان هرمزگان**

- دارای کمرشکن ۱۱،۷۴ 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 ۱

مدیریت: ☎ ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

دفتر مرکزی: ☎ ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ☎ ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ☎ ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

☎ ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com ✉ ehsan.hormozgan@yahoo.com



یا مسئولیت محدود

- با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل
- دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس
- دارای انبار جهت تخلیه و بارگیری و دیپوی کالا
- نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی
- دارای بیمه نامه معتبر جهت حمل محمولات و پرداخت خسارت احتمالی در کمترین زمان
- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین از مبدا بندر عباس  
به تمام نقاط با کامیون های کفی، چادری، ترانزیت، یخچالدار،  
لبه دار، خاور و کامیون های کشویی و کمرشکن و بوژی

بندرعباس، میدان شهید، خ امام، کوچه پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات، ۷، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ☎ ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸

دفتر عملیاتی: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، قطعه ۹۵

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

✉ ATM.tco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

**آرام گرد ابهر**  
**گلدشت دماوند**

به مدیریت محمد رضا همتی  
مدیر عامل: ☎ ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵

باربری : ☎ ۰۹۹۰-۰۱۱۵۴۱۱ / ۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳

مسافری ابهر: پایانه مسافری

مسافری

دفتر امام حسین: ☎ ۰۲۴۳-۵۲۷۳۳۵۷

دفتر ترمینال: ☎ ۰۲۴۳-۵۲۱۴۰۳۵

خرم دره: ☎ ۰۲۴۳-۵۵۲۸۱۰۸



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

**شاهنگ بروجن**  
**(متحد)**

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی  
دانشگاه آزاد

☎ ۳۴۲۲۱۶۵۰

☎ ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

☎ 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 , Katooziyan 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 - ۲۲۵۳۲۲۴ - 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
۱۳۶	آباد اختر آریامن
۱۳۵	آینوس خارک
۱۴۶	آبتین راه خاورمیانه
۱۴۵	آزاد راه دریا
۱۳۶	آرمان راه کوروش
۱۴۳	آریا بندر سینتا
۱۳۹	آریا راد مهر دریا
۱۴۲	آرین ترنس
۱۴۲	آرین سپهر اروند
۱۴۷	آسمان دریا رها
۱۴۲	آهنگ دریا
۱۴۷	اینگار ترابری پارسا
۱۴۰	اتحاد دریایی دوستی
۱۴۲	اسپندان ترابری آتیه
۱۴۶	البرز سیریک
۱۳۶	امواج دریا
۱۴۷	امواج زرین دریا
۱۴۶	اوزال دریا
۱۴۲	ایران ترابری
۱۳۹	ایرسا دریا لجستیک
۱۱۳	ایرسا دریای فرتاک
۱۳۸	ایرسا مارین
۱۳۷	پاسارگاد لاین
۱۳۸	پاشا دریا شرق
۱۳۶	پردیس اقیانوس سیراف
۱۳۴	تاج دریا گناوه
۱۳۷	تاجران دریا کالا
۱۱۶	تاو ساحل اروند
۱۴۵	تجارت دریای آترین
۱۳۹	ترنگ دریا (TDS)
۱۴۵	توسعه تجارت روبینا
۱۴۳	توسعه تجارت کارن مکران
۱۴۲	توشه بر
۱۳۴	جهان دینز کالا
۱۳۸	خط استوا مارین
۱۳۷	خط کرانه دریایی
۱۴۴	خورشید دریایی آبی
۱۳۵	داتام دریای اروند
۱۴۳	دروازه طلایی دریای نور
۱۳۵	دریا پرژوی گیتا
۱۳۸	دریا پیمای امین پارس
۱۳۸	دریا تجارت سامبار
۱۲۸	دریا سرعت
۱۳۹	دریا سفیر هرمز
۱۲۳	دریای آبی متحد
۱۴۱	دریای آرام آلماتیس
۱۴۵	دریای نیلگون شفق
۱۴۴	دینز دریا نورد متحد
۱۴۱	رایین مارین
۱۳۴	راشا تجارت شایگان
۱۳۵	راهیان تجارت مارین
۱۳۴	راهیان دریای سعادت
۱۳۵	رایکا دریا تجارت
۱۴۷	روشن دریای پارس
۱۴۴	ساعی ترابری آرشام
۱۳۶	ساعی پارس دریا
۱۳۹	سام دریا آسیا
۱۳۶	سپید بندر مکران
۱۴۲	ستاره
۱۳۵	ستاره آبی دریا (BSL)
۱۳۷	سلین دینز
۱۴۳	سها رسا مانا
۱۴۵	سیراف دریا لیلان
۱۳۷	سیما دریای گناوه
۱۴۲	شاخص صدف دریا
۱۴۴	فانوس ساحل
۱۳۴	فرتاک دریای آرام
۱۴۲	فرمد
۱۴۰	کیان راه ساحل
۱۴۴	گذرگاه دریای پارس
۱۳۹	لکتا آبی کیش
۱۵۵	لنگر دریای جنوب
۱۳۶	ماروس ترابری
۱۴۴	مدیریت بار و دریا
۱۴۵	مروارید اقیانوس آرام
۱۴۴	مروارید دریای آرام
۱۴۳	موج مد
۱۲۲	مهر دریا ناوگان
۱۳۴	نیک یاد دریا
۱۳۷	ونوس دریا
۱۴۳	هفت دریا
۱۳۸	هلال دریای ایرانیان
۱۳۸	هماهنگ دریای پارس
۱۴۵	هزتا ناو دریا
۱۳۸	یکتا مارین
<b>خدمات بندری</b>	
۱۴۰	امیدان ساحل پارسیان
۱۳۴	تیام دریا
۱۴۳	خلیج پژم
۱۴۰	دریای آبی خلیج فارس
۱۴۶	ساحل نمایان بندر
۱۳۷	کسری افق دریا



## ردپو

همیشه به راه ...

ردپو، سامانه نوین مدیریت حمل و نقل و لجستیک، مفتخر به ارائه امکانات متنوع برای کسب و کارهای فعال در حوزه‌های ترابری (ملی و بین‌المللی)، توزیع و پخش، مدیریت شهری، امدادی و امنیتی، لیزینگ، عمران و ... می‌باشد.

از جمله مزایای بهره‌وری سازمان‌های مجهز به سامانه ردپو:

- تسهیل سازی فرآیندهای گزارش‌گیری سازمانی
- پایش وضعیت سلامت و ساعات کاری کارکنان
- مدیریت مصرف و جلوگیری از سرقت سوخت
- ارتقای ایمنی ناوگان و پلمپ الکترونیک
- افزایش بهره‌وری و شفافیت سازمان
- کمک به کاهش هزینه‌های عملیاتی
- بررسی و تحلیل رفتار راننده
- کاهش اقدامات غیرمجاز
- پایش موقعیت لحظه‌ای

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

[info@radpoo.ir](mailto:info@radpoo.ir)

۰۲۱-۹۱۰۱ ۱۵۵۱



## شرکت حمل و نقل بین‌المللی بارفرابر پایاگام

فورواردر اکریبر

امنیت، سرعت و کیفیت در حمل و نقل بین‌المللی همگام با استانداردهای اروپا

– دارای شعبه فعال در ترکیه و بندرعباس  
– ارائه ترانزیت از کلیه گمرکات و بنادر کشور  
– سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و حمل و نقل ترکیبی

– حمل و نقل کالا به صورت دربست و خرده بار از اتحادیه اروپا، ترکیه و روسیه  
– مجهز به کامیونهای چادری، کفی و یخچالی  
– حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، امارات و کشورهای CIS

– سرویس‌های FCL,LCL,Switch BL,Cross stuffing



تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲  
۸۸۳۳۸۳۳۷-۸۸۳۳۸۳۳۷  
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۵۹۴۱۵۶

[info@payagam.org](mailto:info@payagam.org)   [www.Payagam.org](http://www.Payagam.org)



FARTAK DARYAYE ARAM  
SHIPPING AGENCY Ltd.

تهران: خیابان خرمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶  
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹  
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶  
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

## فرتاک دریای آرام

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « 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 استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak\_darya

Info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

## جهان دنیز کالا

- « فورواردری »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۳

+982188377176

Info@wsc-ir.com



## شرکت خدمات ساحلی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

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



مرکز آموزش دوره های دریانوردی و لجستیک بندری

## تاج دریا گناوه

- ♦ اجرای دوره های ملوانی افسری، ناخدایی، صیادی، دوره های جانبی و ایمنی چهارگانه
- ♦ اجرای دوره کاربر موتورهای دریایی، کمک های اولیه پیشرفته، اطفای حریق پیشرفته
- ♦ اجرای دوره های لجستیک بندری جهت مدیران و کارکنان شرکت های 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 PAD DARYA  
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

## نیک پاد دریا

نمایندگی کشتیرانی

- ♦ حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- ♦ حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- ♦ حمل محمولات فله
- ♦ حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- ♦ حمل کانتینر های یخچالی
- ♦ حمل DOOR TO DOOR

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۱ طبقه ۴ واحد ۱۳

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM

## 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 »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل (WAREHOUSING-CROSS STUFFING) »
- « 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](http://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 بین‌المللی 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](http://www.abnouskharg.com) ✉ [info@abnouskharg.com](mailto:info@abnouskharg.com)



شرکت کشتیرانی

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نیش خیابان ۲۵ گاندی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴

☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

✉ [management@raikaseatrade.com](mailto:management@raikaseatrade.com)

🌐 [www.raikaseatrade.com](http://www.raikaseatrade.com)



شرکت کشتیرانی

داریا پرتوی گیتا

**کشتیرانی داتام دریای ارون**

(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ [info@datamsea.org](mailto:info@datamsea.org)

🌐 [www.datamsea.org](http://www.datamsea.org)



شرکت کشتیرانی

داریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» Port services

» Stack provider

» 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،

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

طبقه ۴، واحد ۷

🌐 [www.dpgshippinglines.com](http://www.dpgshippinglines.com) ✉ [info@dpgsl.com](mailto:info@dpgsl.com)



شرکت کشتیرانی

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.rtmarine.co](http://www.rtmarine.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 فورواردری • ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه حقانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹

☎ ۸۶۰۸۷۸۷۰۰۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



## کشتیرانی سپید بندر مکران

(SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،  
چارترینگ، تدارکات کشتی، بارشماری

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

☎ ۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۰۲۴۹ / ۳۵۳۲۱۳۷۰

☎ ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳ / ۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶

✉ 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 آربامن

کارگزاری ترابری دریایی  
نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳  
۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



## شرکت کشتیرانی و 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  
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ ☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



## شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات  
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان  
• مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)

• حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، نلسون ماندلا (چردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴،  
طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ ☎ ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پردیس اقیانوس سیراف

- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
  - ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
  - ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
  - ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
  - ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بن بست صدر، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی  
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



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، خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

📍 تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

🌐 [www.cargoseatrads.com](http://www.cargoseatrads.com)



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
Reg No: 968726

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴۹۸۴ ۵۵۵ (خط ۳۵)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸۷۶۳۰۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



### سیمای دریای گناوه

- ◆ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ◆ چارتر کشتی برای بارهای فله خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ◆ ترانزیت داخلی و خارجی

📍 تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳، طبقه دوم

☎ ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

📠 ۸۶۰۴۵۲۷۰

📠 ۶۶۴۹۸۱۷۳

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

📧 info@sdgshipping.com

📧 info@toojaltakro.com

🌐 [www.sdgshipping.com](http://www.sdgshipping.com)

🌐 [www.toojaltakro.com](http://www.toojaltakro.com)



### توزال تکرو آسیا

- ◆ شرکت حمل و نقل بین المللی
- ◆ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ◆ چارتر کشتی برای بارهای فله خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ◆ ترانزیت داخلی و خارجی

📍 تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳، طبقه دوم

☎ ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

📠 ۸۶۰۴۵۲۷۰

📠 ۶۶۴۹۸۱۷۳

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

📧 info@sdgshipping.com

📧 info@toojaltakro.com

🌐 [www.sdgshipping.com](http://www.sdgshipping.com)

🌐 [www.toojaltakro.com](http://www.toojaltakro.com)



### شرکت کشتیرانی ونوس دریا

- حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی (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 صبا، طبقه ۱، واحد ۱

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۰۹۰۰۱ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | 📠 ۰۹۱۲۷۶۶۲۲۲

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

☎ ۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.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: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۴۴

☎ دفتر گناوه: ۰۷۷-۲۲۱۴۰۹۰۰

☎ دفتر دبی: ۰۰۹۷۱۵-۱۷۱۲-۲۴

☎ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۲۲۴۵۲۱۹۱

www.pasargadline.com

Mail: com@pasargadline.com

ceo@slotmaster.ae

### فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بنادر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور 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](mailto:ksh.co.asl@gmail.com)



Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

### شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

☎ 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](mailto:Info@tmlines.com)



شرکت کشتیرانی  
**یکتا مارین**

**حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی**

- سرویس حمل کانتینری از بنادر جنوبی ایران به بنادر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Cross Stuffing و Switch B/L

☎ ۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸

🌐 [www.fa.yektamarine.ir](http://www.fa.yektamarine.ir)



شرکت کشتیرانی  
**پاشا دریای شرق**  
ESTERN SEA PASHA

- خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نمابندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره‌گیری از پایانه‌های اختصاصی
- حمل دریایی کالا از بنادر 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](mailto:saleh@pashamarine.com)



نمابندگی کشتیرانی  
**هلال دریا ایرانیان**

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱ بندرعباس  
☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ بوشهر

✉ [info@hilaldarya.com](mailto: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
- چارترینگ 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](mailto:info@irsa-marine.com)



**دریا تجارت سامیار** (سهامی خاص)  
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ [Comm2@sstrade-ir.com](mailto:Comm2@sstrade-ir.com)



شرکت کشتیرانی  
**دریاپیمای امین پارس**

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر، پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

☎ ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

بندرعباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۲، واحد ۲۰۲

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶-۸

✉ [shm@daryapeymayaminpars.com](mailto:shm@daryapeymayaminpars.com)  
✉ [es@daryapeymayaminpars.com](mailto:es@daryapeymayaminpars.com)



نمابندگی خطوط کشتیرانی

**همهانگ دریای پارس**

تهران، میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۷۵۹۹۲ ☎ ۲۶۷۰۵۷۹۱

✉ [ss@hamahangdaryaypars.com](mailto:ss@hamahangdaryaypars.com)





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، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵ نبش  
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی  
**لتکا آبی کیش**

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه  
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

تلفن: ۸۸۱۰۰۷۰۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)  
Blue.Lotka.Kish | info@ltkshipping.com  
www.bluelotkakish.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 - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸  
Irsa.darya.logistics.shipping

www.irsalogistics.com | Info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی  
**آریا رادمهر دریا**

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی  
حمل کالای خطرناک / ترخیص  
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹،  
ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ | فکس: ۸۸۳۱۹۳۶۷  
www.armdshipping.com | info@armdshipping.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰  
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲  
www.torangdarya.com  
info@torangdarya.com  
تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**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

تلفن: ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ | فکس: ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی  
**دریا سفیر هرمز**

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 BND، BIK، Bushehr، و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

📍 unit.1. First Flour. No.49. Shadab St. Qarani Ave. Ferdousi Sq. Tehran-IRAN  
☎ +98 21 86037500 (5 LINES) 📠 +98 21 88760173



نماینده کشتیرانی

## کیان راه ساحل

📍 تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان شاداب، پلاک ۴۹ طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳

☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 [www.srkco.Net](http://www.srkco.Net)

✉ [info@srkco.Net](mailto:info@srkco.Net)

## خدمات بیمه‌ای بوبه‌رژ (سهامی خاص)



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

☎ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵ 📠 ۸۸۳۱۷۹۷۳

۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ [bobehreja@gmail.com](mailto:bobehreja@gmail.com)



## 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، دپو 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](mailto:blue_sea_pg@yahoo.com) [Shahrokh\\_Bik@yahoo.com](mailto:Shahrokh_Bik@yahoo.com)

🌐 [www.blueSPG.com](http://www.blueSPG.com)



## شرکت امیدان ساحل پارسین

- چارترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
- خدمات Ship to ship
- مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

📍 تهران، پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان‌قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ 📠 ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

🌐 [www.ospico.com](http://www.ospico.com) ✉ [info@ospico.com](mailto:info@ospico.com)



شرکت نماینده کشتیرانی

## اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی، فرآورده‌های نفتی و ...

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

✉ [info@afsmarine.com](mailto:info@afsmarine.com)

🌐 [www.afsmarine.com](http://www.afsmarine.com)

## ترانزیت، صادرات، واردات ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

☎ ۰۷۶۰۷۶-۳۲۲۳۹۶۵۷ - ۳۲۲۳۳۸۹۲ - ۳۲۲۳۹۳۷۵

☎ ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

📍 بندرعباس، سه راه دلگشا، خیابان پدران آسمانی، نبش کوچه پدران آسمانی ۱۲

ساختمان کلاسیک ۳، طبقه اول، سمت راست، آخرین واحد

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

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## نیکسان کالا تجارت

Niksan Kala Tejarat





شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آریا فرین جام**  
ARIA FARIN JAAM  
INTERNATIONAL FREIGHT  
FORWARDING CO.

• سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپا و سایر نقاط بوسیله کامیون در دست  
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 یل در دستاز  
کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست 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

☎ ۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰

📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

🌐 [www.ariafarin.com](http://www.ariafarin.com)

✉ [Info@ariafarin.com](mailto:Info@ariafarin.com)



شرکت نمایندگی کشتیرانی دریای آرام آماتیس  
**Amatis Calm Sea Shipping Company**

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

■ ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمال، خطرناک) به صورت دریایی،  
هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)

■ سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی

بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)

📍 تهران، یوسف آباد، نبش خیابان ۵۰، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ [Info@amcasea.com](mailto:Info@amcasea.com)

in [amatis\\_calm\\_sea](https://www.linkedin.com/company/amatis_calm_sea)

تخصصی ترین مجموعه حمل محمولات یخچالی  
دارای کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flat rack، Open top،  
حمل مواد پتروشیمی با استفاده از Flexi tank و Iso Tank  
حمل کالا بصورت EX Work  
ارائه خدمات فوروردی و استعلام آنلاین  
سرویس Cross Stuffing از ربه تمام نقاط دنیا (همراه با محوطه اختصاصی)  
ترانزیت داخلی و خارجی از ربه کشورهای CLS  
حمل هوایی از ربه تمام نقاط دنیا  
حمل زمینی از ربه اروپا  
دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

کشتیرانی  
**رابین مارین**

تهران، خیابان شریعتی  
پانین تر از پل رومی، شماره ۱۷۸۸، واحد چهار  
0212229 5669

[rabinmarine.com](http://rabinmarine.com)

**نمایندگی 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

شرکت حمل و نقل بین المللی

**پیشرو ترابر متحد آراز**

- ♦ وارد کننده کشنده از اروپا
- ♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا
- ♦ کربری و فوروردی
- ♦ دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه

📍 Pi.t.m.a

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۸، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ / ۸۶۱۲۲۰۸۴

☎ ۰۲۱-۸۶۱۲۲۹۸۴

☎ ۰۹۱۲۰۵۰۱۴۲۸

🌐 [www.pitmatransport.ir](http://www.pitmatransport.ir)

✉ [info@pitmatransport.com](mailto:info@pitmatransport.com)



شماره ثبت: ۵۴۶۸۴۷



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 ۴۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱  
☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه

☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

✉ ahangdarya@mehdiana.com



## ایران ترابری

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین‌المللی • 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.iranatarabar.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، نظیبه و بازگیری و انبارداری



www.cargoeboking.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

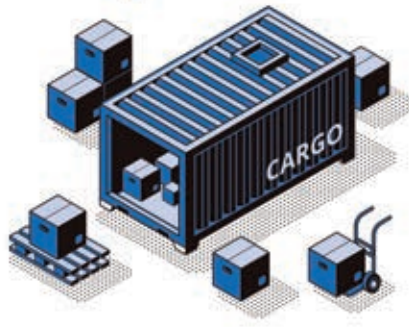


www.tcisiran.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



## شاکس صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

« صادرات و واردات و ترخیص کالا

« ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، 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 ۲، واحد ۳۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ ☎ ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵

✉ INFO@SHAKHESSD.COM



## خط کانتینری فرمد

حمل دریایی

کانتینرهای یخچالی و خشک از بندر اصلی کشور به بندر قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

☎ ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

✉ info@farmad.co

www.farmad.co



## ستاره

(با مسئولیت محدود)

Star Marine services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K. Line (MOL)

شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس،

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی،

بین قائم مقام و میرزای شیرازی،

پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه

سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸

☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

✉ Info@starmarine.net

www.starmarine.net



## توشه‌بر

Tushehbar

shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان

عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)،

پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

(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

☎ ۸۸۷۰۸۰۰۳-۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶  
☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸  
✉ info@abssshipping.com

www.abssshipping.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی سراسری  
شرکت برتر در حمل‌ونقل کشور  
در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

- « دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل‌ونقل »
- « صدور بارنامه‌های دولتی در سراسر کشور »
- « ارائه خدمات حمل‌ونقل در سراسر کشور در سریع‌ترین زمان توسط تریلرهای حمل‌خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها »
- « دارای ترمینال اختصاصی »

📍 تهران، خیابان آزادی، روبروی مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶۰ ساختمان مصطفی  
☎ ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹  
☎ ۶۶۰۰۱۰۸۶

✉ info@hamedbar.ir

www.hamedbar.ir



- 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  
☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶  
☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

✉ info@dnshippingco.com

www.dtdnco.com



شرکت کشتیرانی  
**سوها رسا مانا**

- ◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
- ◀ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی
- ◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

📍 بندرانزلی، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴  
☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



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 - نقاط مرادی، کوچه مهباز 1 - ساختمان آرنمیس، طبقه 3، واحد 305  
تلفن: 09763220071 - 07632220511

شعبه 1

شیراز، بلوار امیر کبیر، مقابل شهرک امیرکبیر، ساختمان هانیک، طبقه 2 - واحد 3  
تلفن: 07138337368

تلفن همراه  
09129174757

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 ۲) ۲۲۲۲۵۳۰۳  
۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در: بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بارگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

✉ General@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



نمایندگی خط کشتیرانی Moj Madd Shipping services Co. LTD  
حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

شعبه داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۴۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ ۸۸۷۹۲۷۹۳ (خط ۰)  
☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)  
**خورشید دریای آبی**  
Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.

عضویت در گروه نمایندگی‌های  
**Cooperative & Pacific Power Logistic**  
در کلیه کشورهای جهان • ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL • انجام خدمات حمل Door to Door • عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس • اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فلبر و تانکری • انجام کلیه 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 ۲، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
✉ gmr@psp-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**مرورید دریای آرام**

• ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"  
• دارای نماینده ی ترخیص در امارات  
• انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

📍 تهران، یوسف آباد، خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

☎ ۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶  
۸۸۰۶۷۱۳۸  
☎ ۸۸۰۶۷۱۲۶  
✉ info@csp-shpg.com  
🌐 www.csp-shpg.com



**SAEI TARABAR ARSHAM**  
SHIPPING AGENCY CO. LTD

• ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی  
• خدمات حمل DOOR TO DOOR  
• ارائه خدمات فوراردری  
• نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴  
پندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۴۹۹۲۱-۲  
تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۶۳۷۱۹  
تلفن: ۸۸۱۰۴۹۲۱-۲

نمابر: ۸۸۷۱۷۵۵۸  
Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motehari 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 کلیه محمولات کانتینری به مقاصد خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه، اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان دریا بندری، پ ۶۶، طبقه ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹  
✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی  
**شرکت دنیز دریانورد متحد**

• دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان  
• ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL • ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL  
• ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس • خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲، برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

کد پستی ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴

U.A.E. (Dubai) OFFICE: Deniz Seafarer Pakistan Agents L.L.C. Suite No.4108, 41 Floor, Churchill Tower, Business Bay, Dubai, UAE  
Pakistan Office: Deniz Seafarer Pakistan Suite #108, 1st Floor Progressive Center, P.E.C.H.S Block 6 Karachi, Pakistan

denizseafarer.com info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی  
( ثبت ۶۴۲ تاسیس ۱۳۶۱ )  
مدیر عامل: خدابخش امینی

**شرکت فانوس ساحل**

• عضو بیمکو • عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته • ارائه کلیه 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

☎ ۸۸۶۹۹۸۱۴ / ۸۸۶۹۳۰۴۹  
☎ ۸۸۶۵۴۱۹  
aminifanusahel.com  
operation@fanussahel.com  
✉ Fanus@fanussahel.com

www.tarabaran.com





## دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی  
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی  
روبروی پاساژ نصر، ساختمان  
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴  
شماره موبایل: ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

Doc1@dnsship.com



## شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانترینری 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  
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ▶ سرویس حمل زمینی و  
هوایی ▶ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ▶ سرویس کانترینر یخچالی  
▶ سرویس ریلی ▶ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب  
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین 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

تلفن: ۰۲۶۴۰۱۲۳۷

info@robina-shipping.com

www.robina-shipping.com

## شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20\_40\_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

داخلی (۲۱/۴۰۷) ۰۲۱-۴۳۶۰۲

۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

GhaderiTushehbar

www.pcp-shpng.com

### شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

- . دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
- . خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- . ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
- . خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- . خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- . دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- . دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم  
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ / فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲  
ایمیل: info@hansanav.com



خدمات بین المللی حمل و نقل و لجستیک  
International Freight and Logistics Services

www.hansanav.com



## شرکت تجارت دریای آترین نمایندگی کشتیرانی

ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی  
کالاهای وارداتی و صادراتی  
مشاوره در امور گمرکی  
ارائه خدمات فورواردری  
تهران، خیابان وزرا، خیابان ۲۱، پلاک ۶  
طبقه دوم، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷-۹۲۳۶-۷

Email: info@atrinseatrading.com

Website: www.atrinseatrading.com



## شرکت خدمات کشتیرانی آراد راه دریا ARAD SEA WAY ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نمایندگی کشتیرانی

• حمل و نقل بین المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

تهران، مطهری بعد از سلیمان خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

L.mahabadi@asw-shipping.com

S.kashani@asw-shipping.com



## شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانترینر، قله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی
- (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
- از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،

ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

۰۷۷-۳۳۳۳۳۶۴۳

info@sdlogistics.com



Alborz Sirk 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

ت 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 فرودوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

📍 بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،  
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

✉ sahelnamyanbnd@gmail.com

www.sahelnamabnd.ir



## حمل و نقل بین المللی خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای،  
ریلی، هوایی و دریایی  
واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص  
از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت  
علی الخصوص کشور چین

بندرعباس، بندر امام، بندرخرمشهر،  
بندر انزلی، آستارا، سرخس  
مشهد، دوغان، خرم آباد

نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۱۴۲۷

(میر محمد عبوضی) عضو هیئت مدیره

📍 تهران، ابتدای نواب، برج سهیل

ت ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶-۱۹

📠 ۶۶۳۸۱۴۲۰

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

## اوزال دریا

📠 @ozaldarya

📍 تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳

ت ۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

☎ +۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

✉ www.ozaldarya.com

✉ info@ozaldarya.com



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

## شرکت آبتین راه خاورمیانه

(نماینده 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 )، (خرده بار کانتینری) LCL
  - کامیون در بست ( FTL )، (خرده 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 اسلامی خلیان بیست و سوم پلاک 9 طبقه چهارم واحد 11  
info@abtinway.com

www.abtinway.com

تلفن : 88559896

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 کانتینر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat Rack & Open Top.

Tel:+98 21 86047425 Fax:+98 21 86043379  
Mob:+98 912 246 0188

www.roshandarya.com office@roshandarya.com



نمایندگی کشتیرانی

## آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (LCC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان  
مهر (پلاک ۳۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱  
📠 ۰۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

✉ info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابر پارسا  
International shipping agency

## شرکت ابتکار ترابر 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



کریر - فورواردر

## کارکیا ترابر 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 آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۱ و ۵۰۲

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ 📠 ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲  
📠 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ 📠 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

بندرعباس، پشت شهر، بلوار صیادان، کوچه مالک اشتر ۲، مجتمع صدرا، طبقه ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com

✉ Traffic@karkiatarabar.com



SGW

نمایندگی کشتیرانی  
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش  
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،  
واحد ۴  
تلفن: ۸۸۱۳۴۱۷۱ - ۸ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com

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 به صورت 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





# راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صنعت و خدمات	نوید راسا آذر	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	حمل و نقل ریلی	
۱۳۴ خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۵۳ هامون صنعت شریف	۱۵۲ آزاد ترابر قصر	۱۵۱ اسباد ترابر وینا	
۱۵۶ موسسه آموزشی کارآمد	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	۱۵۲ بازرگانی ایشی	۱۵۱ بیشناز راه و شهر	
۱۵۵ مشهد فولاد توس	۱۵۴ آماد راه	۱۲۰ بازرگانی اجافی	۱۲۴ خلیج فارس ریل	
<b>Tarabaran Guide</b>				
158 Abdis Marine	۱۰۶ تهران رخش	۱۵۳ بازرگانی اسلامی	۱۵۰ راه آهن حمل و نقل	
117 Arian	۱۲۶ JSF AIR	۱۵۲ بازرگانی HCO	۱۵۰ راه آهن کشتی	
158 B.S.L Shipping	۱۵۴ چاپار	۱۵۲ بازرگانی لطفی	۱۵۱ راهبران ریلی آسیا بار	
139 Pole One Trans	۱۱۱ سنتی	۱۵۲ بازرگانی لاله رخسار	۱۵۰ سمند ریل	
158 Ocean Ppole Star	۱۱۴ شیب شهاب	۱۵۳ تاب فورواردر	۱۵۵ سهند لجستیک	
158 Rahian Tejarat Marine	۱۳۹ هنزا ناو دریا	۱۵۳ تجارت مبین دریا	۱۵۱ سینا ریل پارس	
158 Rasha Tejarat Shaygan	Lara Freight	۱۵۴ توان تجهیز تارا	۱۲۰ صبا لجستیک	
158 Marin Samin Pars	خدمات بیمه	۱۵۳ سلطان تجارت بازرگان	۱۵۶ نیرو صنعت روزبه	
109 Safe Cargo	بیمه آسیا (بوهه رز)	۱۵۳ گمرکی عباس نوری	۱۲۴ واگن بار	
158 Shaahin Tarabar	مسافری داخلی و بین المللی	۱۵۵ عرفان تجارت آستارا	<b>خودروسازی</b>	
158 Torang Darya	۱۳۱ آرام گرد انهر	۱۱۵ ماهان تجارت لیمارک	۱۵۷ ایران خودرو دیزل	
	۱۵۲ ایران بیمه	۱۵۴ ماهور تجارت آرام	۱۵۷ گواه	
	۱۵۲ تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۲۶ مروارید تجارت توانا مکران		

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت ترابران دنبال کنید.

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



## دکتر علی خدکرمی

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

مدرس و مولف کتاب بیمه‌های حمل و نقل 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  
**رابین مارین**  
تهران، خیابان شریعتی، پانین تر اپیل رومی، پلاک ۱۷۸۸  
[www.rabinmarine.com](http://www.rabinmarine.com)  
021 2229 5669



**خدمات تخصصی ما**

- مجربترین تیم در زمینه حمل محمولات بچغالی
- دارای کانتینرهای استاندارد، بچغالی، Open Top, Flat Rack
- سرویس حمل تخصصی مواد پتروشیمی با ISO Tank و Flexi Tank
- سرویس اختصاصی ترانسشیپ از بندر جنوبی کشور به کشورهای حوزه خلیج فارس، هند، چین، آسیای جنوب شرقی و بالعکس
- ارائه خدمات فورواردری و استعلام آنلاین
- حمل و نقل سریع و مطمئن کالا به صورت ex-work در تمامی نقاط جهان
- ارائه سرویس crossstuffing به مقصد تمامی بنادر جهان
- ترانزیت داخلی و خارجی از/ به کشورهای حوزه CIS
- حمل و نقل هوایی و زمینی از/ به اروپا و تمام نقاط دنیا
- دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

## 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 ، کانیتنر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ... )



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 [www.samandrail.ir](http://www.samandrail.ir)

✉ [info@samandrail.ir](mailto: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 فوروردی 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.rwt.ir](http://www.rwt.ir)

✉ [info@rwt.ir](mailto:info@rwt.ir)

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۳۱۶



## شرکت راه آهن کیش

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](http://www.rak.co.ir)

✉ [info@rak.co.ir](mailto: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، سیمن کیسه ای و ...



مدیرعامل: حامد نوروزی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،  
نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،  
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

[www.srpt.ir](http://www.srpt.ir)
[info@srpt.ir](mailto:info@srpt.ir)


## شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah &amp; 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

📍 دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نبش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

📍 هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹

ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴

☎ ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

[www.ghatarbar.ir](http://www.ghatarbar.ir)
[info@ghatarbar.ir](mailto:info@ghatarbar.ir)


### اسپاد ترابز ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود



#### حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکیبی و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۹-۶۰

تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۰ ۳۳۶۰ ۳۳۶۰ | فکس: ۰۲۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۲

[www.spodgroup.com](http://www.spodgroup.com)
[info@spodgroup.com](mailto:info@spodgroup.com)


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

[asiabarco@asiabarco.com](mailto:asiabarco@asiabarco.com)
[www.asiabarco.com](http://www.asiabarco.com)



## بازرگانی لطفی

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



## گروه بازرگانی HCO

مشاور بازرگانی بین المللی

تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه

ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز


دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک

کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهراز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵ ☎ ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۳

www.ariaataskish.com

✉ export@ariaataskish.com ✉ import@ariaataskish.com



## بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵  
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶  
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi\_trade@yahoo.com  
www.lotfitrade.com



## ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

☎ ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۵۱۸۵۳ / ۰۶-۵۵۱۸۵۳۲۴

پایانه شرق ۰۸۵۱ / ۰۸۵۱-۷۷۸۸ / ۰۱۵۱-۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۰۱۵۱-۷۷۸۸

✉ pmt.t2co@gmail.com  
www.pmtco.ir



## 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 شبیرین

☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۳۵۲۷

☎ ۰۹۱۸۷۵۳۶۵۸۸ / ۰۹۱۸۳۳۵۷۰۱۰



## ایران پیمان

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری

دفتر مرکزی

۶۶۷۰۷۱۴۸

رزرو ترمینال جنوب ۰۲۳-۵۵۱۸۵۳۱۲

رزرو ترمینال غرب ۰۵-۴۴۶۶۳۹۵۴

رزرو ترمینال شرق ۰۸۰-۷۷۸۶۸۰۷۷۸۶۵۵۳

رزرو پارکینگ بیهقی ۰۱-۸۸۷۵۳۶۰۰

www.iranpeyma.info



## بازرگانی لاله رخسار LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

### 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  
☎ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰ داخلی تهران: ۲۱۱

✉ lrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co



## 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
  - انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A  
TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI  
ÇAKAN ANTREPO
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir.
- +905347875532      +902627540126      ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰      ۰۶۶۲۷۱۲۶۵-۶  
• Farhad Azarafza      +905323131857      +989122077929      ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹      ۰۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

### عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
- ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
- ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
- ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.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

### 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



### 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



### شرکت بازرگانی هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص  
دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوبی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۲

۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

۸۶۰۹۷۴۲۱

◀ 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      ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

### سلطان تجارت بازرگان

STBMAM



شرکت کالارسانان چاپار

حمل و سرویس درب به درب

مرسولات پستی داخلی و بین الملل

تهران، بالاتر از چهارراه جهان کودک، کوچه کیش پلاک ۱۸

☎ ۰۲۱-۶۴۰۸۵

✉ Chapar.intl@chaparnet.com

🌐 www.chaparnet.com



شرکت حمل و نقل  
صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها بانواع کاربریها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادریعباس، 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: ۰۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

🌐 www.bargolza.com

✉ bargolzatr@yahoo.com



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 عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

☎ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷ ☎ ۰۵۱-۳۱۳۴۷

✉ adltarabaran@yahoo.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، مرزداران، خیابان ناهید خیابان، محمدی پلاک ۲۷، واحد ۳

✉ info@TajhizTara.ir



METSCO

شرکت حمل و نقل

فولاد ترابار خاورمیانه

امانت‌داری، دقت و سرعت در تحویل کالا

حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور

۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابار خاورمیانه، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ ☎ ۳۳۸۳۲۳۵۷

✉ fooladtarabartransport@gmail.com

amadrah  
International Freight Forwarding

Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،

پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

☎ ۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

🌐 www.amadrah.com

✉ info@amadrah.com

- 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

☎ ۰۲۱-۸۶۰۵۳۹۱۱ / ۰۲۱-۸۸۰۵۹۳۴۸-۰۹ ☎ ۰۹۹۱۴۴۶۶۹۷۲


🌐 info@mta-co.net



شرکت بازرگانی بین‌المللی

ماهور تجارت آرام





**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@hbdc.co.net



**فارا تیر ترابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی

قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه (صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا ریلی - زمینی - دریایی)

دارای ناوگان یخچالدار روسی به تمام نقاط روسیه انجام کلیه امور بارگیری تخلیه و ترانزیت و صادرات کالا از مبادی زمینی دریایی و ریلی گمرگ آستارا

آستارا، روبروی داروخانه دکتر حریری

۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲ / ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

erfantejarat.astara@gmail.com

faratirtarabarastara@gmail.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی  
بادپا اردبیل**

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس

حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانتنربر به کشورهای همجوار

اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان ترهبار، نرسیده به ترمینال مسافربری، ساختمان STC طبقه چهارم

۰۴۵- ۳۳۸۲۲۰۷-۸  
۰۴۵- ۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa\_ardabil@yahoo.com



**مشهد فولاد توس**

صادرکننده انواع مقاطع فولادی

انواع میلگرد، انواع ورق، نبشی و ناودانی و ...

مشهد، کیان سنتر ۲، واحد ۱۱۰۹

+۹۸-۳۱۶۷۰  
۰۹۱۵۳۲۰۲۰۵۰

mashhadfoolad@yahoo.com

mashhadfoolad.com



**استاد ترابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹  
۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



**روانسر ترابر**


شرکت حمل و نقل بین المللی

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 (۰۹۶۴۷۷۰)۷۷۰۲۰۴۰

jafarsouri@yahoo.com



**ممتاز**

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) ۳۳۳۸۳۰۳۰  
۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه ۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



**سهند لجستیک**

شرکت حمل و نقل ریلی و لجستیک بین المللی

حمل و نقل ریلی داخلی

حمل و نقل ریلی بین المللی

انجام امور ترکیبی و لجستیک

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خ نیما پوشیچ، مجتمع آکادا سنتر، طبقه ۶، واحد ۴۰۲

۰۲۱ - ۴۴۲۱۰۱۲۰  
۰۲۱ - ۴۵۸۱۲۵۲۵

slc.ir info@slc.ir



**شرکت لانگر دریا جنوب**

**South Sea Anchor Co Ltd**  
sea&port Service Customs Clearance Export / Import

خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با اینزو تانک و فلکسی از بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

بندر امام خمینی (سریندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ / ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵  
۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵  
۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

info@langardarya.com



**ایده آل راه**

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس

حمل قیر با تانکرهای مخصوص

حمل محمولات یخچالی

ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱  
۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com

مرداد ماه ۱۴۰۲



## آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

### خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب و کار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

☎ ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

📧 karamad\_transport\_training

🌐 karamad\_transport\_training

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

**دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد**  
 ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری  
 بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،  
 حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

📍 استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

☎ ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

☎ ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co



شرکت حمل و نقل

**پیام بار دلیجان**

www.tarabaran.com



### 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

☎ ۰۲۱-۷۷۹۷۲۸۹

☎ 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، کویل، تیرآهن، میلگرد، کلاف، رول و...
- ◀ حمل محمولات پروژه ای و کیسه ای، 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 / ۰۹۱۶۱۱۸۷۰۶۵

🌐 www.tareghtrans.com

✉ info@tareghtrans.com



تأمین کننده قطعات و ارائه دهنده خدمات پس از فروش محصولات  
شرکت ایران خودرو دیزل و ساخت کاربری کلیه خودروهای تجاری

تهران، کیلومتر ۸ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، خ شهید جلال، پلاک ۱۴

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

☎ ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 [www.govah.com](http://www.govah.com)

بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



#### حوزه های فعالیت

• تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی‌بوس، کامیون، کامیونت، ون و وانت پیکاپ دوکابین

#### سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H۵، کامیون کشنده فوتون H۴، 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.ikdco.ir](http://www.ikdco.ir)

📍 IKDCO



## 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](http://www.poleone.com) [Info@poleone.com](mailto: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](mailto:Info@shaahintrans.com)

[www.shaahintrans.com](http://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](mailto:info@rtmarine.co)



Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

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

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

## Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)

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



## Shipping & Int'l Transport Co.

[info@m-sp-co.com](mailto: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](http://www.m-sp-co.com)



Unit 2, First floor, No.161, Motahari  
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

[www.bslshipping.com](http://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](http://www.rashats.com) [info@rashats.com](mailto:info@rashats.com)







گروه بازرگانی گامرون  
**Gameron Group**  
 www.gameron-group.com



**پیام مدیریت ارشد**

افتخار می کنیم ، خدمتگزار شما هستیم

■ **گروه بازرگانی گامرون** بعنوان اولین و تنها دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO9001/2008 در امور بازرگانی ، ترخیص ، حمل و نقل داخلی و بین المللی و تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا با بکار گیری پرسنلی مجرب و آموزش دیده ، در بندر عباس و تهران و تدوین و استقرار سیستم جامع استاندارد مدیریت کیفیت آماده ارائه خدمات بهینه در امور مرتبط با فعالیت های شرکت می باشد .



**شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی**



**زمینه فعالیت**

- حمل و نقل دریایی از اروپا ، شرق آسیا ، هند و هم چنین کشور های حوزه خلیج فارس
- حمل زمینی با کامیون از کشور های اروپایی و آسیای میانه به ایران و بلعکس .
- حمل و نقل هوایی از سراسر جهان .
- ترانزیت کالا از بندر عباس به گمرکات داخلی کشور .
- ترانزیت خارجی کالا از بندر عباس به کشور های آسیای میانه و بلعکس .
- حمل محمولات گروپاژ از ایران به اقصی نقاط دنیا و بلعکس .



**دفتر مرکزی :**

تهران : انتهای خیابان برزیل شرقی ، کوی لاله ،  
 ساختمان شماره ۶ ، طبقه سوم ، واحد ۳۰۱  
 تلفن : ۵۰ ۸۳ ۱۹ ۸۸ (۰۲۱) فاکس : ۷۲ ۸۳ ۱۹ ۸۸ (۰۲۱)

**در انتخاب ما تردید نکنید**



www.gameron-group.com

info@gameron-group.com



## دوری 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

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در سال ۱۴۰۲ برگزار میکند

# دوره‌های آموزشی لجستیک بندری

۱۵ دوره پکیج لجستیک بندری شامل: آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر - بیمه‌های دریایی  
عملیات بندری - کار با کانتینر - اسناد، قوانین و سازمان‌ها - بارفراوری - اجاره کشتی - توقیف کشتی  
مبانی لجستیک و زنجیره تامین - فن آوری اطلاعات و ارتباطات بندری - حقوق دریایی (بازرگانی)  
صادرات، واردات و صادرات مجدد - کشتیرانی و تجارت الکترونیک - عملیات پایانه مسافری دریایی  
مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی



سازمان بنادر و دریانوردی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of Iran



جهت کسب اطلاعات بیشتر با مرکز آموزش از طریق ایمیل: [tc@saoi.ir](mailto:tc@saoi.ir) یا شماره ۰۲۱-۸۸۹۳۷۴۸۲ تماس حاصل فرمایید.

ثبت نام از طریق سایت [www.saoi.ir](http://www.saoi.ir)

# 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](http://www.abdismarine.com)

+98 (21) 4168 5000

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

شرکت  
گشتیرانی زلال دریا

## کارگو اطلس

- « حمل زمینی، هوایی و دریایی از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- « ترانزیت داخلی به تمامی گمرکات کشور
- « ترانزیت خارجی به صورت تخصصی به کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ارمنستان، روسیه، عراق، گرجستان و ترکیه
- « نمایندگی خطوط معتبر NVOCC
- « سرویس صادرات دریایی به صورت مستقیم و غیر مستقیم
- « ترخیصکار حرفه ای در گمرک بندرعباس و فرودگاه امام خمینی
- « خرید کالا از طریق دفاتر دبی، ترکیه و چین

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ناهید غربی، پلاک ۵۶، ط دوم، واحد ۴۳/۴۴

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۷۸۷ / ۲۶۲۱۱۸۳۰

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۷۶۶۸

🌐 [www.cargoatlasco.com](http://www.cargoatlasco.com)

✉ [info@cargoatlasco.com](mailto:info@cargoatlasco.com)

☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۸۲۸۰

☎ دفتر بندرعباس، بلوار امام خمینی، برج نیلوفر، طبقه ۲، واحد ۱۱

🌐 [info@zolaldarya.com](mailto:info@zolaldarya.com)



هانی کرانه دریا  
HANI KARANEH DARYA

گروه مشاوره و خدمات بازرگانی



استریپ کالاها  
چندبارنامه ای



تفکیک بار  
قبل از ترخیص



کاهش هزینه های  
جانبی و دموراژ

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

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

+98 76

91010070

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](mailto:Info@rashats.com)

021-71400988

[WWW.RASHATS.COM](http://WWW.RASHATS.COM)

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴





# PAYAM BAR

## پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین المللی قیری تانکری و بشکه ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO 

# EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47  
Hamid Sadr St.,  
Vali - e - Asr Ave., Tehran  
Tel : +9821- 8880 2606  
[www.ritco.co](http://www.ritco.co)



# FARDA DIESEL

## آغاز فروش اعتباری

کشنده تک محور

**FD560-I**

موتور 560hp HANMA

کشنده جفت محور

**FD550-II**

موتور 550hp HANMA



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

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

[FardaDiesel\\_Official](https://www.instagram.com/FardaDiesel_Official)

+98 (21) - 4864 1616

+98 (21) - 4864 1011

شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

تهران، کیلومتر ۹ جاده قدیم کرج، خیابان شهید سامانی پور، خیابان البرز اول



جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش  
و یا وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

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

 IKDCO

## کامیون کشنده آتامان

مجهز به موتور مرسدس بنز