

## نمای نزدیک از دوردست!

فعالان بازنده و دلشکسته حمل و نقل جاده‌ای کشور به‌تازگی با چالشی به نام «واردات اتوبوس‌های کارکرده» برای جبران کسری شدید ناوگان مواجه شده‌اند. راهکاری که اجرای آن با وجود فوریت، به دلیل موج مشکلاتی که به همراه داشت، به آینده‌ای نامعلوم موکول شده است.

۱۰۰۰۰۰ تومان

۱۶۸ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

شماره ۲۱۰

شهریور ماه ۱۴۰۲

- ◀ زنجیر پی زنجیر
- ◀ در ضرورت ضمانت
- ◀ کاتالیزوری به نام اوکراین
- ◀ در رثای شایستگی لجستیک
- ◀ کشتی به خشکی راندن!
- ◀ در جست‌وجوی بازار از دست‌رفته
- ◀ بر فراز اختلالات GPS



اجسام از آنچه در آئینه می‌بینید از شما دورترند!

شرکت گواه

تامین‌کننده قطعات و ارائه‌دهنده خدمات  
پس از فروش محصولات شرکت ایران خودرو دیزل  
WWW.GOVAH.COM





# 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،

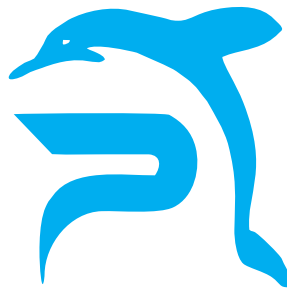
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

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





شرکت کشتیرانی  
پرديس اقيانوس سيراف

**We carry your trust...**

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



# DIBA

Air Cargo Services and Shipping Agency

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

کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM

ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



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

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

ما با بهترین متخصص‌ها  
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۲۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

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







### 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 حمل و نقل 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

تأسیسات محدود\*

حمل و نقل بین المللی شماره ثبت ۳۱۵۸۸۶

**MEHR RAD Navgan**  
International Transportation

MLC SHIPPING LINE



مهردریا ناوگان

تأسیسات 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)





شاخص صدف دریا  
شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

## شاخص صدف دریا

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

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

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

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

ceo@shakhessd.com

# گوشی رو چک کن!



## چکنو: چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران



چکنو  
بعد چهارم پرداخت



# 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






# TIPAX




Courier Service

ارسال بسته به تمام

نقاط ایران



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

   [@tipaxco](https://www.linkedin.com/company/tipaxco)





# 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 بندر 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 ریشتر گستر



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 بزنگاه

ماموریت غیرممکن

- ◀ زنجیر پی زنجیر
- ◀ در ضرورت ضمانت



۵۱ گذرگاه

مسیر ناگزیر

- ◀ کاتالیزوری به نام اوکراین
- ◀ فردا هم دیر است!
- ◀ دررئای شایستگی لجستیکی



۶۷ لنگرگاه

مخاطرات خزری

- ◀ کشتی به خشکی راندن!
- ◀ زوال خزر
- ◀ به نام آبادی، برای نابودی
- ◀ در جستجوی بازار از دست رفته



۸۷ جایگاه

راه رستگاری

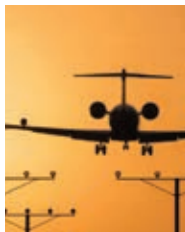
دومین بخش از زندگینامه خواندنی پیشگسوت برجسته راهسازی، مهندس علی آزاد



۹۵ فرودگاه

اختلالات هوایی

- ◀ هوا کردن یک چالش هوایی!
- ◀ بر فراز اختلالات GPS



تار باران



ISSN: 1827-5151

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم  
شماره دویست و دهم / شهریور ماه ۱۴۰۲



■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پرویا عروج نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

مهرداد خواجه نوری، آئوش رحام، پویا فیروزی، علی کجباف،

امید ملک، ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: 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 واتس اپ: 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 منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی کالای استان گلستان
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب
- « انجمن منغی 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





## نمای نزدیک از دوردست!

سراشویی سرنوشت ملت تعارف‌بردار نیست؛ تا شعارها جامه عمل نپوشند، با قول‌های چرب و شیرین و تبلیغات فریبنده در کاسه خالی درویش سکه‌ای نمی‌افتد. همچنان که عبید زاکانی در حکایتی روایت کرده است: «هارون به بهلول گفت: دوست‌ترین مردمان نزد تو کیست؟ گفت: آن که شکم سیر سازد. گفت: من سیر سازم، پس مرا دوست خواهی داشت؟ گفت: دوستی نسبه نمی‌شود.» اکنون نیز صاحب‌منصبان ما با سیاست‌های نخنما چون خریدرمانی و وعده‌درمانی سعی در سرپوش گذاشتن روی ناخشنودی عمومی و جلب اعتماد گروهی از کمینه جامعه دارند، اما گوش مردمان خسته و زخم‌خورده، از این حرف‌ها پر است و آنچه به چشم خود می‌بینند، فاصله بازگشت‌ناپذیر آنها با یک زندگی معمولی است.

این روزها، آنان که دنیا و آخرت مردمان را در دست گرفته‌اند، در رقابتی واهی در حال پشت سر گذاشتن رکوردهای پی‌درپی هستند و همچنان با تلاشی مثال‌زدنی، آب در غربال می‌کنند. دولت سیزدهم که در برگزاری مناسک اربعین سال گذشته، کارنامه قابل‌دفاعی از خود بر جای گذاشت، امسال با اعلان‌های گسترده وعده داده که این رویداد را به شکل مناسب‌تری به جا خواهد آورد، اما اگر این سخن‌پردازی‌های پشت‌تربون را کنار بگذاریم، از هر طرف بنگریم بیابان تا بیابان غبار است...

مسئله هم تنها کسری بودجه و مشکل تامین منابع مالی نیست. به عنوان نمونه، با اینکه دولت مبلغ ۳ هزار میلیارد تومان برای پروژه‌های راهسازی اربعین کنار گذاشته است، اما کارشناسان عقیده دارند به علت تعجیل در اتمام پروژه‌ها در مدت کوتاه، راه‌های ساخته‌شده ایمنی و پایداری لازم را نخواهند داشت و چندی نخواهد گذشت که نیاز به بازسازی و بهسازی پیدا کنند. حال بگذاریم از اینکه مردم شهرهای دیگر با خود می‌گویند که ای کاش جاده‌های منطقه ما هم به کربلا می‌رسید تا مگر عنایت دولتمردان را سبب می‌شد. بنابراین، مسئله اصلی کشور را همچنان می‌توان نبود مدیریت شایسته و برنامه‌ریزی و زمان‌بندی دقیق برای انجام هر امر خطیر دانست که تنها چاره‌اش دوری از توهمات و تکیه بر واقعیات موجود است.

امسال قرار بود در همین ایام، شاهد ورود ۲ هزار دستگاه اتوبوس کارکرده نیز باشیم، اما آن قدر طی تشریفات اداری و توافق‌ذی‌نفعان در این تصمیم بزرگ به درازا کشید که زمان طلایی ضایع و واردات آن اتوبوس‌ها به زمانی دیگر سپرده شد. این در حالی است که اگر سیاست‌های منطقه‌ای و روابط بین‌المللی ما به گونه‌ای سر و سامان می‌یافت که کمر تحریم‌ها می‌شکست و صنعت باسابقه اتوبوس‌سازی در کشور می‌توانست دوباره قد راست کند، نیازی نبود که برای برپایی مراسم خود، دست به دامان همسایه ثروتمند خود شویم و از آنها اتوبوس وام بگیریم، آن هم فقط ۶۰۰ دستگاه که «کفاف کی دهد این باده‌ها به مستی ما!»!

اگر آینه شفافی به دست بگیریم که چون جام‌جهان‌نما بتواند تصویری از آینده‌های دور به ما نشان بدهد، به ما خواهد گفت که چنانچه واردات اتوبوس‌های کارکرده حتی ظرف سه سال آینده نیز بر پایه شیوه‌نامه مبهم و مغلق فعلی صورت گیرد، نه تنها تسکین‌دهنده نخواهد بود، بلکه آوار تازدهای از اتوبوس‌های معیوب و بدون پشتوانه را بر سرمان خواهد ریخت و دردی به دردهای پیشین ما خواهد افزود.

آرزویمان این است که همه دل‌نگرانی‌ها و بیش‌بینی‌های ما نادرست از آب دربیاید، اما افسوس که مرغ آمین دیرهنگامی است که از این ملک رخت بر بسته است.



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)

✉ [info@govah.com](mailto:info@govah.com)



## ماموریت غیرممکن

زمان بی‌رحمانه در گذر است و صبری ندارد که ما از میان کلاف سردرگم تصمیمات بدون پشتوانه سرنخ را پیدا کنیم. همان‌طور که شمارش معکوس ایام برگزاری مراسم اربعین آغاز شده است و ما همچنان نمی‌دانیم که خیل عظیم زائران را با چه وسائل نقلیه‌ای جابه‌جا خواهیم کرد یا اساساً امکان تامین ناوگان به تعداد مورد نیاز وجود دارد یا خیر؟ در گزارش اصلی این شماره، با همکاری کارشناسان، نگاهی آسیب‌شناسانه بر مقوله واردات اتوبوس کارکرده به عنوان یکی از گریزگاه‌های مورد نظر داشته‌ایم.

◀ زنجیر پی زنجیر

◀ در ضرورت ضمانت

◀ سعی کردیم که اتوبوس‌ها به اربعین امسال برسد، اما...





در باب تنگنانهایی که اتوبوس‌های وارداتی را نه به اربعین امسال  
که به اربعین سال آتی هم نمی‌رساند

## زنجیر پی زنجیر



گفت‌وگو از

بهاره بوذری

■ ترابران: سوژه داغ این روزهای حمل‌ونقل جاده‌ای کشور واردات اتوبوس‌های کارکرده و صدور مجوز واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس برای پوشش نیاز زائران مراسم اربعین است. با توجه به اینکه روزه‌روز به مراسم اربعین نزدیک‌تر می‌شویم و توضیحات مسئولان دولتی درباره این تصمیم، کلی و با ابهامات بسیار است، می‌خواهیم از زبان شما دست‌اندرکاران صنعت بپرسیم که دقیقاً چه مشکلاتی سر راه واردات این اتوبوس‌ها وجود دارد و به نظر شما، با شرایط موجود تا فرارسیدن اربعین امکان ورود چند دستگاه اتوبوس به کشور وجود دارد که بتوان از آن برای جابه‌جایی زائران اربعین استفاده کرد؟

■ مهندس حامد باقری (نایب رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری استان تهران و مدیرعامل تعاونی شماره ۱۳): من قصد دارم اول درباره مقرون به صرفه بودن فعالیت در این صنعت صحبت کنم تا بعد به واردات ۲ هزار دستگاه برسیم؛ در گذشته ما در زمینه اتاق‌سازی اتوبوس جزو ۱۰ کشور سازنده برتر در دنیا بودیم، ولی با شدت گرفتن تحریم‌ها در سال ۹۲، شرکت‌های تولیدکننده مجبور به توقف تولید شدند؛ مثلاً «رانیران» که اولین و بزرگ‌ترین تولیدکننده اتوبوس در ایران بود و حتی پیش از انقلاب هم فعالیت داشت و بعد از انقلاب اتوبوس‌های ولوو را تولید می‌کرد، دیگر نتوانست به تولید خود ادامه دهد، چراکه به‌عنوان نمونه، قطعات ولوو به صورت CKD وارد کشور می‌شد، یعنی شاسی می‌آوردند و اینجا برایش اتاق‌سازی انجام می‌شد.

در همان سال ۹۲، ما ۱۰ دستگاه اتوبوس B9 را به قیمت هر دستگاه ۴۵۰ میلیون تومان خریدیم، آن زمان قیمت دلار ۳ هزار تومان و قیمت هر دستگاه اتوبوس ۱۵۰ هزار دلار بود. نرخ کرایه اتوبوس هم مثلاً از تهران به شیراز ۲۹ هزار تومان بود یعنی ۱۰ دلار. الان می‌بینید که قیمت اتوبوس ۲۵ میلیارد تومان شده، یعنی ۵۰۰ هزار دلار و ما اتوبوس را با نرخ دلار ۱۰۰ هزار تومانی خریداری می‌کنیم، نه ۵۰ هزار تومانی کف بازار. پس نسبت به سال ۹۲ کرایه باید چقدر شود؟ ۵۰ دلار؛

هنگامی که با نزدیک شدن صدای طبل و سنج کاروان عزاداران اربعین، تصمیم‌گیران به یک‌باره از خواب پریده و کار نکرده را در بوق و کرنا می‌کنند، سرانجامی نخواهد داشت جز آنکه «رنج از پی رنج آید، زنجیر پی زنجیر...» یکی از دغدغه‌های اساسی و هر ساله برگزاری مراسم اربعین جابه‌جایی زائران توسط اتوبوس است، در حالی که به دلیل ناکارآمدی‌ها، کمبود ناوگان اتوبوسی به حدی رسیده که اکنون بلیت اتوبوس حتی در روزهای میانی هفته در ایام عادی سال هم در مسیرهایی دورتر از تهران در دسترس نیست. برای حل ضربتی این مشکل، مسئولان دولتی در اوایل خرداد ماه، تصمیم گرفتند طی یک طرح فوری از طریق ورود ۲ هزار دستگاه بخشی از کسری ناوگان را تامین کنند اما همان‌طور که انتظار می‌رفت، در واردات ناوگان اتوبوسی همان چالش‌هایی که در واردات کامیون‌های سه سال کارکرده پیش آمد، تکرار شد.

بررسی این موضوع از زوایای مختلف با توجه به اینکه در سال‌های اخیر، بسیاری از بزرگان این عرصه به کوچ اجباری از آن تن داده‌اند، کار سختی بود، اما به هر حال توانستیم با سه تن از فعالان این صنعت نشست برگزار کنیم و پیچ و خم واردات اتوبوس را از زبان آنها بشنویم.

البته در فاصله برگزاری نشست ترابران تا چاپ آن، همان‌گونه که پیش‌بینی می‌شد، مسئولان در نهایت، به این جمع‌بندی رسیدند که با توجه به سفرهای بودن ساخت اتوبوس و کاهش تولید اتوبوس در دنیا به تبع کاهش تقاضا در ایام شیوع کرونا، تهیه ۲ هزار دستگاه تا مراسم اربعین امکان‌پذیر نخواهد بود.



## د

**مهندس حامد باقری: در سال ۹۲، ما ۱۰ دستگاه اتوبوس B9 را به قیمت هر دستگاه ۴۵۰ میلیون تومان خریدیم. آن زمان قیمت دلار ۳ هزار تومان و قیمت هر دستگاه اتوبوس ۱۵۰ هزار دلار بود. نرخ کرایه اتوبوس هم مثلاً از تهران به شیراز ۲۹ هزار تومان بود یعنی ۱۰ دلار. الان قیمت اتوبوس ۲۵ میلیارد تومان شده، یعنی ۵۰۰ هزار دلار؛ اما نرخ اتوبوس تهران به شیراز ۵ دلار است!**

## د

یکی از مشکلات، تامین ارز برای این موضوع است که فعلاً دوستان تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز پاسخ روشنی در این زمینه به ما نداده‌اند. می‌گویند بر عهده خودتان است.

حالا فرض کنید برندهای اروپایی را کنار بگذاریم و به سراغ چین برویم. من امروز صبح جلسه‌ای داشتم که صحبت از برند چینی بود که تحت لیسانس انگلیس تولید می‌شود، هر اتوبوسی که بخواهیم به کشور بیاوریم (حتی صفر آن)، کرایه کشتی ۱۳ هزار یورو خواهد بود. خب این هزینه حمل، آورده مورد نیاز سرمایه‌گذار را بالاتر می‌برد، هزینه‌های گمرک و مسائل ریز دیگری هم وجود دارد که قیمت تمام‌شده را بسیار افزایش می‌دهد.

بنابراین یک ماشین چینی ۲۵۰ هزار یورو هزینه دارد که اگر آن را با یک ماشین برند MAN مقایسه کنید، متوجه می‌شوید که قیمت مدل ۲۰۲۰ آن در ترکیه ۲۵۰ هزار یورو است. می‌گویید خب چه کاری است، از ترکیه می‌خرم، وقتی می‌روید آن را بخرید می‌گویند فرد دیگری قبل از شما آمد و ۲۶۰ هزار یورو پیشنهاد داد (الان بخشی از سهمیه واردات را به شرکت‌های حمل‌ونقل و بخشی را هم به رانندگان داده‌اند).

پس مشکل واردات یکی، دو تا نیست و ما برنامه‌ریزی درستی هم برای واردات نداریم، چون در بخش اتوبوس واردات مسبوق به سابقه هم نیست. می‌خواستند در عرض یک ماه کار یک سال را انجام بدهند که این امری نشدنی است؛ اصلاً فرض کنید که یک آدم زرنگ پیدا می‌شد و از این ۲ هزار دستگاه، ۱۰۰ دستگاه را هم می‌آورد. مگر این تعداد

اما نرخ اتوبوس تهران به شیراز ۵ دلار است، یعنی به جای این که پس از ۱۰ سال افزایش پیدا کند نصف شده است!

بنابراین در حال حاضر، یکی از مشکلات اساسی صنعت ما این است که این حرفه دیگر صرفه اقتصادی ندارد، یعنی سرمایه‌گذار در بخش ما دیگر انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در خود احساس نمی‌کند. زیرا نمی‌شود طرف ۲۰ میلیارد تومان از سرمایه خود را بخواهاند و ببینند که سر ماه ۱۰۰ یا ۱۵۰ میلیون تومان برایش مانده است. حالا این جدا از قیمت سرسام‌آور تعمیرات، قطعات، لاستیک، روغن و... است. قیمت لاستیک خوب حدوداً ۶۰ میلیون تومان شده و تعویض روغن ۶ تا ۷ میلیون تومان هزینه دارد. اگر بخواهید برای اسکانیا سیلندر بگیرید یک میلیارد تومان هزینه خواهد داشت، این هزینه‌ها اصلاً با درآمدها هم‌خوانی ندارد. زمانی که نتوانید این توازن را برقرار کنید، طبیعتاً استقبال سرمایه‌گذار از این بخش کاهش پیدا می‌کند.

با توجه به این مشکلات، اکنون ناوگان فعال ما از ۱۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه به ۶۵۰۰ رسیده که اغلب هم جذب فعالیت‌های دیگر شده‌اند و در بخش جاده‌ای کار نمی‌کنند. مثلاً الان شرکت‌هایی که در گل‌گهر، چادرمو، مس سرچشمه، عسلویه یا معادن هستند، کمترین پولی که ماهانه به اتوبوس‌های خوب می‌دهند بالای ۳۰۰ میلیون تومان است، اما آیا اتوبوسی که حتی به صورت رفت و برگشت در یک روز به تبریز باید و برود بالاتر از ۱۵۰ تومان می‌تواند کاسب باشد؟ این یکی از مشکلات بخش جاده‌ای ما در حوزه مسافری است که سبب شده ماشین‌ها جذب شرکت‌ها و معادن شوند.

اما درباره واردات ۲ هزار دستگاه باید بگویم، اولاً ماشین کارکرده با برندهای اروپایی - به این شکلی که ما تصور می‌کنیم - موجود نیست. شما اگر کل اروپا را بگردید، تعداد ماشین‌های دست‌دوم زیر پنج سال برای فروش، شاید در مجموع ۵۰۰ دستگاه هم نباشد، ضمن اینکه مطمئن باشید یک رقابت قیمتی در این قضیه ایجاد خواهد شد، طبیعتاً وقتی در اروپا ۴ نفر می‌روند دنبال ماشین می‌گردند و فروشندگان متوجه می‌شوند که در ایران برای ورود ماشین‌های دست‌دوم مجوز داده‌اند، کسی که می‌خواهد ماشینش را ۲۰۰ هزار دلار به ما بفروشد، فردا می‌گوید ۲۵۰ هزار دلار قیمت دارد. یعنی خودمان برای خودمان یک بازار سیاه درست می‌کنیم.

حالا فرض کنید که ماشین هم پیدا کردیم و می‌خواهیم بخریم، خب منبع ارز آن کجاست؟ چه کسی می‌خواهد این پول را به ما بدهد؟ آیا قرار است از کف فردوسی پول جمع کنیم؟ بعد هم شما که نمی‌توانید چمدانی دلار ببرید و معامله کنید؛ معاملات روال خاصی دارد. پس

اتوبوس پاسخگوی مشکل حمل و نقل زائران ما در بحث اربعین خواهد بود؟! حتی پاسخگوی ظرفیت داخلی ما هم نیست. پیش‌بینی‌ها این است که در ایام اربعین ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار زائر باید با اتوبوس جابه‌جا شوند. آن هم به‌غیر از اتباع پاکستان و افغانستان. البته من پیش‌بینی می‌کنم که آمار خیلی بالاتر باشد.

■ **ترابران: یکی از راهکارهای مورد نظر برای تامین نیاز اتوبوس مراسم اربعین، اتوبوس‌های استیجاری از کشورهای ترکیه و پاکستان بود. در این محدوده زمانی، اجاره اتوبوس از کشورهای همسایه چه چالش‌هایی دارد؟**

■ **باقری:** بله، همکاران ما ۵ دستگاه اتوبوس ترک را به‌صورت امتحانی آوردند تا ببینند قبل از اربعین چطور می‌توانیم کار کنیم؛ بحث تامین سوخت، بیمه، کارت هوشمند و... مشکلاتی است که درباره اتوبوس‌های استیجاری با آن مواجه هستیم. البته مسئولان سازمان راهداری خیلی همکاری کردند که حداقل بتوانیم این کار را پیش ببریم. اما با چه قیمتی؟ قیمتی که دوستان ترک برای یک ماه به ما پیشنهاد دادند ۱۵ تا ۱۷ هزار دلار است، یعنی ماهانه ۷۵۰ میلیون تومان، در این صورت باید بلیت را با چه نرخ‌ی عرضه کنیم؟ آیا دولت می‌خواهد روی این قیمت سوبسید بدهد یا ما باید از جیبمان پرداخت کنیم؟ چون بعید است که بخواهند از زائران اربعین بگیرند.



**باقری: بحث تامین سوخت، بیمه، کارت هوشمند و... مشکلاتی است که در مورد اتوبوس‌های استیجاری با آن مواجه هستیم. در ضمن قیمتی که دوستان ترک برای یک ماه پیشنهاد دادند ۱۵ تا ۱۷ هزار دلار است، یعنی ماهانه ۷۵۰ میلیون تومان، در این صورت باید بلیت را با چه نرخ‌ی عرضه کنیم؟ آیا دولت می‌خواهد روی این قیمت سوبسید بدهد یا ما باید از جیبمان بدهیم؟ چون بعید است که بخواهند از زائران بگیرند**



البته قیمت اتوبوس‌های استیجاری از کشور پاکستان نسبت به ترکیه مناسب‌تر و در حدود ۱۰ هزار دلار است و احتمال دارد این اتفاق بیفتد، اما مشکل اتوبوس‌های پاکستانی این است که فرمان راست هستند و نیاز به هماهنگی با پلیس راه دارند.

ما باید برای این موضوع در درازمدت برنامه داشته باشیم. بالاخره این اربعین را هم به‌نحوی می‌گذرانیم و دوستان پای کار می‌آیند، ولی مشکلات زیاد است، حتی در مورد جابه‌جایی پول اتوبوس‌های استیجاری هم مشکل داریم، چون در تحریم هستیم. بر فرض که ۱۰۰ دستگاه ماشین پاکستانی را آورده‌ایم، باید به این‌ها دلار بدهیم. جابه‌جایی این دلار چگونه خواهد بود؟ به هر کسی می‌گوییم پاسخی نمی‌دهد، ما هم که توان این کار را نداریم.

تنها راه‌حل این است که شرکت یا مجموعه‌ای را پیدا کنیم که آن طرف پول داشته باشد، با ما توافق کند، نرخش منصفانه باشد و... آن وقت بگوییم ما ریالی پرداخت می‌کنیم شما از آن طرف حواله را بزنید. حالا اینکه صراف برای شما حواله صادر کند یا خیر، معلوم نیست و پول ما روی هواست. یعنی در این بازه زمانی کم، انجام کارهایی از این دست بسیار مشکل است.

■ **حامد رشیدپور (راننده و فعال صنفی):** همان‌طور که آقای باقری هم اشاره کردند زنگ خطر کمبود اتوبوس از ۱۰ سال پیش به صدا درآمد، اما گوش شنوایی نبود تا رسید به آخرین اتوبوس‌هایی که با برند اسکانیا تولید شد. همان مشکلی که شرکت رانبران در مورد سوئیفت و واردات شاسی داشت و نتوانست کارش را انجام بدهد، عقاب‌افشان هم پیدا کرد و قبل‌تر نیز «یاوران خودرو» که محصولات کمتری تولید می‌کرد، با آن مواجه شد.

اگر قرار بود کاری انجام شود باید از ۱۰ سال پیش برنامه‌اش را می‌چیدند. حال با یا چین قرارداد می‌بستند که الان دارند این کار را می‌کنند یا مثلاً مشکل واردات را حل می‌کردند. مشکل واردات این بود که شاسی یکی، دو سال در گمرک می‌خوابید و وارد کشور نمی‌شد و آقای تهرانی که مالک رانبران بود، به دلیل دردهای انتقال پول تمایلی به انجام این کار نداشت. الان هم اسکانیا این‌طور شده و دنبال موتور چینی کومنز رفته است. موتوری که قبلاً در ماشین‌ها بوده و پاسخی هم نگرفته است و نمی‌داند انجام می‌شود یا خیر.

■ **باقری:** در مملکت ما عرف این است که تا وقتی به مشکلی برخوردیم، هیچ اقدامی نمی‌کنیم. می‌گوییم فعلاً جلو برویم و ان‌شاءالله حل





می‌شود. طبق برنامه توسعه باید هر ساله حدود هزار دستگاه نوسازی می‌کردیم. از سال ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۲ که ده سال گذشته است باید ۱۰ هزار دستگاه نوسازی می‌کردیم. ببینید که تا چه حد از برنامه توسعه عقب هستیم! اکنون عمر متوسط ناوگان اتوبوسی کشور به ۱۲ سال رسیده است در حالی که براساس استاندارد جهانی عمر متوسط اتوبوس ۸ سال است. ما به تدریج داریم به سال‌های قبل ۹۰ برمی‌گردیم، یعنی مجبوریم ماشین‌های آن سال‌ها را اورهال کنیم و در خط بیاوریم.

■ **احسان قائمی‌نژاد (فعال صنعت اتوبوس‌سازی):** ببینید! اربعین در پیش است و متأسفانه وضعیت هم اصلاً مناسب نیست. در صنعت اتوبوس‌سازی ایران حتی با توجه به وقوع انقلاب و جنگ و بحران‌های ناشی از جنگ، چنین وضعیتی سابقه نداشته است، چون اولاً تعداد

## مگر رانندگان یا سرمایه‌گذاران جزء مردم نیستند؟!

مهندس حامد باقری



نایب رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری استان تهران و مدیرعامل تعاونی شماره ۱۳

بدهد، یعنی به جای اینکه سودی ببریم باید ۱۰ میلیون تومان هم سوسپید بدهیم. اگر واقعاً هدف این است که سوخت از کشور خارج نشود، بگویید رانندگانی که می‌خواهند در مسیر خارج کار کنند حق ندارند سوخت ببرند، نه اینکه به او انگ قاچاقچی بزنید. در همه جای دنیا، وقتی دولتی سرکار می‌آید با سندیکاها وارد مذاکره می‌شوند تا در ازای کسب حمایت آنها، مطالباتشان را تأمین کنند. حالا ما نخواستیم که وزیر یا متولی بخش ما، از خود بدنه باشد تا مسائل بخش را بشناسد، اما جالب است که آقای بذریاش که ۶ ماه است وزیر شده، حتی یک جلسه هم با بخش ما نداشته است. دوستان در دیداری در استان مازندران آقای بذریاش را پیدا کردند و ملاقاتی سریایی داشتند. پیش از شروع صحبت به گفته مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی برون‌شهری، ایشان گفتند: اگر می‌خواهید در مورد نرخ صحبت کنید، من طرفدار مردم هستم، صحبت آن را باز نکنید. پس ظاهراً رانندگان و بخش حمل‌ونقل، مردم ایران محسوب نمی‌شوند! شما می‌گویید من فقط ۲۹ درصد نرخ بلیت را بالا می‌برم و طرفدار مردم هستم، اما ما هم مردم هستیم، ما هم سرمایه‌گذار هستیم. مگر می‌شود که حرف ما را نشنوید!؟

فرض کنید ما ۲۵ میلیارد تومان دادیم و ماشین را آوردیم. با یک سود ۲۵ درصد بانکی که دوستان باید به ما بدهند، ماهیانه این ماشین چقدر باید کار کند تا به‌صرفه باشد؟ می‌گویید بخشی از رانندگان و مالکان خودروهای تجاری قاچاق سوخت می‌کنند، اما من ثابت می‌کنم که مجرم کسانی هستند که این تصمیمات را می‌گیرند. فرض کنید اتوبوسی می‌خواهد به ارمنستان برود، من به‌عنوان یک ایرانی، با اتوبوسم که ۲۵ میلیارد تومان قیمت دارد، می‌خواهم به هم‌وطنم خدمات ارائه بدهم، حساب کنید که این ماشین برای اینکه از مرز ایران به ایروان برود و برگردد، چقدر باید مصرف گازوئیل داشته باشد؟ ۵۰۰ یا ۱۰۰۰ لیتر؟ آیا حق دارم این مصرف را انجام بدهم؟ این دوستان می‌گویند خیر، شما باید ۷۰ میلیون تومان به اصطلاح جریمه بدهید که مبلغ مابه‌التفاوت سوختی است که از کشور خارج می‌شود. چه آن لیتراژ در باک اتوبوس باشد چه نباشد. اگر ۲۵ صدلی ماشین من کاملاً پر شود و تکمیل برگردد، کرایه من می‌شود ۶۰ میلیون تومان و گمرک می‌گوید ۷۰ میلیون تومان باید به من بدهید! با این شرایط سرمایه‌گذار را چطور جذب کنیم که برود از اروپا اتوبوس صفر بخرد و بعد به گمرک ۷۰ میلیون پول گازوئیل

است که هیچ اراده و انگیزه‌ای از متولیان امر و بانیان نوسازی ناوگان در حوزه وزارت راه و شهرسازی نمی‌بینیم. همه توجه‌ها روی بخش باری متمرکز شده و تعداد زیادی هم کامیون اعم از نو و کارکرده وارد کشور شده است، اما درباره اتوبوس ما واقعاً تا همین ۳ یا ۴ ماه گذشته که به ماه‌های محرم و صفر و مناسبت‌های کلیدی مانند اربعین نزدیک شدیم، هیچ اقدامی ندیدیم.

■ **ترابران: با توجه به اشاره‌ای که درباره شدت گرفتن تحریم‌ها از سال ۹۲ شد، طی ده سال گذشته، چند دستگاه اتوبوس در کشور تولید شده است؟**

■ **قائم‌نژاد:** در سال ۹۳، قریب به ۱۰۰ دستگاه اتوبوس ولوو تحویل بازار شد که تنه تولید مجموعه رانبران بود. با احتساب تولیدات شرکت عقاب‌افشان (به‌عنوان دومین قطب اتوبوس‌سازی در ایران) در مدل‌های یورو ۳، یورو ۴، یورو ۵ اتوبوس‌های درسا و مارال و چیزی قریب به ۲۰۰ دستگاه اتوبوس MAN یورو ۳ و یورو ۵، در ده سال گذشته جمعاً ۳ هزار دستگاه تولیدات داشتیم و حداقل ۷ هزار دستگاه از برنامه عقب هستیم. از طرف دیگر، به دلیل اعمال تحریم‌های شدیدتر، از نیمه دوم سال ۹۷، توقف ۱۰۰ درصدی تولید رقم خورد و قیمت اتوبوس رو به افزایش گذاشت تا اینکه به اعتقاد من شیوع بیماری کووید ۱۹ جلوی گرانی آن را گرفت، زیرا حمل‌ونقل یک‌باره فلج شد و اتوبوس‌ها باید با یک‌سوم ظرفیت وارد جاده می‌شدند و بسیاری از سفرهای جاده‌ای لغو شد. اگر این اتفاق نمی‌افتاد، بحرانی را که امروز با آن مواجه هستیم، سه سال پیش رخ می‌داد.

نکته‌ای که باید به آن توجه داشته باشید، این است که از زمان شکل‌گیری ساخت اتوبوس در ایران در اواخر دهه ۲۰ شمسی تا دوران شکوفایی و دورانی که در اواخر دهه ۴۰ و اوایل دهه ۵۰ صادرکننده اتوبوس شدیم و اتوبوس ایران ناسیونال و بنز ۳۰۲ به کشورهای اروپایی صادر می‌شد، چه در دوران اوج و چه در دوران فرود، چه در زمان جنگ، چه در زمان صلح، علت این که انگیزه‌ای برای واردات اتوبوس به وجود نمی‌آمد این بود که این محصول به‌شدت به اقلام مصرفی بدنه وابسته است، یعنی برخلاف کسندنده یا هر نوع محصول تجاری دیگر، اتوبوس کاملاً به مجموعه‌ای از اقلام متکی است که این محصول ۱۳ متری را گران می‌کند و برای مدیریت هزینه‌های تعمیر و نگهداری این ماشین نیاز است که یک ریشه داخلی داشته باشیم. به این دلیل اتوبوس محصول کم‌اقبالی برای واردات بوده و هست.

سیاست وارداتی که دولت اکنون در پیش گرفته سیاستی است که جنبه

جمعیت مسافر، دیگر قابل‌مقایسه با دهه ۶۰ نیست، ثانیاً با رقابت تنگاتنگی که بین فعالان این صنعت در دوران طلایی‌اش در اواسط دهه ۸۰ شکل گرفت که ماحصل آن مجهز کردن ماشین به صندلی VIP، مانیتور، شارژر موبایل و استانداردهای روز اعم از مسائل زیست‌محیطی (از یورو ۲ به یورو ۵) بود، اکنون شرایط به سمت‌وسویی رفته که توقع مسافر از نحوه ارائه خدمات ارتقا پیدا کرده است؛ مثل این می‌ماند که شما همیشه جلوی مهمان کباب گذاشته باشید، اما الان بخواهید با املت از او پذیرایی کنید. برایش گوارا نیست. درست است کارش را راه می‌اندازد و سیرش می‌کند، اما او به کباب عادت کرده است؛ مسافر امروز ماشین VIP با امکانات رفاهی مطلوب تعریف‌شده می‌خواهد که واقعاً با وجود اقتصاد ورشکسته این بخش، مقدور نیست.

به اعتقاد من، شرایط ناشی از تحریم و تورم کمرشکن، واقعاً این حرفه را با بحران بزرگی مواجه کرده است؛ در حالی که محصولی که در مورد آن صحبت می‌کنیم، در اقتصاد و صنعت ما به معنای اخص کلمه محصولی استراتژیک محسوب می‌شود، زیرا میزان سرویس‌دهی و جابه‌جایی مسافر اتوبوس در مقایسه با رقیبایش در بحث ریلی، هوایی و جاده‌ای، رتبه نخست را دارد و در شرایط بحرانی هم به‌مراتب نقشش کارسازتر از شرایط عادی خواهد بود، اما اکنون این محصول در عین ناباوری - تازه اگر بخواهیم با دیده ارفاق به موضوع نگاه کنیم - ۳ سال است که کاملاً به فراموشی سپرده شده است. به عبارت بهتر، ۳ سال



**احسان قائمی‌نژاد: وقتی سیاست پایداری برای واردات نداریم، هزینه تامین و نگهداری بالا می‌رود، آیا فردی که امروز محصولی دارد که شیشه جلوی آن ساخت داخل است و ۵۰ میلیون تومان قیمت دارد، می‌تواند ۲۰۰ میلیون تومان پول شیشه جلوی ماشین وارداتی بدهد! داشبوردی که اینجا ساخته شده و امکان تامین آن نیست، نمونه خارجی‌اش ۵۰۰ میلیون تومان است، چه کسی می‌خواهد این‌ها را بیاورد و به اتوبوس بخورد**





**قائم‌نژاد: اساساً صنعت اتوبوس‌سازی صنعتی است که بدون سفارش‌گذاری به اندازه سرسوزنی توجیه اقتصادی ندارد. یعنی اگر امروز به عنوان متولی امر پول در جیب‌تان باشد و به یک برند اروپایی بگویید که ۱۰۰ دستگاه اتوبوس صفر می‌خواهم، می‌گوید هشت ماه بعد بیایید، برای شما رزرو می‌کند و پول را هم از شما می‌گیرد**



دادند که به شما لاستیک می‌دهیم، اما من از هر کسی پرسیدم گفتند من لاستیک اربعین سال گذشته را نگرفتم.

■ **رشیدپور:** یا به جای لاستیک اتوبوس، لاستیک کامیون‌هایی را دادند که در گمرک زیر آفتاب مانده و پوسیده و تاریخ گذشته بود و همه آنها به سرعت می‌ترکید. از طرفی گل آن لاستیک‌ها گل کاربری باری بود تا مسافری. در واقع، هیچ‌کدام از تسهیلاتی وعده داده شده، عملی نشد.

■ **باقری:** صنعت حمل‌ونقل مسافری ما امتحانش را در مواقع حساس و بحرانی پس داده است. از اول انقلاب، چه در زمان جنگ، چه اربعین و چه ۲۸ صفر یا هر مراسم دیگر، رانندگان پای کار بوده‌اند. الان هم اربعین بحثی اعتقادی است و نیازی نیست قول دروغ به ما بدهند. راننده به خاطر امام حسین هم که شده این زائر را جابه‌جا می‌کند، من می‌گویم چرا قولی که توانایی انجام آن را ندارید، می‌دهید؟ الان هم دوستانی که وعده ۲ هزار دستگاه اتوبوس وارداتی و... می‌دهند، می‌دانند که روند واردات آسان نیست، اما همچنان بر موضع خود پافشاری می‌کنند. نه اینکه نشدنی باشد، بسیار زمان‌بر است.

■ **قائم‌نژاد:** اساساً صنعت اتوبوس‌سازی صنعتی است که بدون سفارش‌گذاری به اندازه سرسوزنی توجیه اقتصادی ندارد. یعنی اگر امروز به عنوان متولی امر پول در جیب‌تان باشد و به یک برند اروپایی بگویید که

مُسکن دارد، تا وضعیت از این حالت بغرنج خارج شود چون در حال حاضر، به سبب اعمال تحریم‌ها فقط امکان تولید را با برند چینی داریم که اساساً در نگاه کارشناسی بازار، محصول پایدار و قابل‌اتکایی نیست و امتحانش را پس نداده است. در عین حال، از اتوبوس در کشورهای درحال توسعه‌ای مانند ایران خیلی کار کشیده می‌شود؛ مثلاً در مسیری مانند تهران - کاشان اتوبوس اصطلاحاً «شش‌کله» کار می‌کند، یعنی طی ۲۴ ساعت ۳ بار در ترمینال جنوب توقف دارد و ۳ بار در پایانه کاشان. پس این اطمینان خاطر وجود ندارد که به سمت برندی برویم که هنوز امتحانش را پس نداده و نقاط ضعف و قوتش مشخص نشده است. نکته جالب دیگر این است که در شیوه‌نامه واردات اتوبوس‌های کارکرده (۵ سال ساخت) مبنای راستی‌آزمایی درباره توان مالی متقاضی خرید ناوگان، بررسی حساب بانکی او و موجودی ۸ تا ۱۰ میلیاردی آن است!! خوب اگر من امروز بین ۸ تا ۱۰ میلیارد تومان پول داشتم، خودم از بازار ماشین تهیه می‌کردم و نیاز نبود که تا این حد در مسیر پر پیچ و خم و مبهم واردات خودرو بروم.

■ **باقری:** من در جلسه‌ای مطرح کردم و گفتم از مسئولینی که این شیوه‌نامه واردات اتوبوس را می‌نویسند بپرسید: شما ۸ میلیارد پول نقد داشته باشید آن را در حساب‌تان می‌گذارید؟ چه کسی می‌گذارد که راننده بگذارد! طرف ملک یا ماشین مدل پایینی دارد، قطعاً موقعی این اموال را تبدیل به پول نقد می‌کند که بخواهد اتوبوس بهتری بخرد. انگار به راننده بگویید که شما به خانه تشریف ببرید و طلای همسر، فرش‌های خانه و... را بفروشید و نقد کنید و در حساب‌تان بگذارید چون می‌خواهند این پول را ببینند. از راننده‌ای که شب و روزش در جاده می‌گذرد، انتظار دارید که پولش را به صورت ریال در حساب بخواهاند تا شما راستی‌آزمایی کنید؟! آن هم برای یک کار کم‌منفعت!؟

■ **قائم‌نژاد:** ببینید ما دوران جنگ را پشت سر گذاشتیم، در ایام جنگ نه سامانه یکپارچه صورت‌وضعیت بود، نه شبکه سیر و نه سیستم‌هایی که با هم در ارتباط باشند، یک دفترچه ساعت بود که الحمدلله دفترچه ساعت با همان فرم، شکل و مهر به قوت خود باقی است. به هر طریق ممکن، آن دوره جنگ را گذراندیم و مردم هم به عروسی و عزای خود رسیدند، سرباز جابه‌جا کردیم و مجروح آوردیم، اما الان آن اراده هم وجود ندارد. آن اراده را باید سیاست‌گذار با ارائه یک طرح باورپذیر برای من سرمایه‌گذار به وجود بیاورد تا بروم و این کار را انجام بدهم، اما اکنون این انگیزه به وجود نمی‌آید. حتی سال گذشته به بخش وعده



۱۰۰ دستگاه اتوبوس صفر می‌خواهم، می‌گوید هشت ماه بعد بیاید، برای شما رزرو می‌کند و پول را هم از شما می‌گیرد.

■ **باقری:** بحث بعدی این است که الان در کل دنیا خودروهای تجاری دیگر براساس یورو ۶ تولید می‌شوند، خب در این صورت، شما در تامین سوخت هم مشکل خواهید داشت. فکر کنید که ما ۲ هزار دستگاه را کف ترمینال غرب پارک کردیم، گازوئیل آن را چه کسی می‌خواهد به ما بدهد؟ آیا به فکر این مسائل بوده‌اند و آیا زیرساخت آن فراهم است؟ معلوم است که نیست.

■ **ترابران:** اجازه بدهید زمان بندی اربعین را هم در نظر بگیریم، در مجموع، عیوب شیوه‌نامه‌ای که در حال حاضر برای واردات اتوبوس تنظیم شده است، چیست؟ چه نکاتی باید در این آیین‌نامه دیده می‌شد که اکنون نشده است؟

■ **فائمی‌نژاد:** اولاً که ما اساساً امکان برقراری ارتباط با شرکت‌های سازنده را به دلیل تحریم‌ها نداریم و باید از واسطه‌ها بخریم. واسطه هم فرضاً یک آدم با سابقه در محدوده بازار سنتی نقل و انتقال اتوبوس واقع در منطقه خاوران (خیابان توس) نیست که بگویم آقا ضمانت چک با من، با ۲ میلیارد تومان یک اتوبوس ۱۳ میلیارد تومانی را بیاورید و بعداً نسویه کنید، تولیدکننده خارجی توسط واسطه فروشش تا پنی آخر پولش را نگیرد، پلاک ترانزیت برای شما درخواست نمی‌کند و حتی اجازه نمی‌دهد که ماشین را در نمایشگاهش به عنوان خریدار یک متر جابه‌جا



**باقری:** الان در کل دنیا خودروهای تجاری براساس

یورو ۶ تولید می‌شوند، خب در این صورت،

شما در تامین سوخت هم مشکل خواهید داشت.

**فکر کنید که ما ۲ هزار دستگاه را کف ترمینال**

**غرب پارک کردیم، گازوئیل آن را چه کسی**

**می‌خواهد به ما بدهد؟ آیا به فکر این مسائل**

**بوده‌اند و آیا زیرساخت آن فراهم است؟**

**معلوم است که نیست**



کنید. از طرف دیگر، به دلیل تجربه‌های قبلی از قوانین ترکیه از جمله مالیات KDV (مالیاتی که باید مبلغش به شخصی که آن را می‌خرد در پروسه زمانی ۵ ماهه برگردانده شود)، هیچکدام از واردکنندگان، کشنده از ترکیه نیاوردند بلکه از آلمان، لهستان، هلند، پرتغال و یونان آوردند، اما وقتی می‌خواهید از لهستان، رومانی یا هر کشور اروپایی دیگری اتوبوس وارد کنید، باید این نکته را هم در نظر بگیرید که این کشورها از لحاظ موقعیت آب و هوایی تقریباً قریب به ۶ ماه در سال یخ و برف و بارندگی‌های شدید دارند و برای بحث ایمنی و راهداری که آنجا اعمال می‌شود، تمام جاده‌ها را نمک می‌ریزند، بنابراین کف این ماشین‌های دست دوم عموماً پوسیده است.

علاوه بر این، اتوبوس در خارج از کشور به دلیل این که محصولی است که باید ایجاد درآمد کند، عموماً چیزی به عنوان صندلی تک و جفت VIP ندارند. چون مالک برای این اتوبوس ۴۶۰ هزار یورو پول پرداخته و باید از آن پول دربیاورد. اتوبوس‌ها با همین مترایز و دومحور در خارج از کشور تا ۶۵ + ۱ + ۱، با احتساب مهماندار و راننده ظرفیت دارند. حالا ما در صنعت اتوبوس‌سازی کشورمان، زمینه‌ای را برای رفاه مسافر بر مبنای مطالبه بازار فراهم و صندلی VIP را با فاصله‌های بیشتر بنا به میل مشتریان و مسافران تعبیه کرده‌ایم. در این شرایط آیا من می‌توانم ماشین دست‌دوم وارد کنم؟!

اگر بخواهم صفر بخرم که امکانش نیست از شرکت بخرم، اگر واسطه پیدا کنم هزینه‌اش را باید راننده و مالک شرکت مسافری بدهد، اگر بخواهم در یکی از آنها تغییر کاربری بدهم، باید کارگاهی را با قیمت‌های اروپا پیدا کنم و بگویم صندلی‌های این اتوبوس را کم کنید! اگر هم این تغییرات را کاملاً به شکل سنتی و گارازی به عنوان مصرف‌کننده با هزار دردرسر انجام دهیم، تاییدیه استاندارد آن را چه کسی به ارزیاب می‌دهد وقتی یک اتوبوس ۴۹ تا ۵۶ یا ۵۷ تا ۶۵ نفره را تبدیل به ۳۸ یا ۲۵ نفره شده است؟!

موضوع این است که متولیان امر تا کارد به استخوان نرسد نمی‌خواهند صدایی بشنوند. امروز کارد به استخوان رسیده و اگر به تمامی مراجعی تشریف ببرید که به کار ما مربوط می‌شود - و در رأس آن سازمان راهداری - آقایان را در حال برگزاری جلسه می‌بینید. در صورتی که سال به سال آقایان فقط برای تبریک سال نو سراغ ما را می‌گرفتند یا اگر خدای نکرده کسی از صنف فوت می‌شد برای ادای احترام و عرض تسلیت می‌آمدند، اما امروز در سازمان راهداری، آقایان تا ساعت ۱۰ شب نشسته‌اند و دست نیاز دراز کردند که آقای باقری و... بگویند چه کار کنیم. برادران من! چرا الان به فکر چاره افتاده‌اید؟!





■ ترابران: این جلسه‌های پی‌درپی چه خروجی داشته است؟

■ **فائمی‌نژاد:** فقط استیصال! به اعتقاد من، هرچند بسیاری از این حرفه و صنعت جدا شده‌اند، اما بدنه صنف و آقایانی مانند خلیلیان، قنبری‌زاده، مقبلی، فشارکی، ورپشتی، عطایی، محراب‌پناه، وارسته، محمدزاده، نظری، سهرابی، محمودی، مشرفی و... مانده‌اند. اینها آدم‌های بزرگی هستند که کلان‌مالک محسوب می‌شوند، شرکت دارند و با تمامی مبانی علمی و اصولی فعالیت می‌کنند. بهتر بود که کار واردات را به این افراد واگذار می‌کردند،

من به آقایان یک توصیه کردم، چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی که شما یک کارگروه متولی امر واردات تشکیل بدهید، این

## این بیمار به کما رفته و علائم حیات رو به خاموشی است



احسان فائمی‌نژاد

فعال در عرصه صنعت اتوبوس‌سازی

سال‌های گذشته ما به مشتریان خود اتوبوس را با ۷۰ درصد قیمت و بدون بهره واگذار می‌کردیم؛ یعنی اگر اتوبوس به‌طور مثال ۲۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، ما ۱۰۰ میلیون تومان نقد با ۲۰ چک ۵ میلیون تومانی بدون بهره از مشتری می‌گرفتیم.

آن زمان، وضعیت پایداری در بازار حاکم بود و تسهیلات ۷۰ درصدی سازمان راهداری هم توسط بانک عامل به متقاضیان پرداخت می‌شد (چه در حوزه بار و چه مسافر) اما حالا شما یک‌باره این فرصت را از او می‌گیرید و می‌گویید شما اتوبوس بخرید و تنها تسهیلاتی هم که من برایت قائل می‌شوم از لحاظ مجوزهاست. می‌گویند ما در مورد مجوزهای گمرک ۵۰ درصد تخفیف می‌دهیم و موسسه استاندارد را هم ملزم می‌کنیم که مبنای شماره‌گذاری ماشین شما را استانداردهای شرکت سازنده در اروپا قرار بدهد تا ماشین را پلاک کنید و به من سرویس و خدمات بدهید!

جالب این است که در شیوه‌نامه واردات اتوبوس‌های کارکرده، مبنای راستی‌آزمایی درباره توان مالی متقاضی خرید ناوگان، بررسی حساب بانکی او و موجودی ۸ تا ۱۰ میلیاردی آن است!! خب اگر من امروز بین ۸ تا ۱۰ میلیارد تومان پول داشتم، خودم از بازار ماشین تهیه می‌کردم و نیاز نبود که تا این حد در مسیر پر پیچ‌وخم و مبهم واردات خودرو بروم.

در بحث واردات خودروی دست‌دوم سواری یا کشنده، قرار بر این است که وضعیت را از این حالت وخیم درآورد و اجازه ندهند به حالت کما یا بی‌هوشی برود و فرصتی برای جبران باقی نماند، اما اگر مسئولان در سیاست‌گذاری‌های خود در حوزه اتوبوس‌کارشناس محور به مسئله نگاه نکنند، به اعتقاد من، به دلیل وابستگی به اقلام مصرفی و اقلام بدنه، موفق نخواهند شد.

ما نمونه‌هایی داشتیم که تولیدات ناکامی بودند، مثلاً محصولی در دهه ۸۰ شمسی، به تعداد ۱۰۰ دستگاه تولید شده، اما بنا به عدم استقبال از آن در بازار یا اعمال تحریم‌ها، اکنون تولید آن متوقف شده است. طبیعتاً تعداد زیادی از این محصول، در طول این سال‌ها دچار آسیب شده یا تصادف کرده‌اند و مالک مجبور شده فریم و پوسته جلوی ماشین را که فایبرگلاس است تعویض کند. خب وقتی تولید متوقف شده، توجیهی برای تعمیرکار وجود ندارد که قالب فایبر آن را بگیرد، بنابراین از پوسته برند مارال استفاده می‌کنند. پس شما اتوبوسی را می‌بینید که از جلو مارال است، اما ذات آن برند دیگری است. همه این‌ها نشان می‌دهد سرمایه‌گذار در بحث اتوبوس به دلیل گستردگی اقلام مصرفی، وابستگی به تامین‌کننده دارد.

نکته بعدی این است که بازار مصرف ما بازاری است که عادت به گرفتن تسهیلات دارد که الزاماً هم به معنای اعطای وام نیست، در

آن طرف به یک شرکت یا راننده پیام بدهد که ۲ تا صندلی برای فلانی نگاه دارید، یعنی شرایط عین دهه ۶۰ شده است.

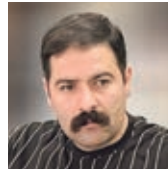
حالا کسی که ارتباط دارد مشککش حل می‌شود، اما ما به طبقه‌ای می‌رسیم که نه ارتباط دارند و نه پول. کسی که برای بیماری بچه‌اش می‌خواهد به شهر دیگر برود، به ترمینال می‌آید و می‌بیند که بلیت اتوبوس نیست، از ترمینال خارج می‌شود و مجبور می‌شود یک سواری بگیرد، به جای این که بلیت اتوبوس را ۱۵۰ هزار تومان بخرد، یک تاکسی اجاره می‌کند و با قیمت یک یا دو میلیون تومان به شهر موردنظرش می‌رود. شما اگر به فکر مردم بودید، به حرف دست‌اندرکاران صف گوش می‌دادید و یک کار برد - برد انجام می‌دادید.

مسافرانی که بخش اتوبوس را انتخاب می‌کند از اقشار پایین جامعه هستند. شما با این کار غیرکارشناسی در مورد عدم افزایش نرخ بلیت، در واقع بیشتر به مردم ظلم کردید. چون بخش عمده‌ای از این ناوگان جذب شرکت‌های دولتی شده‌اند. مثلاً یکی از نهادهای وابسته به دولت یک شرکت حمل‌ونقل اتوبوسی تاسیس کرده، اما حتی ۵ درصد از ناوگانش را در اختیار سرویس‌های روزمره نمی‌گذارد و فقط در مناقصه شرکت‌های فعال در عسلویه، سیرجان، گل‌گهر یا معادن کشور، شرکت می‌کند، چرا؟ چون خود آنها می‌دانند این بیزینس به چه معناست، یعنی ما نمی‌توانیم ماشین ۲۵ میلیاردی را کف جاده‌ها بخواهیم. پس آقای وزیر، من سرمایه‌گذار که با بدبختی یک اتوبوس خریدم، چطور باید خدمات رایگان بدهم؟ شما حاضر نیستید حتی با بخش ما یک جلسه بگذارید و دغدغه‌های ما را بشنوید.

■ **رشیدپور:** دقیقاً موضوع همین است، مسافری آمده بود که بچه‌اش را در تهران عمل کرده بود و چون اتوبوس نبود، مجبور شد سواری دربست با کرایه ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان تا اصفهان بگیرد. در حالی که بلیت اتوبوس نفری ۱۵۷ هزار و ۵۰۰ تومان است و اگر افزایش نرخ ۵۰ درصد هم بود، کرایه ۲۵۰ هزار تومان می‌شد. الان آن قدر کرایه اتوبوس پایین است که خود مسافران هم وقتی قیمت‌ها را با کرایه اسنپ درون‌شهری مقایسه می‌کند متعجب می‌شوند.

■ **ترابران:** بالاخره درباره تعیین نرخ کرایه جابه‌جایی زائران اربعین چه تصمیمی گرفته شده است و چند درصد افزایش خواهد داشت؟

■ **باقری:** صحبتش این است که مثلاً برای یک ماشین جفت‌صندلی که در ایران ۴۴ نفره است، اجازه دارید بلیت ۲۰۰ هزار تومانی از تهران تا مرز مهران را ۴۰۰ هزار تومان یا ۲۵۰ هزار تومان را ۵۰۰ هزار تومان بفروشید. برای ناوگان خارجی هم که می‌خواهند از ترکیه یا جاهای دیگر بیاورند، با



**حامد رشیدپور: از نگاه من راننده، با توجه به اینکه در مفاد طرح واردات اتوبوس کارکرده گفته شده ملزم به استفاده از خودرو در ایام اربعین هستند و تا ۵ سال خودرو باید در مالکیت شرکت یا راننده باقی بماند، بهتر است برای خرید اتوبوس ۵۰ درصد مبلغ را راننده و ۵۰ درصد آن را شرکت پرداخت کند تا هم شرکت خیالش از بابت داشتن راننده راحت باشد و هم راننده مطمئن باشد که به او تابلوی شرکتی را می‌دهند**



کارگروه کارشناسی انجام دهند، از برنده‌های مختلف شناخته‌شده وارد کنند و پس از بررسی از نظر کیفیت، تعداد آنها در ناوگان موجود فعلی و... یک یا دو برند را برای واردات تایید کنند.

وقتی سیاست پایداری برای بحث واردات نداریم، هزینه تامین و نگهداری بالا می‌رود، آیا فردی که امروز محصولی دارد که شیشه جلوی آن ساخت داخل است و ۵۰ میلیون تومان قیمت دارد، می‌تواند ۲۰۰ میلیون تومان پول شیشه جلوی ماشین وارداتی بدهد! داشبوردی که اینجا ساخته شده و امکان تامین آن نیست، نمونه خارجی‌اش ۵۰۰ میلیون تومان است، چه کسی می‌خواهد اینها را بیاورد و به اتوبوس بخوراند. سرمایه‌گذاری که قرار است ۳۰ میلیارد پول بابت ماشین برند یا صفر اروپایی بدهد که در محوطه گمرک مدت‌ها خاک بخورد تا بالاخره ترخیص و پلاک شود، اگر شیشه جانی آن بشکند، راضی می‌شود که برود یک جام شیشه غیرفابریک ساخت داخل با یک رنگ متفاوت روی بدنه ماشینش بیندازد؟!

■ **باقری:** آن قدر تعداد اتوبوس‌ها کم شده که همین فردا اگر شما بخواهید با اتوبوس به شهر دیگری بروید، باید یک واسطه پیدا کنید و



## شیوه‌نامه واردات اتوبوس‌های کارکرده (با حداکثر سن ۵ سال)

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، طی ابلاغیه‌ای به ادارات کل راهداری استان‌های کشور، شیوه‌نامه واردات اتوبوس‌های با حداکثر ۵ سال را جهت شناسایی متقاضیان واجد شرایط اعلام کرده است که برخی مواد آن به شرح زیر است:

**۱- شرایط ناوگان:** ناوگان اتوبوسی باید دارای سن کمتر از ۵ سال بوده و از انواع برندهای معتبر با قدرت موتور حداقل ۴۳ اسب بخار باشد. در ضمن بر اساس برآورد انجام شده، متقاضی تقریباً باید دارای توانایی مالی به میزان حداقل ۸۰ تا ۱۰۰ میلیارد ریال برای خریداری و وارد نمودن هر یک دستگاه خودرو باشد.

**۲- شرایط تسهیلات بانکی (کم‌بهره):** بهره‌مندی از تسهیلات بانکی کم‌بهره (در صورت وجود منابع لازم از سوی سازمان جهت کاهش سود تسهیلات) به میزان حداکثر درصد ۱۵ قیمت اتوبوس

**۳- شرایط شرکت‌های حمل‌ونقل:** شرکت باید بر اساس تعهدنامه محضری ملتزم به استفاده از خودرو در ایام اربعین و در مسیرهای سرویس‌دهی برای اربعین فعالیت نموده و تا ۵ سال خودرو در مالکیت شرکت با اعضای هیئت‌مدیره شرکت باقی بماند و نیز توانایی مالی شرکت را در تامین و پرداخت مبلغ خودرو و اقساط تسهیلات را متعهد گردد.

**۴- شرایط رانندگان حمل‌ونقل:** راننده باید دارای کارت هوشمند فعال، حداقل ۱۲۰ فقره صورت‌وضعیت با کد رهگیری در سال ۱۴۰۱ و معرفی‌نامه از طرف کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان مبنی بر متعهد شدن تامین و پرداخت مبلغ و بازپرداخت تسهیلات بانکی خودرو باشد.

- هر راننده فقط می‌تواند نسبت به واردات یک دستگاه خودرو اقدام نماید و این امتیاز قابل واگذاری به غیر نمی‌باشد.

**۵- سایر شرایط:** در صورت وجود تقاضای بیش از ظرفیت تعیین‌شده برای استان، آن اداره کل باید حداکثر ۶۰ درصد ظرفیت را به شرکت‌های متقاضی و ۴۰ درصد ظرفیت را به رانندگان اختصاص دهد و تجاوز از مقادیر یاد شده فقط در صورت عدم کفاف تعداد متقاضیان هر گروه تا سقف تعیین شده صورت پذیرد.

توجه به اجاره بالای آن، اجازه بلیت ۶۰۰ هزار تومانی را می‌دهند، خب ماشین چندنفره است؟ ۵۶ نفره. من می‌گویم که اگر شما توان این را دارید که این بلیت ۵۰۰ هزار تومان را ۶۰۰ هزار تومان بدهید، خب به مالک ایرانی بدهید که تشویق شود و خودش مسافر ببرد.

مسئله دیگر این است که شما می‌توانید شهرداری را مجاب کنید که عوارض ۵ درصدی را از راننده نگیرد تا انگیزه ایجاد شود. اما هیچ‌یک از این دوستان مسئول نمی‌خواهند پای این کار بایستند. می‌خواهند از کیسه خلیفه ببخشند و فقط مالک بیاید و شرکت، بقیه هم فقط دستورات و نامه‌هایشان را بزنند. یک کیوسک در خروجی ترمینال‌ها گذاشته‌اند تا اگر اتوبوسی برگه عوارض شهرداری را تحویل نداد، اجازه خروج به آن اتوبوس را ندهند. من می‌گویم شهرداری چرا باید هم در مبدأ و هم در مقصد عوارض بگیرد؟! شما می‌گویید من از کل کرایه ۵ درصدم را می‌گیرم، یعنی شهرداری از یک‌سر خالی مسیر برگشت هم می‌خواهد آن ۵ درصدش را بگیرد. خب مگر شما از آن طرف به سمت تهران خدماتی می‌دهید که پول طلب می‌کنید؟!

**■ رشیدیپور:** از نگاه من راننده، با توجه به اینکه در مفاد طرح واردات اتوبوس کارکرده گفته شده که ملتزم به استفاده از خودرو در ایام اربعین هستند و تا ۵ سال خودرو باید در مالکیت شرکت یا راننده باقی بماند، برای اینکه رانندگان هم عاقبت به خیر شوند، بهتر است که مسئولان دست راننده را در دست شرکت بگذارند و برای خرید اتوبوس ۵۰ درصد مبلغ را راننده و ۵۰ درصد آن را شرکت پرداخت کند تا هم شرکت خیالش از بابت داشتن راننده راحت باشد و هم راننده مطمئن باشد که به او تابلوی شرکتی را می‌دهند. واقعیت این است که سفره رانندگان به طرح واردات گره خورده است ولی تامین کل هزینه اتوبوس در توان رانندگان نیست و اگر سه دانگ سه دانگ با شرکت شریک شوند، ضمانت اجرایی این طرح خواهد بود.

**■ قائمی‌نژاد:** در مجموع باید بگویم متولی بحث نوسازی ناوگان که به دنبال واردات خودرو است، نمی‌داند با یک طیف دلشکسته، جامانده و بازنده طرف است، زیرا این فرد اتوبوس خود را در نوروز دو سال گذشته ۳/۵ میلیارد تومان فروخته و آن ماشین امروز ۱۳ میلیارد تومان است، راننده بوده و ریال به ریال آن اتوبوس را دنده «صدتایک‌غاز» زده، جمع کرده و شانس آورده که تا به حال سکنه نکرده است، حالا همین آدم جامانده از قافله تورم، از شما حمایت می‌خواهد. تاکید می‌کنم که به‌شکل مستقیم وام نمی‌خواهد، سوبسید نمی‌خواهد و نمی‌گوید به



**قائم‌نژاد: من به آقایان یک توصیه کردم که چه از بخش خصوصی و چه دولتی، یک کارگروه متولی امر واردات تشکیل بدهید، این کارگروه کارشناسی انجام دهند، از برندهای مختلف شناخته شده وارد کنند و پس از بررسی از نظر کیفیت، تعداد آنها در ناوگان موجود فعلی و... یک یا دو برند را برای واردات تایید کنند**



من ۳ تا ۶ یا ۱۰ میلیارد وام بدهید، می‌گوید کاری کن که نشانه‌ای از کار کارشناسی یا کارآمدی در آن ببینم که بگویم اگر تا ۲ سال دیگر نوبت من نمی‌رسد، حداقل در ۴ سال آینده به نتیجه خواهیم رسید.

نکته بسیار مهم دیگری این است که خوشبختانه تا به این لحظه پلیس راهور ناجا هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی درباره واردات اتوبوس نکرده، یعنی هنوز هیچ موضع‌گیری رسمی درباره واردات ناوگان مسافری نداشته، در حالی که، پلیس به‌عنوان متولی شماره‌گذاری اتوبوس‌ها، همیشه در برخوردهای خود سختگیر و قاطع بوده و زیر بار فشار سفارش‌های غیرکارشناسی نرفته است.

وقتی یک کشنده وارداتی از یک کشور اروپایی با تاییدیه مراکز برتر استاندارد، در پروسه شماره‌گذاری داخل کشور ۶ تا ۱۰ ماه زمان می‌برد تا تمامی مراحل را در موسسه استاندارد، محیط‌زیست، وزارت صمت و پلیس راهور طی کند، آیا پلیس یک‌باره اتوبوس وارداتی ناشناخته را به مصلحت برگزاری مراسم اربعین پلاک‌گذاری می‌کند؟ من بعید می‌دانم. ممکن است این بار ارفاق کند و بگوید پلاک گذر موقت می‌دهم تا مراسم اربعین راه بیفتد، بعد باید مدارک لازم را برای شماره‌گذاری بدهید، ولی نهایتاً ما با مسیری پر از آزمون و خطا مواجه هستیم و تا این مسائل پیچیده شفاف‌سازی نشود، برای فعالان این صنف ایجاد ابهام، نگرانی و بی‌انگیزگی می‌کند. ■

## کسب‌وکار نامطمئن؛ شرایط پیچیده؛ مصرف‌کننده سردرگم



خلیلیان افزود: «در پارکینگ نمایندگی‌های خارجی خودروها می‌توان شماره VIN را از پشت شیشه یا تیرک شاسی سمت شاگرد نوشت و به مسئولان ایرانی ارائه داد اما چه ضمانتی هست که آن اتوبوس را به من بفروشند تا زمانی که پولش را به طور کامل پرداخت نکرده باشم. بنابراین، در همان ابتدا ما باید مبلغی حدود ۲۵۰ هزار تا ۴۰۰ هزار یورو را به شکل کامل پرداخت کنیم.»

او تاکید کرد: «شيوه‌نامه واردات اتوبوس‌ها مشخص، شفاف و قابل اطمینان نیست. این سردرگمی مصرف‌کننده چه در مقام حقوقی و چه در مقام حقیقی، نتیجه بی‌اطلاعی نمایندگی برندهای اروپایی در ایران، عدم هماهنگی بین سازمان راهداری و وزارت صمت و نیاز اضطراری برگزاری مراسم اربعین است و مجموعه قوانین تدوین شده شرایطی را به وجود آورده که اگر من مالک دل را به دریا بزنم و بخواهم اتوبوسی را خریداری کنم، نمی‌دانم سرنوشت این چند ۱۰۰ هزار یورویی که می‌خواهم به خرید محصول اختصاص بدهم چه خواهد شد. صرفاً می‌گویند تسهیلات می‌دهیم.»

عباس خلیلیان، مدیرعامل نمایندگی شرکت رویال سفر ایرانیان در استان اصفهان نیز با اشاره به معضل الزام اعلام شماره VIN پیش از دریافت مجوز واردات، گفت: «در طرح واردات اتوبوس‌های کارکرده عنوان شده که برای مجوز واردات، اختصاص تسهیلات و ثبت در سامانه جامع واردات، باید شماره شاسی ۱۷ رقمی اتوبوس اعلام شود. در حالی که اعلام شماره VIN در صورتی است که از نمایندگان فروش محصولات اروپایی آن ماشین را خریداری کرده باشیم.»

او با اشاره به اینکه وقتی ما از شرایط دریافت مجوزها در کشور مطمئن نیستیم، نمی‌توانیم خرید قطعی داشته باشیم، خاطرنشان کرد: «تصمیمات ما، پشتوانه اجرایی ندارد، زیرا ما در کشور خارجی و با ارز خرید می‌کنیم و هیچ‌گونه امکانی برای ارزیابی جایگاه مالک ایرانی وجود ندارد که در کشورهای اروپایی بتوانیم مبلغی به عنوان پیش‌خرید پرداخت و شماره VIN اتوبوس را دریافت کنیم تا هر وقت مجوز واردات را دریافت کردیم، مابقی مبلغ را بپردازیم.»



رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ترابران:

## سعی خود را کردیم که اتوبوس‌ها به اربعین برسند، اما...

کرد و در آخر، توانست ۵۰ دستگاه اتوبوس یورو ۴ پیدا کند که اصلاً با ملاحظات محیط‌زیستی ما همخوانی ندارد.»  
او تاکید کرد: «همه نگاه ما به واردات نیست و به توان تولید داخل نیز چشم داریم که در همین زمینه چند شرکت اتوبوس‌سازی داخلی خط تولید خود را فعال کرده‌اند.»

### ◀ لاستیک بود، اما کافی نبود

امانی درباره وعده‌های محقق شده نشده دولت در سال گذشته مبنی بر تخصیص لاستیک، روغن و ... به رانندگان فعال در اربعین، با بیان اینکه ما متولی حمل‌ونقل هستیم و باید همه مشکلات رانندگان را اعم از مشکلات معیشتی و تامین قطعات پاسخ دهیم، گفت: «اختصاص لاستیک، روغن‌موتور و... جزء وظایف و مسئولیت ما نیست بلکه جزء مسئولیت‌های وزارت صمت هست. با این حال، از آنجا که مصوبه دولت بود، ما هم تمام تلاش خود را کردیم تا عملیاتی شود، وزارت صمت هم تعدادی لاستیک اختصاص داد، اما کافی نبود.»

او در پاسخ به این گفته که به نظر می‌رسد اگر امسال برای اربعین بیشتر از سال گذشته مشکل نداشته باشیم، کمتر نداریم، اظهار کرد: «حتی در کشورهای پیشرفته هم وقتی اجتماع عظیمی از مسافران را در ۲۰ روز از طریق مدهای مختلف حمل‌ونقلی از مرز خارج کنید، اما در زمان بازگشت همه آنها بخواهند ظرف ۷۲ ساعت از مرز تخلیه شوند، هر قدر هم ظرفیت حمل‌ونقلی داشته باشید، باز هم جوابگو نخواهد بود.»  
او افزود: «این را هم در نظر بگیرید که بعد از این حمل‌ونقل بسیار عظیم اربعین، ما بلافاصله سفرهای پایانی ماه صفر را به سمت مشهد داریم که باید با ظرفیت و زیرساخت‌های کشور همخوانی داشته باشد.»

او تاکید کرد: «ما واقعاً از بخش خصوصی قدردانی می‌کنیم که همیشه مجاهدانه زحمت کشیده و در این شرایط سخت کشور همه‌جا و هر زمان در کنار دولت ایستاده است. خودمان هم به‌خوبی می‌دانیم و واقفیم که امروزه اگر کرایه آنها بیش از ۲ برابر هم افزایش یابد باز هم پاسخگوی هزینه‌های آنها نیست و کفاف خرج آنها را نمی‌دهد. با این حال، به دنبال آن هستیم که مسائل و مشکلات آنها را از مجاری قانونی

پیگیری کنیم و به نتیجه برسیم.» ■

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ترابران درباره واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس کارکرده برای اربعین گفت: «این مقوله به واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس ختم نمی‌شود، بلکه این تعداد فقط برای اربعین برنامه‌ریزی شده بود؛ البته در قانون برای واردات سقفی تعیین نشده و امکان واردات ون، میدل‌باس و مینی‌بوس هم دیده شده است.»

مهندس داریوش امانی، در پاسخ به این پرسش که چرا برای واردات اتوبوس دیر اقدام کردید، تصریح کرد: «این‌گونه نیست و ما دیر اقدام نکردیم، چراکه این ظرفیت در قانون بودجه امسال ایجاد شده و به محض ابلاغ، ما به دنبال پیگیری و اجرای کار رفتیم؛ حتی به همین اندازه هم اکتفا نکردیم و برای اربعین مصوبه‌ای خاص گرفتیم، اما با توجه به اینکه موضوع واردات اتوبوس چنددستگاهی است و هرکدام از آن دستگاه‌ها و ارگان‌ها قانون خاص خود را دارند، هماهنگی بین آنها دشوار است. فرض کنید سازمان استاندارد یک شرط می‌گذارد و می‌گوید اتوبوس‌های وارداتی باید با استانداردهای روز کشور همخوانی داشته باشد. از طرف دیگر، سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌گوید که باید یورو ۵ باشند. بنابراین ایجاد هماهنگی‌ها زمان‌بر شد و کار را طولانی کرد.»

او به دو موضوع مهم تسهیلات و تامین ارز اشاره و اظهار کرد: «ما باید بتوانیم با ارائه تسهیلات کم‌بهره واردات اتوبوس را برای بخش خصوصی جذاب کنیم. علاوه بر آن، برای برطرف کردن مشکل تامین ارز واردات، باید با بانک مرکزی هم رایزنی کرد.»

رئیس سازمان راهداری تصریح کرد: «ما تمام تلاش خود را کردیم که اتوبوس‌ها به اربعین برسند؛ اما در واقع، از همان اول هم اصلاً برای این تاریخ پیش‌بینی نمی‌کردیم، زیرا اتوبوس یک محصول سفارشی است و مانند کامیون نیست که بتوان از کشورهای دیگر سریعاً خریداری کرد و به کشور آورد. اتوبوس حتماً باید ثبت سفارش شود. از طرف دیگر، کرونا بر وضعیت صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای مسافر به‌صورت جهانی تاثیر گذاشت. به همین دلیل، تعداد اتوبوس‌ها واجد شرایط موردنظر ما کم است، بنابراین باید بخش خصوصی این اتوبوس‌ها را در کشورهای موردنظر پیدا کند.»

او توضیح داد: «بخش خصوصی به یک کشور رفت و بازار آنجا را رصد



چالش‌های واردات اتوبوس کارکرده از زاویه خدمات پس از فروش

## در ضرورت ضمانت

گزارش از

تحریریه ترابران

شرط و شروط واردات اتوبوس فهرست بلندبالایی است اما از آنجا که فرض محال، محال نیست، اگر فرض را بر این بگذاریم که هیچ مانعی برای ورود انواع اتوبوس‌های نو و کارکرده به کشور وجود ندارد، باز هم باید تجربیات شکست‌خورده پیشین را در واردات غیرکارشناسی اتوبوس‌ها پیش چشم بگذاریم، چراکه اگر کار به کاردان سپرده نشود و طی ضرب‌الاجلی، واردات اتوبوس‌های کارکرده به هر قیمتی، اتفاق بیفتد، دیری نخواهد پایید که با قبرستان دیگری از اتوبوس‌های ازکارافتاده در کشور روبه‌رو خواهیم شد.

در همین زمینه، علی مودت‌نژاد، مدیر پیشکسوت در حوزه خدمات پس از فروش اتوبوس، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران، پس از مروری بر دشواری‌های پرشمار فعالان بخش مسافری که باعث فرار عده زیادی از این بخش شده است، تاکید می‌کند که واردات اتوبوس کارکرده بدون آگاهی از محدودیت‌های لوازم یدکی در کشور و بدون ملاحظات تخصصی خدمات پس از فروش اقدام بیهوده و خسارت‌باری است که سرمایه‌های ملی را بر باد خواهد داد.

او معتقد است: «باید اتوبوسی وارد شود که خود ما هم دوره خدمات پس از فروش آن را دیده باشیم. اگر آشنایی نداشته باشیم و دوره‌های مختلف برق و مکانیکش را نگذرانده باشیم و اتوبوس خراب شود، امکان تعمیرش وجود ندارد و به‌ناچار می‌خواهد؛ حتی اتوبوس اسکانیا هم باید از آن مدلی باشد که در ایران هست، چون اگر مدل جدیدی بیاورند، برای تامین قطعات با مشکل مواجه می‌شوند.»





**قیمت قطعات اتوبوس فوق‌العاده بالا رفته است به همین دلیل درآمد آن با هزینه‌هایش اصلاً همخوانی ندارد. مثلاً یک اتوبوس ۱۸۰ میلیون تومان در ماه کار می‌کند، اما هزینه تعمیر موتور آن ۴۸۰ میلیون تومان شده است و لاستیک خوب هم ۶۰ میلیون تومان قیمت دارد**



ندارد، چون خدمات پس از فروش بسیار اهمیت دارد. اکنون اگر فردی اتوبوس اسکانیا را به قیمت ۲۰ میلیارد تومان خریداری می‌کند به دلیل خدمات پس از فروش آن است. حتی اتوبوس MAN با اینکه قیمتش بسیار پایین آمده، به علت ضعیف بودن خدمات، خریداری ندارد، بنابراین الان قیمت MAN سال ۹۵ با اسکانیا سال ۹۰ برابری می‌کند.

او ادامه داد: «در حال حاضر، قطعات اتوبوس‌های MAN و ولوو کم شده است و مالکان لوازم موردنیاز خود را از بازار سیاه با قیمت‌های گزاف تهیه می‌کنند، مثلاً سرسیلندر اتوبوس ولوو ۱۸۰ میلیون یا سرسیلندر اتوبوس MAN ۲۴۰ میلیون تومان است که هر کدام ممکن است به هر دلیلی خراب شود. با این اوصاف، اگر اتوبوسی را وارد کنند که قطعاتش در کشور پیدا نشود، در صورت خرابی باید کنار گذاشته شود.»

مودت‌نژاد با اشاره به اهمیت پشتیبانی از قطعات اصلی اتوبوس‌ها، گفت: «شیشه‌های اتوبوس هر کشور استاندارد خاص خودش را دارد. تنها اتوبوسی که شیشه‌هایش با ایران همخوانی دارد MAN است. تولید شیشه باید اینقدر فراوان باشد که قالب‌سازی آن صرفه داشته باشد، اگر تعداد آن محدود باشد، قالب‌سازی برای آن ممکن نیست. لوازم تزئینی اتوبوس هم احتمال شکستن بسیاری دارد. اگر مونتاز ایران نباشد، به مشکل می‌خورد. کما اینکه سپاه سال ۸۵ یکسری

علی مودت‌نژاد، مدیر پیشکسوت عرصه خدمات پس از فروش اتوبوس با تأیید اینکه در اربعین امسال هم با کمبود ناوگان اتوبوسی مانند سال گذشته مواجه خواهیم بود، درباره واردات ۲ هزار دستگاه اتوبوس کار کرده گفت: «پیدا کردن ۲ هزار دستگاه اتوبوس کار کرده و طی کردن تشریفات گمرکی در این دوره زمانی محدود، بسیار مشکل است. شاید ۲۰۰ دستگاه را بتوان تهیه کرد، ولی من بعید می‌دانم بیشتر از آن ممکن باشد.»

این فعال بازرگانی، با اشاره به اینکه قطعات اتوبوس را هم به صورت نو و هم دست دوم در بازار می‌توان تهیه کرد، خاطرنشان کرد: «اما قیمت قطعات فوق‌العاده بالا رفته است. به همین دلیل درآمد اتوبوس با هزینه‌هایش اصلاً همخوانی ندارد. مثلاً یک اتوبوس ۱۸۰ میلیون تومان در ماه کار می‌کند، اما هزینه تعمیر موتور آن ۴۸۰ میلیون تومان شده است و لاستیک خوب هم ۶۰ میلیون تومان قیمت دارد.»

او با بیان اینکه اکنون ۹۰ درصد رانندگان در بخش ما تمایل دارند که برای شرکت‌ها کار کنند، افزود: «دلیل اینکه رانندگان از جاده فرار می‌کنند، گرانی قطعه است چون اگر درآمدشان کاهش پیدا کند، حداقل استهلاک اتوبوسشان هم کمتر می‌شود و آن درآمد برایشان باقی می‌ماند. البته، با کوچ اتوبوس‌ها از بخش جاده‌ای با کمبود شدید اتوبوس مواجه هستیم، مثلاً دیگر بلیت تهران- اصفهان پیدا نمی‌شود و از دو هفته قبل باید بلیت تهیه کرد.»

مدیرعامل نمایندگی مرکزی خدمات پس از فروش اسکانیا در اصفهان درباره اثرات تحریم‌ها بر صنعت اتوبوس‌سازی چنین توضیح داد: «اکنون شرکت عقاب‌افشان می‌خواهد سیستم فنی، سیستم تعلیق، موتور و گیربکس اتوبوس را که قبلاً سوئدی بود چینی کند و قیمت آن را ۱۵ میلیارد تومان در نظر گرفته‌اند. در حالی که در ترکیه اتوبوسی که سیستم فنی‌اش اروپایی است ۲۸۰ هزار دلار قیمت دارد که به یول ما حدود ۱۸ میلیارد تومان می‌شود، بنابراین قیمت معقول اتوبوس چینی بیشتر از ۸ تا ۱۰ میلیارد تومان نیست.»

#### ◀ معضلی به نام لطمات پس از فروش

مودت‌نژاد با تأکید بر اینکه شرکت‌های بزرگ ایران خودرو و عقاب‌افشان باید قبل از واردات اتوبوس‌ها، مدل آنها را تأیید کنند، گفت: «دلیل این موضوع آن است که زیرمجموعه این شرکت‌ها باید در شهرستان‌ها به اتوبوس‌های وارداتی خدمات بدهند. اگر هیچ شرکتی این اتوبوس‌ها را در ایران تأیید نکنند، وارد کردنشان فایده‌ای

مثلاً شیشه‌های فابریک اسکانیا در ایران موجود نیست و اگر با مشکلی مواجه شود باید اتوبوس یک ماه بخوابد قالب بگیرند و از شیشه‌های خودمان به آن اتوبوس خورانده شود.»

این مدیر پیشکسوت عرصه خدمات پس از فروش با تاکید بر اینکه تامین اتوبوس اسکانیایی که در زیر ۵ سال باشد و به ایران فروشنده باشند بسیار دشوار است، تصریح کرد: «همان طور که می‌دانید ۹۰ درصد استوک دنیا در هلند جمع‌آوری می‌شود، بنابراین من پیشنهاد دادم که اگر بنا بر خرید شد، چون ما با سیستم این اتوبوس‌ها آشنا هستیم در هنگام خرید حضور داشته باشیم تا تشخیص بدهیم که کدام اتوبوس‌ها را خریداری کنند که حداقل با اتوبوس‌های ایران همخوان باشد و احتمال انتخاب اتوبوس نامناسب به صفر برسد، ولی هنوز پاسخی به ما ندادند.»

#### ◀ لزوم تغییر در سیستم سوخت‌رسانی اتوبوس‌های وارداتی

مودت‌نژاد مشکل دیگر اتوبوس‌های وارداتی را تامین سوخت آنها دانست و گفت: «اکنون اتوبوس‌های روز دنیا به یورو ۷ رسیده‌اند ولی سوخت یورو ۴ ما هنوز تکمیل نشده است و فقط در برخی از پمپ‌بنزین‌های تهران، اصفهان و شیراز پیدا می‌شود. باید سیستم سوخت‌رسانی اتوبوس‌ها را تغییر بدهیم و سر این موضوع هر روز مشکلاتی داریم.»

او ادامه داد: «پالایشگاه‌های ایران هنوز به آن فناوری نرسیدند که سوخت یورو ۶ تولید کنند و هنوز میزان اکتان در سوخت یورو ۴ ما بالاست، بنابراین چاره‌ای باقی نمی‌ماند، جز اینکه سیستم سوخت‌رسانی اتوبوس‌ها را یورو ۴ کنیم. حتی مجبوریم فیلترهای کاتالیزور اتوبوس‌های یورو ۴ را بیرون بیاوریم چون به علت کیفیت پایین سوخت، دوده می‌گیرند.»

این مدیر پیشکسوت عرصه خدمات پس از فروش با انتقاد از اینکه اقدامات واردات اتوبوس برای اربعین با تاخیر انجام شده است، یادآور شد: «شش ماه پیش ما ما مشورت کردند که اتوبوس‌های چینی قطر را که برای جام جهانی استفاده شده بود، از آنها خریداری کنیم، ولی قطری‌ها موافقت نکردند و آن اتوبوس‌ها را به سوریه و کشورهای آفریقایی به صورت رایگان بخشیدند و به ما ندادند.»

او در پایان از دست‌اندرکاران واردات اتوبوس‌های کارکرده درخواست کرد: «مسئولان اتوبوسی را خریداری کنند که قطعات و تکنسین‌های فنی آنها در ایران باشد، وگرنه، فقط شکست بزرگی خواهد بود. پول ما از دست می‌رود و آن اتوبوس‌ها هم بلااستفاده می‌شوند.» ■



**من پیشنهاد دادم اگر بنا بر خرید شد، چون ما با سیستم این اتوبوس‌ها آشنا هستیم در هنگام خرید حضور داشته باشیم. همان طور که می‌دانید ۹۰ درصد استوک دنیا در هلند جمع‌آوری می‌شود. گفتیم ما هم هنگام خرید اتوبوس‌ها حضور داشته باشیم تا تشخیص بدهیم که کدام اتوبوس‌ها را خریداری کنند که حداقل با اتوبوس‌های ایران همخوان باشد**



اتوبوس وارد کرد که قطعاتش در ایران نبود، بنابراین، یک اتوبوس را اوراق می‌کردند تا قطعات ده اتوبوس دیگر را تامین کنند و به همین ترتیب، آن اتوبوس‌ها یکی یکی اسقاط شدند تا بالاخره همگی از رده خارج شدند.»

او با بیان اینکه در زمان واردات کامیون کارکرده شرکت‌های داخلی خدمات پس از فروش آنها را بر عهده گرفتند، توضیح داد: «درباره کامیون‌های وارداتی، خدمات کامیون رنو را آریا دیزل و خدمات کامیون ولوو را سایپادیزل و کامیون داف را داتیس فرادیزل پذیرفتند و گفتند ۳۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان می‌گیریم و خدمات پس از فروش می‌دهیم. بر همین اساس، باید اتوبوسی وارد شود که خود ما هم دوره خدمات پس از فروش آن را دیده باشیم. اگر آشنایی نداشته باشیم و دوره‌های مختلف برق و مکانیکش را نگذرانده باشیم و اتوبوس خراب شود، امکان تعمیرش وجود ندارد و به‌ناچار می‌خواهد؛ حتی اتوبوس اسکانیا هم باید از آن مدلی باشد که در ایران هست. اگر مدل جدیدی بیاورند برای تامین قطعات در ایران به مشکل می‌خورد.»

مودت‌نژاد اولویت اتوبوس‌های وارداتی را اول اسکانیا و بعد هم MAN دانست و گفت: «به هر حال، در کشور کسانی هستند که خدمات پس از فروش این اتوبوس‌ها را در ایران انجام می‌دهند.»



## ایمنی حمل و نقل در سفرهای اربعین فراموش نشود

مهندس ناصر رزاق منش

مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها



بود. از سوی دیگر، شنیده‌ها حاکی از ورود اتوبوس‌های حامل زائران پاکستان است که بی‌شک عدم اشراف بر وضعیت فنی ناوگان خارجی، احتمال عدم رعایت قوانین و مقررات رانندگی و عدم اعمال نظارت کافی بر تخلفات در حین سفر، ناآشنایی رانندگان این وسایل نقلیه با جاده‌های کشورمان، تفاوت در مسافری و نحوه حمل اسباب و وسایل توسط اتوبوس‌های پاکستانی و... نگرانی‌های متعددی را در پی خواهد داشت.

همچنین سخن از صدور مجوز به سرویس‌هایی مثل اسنپ و تپسی برای جابه‌جایی زائران در مدت زمان اجرای طرح اربعین به میان آمده است که پیش‌بینی افزایش سوانح رانندگی و خطرات برای جان مسافران می‌شود، چراکه هم رانندگان و هم خودروهای این‌گونه سرویس‌ها به حوزه شهری عادت دارند، در حالی که توانایی رانندگی در جاده‌های برون‌شهری به مدت طولانی، بحث دیگری است. در نهایت، آنچه مهم است برابری ظرفیت‌های موجود با تقاضا است و بدون تردید، بی‌توجهی به چنین ناهماهنگی، هم تدابیر مدیریتی را سخت و دشوار خواهد کرد و هم انتظار بروز مشکلات برای هموطنان و زائران بیش از پیش خواهد بود.

با نزدیک شدن به روزهای عزیمت و سفر مشتاقان شرکت در همایش اربعین حسینی و پیش‌بینی افزایش زائران عتبات نسبت به سال‌های گذشته از سراسر کشور و همچنین ورود مسافران خارج از کشور که از مرزهای شرقی به این سیل خروشان پیوند خواهند خورد، موضوع ایمنی حمل و نقل و دغدغه انجام سفرهای بدون حادثه نیز بیش از پیش اهمیت می‌یابد.

متأسفانه همه ساله در این ایام با توجه به روند رو به رشد تردها به سمت وسوی مرزها و مبادی ورودی به کشور عراق، در اثر حوادث ترافیکی شاهد از دست دادن تعداد قابل توجهی از هموطنان زائر به هنگام عزیمت یا بازگشت بوده‌ایم. بی‌تردید نهادها و سازمان‌های مسئول در امر سفرهای جاده‌ای و حمل و نقل، هر یک بنا بر ظرفیت، توان و امکانات خود در تلاش هستند تا به بهترین نحو ممکن شرایط ایمنی، آسایش و آرامش زائران را برقرار کنند، ولی لازم است نیم‌نگاهی به ظرفیت‌ها از جمله وجود ناوگان حمل و نقل عمومی برای جابه‌جایی حجم تقاضاهای پیش‌بینی شده هم داشته باشند.

در بحث نظارت و کنترل نیز به یقین امکان استقرار تیم‌های پلیس راهور در مسیرهای طرح اربعین در سطح گسترده امکان‌پذیر نخواهد

## توافق اولیه برای ورود ۶۰۰ اتوبوس ترکیه‌ای به ایران



ترکیه برای ایام اربعین، افزود: «پاکستانی‌ها مجوز گرفته‌اند و با اسکورت راهداری یا پلیس در داخل کشور تردد می‌کنند.»  
افندی‌زاده درباره اجاره اتوبوس‌های ترکیه‌ای تصریح کرد: «سال گذشته اجاره اتوبوس از ترکیه مطرح شد و از بهمن ماه سال قبل دنبال آن بوده‌ایم.» او با اعلام این‌که اتوبوس‌های ترکیه‌ای برای اربعین امسال وارد کشور می‌شوند، افزود: «۹۵ درصد از کار توافقنامه انجام شده و تعداد این اتوبوس‌ها فعلاً ۶۰۰ دستگاه است.»  
وی با بیان این‌که تمرکز این اتوبوس‌ها برای مسیر تهران-مهران است، مگر اینکه در جای دیگری نیاز وجود داشته باشد، افزود: «دوره اجاره این اتوبوس‌ها ۲۵ روز یعنی از ۲۷ مردادماه تا ۲۰ شهریور است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام این‌که ۹۵ درصد توافقنامه ایران و ترکیه برای اجاره اتوبوس انجام شد، گفت: «فعلاً ۶۰۰ اتوبوس ترکیه‌ای برای اربعین وارد ایران می‌شوند.»

شهریار افندی‌زاده در خصوص برنامه دولت برای واردات ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس، اظهار کرد: «هنوز در مرحله ثبت سفارش قرار داریم. البته پروسه واردات بسیار سخت است؛ وقتی مشخصات فنی اعلام می‌شود به وزارت صمت می‌آید و سه معاونت آن از جمله سازمان توسعه تجارت، معاونت حمل و نقل و... درگیر ماجرا می‌شوند. همچنین خدمات پس از فروش، استاندارد، بانک مرکزی و... باید این پروسه را تایید کنند.»

افندی‌زاده درباره ورود اتوبوس پاکستانی و استفاده از اتوبوس‌های

# ایمنی، آهسته‌آهسته قدم‌ها



جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها

سازمان مردم‌نهاد - داوطلبانه - غیرانتفاعی - غیردولتی و غیرسیاسی  
Road Safety Supporters Society (NGO)

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

گذرگاه بین‌المللی شمال- جنوب با گذشت ۲۱ سال از امضای موافقت‌نامه آن، در ماه‌های اخیر و پس از اعمال تحریم‌های روسیه در پی جنگ با اوکراین، بیش از همیشه مورد توجه کشورهای عضو این کریدور قرار گرفته و مزایا و معایب آن بیش از پیش برای مسئولان و کارشناسان حوزه ترانزیت روشن شده است. در پرونده حاضر، سعی داشتیم از جنبه‌های مختلف به ویژگی‌های کریدور شمال - جنوب و البته جایگاه از دست رفته لجستیکی ایران بپردازیم.

◀ کاتالیزوری به نام اوکراین

◀ فردا هم دیر است!

◀ در رثای شایستگی لجستیکی





در باب دلایل افزایش تمرکز بر ساخت کریدور شمال - جنوب

## کاتالیزوری به نام اوکراین

گفت‌وگو از

بهار تهامی

با توجه به وابستگی شدید فعالیت راه‌گذر بین‌المللی شمال - جنوب به وضعیت زیرساخت‌ها در ایران و عدم توانایی کافی ایران برای سرمایه‌گذاری در این کریدور، قرار است روسیه در احداث زیرساخت‌های مورد نیاز در ایران از طریق استقراض کمک کند و شروط این همکاری بحث این روزهای فعالان بخش ریلی کشور شده است.

با عباس خطیبی، معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور درباره چالش‌های تکمیل کریدور شمال و جنوب و یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آن یعنی راه‌آهن رشت - آستارا گفت‌وگویی داشتیم تا از نگاه یک مسئول دولتی، این پروژه پرابهام را بررسی کنیم. او با تأکید بر کنار گذاشتن تردیدها و نگرانی‌های مربوط به سرانجام این طرح، معتقد بود: «موضوعیت اقتصادی همیشه بر مباحث سیاسی ارجحیت دارد، پس طبیعتاً نباید دچار این دغدغه باشیم که اگر مناسبات سیاسی دچار تغییر شد، ممکن است از اهمیت این کریدور کاسته شود.»

در این دسته از طرح‌ها تلقی می‌شود. دسته سوم هم مرتبط با الزاماتی است که درباره اتصال شبکه ریلی ما با کشورهای همسایه وجود دارد. در همین چهارچوب و دسته‌بندی‌ها، کریدور شمال - جنوب نقش بارزتر و موثرتری دارد، چون همسایگان شمالی ما با هند و شرق آسیا، مراودات بیشتری دارند. این در حالی است که ما نتوانستیم در سال‌های گذشته، از این مراوده سهم قابل توجهی را به دست آوریم. یکی از دلایل این است که هنوز شبکه حمل‌ونقل کاملی نداریم و اگرچه برنامه‌ریزی‌هایی صورت گرفته، اما با توجه به محدودیت منابع، روند احداث کند بوده است. البته علاوه بر احداث یا همان زیرساخت، مسائل مرتبط با فرآیندهای گمرکی، دیپلماسی اقتصادی و بسیاری از پارامترهای دیگر که ربطی به زیرساخت ندارند، باید تقویت می‌شدند تا موضوعیت ترانزیت و جذب بار بتواند سرعت بگیرد، اما طبیعی است که در قدم اول وجود زیرساخت ملاک تاثیرگذاری است و اگر آن شرط لازم وجود نداشته باشد، مباحث دیگر عملاً امکان انجام ندارند.

■ **ترابران: نظر به اینکه اولویت دولت در حوزه توسعه حمل‌ونقل ریلی، تکمیل کریدور شمال - جنوب عنوان شده و در همین راستا، به عنوان نخستین اولویت، عملیات اجرایی پروژه راه‌آهن رشت - آستارا سرعت گرفته است، لطفاً بفرمایید اکنون تکمیل بخش ریلی کریدور شمال - جنوب در چه مرحله‌ای قرار دارد؟**

■ می‌دانید که دو کریدور اصلی و مهم از کشورمان عبور می‌کند؛ یکی کریدور شمال به جنوب و دیگری کریدور شرق به غرب. در طول تاریخ هم عمده تردد و ارتباطاتی که از طریق خاک کشورمان به کشورهای همسایه صورت می‌گرفته از طریق این دو کریدور بوده است. حالا اگر بخواهیم توسعه ریلی کشور را دسته‌بندی کنیم، به سه دسته می‌توان این اقدامات را تفکیک کرد؛ بخشی از این طرح‌های توسعه‌ای دقیقاً منطبق با مسیر این کریدورها یا برای تسهیل و بهبود تردد از آنهاست. دسته دوم پروژه‌ها، مرتبط با اتصال به مراکز انبوه بار و مسافر هستند که ارتباط با بنادر کشور و ارتباط با مراکز جمعیتی و چشمه‌های بار هم



**کریدور شمال - جنوب به سه شاخه شرق، غرب و ترانس خزر تقسیم می‌شود. برای این که بتوانیم هر سه این کریدورها را در داخل کشور تقویت کنیم صرفاً نیاز به رشت - آستارا نداریم، بلکه باید طرح‌های دیگری هم اجرا شود؛ مثلاً راه آهن چابهار به زاهدان و زاهدان به ایستگاه یونسی، عملاً تکمیل کننده کریدور ریلی شرق کشور ماست، در مرزهای شرقی نیز باید بتوانیم در دو نقطه میلک و دوغارون با کشورهای همسایه مانند افغانستان اتصال برقرار کنیم**



اینکه در مرزهای شرقی نیز باید بتوانیم در دو نقطه میلک و دوغارون با کشورهای همسایه مانند افغانستان اتصال برقرار کنیم که تا اتصال کشورهایی که مستقیماً به آب‌های آزاد متصل نیستند، برقرار شود.

همانطور که مستحضرید بخش مهمی از کریدور شمال - جنوب که از بمبئی هندوستان شروع می‌شود و تا هلسینکی فنلاند ادامه پیدا می‌کند، از خاک ایران می‌گذرد و از طریق بندرعباس به شبکه ریلی متصل می‌شود. در همین راستا، ساخت راه آهن قزوین - رشت با طول ۱۶۵ کیلومتر، در راستای تکمیل این کریدور بوده و در حال حاضر نیز همان طور که اخبار و اطلاعات آن را دارید پروژه رشت به آستارا را با همین رویکرد و همین هدف‌گذاری دنبال می‌کنیم.

البته در برنامه‌ای کوتاه‌مدت‌تر برای اینکه بتوانیم از ظرفیت دریای خزر و حمل‌ونقل ترکیبی هم استفاده کنیم، به دنبال آن هستیم که بندر کاسپین را از طریق رشت به شبکه ریلی کشور متصل کنیم تا کریدور شمال - جنوب از ظرفیت حمل‌ونقل ترکیبی هم بهره‌مند شود.

البته حتماً می‌دانید که خود کریدور شمال - جنوب به سه شاخه شرق، غرب و ترانس خزر تقسیم می‌شود. شاخه غربی شامل راه‌آهنی است که از باکو به ایران می‌آید. شاخه شرقی نیز آسیای میانه را به ایران متصل می‌کند و ترانس خزر مسیر ارتباط دریایی روسیه و ایران را فراهم می‌کند. در نهایت نیز هر قطار به مقصد نهایی خود در بندرعباس و چابهار خواهد رسید تا به بمبئی منتقل شود.

ما برای این که بتوانیم هر سه این کریدورها یعنی کریدور غربی، میانی و شرقی را که از شمال به جنوب ایران منتقل می‌شوند در داخل کشور تقویت کنیم صرفاً نیاز به رشت - آستارا نداریم، بلکه باید طرح‌های دیگری هم اجرا شود؛ مثلاً راه آهن چابهار به زاهدان و زاهدان به ایستگاه یونسی، عملاً تکمیل کننده کریدور ریلی شرق کشور ماست، علاوه بر



■ **ترابران: پرسش اصلی این است که با همه مزیت‌هایی که فرمودید، چرا تا به حال اقدامات لازم برای بهره‌مندی از این کریدور انجام نشده است و علت تاخیر ۲۰ ساله چه بوده است؟**

■ از سال ۲۰۰۰ که کریدور نوستراک مطرح شده، ما شروع به بررسی تفاهم‌نامه‌های مرتبط کرده و به بخش‌هایی از تعهداتمان هم عمل کردیم، مثلاً ساخت راه‌آهن قزوین- رشت از سال ۸۵ یا ۸۶ شروع شد، یعنی ما ۱۵ سال پیش پا به این عرصه گذاشتیم، اما خب! محدودیت‌های منابع باعث شد که کار با سرعت قابل قبولی طی نشود. با این حال، اکنون تحولات منطقه‌ای و شرایط خاصی که به‌لحاظ مناسبات بین کشورها در منطقه خاورمیانه به‌وجود آمده و اتفاقات اخیر به‌ویژه در روسیه، باعث شده که ضرورت بهره‌مندی از مزیت‌های این کریدور بیش از پیش نمایان شود؛ به‌طوری که در حال حاضر، هم در داخل ایران و هم کشورهای همسایه شمالی و کشورهای اطراف دریای خزر، اهمیت این کریدور را بیشتر درک کرده‌اند و طبیعتاً ما هم می‌خواهیم از این ظرفیت و فرصت بهره‌مند شویم.

■ **ترابران: درست است که موضوع بحران جنگ بین روسیه و اوکراین باعث شد که توجه بیشتری به کریدور شمال - جنوب معطوف شود، اما این نگرانی هم وجود دارد که در صورت کاهش تنش و سازش بین روسیه و غرب، دوباره اهمیت اجرایی کریدور شمال - جنوب کاهش پیدا کند و روسیه که نقش مهمی در این پررنگ شدن نقش این کریدور دارد، در توسعه آن همکاری لازم را نداشته باشد.**

»

**اعتقاد کارشناسی من این است که صرفاً شرایط ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک کشور ما نمی‌تواند بار را به سمت خودش جذب کند، شرط دیگر شرایط ژئواکونومیک است. اگر ما بتوانیم این مسیر را که طولش قطعاً کوتاه‌تر است، اقتصادی‌تر کنیم، پرواضح است که از چهارچوب مناسبات سیاسی خارج خواهد شد**

«

■ این پرسشی است که بسیار در اذهان عمومی مطرح می‌شود و بارها در محافل کارشناسی هم در مورد آن بحث شده است، اما اعتقاد کارشناسی من این است که صرفاً شرایط ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک کشور ما نمی‌تواند بار را به سمت خودش جذب کند، شرط دیگر شرایط ژئواکونومیک است. اگر ما بتوانیم این مسیر را که طولش قطعاً کوتاه‌تر است، اقتصادی‌تر کنیم، پرواضح است که از چهارچوب مناسبات سیاسی خارج خواهد شد، چون برای اغلب کشورها، موضوعیت اقتصادی همیشه بر مباحث سیاسی ارجحیت دارد، پس طبیعتاً نباید دچار این دغدغه باشیم که اگر مناسبات سیاسی دچار تغییر شد، ممکن است از اهمیت این کریدور کاسته شود.

ما می‌توانستیم حتی قبل از اتفاقات اخیر هم از این کریدور بهره‌مند شویم، اما اشکال این بود که نه منابع کافی در اختیار داشتیم و نه در مدیریت‌های بالادستی اهمیت این موضوع به‌درستی درک شده بود. الان هم با تاخیر مواجهیم و هرچه سریع‌تر باید این کار را انجام بدهیم. اگر بتوانیم مدیریت ترانزیت مناسبی داشته باشیم و دیپلماسی فعال و پویایی را با کشورهای همسایه در پیش بگیریم، بدون شک این مسیر، دائمی خواهد بود. پس نباید این احتمال که تحولات سیاسی ممکن است در میزان توجه به این کریدور تغییری ایجاد کند، ما را از مسیری که در پیش گرفته‌ایم منصرف کند. منطقاً نباید این اتفاق صورت بگیرد، چراکه خود ما هم بارهایی برای انتقال در طول این مسیر داریم و این‌ها هم مزید بر علت هستند و کمک می‌کنند تا اعتماد بیشتری نسبت به احداث این طرح داشته باشیم.

خلاصه اینکه؛ اعتقاد ما بر این است که باید مدیریت بازار و منطقه را در اختیار بگیریم. اگر تعلل و شک کنیم، طبیعتاً کشورهای دیگر جای ما را خواهند گرفت. مصداق این صحبت هم که روشن است و شما الان می‌بینید که کشورهای همسایه درصد هستند کریدورهای جایگزین را معرفی کنند و در این زمینه موافقت‌نامه‌ها و مذاکرات متعددی هم صورت گرفته که از طریق اخبار و جراید در جریان آن هستیم، پس اگر از این فرصت‌ها استفاده نکنیم و آن را به نفع خودمان رقم نزنیم، دیگران - چه از شرق و چه از غرب کشور - از این موقعیت استفاده کرده و از ما عبور خواهند کرد.

■ **ترابران: به روابط دیپلماتیک اشاره کردید، کشور روسیه کارنامه قابل اعتمادی در ارتباط با ایران ندارد، چه در مذاکرات برجام و چه در ماجرای مالکیت ایران درباره جزایر سه‌گانه خلیج فارس و در مسائل دیگری مانند سهم ایران از دریای خزر شریک مورد اعتمادی برای ایران**





**ما می‌توانستیم حتی قبل از منازعات روسیه در منطقه نیز از منافع کریدور شمال - جنوب بهره‌مند شویم، اما اشکال این بود که نه منابع کافی در اختیار داشتیم و نه در مدیریت‌های بالادستی اهمیت این موضوع به درستی درک شده بود. الان هم با تاخیر مواجهیم و هرچه سریع‌تر باید این کار را انجام بدهیم**



بله، شرایط فعلی به همین شکلی است که شما گفتید، اما در حال حاضر کالاهای مورد مبادله باید یک مسیر ۴۵ روزه را به صورت دریایی طی کنند که این ویژگی برای مشتریان چندان جذاب نیست، در حالی که کریدور شمال - جنوب می‌تواند به‌عنوان یک مسیر میانبر و به صورت ترکیبی دریایی و ریلی عمل کند. قطع به یقین با توجه به طول ۱۹۰۰ کیلومتری که قرار است این کالاها از خاک ایران طی کنند، طبیعی است که نه تنها ایران بلکه کشورهایی که در مسیر این کریدور واقع شده‌اند، از این مسیر بیشتر استفاده خواهند کرد.

**ترابران: آیا در حال حاضر، برنامه‌ریزی برای جذب بار را همزمان با تامین زیرساخت‌ها در نظر دارید؟**

بله، در بیانیه‌ای که سال گذشته در باکو امضا شده، ایران، روسیه و آذربایجان متعهد شدند که شرایط لازم را برای بهره‌مندی کریدور شاخه غربی از یک ظرفیت ۱۵ میلیون تنی فراهم کنند و این انتقال بار صورت بگیرد. در صحبت‌های اخیر هم که با طرف‌های آذری یا روس شده، ما به این مباحث اشاره کردیم و معتقدیم که اگر بتوانیم مسیر مناسب به لحاظ زمان و هزینه را فراهم کنیم قطعاً بار به این سمت می‌آید.

**ترابران: هم اکنون در شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب و در مرزهای شرقی کشور ما این مسیر دسترسی وجود دارد، پس چرا تاکنون از این مرزها عملاً برای حمل بار استفاده نشده است؟**

چون ما در آنجا هم مشکلاتی داریم. اگرچه به آب‌های آزاد متصل

نبوده است. اخیراً آذربایجان هم در رابطه با راه‌آهن رشت - آستارا کارشکنی‌هایی داشته، بنابراین روابط دیپلماتیک ما با کشورهای دیگر که در این کریدور قرار دارند دچار ابهام و شاید به نوعی تیرگی است.

مطمئن باشید مناسبات اقتصادی می‌تواند بحث مربوط به مناسبات سیاسی کشورها را تنظیم و تعدیل کند. این احتمال در مورد هر کدام از پروژه‌های ریلی ما می‌تواند وجود داشته باشد و الزاماً فقط در مورد راه‌آهن رشت - آستارا نیست. در هر یک از طرح‌هایی توسعه‌ای که کشورهای دیگر در آن سهم دارند و می‌خواهند بعداً از ظرفیتش استفاده کنند، می‌تواند اختلافات حادث شود. پس نمی‌توانیم به همه اینها شک کنیم، برعکس باید تلاش کنیم که هم زیرساخت را داشته باشیم و هم با دیپلماسی موفق از ظرفیت ترانزیت در اطرافمان بهره‌مند شویم.

شما به کشوری مانند آذربایجان به‌عنوان یک شریک نامطمئن اشاره کردید، اما این کشور در بارانداز و پایانه ریلی آستارا به صورت BOT وارد شده، سرمایه‌گذاری کرده و همین الان بار می‌آورد و استفاده می‌کند. تفاوتش در این است که این بار روی زمین تخلیه و بعد داخل کامیون بارگیری می‌شود و مجدداً روی جاده‌های ما ادامه مسیر می‌دهد. پس ما چطور می‌توانیم به این ارتباط شک کنیم؟!

**ترابران: در مورد میزان باری که می‌تواند از کریدور شمال - جنوب عبور کند، اغراق می‌شود و این گذرگاه زمینی در منطقه‌ای است که سهم ناچیزی در اقتصاد جهانی دارد. از طرف دیگر، عمده جابه‌جایی کالا در جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد ...**



**در بیانیه‌ای که سال گذشته در باکو امضا شد، ایران، روسیه و آذربایجان متعهد شدند که شرایط لازم را برای بهره‌مندی کریدور شاخه غربی گذرگاه شمال - جنوب از یک ظرفیت ۱۵ میلیون تنی فراهم کنند و این انتقال بار صورت بگیرد. در گفت‌وگوهای اخیر هم که با طرف‌های آذری یا روس انجام شد، روی این موضوع تاکید کردیم**





**چنانچه مدیریت ترانزیتی مناسبی داشته باشیم و دیپلماسی فعال و پویایی را با کشورهای همسایه در پیش بگیریم، بدون شک کریدور شمال - جنوب یک مسیر دائمی خواهد بود، پس نباید این احتمال که تحولات سیاسی ممکن است در میزان توجه به این کریدور تغییری ایجاد کند، ما را از مسیری که در پیش گرفته ایم منصرف کند**



هستیم، اما بعضاً با مسیرهای طولانی‌تر.

توجه داشته باشید که امر ترانزیت امری چندبُعدی است و فقط مرتبط با بحث زیرساخت نیست، یعنی اگر صرفاً زیرساخت را در اختیار داشتید، ضرورتاً ترانزیت اتفاق نمی‌افتد و باید مباحث دیگر هم موردتوجه قرار گیرد و مجموعه‌ای از عوامل دست به دست هم بدهند تا این معیار مناسب شکل بگیرد و صاحب بار و کالا بتوانند با اطمینان از این عبور کنند؛ مثلاً شرکت‌های خصوصی بسیاری از نواحی شرقی روسیه مایل بودند که در اینچه‌برون و سرخس سرمایه‌گذاری کنند و برای انتقال بار از نواحی شرقی روسیه، از کریدور شمال - جنوب ایران بهره‌مند شوند، اما در حال حاضر، همه‌چیز کامل نیست، چون مشکلاتی پیش روی ما قرار دارد که عملیات اجرایی را طولانی‌تر کرده است.

■ **ترابران: بازه زمانی تکمیل راه‌آهن رشت - آستارا ۴ سال اعلام شده است. اما کارشناسان معتقدند که اتمام پروژه در این مدت امکان‌پذیر نیست و در خوشبینانه‌ترین حالت حداقل به ۱۰-۱۵ سال زمان نیاز دارد. پیش‌بینی شما چیست؟ فکر می‌کنید در این بازه زمانی عنوان شده تکمیل خواهد شد؟**

■ به لحاظ کارشناسی، فنی و مهندسی این کار شدنی است و ما تجربیات خیلی خوبی در این زمینه داریم، به هر حال این حجم از کار توسعه‌ای که در زمینه زیرساخت‌ها صورت گرفته است - به‌ویژه در سال‌های اخیر - نشان‌دهنده آن است که توان مهندسی خوبی در کشور وجود دارد و می‌تواند کارهای بزرگی را رقم بزند. شما آزادراه تهران - شمال را ملاحظه

بفرمایید، راه‌آهن قزوین - رشت هم شاهکار مهندسی کشور است، راه‌آهن میانه - تبریز هم از جمله کارهای بسیار بزرگ و خاص است. تصور ما این است که با این غنای تجربه‌ای که در بخش توسعه ریلی کشور هست، چه در بخش خصوصی و چه در مهندسی مشاور، چه در پیمانکاران و چه در بدنه کارفرما، اگر منابع مالی همراهی کند احداث راه‌آهن رشت - آستارا بین ۳ تا ۴ سال امری شدنی است و ما دغدغه‌ای از این بابت نداریم.

■ **ترابران: به نظر می‌رسد احتمال محقق نشدن شرط فاینانس به علت پیچیدگی‌ها و پیش‌نیازهای فراوانی که دارد، بسیار زیاد است.**

■ به هر حال، می‌دانید که پروژه‌های ریلی همه ابرپروژه هستند و تامین مالی بزرگی را مطالبه می‌کنند. وقتی در مورد تامین مالی یک میلیارد دلاری برای یک پروژه صحبت می‌کنید، این عدد کوچکی نیست و تابع شرایط خاص تامین مالی خواهد بود.

یکی از دلایلی هم که این مذاکرات - چه با آذری‌ها و چه با روس‌ها - برای تامین مالی صورت گرفته، برای رسیدن به اصلی‌ترین پارامتر یعنی رسیدن به هدف است. پس طبیعتاً مذاکرات ما نشان‌دهنده آن است که موضوع تامین مالی در مورد این پروژه و پروژه‌های از این دست، مسئله خیلی مهمی است و مورد توجه ما قرار دارد.

■ **ترابران: نکته دیگری که کارشناسان روی آن انگشت می‌گذارند، این است که روسیه قصد دارد از طریق استقراض در ساخت راه‌آهن رشت - آستارا با ایران همکاری کند و حاضر نشده که به صورت مستقیم در این زمینه سرمایه‌گذاری کند، بنابراین در مورد موقت بودن تمایل روسیه به تکمیل این پروژه، تردید وجود دارد...**

■ مدل‌های مشارکت مالی در همه کشورهای دنیا شکل‌های متفاوتی دارد که به صورت فاینانس، BOT، BLT و... است. نمی‌توانیم بگوییم الزاماً مشارکت صد درصدی یک کشور در یک طرح تضمین‌کننده مناسب بودن آن طرح است. من خودم چنین اعتقادی ندارم. در سنوات قبل هم در طرح‌های دیگری که بحث فاینانس را داشتیم یا از ظرفیت فاینانس استفاده کردیم تا این حد این مسئله دغدغه‌آور مطرح نشده بود. من به صورت صریح و روشن به عنوان کارشناسی که بیش از ۲۰ سال است در موضوعیت ساخت و حمل‌ونقل کار می‌کنم ساخت راه‌آهن رشت - آستارا را به عنوان یک ضرورت می‌بینم که از ۲۰ سال پیش مطرح شده، پس این ضرورت وجود دارد و این قدر نباید با نگاه شک و تردید به آن نگاه کرد. ■

درباره تغییر در پارادایم اقتصاد و تجارت جهانی و اهمیت تسریع در تکمیل  
کریدور آزادراهی شمال- جنوب

# فردا هم دیر است



گزارش از

تحریریه ترابران

با وجود ضرورت همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه ایران و آسیای مرکزی در تاسیسات بنادر تجاری سواحل خلیج فارس، دریای مکران و دریای خزر برای رشد و رونق اقتصادی مناطق شمال و جنوب کشور، ضعف در چندجانبه‌گرایی، تکمیل نشدن زیرساخت‌های لازم و عدم سرمایه‌گذاری جدی و تامین اعتبارات مالی لازم در سال‌های گذشته در ایران و همچنین در کشورهای آسیای مرکزی و از همه مهم‌تر حضور قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای رقیب و مخالف منافع ایران در آسیای مرکزی، تاکنون از چالش‌های اصلی دسترسی این کشورها به آب‌های آزاد جنوب بوده است.

مهندس محمدقاسم پورتنقی، مدیرعامل شرکت مهندسين مشاور فرادید، در گفت‌وگو با ترابران، برای نجات از این ناکامی، بر لزوم تکمیل کریدور آزادراهی شمال- جنوب تاکید کرد؛ چراکه موانع گسترده‌ای که نظام بین‌الملل در قبال حضور و نقش آفرینی ایران در معادلات جهانی ایجاد کرده، باعث شده که اکنون، عملیاتی‌ترین راه رفع این تهدیدها و موانع، عضویت و نقش آفرینی در اتحادیه‌ها و معادلات منطقه‌ای و اتصال به کریدورهای انتقال انرژی و دیگر محموله‌های تجاری و کالایی باشد.



و سیاست‌گذاران قرار گرفته که این روشن‌ترین برهان برای انجام و اجرای طرح‌های نوین زیربنایی و اقداماتی اساسی با نگرش بلندمدت و افق‌های فرامنطقه‌ای است.»

او یادآور شد: «آنچه که امروزه بیش از هر زمان دیگر از سوی قدرت‌هایی نظیر چین، هند و روسیه با جدیت تمام پیگیری می‌شود موضوع کریدور شمال - جنوب به عنوان یکی از مهم‌ترین ابتکارات و فرصت‌های تجاری و بازرگانی است.»

مدیرعامل شرکت فرادید، با بیان اینکه ما شاهد ورود به یک عصر جدید هستیم که در آن به اهمیت راه‌های زمینی بسیار بیشتر از قبل توجه می‌شود و بنابراین لازم است به این تغییر در پارادایم اقتصاد و تجارت جهانی توجه داشته باشیم، خاطرنشان کرد: «به عنوان مثال، کشور ترکیه در اقدام زیرکانه اخیر خود، از موضع‌گیری جمهوری آذربایجان در برابر ایران سود جسته و با متقاعدسازی و مبادله تفاهم‌نامه با کشور عراق، دسترسی به خلیج فارس را از طریق بندر مرسین در ترکیه و بندر فاو تحت عنوان "مسیر توسعه" در دستور کار دارد که قطعاً در آینده می‌تواند ضمن خروج ایران از مسیر تجاری ترکیه به امارات و خلیج فارس، حلقه مهمی از مسیر انتقال کالا از چین و اقتصاد نوظهور آسیای جنوب شرقی به اروپا نیز باشد.»

او در همین ارتباط به کشور هند اشاره کرد که ارسال محمولات تجاری «غیرتحریمی» به روسیه را از طریق کشور گرجستان آغاز کرده است.

#### ◀ پیامدهای ترانزیتی جنگ روسیه و اوکراین

پورتقی با اشاره به تحریم‌هایی که گریبانگیر کشور روسیه پس از آغاز جنگ با اوکراین شده است، افزود: «در غیاب ایفای نقش موثر توسط بنادر و راه‌آهن روسیه به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، بانک جهانی به کمک گرجستان و آذربایجان آمده تا مسیر ترانزیتی آنها در امتداد کریدور میانی از عملکرد بهتری برخوردار شود؛ ضمن اینکه بانک توسعه آسیایی هم قرار است میلیون‌ها دلار برای توسعه کریدور میانی در اختیار گرجستان قرار دهد تا با ظرفیت بالاتر به حمل ریلی کالا و کانتینر از آسیا به اروپا کمک کند.»

پورتقی با یادآوری اینکه با تضمین تجارت امن، آزاد و بین‌المللی از طریق جغرافیای کشور می‌توانیم در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی اثرگذاری بیشتری داشته باشیم، توضیح داد: «از این منظر، ایجاد کریدور آزادراهی شمال - جنوب از سوی جامعه مهندسیین مشاور، شامل یک‌صد شرکت مشاور فوق تخصصی در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت، با انجام پژوهش و بررسی‌های کارشناسی عمیق و طولانی‌مدت، به‌عنوان یکی از محورهای

محمدقاسم پورتقی با اشاره به اینکه موافقت‌نامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ماه سال ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل‌ونقل ایران، هند و روسیه رسید، گفت: «متأسفانه از آن سال تاکنون، آن‌طور که طراحی و هدف گذاری شده، اقدام اساسی جهت ایجاد این موقعیت کلیدی، اقتصادی، اجتماعی و دیپلماسی صورت نپذیرفته است.»

او با اذعان به اینکه نگاه کلان و استراتژیک به کریدورها و به رسمیت شناختن مزایای سیاسی و اقتصادی آنها تنها راهی است که کشور را به نقطه موفقیت در این حوزه می‌رساند، توضیح داد: «با مطالعات دقیق و وسیعی که طی سال‌های گذشته در ایران پیرامون استفاده بهینه از پتانسیل‌های جغرافیایی و به عبارتی گنج‌های مهندسی بالقوه سرزمینی و قابلیت‌های جغرافیایی انجام شده، به‌دستی اثبات شده که در حال حاضر، یکی از محورهای کلیدی در امر یاد شده توجه جدی به تکمیل و ایجاد ظرفیت‌های جدید شبکه‌های ارتباطی و حمل‌ونقلی است.»

مهندس پورتقی با تأکید بر تغییرات عمده اقتصادی و سیاسی سال‌های اخیر در منطقه خاورمیانه، تصریح کرد: «این تغییرات منطقه‌ای از یک سو و رشد چشمگیر تولیدات صنعتی، کارخانه‌ای، معدنی، کشاورزی در این منطقه، شرق آسیا، کشورهای آسیای میانه و اروپا و نیاز مبرم به جابه‌جایی سریع، ایمن و اقتصادی و به موازات آن روند روبه‌توسعه صنعت گردشگری در این منطقه از سوی دیگر، در کانون توجه دولت‌ها



**در غیاب ایفای نقش موثر توسط بنادر و راه‌آهن روسیه**

**به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، بانک جهانی به کمک**

**گرجستان و آذربایجان آمده تا مسیر ترانزیتی آنها**

**در امتداد کریدور میانی از عملکرد بهتری برخوردار**

**شود؛ ضمن اینکه بانک توسعه آسیایی هم قرار است**

**میلیون‌ها دلار برای توسعه کریدور میانی در اختیار**

**گرجستان قرار دهد تا با ظرفیت بالاتر به حمل ریلی کالا**

**و کانتینر از آسیا به اروپا کمک کند**





د

**ترکیه اخیراً از موضع گیری آذربایجان در برابر ایران سود جسته و با متقاعدسازی و مبادله تفاهم نامه با عراق، دسترسی به خلیج فارس از طریق بندر مرسین در ترکیه و بندر فاو را تحت عنوان «مسیر توسعه» در دستور کار دارد که قطعاً در آینده می تواند ضمن خارج کردن ایران از مسیر تجاری ترکیه به امارات و خلیج فارس، حلقه مهمی از مسیر انتقال حمل کالا از چین و اقتصاد نوظهور آسیای جنوب شرقی به اروپا نیز باشد**

ع

همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود پرداخته و برای ربودن گوی سبقت از یکدیگر تلاش می کنند. ضمن اینکه، حوادث متعدد در کانال سوئز، جنگ اوکراین، مناقشات بین آذربایجان و ارمنستان و ... بهترین دلایل گشودن و توجه به مسیر

حمل و نقل بین المللی و کریدور آزادراهی شمال - جنوب است.»  
پورتنی با اشاره به شرایط اقتصادی و سیاسی حاکم بر منطقه، فعال سازی کریدور بین المللی شمال - جنوب را ضرورتی اجتناب ناپذیر دانست و درباره امتیازهای راه اندازی کریدور آزادراهی آن افزود: «گسترش روابط با چین، هند و روسیه و دیگر کشورهای اقتصادی در شرق آسیا جهت همکاری در ایجاد دسترسی آسیای مرکزی به دریای عمان، رشد مبادلات اقتصادی و تجاری کشورمان با کشورهای همسایه و کسب موقعیت ترانزیتی و توسعه پیوندهای راهبردی و وابستگی متقابل تجاری با کشورهای منطقه، ترمیم و ایجاد توازن و ترکیب قابل ملاحظه جمعیتی غیرمتمرکز و پراکنده در مناطق شرق کشور، عبور کریدور موصوف از ۱۳ استان کمتر توسعه یافته و شکل گیری زمینه های رونق گردشگری، افزایش قابل ملاحظه پدافند غیرعامل در بخش شرقی کشور، کاهش دسترسی آسیای مرکزی به دریای مکران (از ۲۵۴۰ کیلومتر به ۱۸۰۰

مهم توسعه ای پایدار کشور پیشنهاد شده است.»

مدیرعامل شرکت فرادید با اشاره به سرمایه گذاری های قابل توجه برای «توسعه نقطه ای» در بنادری نظیر شهید رجایی، شهید بهشتی، امیرآباد، انزلی و آستارا و عدم اتصال خطوط مواصلاتی ریلی و جاده ای به یک شبکه موثر حمل و نقلی، افزود: «هنوز ایران نتوانسته به یک بازیگر کلیدی برای مبادلات تجاری منطقه ای، فرامنطقه ای و بین المللی تبدیل شود. تکمیل نشدن راه آهن در مسیر رشت - بندر کاسپین - بندر انزلی - آستارا و تاخیر در تکمیل پروژه ساخت خط ریل زاهدان - چابهار و همچنین مشکلات ظرفیت حمل و سیر و حرکت راه آهن در مسیر بندرعباس به امیرآباد در سواحل دریای خزر، حلقه های مفقوده بزرگی برای دالان ترانزیتی شمال جنوب فعلی محسوب می شوند.»

او با تاکید بر اینکه ۲۷۶۱ کیلومتر آزادراه در حال بهره برداری در کشور عمدتاً در نوار شمالی، نیمه غربی و مرکزی احداث شده است، ادامه داد: «علاوه بر عبور این بخش از راه های شریانی از نواحی پرتراکم جمعیتی، یکی از مشکلات آنها اختلاط ترافیک محلی و استانی با ترافیک ترانزیت عبوری از کشور است. نکته دیگر این است که گسترش شبکه آزادراهی فعلی کشور نیز بر مینا و اساس سرویس دهی به بنادر موجود در سواحل خلیج فارس از جمله بندر شهید رجایی، بندرعباس، بندر امام خمینی و... است و در حال حاضر، نقش حیاتی، کلیدی و موثر بندر اقیانوسی چابهار در توسعه شبکه راه های کشور مورد توجه قرار نگرفته و هیچ گونه سرویس دهی در آینده به این بندر مهم پیش بینی نشده است.»

#### ◀ مزایای یک کریدور آزادراهی

پورتنی با تاکید بر اینکه کریدور آزادراهی شمال - جنوب در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه تر، از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان تر با تاثیرات مثبت محیط زیستی است، ادامه داد: «این کریدور می تواند کالاهای شرق آسیا را از بندر بمبئی پس از طی مسافت حدود ۷۲۰۰ کیلومتری دریایی و جاده ای با عبور از چندین کشور آسیای میانه به سن پترزبورگ در روسیه برساند و بهترین مسیر جایگزین برای ترانزیت کالا از طریق کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه به مقصد روسیه و اروپای شرقی و نیز مسیر دریایی اقیانوس هند و اطلس شمالی به مقصد اروپای غربی باشد.»

او با بیان اینکه کریدور شمال - جنوب با عبور از بیش از ۱۴ کشور موجب توسعه، تقویت و تسهیل مبادلات تجاری و اقتصادی خواهد شد، تصریح کرد: «از این رو، کشورهای مسیر در این کریدور، در سال های اخیر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی



**یکی از مشکلات ما این است که ۲۷۶۱ کیلومتر آزادراه در حال بهره‌برداری در کشور عمدتاً در نوار شمالی، نیمه غربی و مرکزی احداث شده که علاوه بر عبور از نواحی پرتراکم جمعیتی، با معضل اختلاط ترافیک محلی و استانی با ترافیک ترانزیت عبوری از کشور هم روبه‌رو است**



کیلومتر)، ورود جدی به بنادر نسل چهارم از جمله مزایایی است که باید مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گیرد.»

مدیرعامل شرکت فرایدید با اشاره به خطوط راه‌آهن و جاده‌های متعدد ایران در حوزه ترانزیت، از جمله خط‌آهن ترانزیتی بندرعباس - سرخس، خط‌آهن بندر امام به سرخس و راه‌آهن رازی - سرخس و جلفا - سرخس تاکید کرد، هیچ‌کدام از این مسیرها به لحاظ مسافت و به صرفه بودن به پای کریدور آزادراهی شمال - جنوب نمی‌رسند،

پورتقی با یادآوری اینکه اکنون همه کشورهای منطقه در تلاش برای گسترش نفوذ در بین مناطق مختلف سرزمینی و اتصال به کریدورهای

انتقال انرژی و دیگر مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی محموله‌های کالا هستند، خاطرنشان کرد: «حضور قدرتمند و کسب اقتدار ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی از انگیزه‌های اصلی این حضور است؛ لذا فقدان یا ضعف زیرساخت‌های لازم برای حضوری پرتراکم در بازارهای منطقه‌ای و جهانی، نه تنها به منافع ملی ضربه خواهد زد، بلکه به تدریج از اهمیت جایگاه استراتژیکی و موقعیت ژئوپلیتیکی ایران خواهد کاست.»

او با اظهار تاسف از موانع گسترده‌ای که نظام بین‌الملل در قبال حضور و نقش‌آفرینی ایران در معادلات جهانی ایجاد کرده، توضیح داد: «در وضعیت کنونی، عملیاتی‌ترین راه رفع این تهدیدها و موانع، عضویت و نقش‌آفرینی در اتحادیه‌ها و معادلات منطقه‌ای و اتصال به کریدورهای انتقال انرژی و محموله‌های تجاری و کالایی است. به‌ویژه با تغییر برخی کریدورهای تجاری در منطقه قره‌باغ و بروز بحران اوکراین و روسیه، اهمیت جایگاه استراتژیکی و پل ارتباطی جاده ابریشمی ایران در خطر جدی قرار گرفته، بنابراین ایران به منظور حفظ اهمیت ژئوپلیتیکی و تامین منافع ملی، ضرورتاً باید در اتحادیه‌های منطقه‌ای عضو شود که البته در وهله اول نیازمندی تقویت و توسعه زیرساخت‌های انتقال انرژی و کالا و دیگر مسیرهای ترانزیتی است.»

پورتقی با تاکید بر اینکه ایجاد و توسعه کریدور آزادراهی شمال - جنوب می‌تواند دیپلماسی سیاسی - اقتصادی ایران در قفقاز را از بن‌بست خارج کند، تصریح کرد: «لازم است بدون از دست دادن زمان موضوع احداث و ایجاد گذرگاه و کریدور آزادراهی ترانزیتی شمال - جنوب مصوب شود و اقدامات جدی با استفاده از توان بخش خصوصی صورت گیرد.» ■

## اجرای توافق تجارت آزاد روسیه و ایران تا پایان سال ۲۰۲۳



طبق داده‌های دولتی، تجارت کالا میان روسیه و ایران در سال ۲۰۲۲، افزایش ۲۰ درصدی داشته است.

لازم به توضیح است که توافق منطقه‌ای روسیه با ایران، جایگزین و نسخه گسترش یافته از یک توافق موقت است که قبلاً نیز عوارض گمرکی صدها دسته کالا را کاهش می‌داد.

معاون نخست‌وزیر روسیه، گفت که مذاکرات بین کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا در زمینه ایجاد یک بازار گاز مشترک هم ادامه دارد.

در نوامبر سال گذشته، روسیه مبادله فرآورده‌های نفتی با ایران را آغاز کرد و در ماه مارس، مقامات ایرانی نیز اعلام کردند که روی «حجم عظیم» سوآپ نفت و گاز با مسکو حساب می‌کند.

معاون نخست‌وزیر روسیه اعلام کرده که به احتمال زیاد، قرارداد منطقه تجارت آزاد بین ایران و روسیه تا پایان سال جاری میلادی امکان‌پذیر خواهد شد.

الکسی اورچوک در گفت‌وگو با خبرنگاری روسی «تاس» گفت: «توافق منطقه تجارت آزاد بین ایران، روسیه و چندین کشور که منطقه وسیعی از اوراسیا را از مرزهای اروپای شرقی به سمت چین تحت پوشش قرار می‌دهد، تا پایان سال جاری میلادی امکان‌پذیر می‌شود.»

او همچنین اعلام کرد که گفت‌وگوها میان اتحادیه اقتصادی اوراسیا که شامل ارمنستان، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و روسیه می‌شود و نیز ایران بر سر اجرای قرارداد منطقه تجارت آزاد، در مراحل نهایی است.





ضرورت ایجاد تغییرات در تولید و ساخت مخازن حمل مواد سوختی؛

## در تمنای ایمنی

محمد اتحادی - عضو جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها و مشاور ایمنی صنفی کامیون‌داران اصفهان



به عبارت دیگر، طول مخزن با سپر عقب تریلر ۳۰ تا ۴۰ سانتی‌متر فاصله داشته باشد.

از طرف دیگر، با وجود اینکه مخازن حمل گاز مایع با فولاد بهتر و ضخامت بیشتری تولید می‌شود، اما برای ساخت مخازن حمل بنزین، نفت سفید، سوخت جت، سوخت دیزل از ورق و فولاد با ضخامت کمتری استفاده شده است. این در حالی است که همه این محصولات آتش‌زا و خطرپذیر هستند، بنابراین مخازن حمل همه آنها چه گاز مایع و چه بنزین، نفت و دیگر سوخت‌ها باید از فولاد بهتر و ضخیم‌تر استفاده شود.

در نتیجه، ضروری است که به منظور ایمن‌تر کردن تانکرهای مواد سوختی و جلوگیری از وقوع حوادث غیرمترقبه، در تولید این نوع تانکرها تجدیدنظر شود تا هم از فولاد بهتر استفاده شود و هم مخزن سوخت در فاصله ۳۰ تا ۴۰ سانتی‌متری از سپر عقب قرار گیرد. گفتنی است؛ این نکات ایمنی در تانکرهای حامل مواد سوختی و کالای خطرناک کشورهای اروپایی رعایت شده است و می‌تواند برای ما الگوی مناسبی باشد.

بنابراین لازم است که کارشناسان وزارت نفت و پخش مواد نفتی هم از این طرح مطلع شوند تا بتوانند برای تانکرها احراز چنین شرطی را قائل شوند. علاوه بر آن، باید بتوان رانندگان و مالکان تانکرهای قدیمی و در حال فعالیت را به ایجاد این تغییرات مجاب کرد.



هنگامی که سالانه ۸۵۰ هزار تصادف ناگوار در کشور ۱۷ هزار جانباخته و ۳۴۰ هزار مجروح و معلول ویلچرنشین به بار می‌آورد و ۱۳۸ هزار میلیارد تومان خسارت به اقتصاد کشور وارد می‌کند و در ۱۳ درصد تولید ناخالص کشور را به هدر می‌دهد، یافتن هر گونه راهکاری را برای کاهش تصادفات ضروری می‌کند. بخشی از این تصادفات - هر چند با سهم اندک به تانکرهای حمل مواد سوختی و کالاهای خطرناک مربوط می‌شود. حوادث مختلفی از جمله برخورد اتوبوس با تانکر حامل بنزین در آزادراه کاشان و فوت ۱۹ تن از هموطنانمان، حادثه تونل تنگه زاغ محور بندرعباس - سیرجان و حادثه برخورد تریلر کمپرسی با تانکر حامل سوخت دیزل بر جان و تن هر فردی لریزه انداخت و اگر کارشناسان و مسئولان نگاه دقیق و تیزبینی داشتند، حادثه تصادف اتوبوس با تانکر حمل قیر در محور اصفهان نایین نیز تلنگری سخت به آنها می‌زد؛ چراکه در این حادثه اگر تانکر، حامل بنزین یا هر گونه سوخت و مواد اشتعالزای دیگری بود، می‌توانست مانند حوادث دیگر به فاجعه تبدیل شود.

در نتیجه، با عنایت به حوادث رانندگی، به‌ویژه برای ناوگان حمل مواد خطرناک و سوخت موکداً پیشنهاد می‌شود که مخزن اصلی حمل سوخت حدود ۴۰ سانتی‌متر از گارد و سپر عقب شاسی اصلی جلوتر باشد و فاصله لازم حفظ شود تا اگر حادثه رخ داد و برخوردی صورت گرفت، حداقل از انفجار و آتش‌سوزی تانکر جلوگیری شود.





از سال ۲۰۱۴ تاکنون عملکرد لجستیکی ایران ۵۹ پله سقوط کرده است!

# دررثای شایستگی لجستیکی

تحلیل و ارزیابی دلایل افت شاخص عملکرد لجستیکی از نگاه کارشناسان

گزارش از

سیما ذوکایی نعمتی

گزارش شاخص عملکرد لجستیکی در سال ۲۰۲۳ که به دلیل پاندمی کرونا، بعد از ۵ سال منتشر شده، نشان‌دهنده سقوط ۵۹ پله‌ای ایران در این شاخص از سال ۲۰۱۸ تاکنون است. براساس این گزارش، جایگاه ایران در بین ۱۳۹ کشور، رتبه ۱۲۳ (هم‌رده با بوركینافاسو، فیجی، گامبیا، ماداگاسکار، موریتالی، قرقیزستان، سوریه، ونزوئلا) بوده که این بدترین عملکرد لجستیکی در بین کشورهای منطقه است. به عبارت بهتر، حتی کشورهای محصور در خشکی مانند قزاقستان، ازبکستان و گرجستان نیز عملکردی به مراتب بهتر از ایران داشته‌اند!

نکته تاسف‌بار دیگر در گزارش بانک جهانی، رتبه ۹۷ ارمنستان و رتبه ۱۱۵ عراق است که علی‌رغم مناقشات داخلی و منطقه‌ای، در رده‌های بالاتری از ایران از نظر لجستیکی قرار گرفته‌اند.

معیارهای در نظر گرفته شده برای سنجش شاخص عملکرد لجستیکی، عبارتند از کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (رویه‌های گمرکی)، کیفیت زیرساخت‌های تجاری و جابه‌جایی، سهولت دسترسی به حمل‌ونقل بین‌المللی با قیمت‌های رقابتی، کیفیت خدمات لجستیکی، تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده و توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی. بر این اساس رتبه ایران از نظر رویه‌های گمرکی از رتبه ۷۱ به ۱۱۰، از نظر کیفیت زیرساخت‌ها از رتبه ۶۳ به ۸۹، از جنبه حمل‌ونقل بین‌المللی از رتبه ۷۹ به ۱۱۱، در شاخص کیفیت لجستیک از رتبه ۶۲ به ۱۳۳، از نظر زمان تحویل از رتبه ۶۰ به ۱۰۹ و در زمینه توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی از رتبه ۸۵ به ۱۰۵ سقوط کرده است.



**دکتر سبحان نظری: بهترین رتبه ما در شاخص عملکرد لجستیکی به لحاظ زیرساخت‌های لجستیکی است، بنابراین طبیعی است که اولویت اول ما برای بهبود عملکرد در این حوزه نباید از جنس سخت‌افزاری و زیرساختی باشد، هرچند که در دهه‌های متممادی تمرکز افراطی نظام برنامه‌ریزی کشور دقیقاً معطوف به بخش زیربنایی بوده است**



به گفته او، متوسط سرعت حرکت بار در راه‌آهن ایران حدود ۳/۷ کیلومتر است، این در حالی است که این میزان از سرعت پیاده‌روی هم کمتر است، بنابراین به نظر می‌رسد زودبازده‌ترین راهکار، انجام عملیاتی به منظور بهبود زمان سیر محموله‌ها در راه‌آهن، ورود و ارتقای فناوری اطلاعات به همراه نرم‌افزارهای پشتیبان تصمیم است.

دکتر نظری، در ادامه مشارکت عمومی- خصوصی و تقویت دیپلماسی اقتصادی کشور را از دیگر راهکارهای رونق لجستیکی کشور برشمرد و تصریح کرد: «فرماندهی واحد حمل‌ونقل بین‌المللی را شاید بتوان مهم‌ترین اقدام موثر برای بهبود عملکرد لجستیکی کشور دانست و در برنامه هفتم هم با وجود نواقص بسیار، به این موضوع اشاره شده که یک فرمانده واحد برای ترانزیت کل کشور با ریاست وزیر راه تشکیل شود، هرچند که هنوز اختلافاتی بر سر ریاست وزیر راه در این حوزه وجود دارد، اما به طور کلی توجه به این موضوع نکته مثبتی است.»

#### ◀ به صحت نتایج LPI اعتماد ندارم

در ادامه، مهندس بهنام فرامرزیان، مدیر حمل‌ونقل بین‌المللی و کارانه‌تیر اتاق بازرگانی، شاخص LPI را ابزاری در جهت سنجش فرصت‌ها و چالش‌های هر کشور در مسیر عملکردهای تجاری و لجستیکی عنوان

دکتر سبحان نظری، رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، ماه گذشته در نشست تخصصی که توسط اندیشکده حمل‌ونقل و به منظور بررسی علل افت رتبه ایران در شاخص LPI برگزار شده بود، درباره این گزارش چنین توضیح داد: «بر اساس گزارش بانک جهانی که از منظر مشتریان خارجی ثبت و ارزیابی شده، نمره لجستیک ایران در سال جاری، ۲/۳ بوده، اما با توجه به بررسی رتبه‌های ایران در هر یک از معیارهای این شاخص، بهترین عملکرد ما به لحاظ رتبه در زمینه زیرساخت‌های لجستیکی با رتبه ۸۹ و نمره ۲/۴ است، بنابراین طبیعی است که اولویت اول ما برای بهبود عملکرد در این حوزه نباید از جنس سخت‌افزاری و زیرساختی باشد و تمرکز بیش از حد روی این موضوع به عنوان یک اقدام عاجل و فوری برای بهبود عملکرد لجستیکی کشور موثر نخواهد بود، هرچند که در دهه‌های متممادی تمرکز افراطی نظام برنامه‌ریزی کشور دقیقاً معطوف به بخش زیربنایی بوده است.»

این کارشناس درباره راهکارهای بهبود شاخص عملکرد لجستیکی تاکید کرد: «خصوصی‌سازی، واقعی‌سازی قیمت سوخت، توجه به فناوری، مشارکت عمومی- خصوصی، تقویت دیپلماسی و همچنین ایجاد یک فرماندهی واحد برای حمل‌ونقل بین‌المللی از جمله راهکارهای موثر در بهبود شاخص LPI است که هرکدام در یک یا چند معیار این شاخص اثرگذار خواهد بود.»

نظری با انتقاد از اینکه تصدی‌گرایانه‌ترین رفتار دولتی در بخش حمل‌ونقل ریلی وجود دارد، خاطر نشان کرد: «خصوصی‌سازی به معنای تنظیم‌گری و خروج دولت از تصدی‌گری یکی از اقدامات مهم و اولویت‌دار به منظور بهبود حمل‌ونقل بین‌المللی کشور به‌ویژه در حوزه حمل ریلی است که علاوه بر افزایش سطح عرضه (ظرفیت فیزیکی) و نیز سهولت دسترسی به حمل‌ونقل بین‌المللی با قیمت رقابتی، با تزریق سرمایه منجر به توسعه و حفظ کیفیت زیرساخت‌ها و همچنین توسعه ناوگان لکوموتیو واگن در راه‌آهن می‌شود؛ ضمن اینکه تاثیر مثبتی بر زیرشاخص‌های شایستگی لجستیکی و تحویل به موقع کالا دارد.»

او با تاکید بر نقش فناوری در تسریع فعالیت‌های لجستیکی و پایش و نگره‌داری زیرساخت‌ها و ناوگان، به‌عنوان یکی از راهکارهای بهبود عملکرد لجستیکی کشور افزود: «واقعی‌سازی قیمت سوخت، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل ریلی با تاثیرگذاری بر زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقلی، کیفیت خدمات لجستیکی و زمان تحویل به‌موقع از دیگر اقداماتی است که می‌توان برای بهبود عملکرد لجستیکی کشور به کار بست و با تحقق این امر نه تنها سرعت متوسط سیر ناوگان افزایش می‌یابد، بلکه منجر به افزایش بهره‌وری هم می‌شود.»



بنابراین مشخص نیست که چرا در شاخص بانک جهانی تا این حد رتبه ایران پایین ارزیابی شده است!

فرامرزبان کاهش مقررات دست‌وپاگیر، استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی، تثبیت نقش نظارتی و حاکمیتی دولت و همچنین اتصال به شبکه‌های بین‌المللی و سامانه‌های جهانی را از جمله راهکارهای بهبود لجستیکی برشمرد و با تاکید بر فراهم کردن زیرساخت‌های هوشمند برای افزایش امنیت و سرعت عملیات و همچنین کاهش هزینه‌ها، تصریح کرد: «امروزه بدون تبادل اطلاعات در سیستم لجستیکی نمی‌توان انتظار یک حمل‌ونقل پویا و فعال را داشت؛ بنابراین لجستیک با ایجاد دسترسی و امکان ارتباطات بیشتر، تعریف مشوق‌های درست، ایجاد امنیت سیاسی و اقتصادی، بهبود کیفیت خدمات و شاخص‌های قیمت‌گذاری، آموزش، بازرسی و... رونق می‌یابد.»

#### ◀ فقط ایران در شاخص LPI تنزل کرد!

در این نشست، مجتبی سلیمانی‌سدهی، مدیرعامل موسسه مدیریت زنجیره تامین آمادگران، متهم اصلی افت عملکرد لجستیکی کشور را سوءمدیریت کشور و ضعف مفرط در بهبود تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای دانست و افزود: «اعداد دروغ نمی‌گویند! شاخص LPI یکی از بهترین شاخص‌های بین‌المللی کنونی است که امسال با روش‌های نوین و کامل‌ترین ارزیابی‌ها همه زنجیره لجستیک و فرآیند لازم را با مشارکت بیش از ۶۰۰ کارشناس و ۴۰ هزار ارزیابی‌کننده مورد بررسی قرار داده است.»

او با اشاره به اینکه متدولوژی ارزیابی LPI امسال با ورود Big Data تحول چشمگیری نسبت به دوره‌های قبیل داشته، تصریح کرد: «در دوره‌های قبلی گزارش، رتبه‌بندی کشورها بین ۱ تا ۱۶۰ بوده اما در این دوره با توجه به دقت بسیار بالا در ارزیابی مذکور، برخی کشورهای رتبه‌های هم‌تراز داشتند که متأسفانه در این میان، ایران بدترین عملکرد لجستیکی را به نمایش گذاشته و با ۵۹ پله سقوط در جایگاه ۱۲۳ قرار گرفته است.»

این کارشناس با اشاره به گزارش LPI منتشر شده در سال ۲۰۱۸ که ایران در آن بهترین عملکرد لجستیکی خود را با رتبه ۶۴ داشته، توضیح داد: «بررسی رتبه ایران در گزارش سال ۲۰۱۸ گویای آن است که توسعه لجستیک تجاری کشورها کاملاً وابسته به تعاملات و همکاری‌های بین‌المللی است؛ به همین دلیل در گزارش سال جاری - با توجه به تشدید تحریم‌ها - ایران علاوه بر نزول رتبه، تنها کشوری بوده که در هر ۶ زیرشاخص این ارزیابی به لحاظ نمره‌ای با افت مواجه شده، در حالی



**بهنام فرامرزبان: این اعداد نباید منجر به ایجاد دغدغه و نگرانی داخلی شود، البته به لحاظ استاندارد سایر کشورها و نگاه جهانی به این آمار، باید برای بهبود رتبه و نمره خود در این نوع ارزیابی‌ها تلاش کنیم، چراکه این گزارش‌ها معمولاً مبنای تصمیم‌گیری بسیاری از کشورها قرار خواهد گرفت**



کرد و افزود: «بانک جهانی برای ارزیابی این شاخص ۱۲ سوال را با هدف شناسایی این مولفه‌ها طراحی کرده، اما در این مورد فقط با ۸ کشور تبادل نظر شده و بعضی از سازمان‌های موثر در حوزه لجستیک بین‌المللی اعم سازمان ایرو به عنوان اتحادیه حمل‌ونقل جاده‌ای با بیش از ۳/۵ میلیون عضو مشارکت داده نشده است؛ بنابراین اینکه این معیارها به درستی استانداردسازی شده و مورد تایید مراجع ذیصلاح بین‌المللی است یا خیر، جای سوال دارد.»

او معتقد است که چون این اطلاعات به‌ویژه از نظر مجامع بین‌المللی بسیار مهم تلقی می‌شود و معمولاً مبنای تصمیم‌گیری بسیاری از کشورها قرار خواهد گرفت، باید برای بهبود رتبه و نمره خود در این نوع ارزیابی‌ها تلاش کنیم، اما این اعداد نباید منجر به ایجاد دغدغه و نگرانی داخلی شود.

او تاکید کرد: «من مطمئن نیستم که آمار و ارقام ارائه شده کاملاً دقیق و صحیح و بدون جهت‌گیری باشد، اما منکر وجود مشکلات در حوزه لجستیکی کشور هم نیستم.»

مدیر حمل‌ونقل بین‌المللی و کارنه‌تیر اتاق بازرگانی، با بیان اینکه از سال ۲۰۲۱ تاکنون ایران از بین ۷۸ کشور عضو کنوانسیون تیر، بیشترین مصرف کارنه‌تیر را داشته، اضافه کرد: «علاوه بر مصرف کارنه‌تیر، از سال گذشته تاکنون گزارش‌های منتشر شده حاکی از افزایش صادرات و همچنین روند صعودی عملیات ترخیص و بارگیری در بنادر بوده،



**مجیدی سلیمانی سدهی: متهم اصلی افت عملکرد لجستیکی کشور، سوءمدیریت و ضعف مفرد در بهبود تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای است. اعداد دروغ نمی‌گویند! شاخص LPI یکی از بهترین شاخص‌های بین‌المللی کنونی است که امسال با روش‌های نوین و مشارکت بیش از ۶۰۰ کارشناس و ۴۰ هزار ارزیاب کشوری مورد بررسی قرار گرفته است**



#### ◀ ضرورت جراحی لجستیکی

سلیمانی سدهی درباره راهکارهای لازم برای بهبود شاخص LPI، سه پیشنهاد اساسی از نوع «پارادایم شیفت» و جراحی ارائه کرد و با بیان اینکه برداشت ما از لجستیک هنوز در کشور به‌درستی تبیین نشده، توضیح داد: «اینکه متولی لجستیک کشور را وزارت راه بدانیم یا لجستیک را هم مترادف با حمل‌ونقل معنا کنیم، برداشت کاملاً اشتباهی است که تاکنون رایج بوده، در حالی که لجستیک از جنس بازرگانی و تجارت است، بنابراین برای بهبود آن باید در وهله اول مفهوم نوین و درستی از لجستیک در جامعه تعریف شود.»

او سرعت سیر را اولویت اول و مهم در همه مدهای حمل‌ونقلی عنوان کرد و افزود: «سرعت سیر در همه شقوق حمل‌ونقلی کشور بسیار پایین است و متأسفانه در حوزه حمل نیز نگاه لجستیکی یعنی اولویت حمل بار بر مسافر در کشور ما حاکم نیست؛ بنابراین اقدام بعدی برای بهبود عملکرد این حوزه باید در جهت افزایش سرعت سیر و همچنین تسلط نگاه لجستیکی در حمل‌ونقل باشد.»

این کارشناس با انتقاد از رویکرد ایران مبنی بر تمرکز و توجه همه سطوح به توسعه صنعتی، اظهار کرد: «توسعه صنعتی در کشور ایران در حالی هنوز مورد توجه است که در همه دنیا این نوع نگرش مربوط به دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ بوده و امروزه با گذر از این مرحله، رویکرد توسعه

که عملکرد اکثر کشورها در حوزه لجستیکی حتی به میزان خیلی کم بهبود داشته است.»

او بروز پاندمی کرونا، جنگ روسیه و اوکراین، اختلالات جدی حمل‌ونقل جهان، ظهور سریع تجارت الکترونیکی فرامرزی ناشی از اپیدمی کرونا و افزایش چشمگیر قیمت‌های کانتینری را مهم‌ترین تغییرات رخ داده در فاصله ۵ ساله بین دو گزارش LPI بانک جهانی عنوان کرد و افزود: «افت شدید ایران در شاخص لجستیکی جهان در حالی اتفاق افتاده که حتی بسیاری از کشورهای محصور در خشکی رتبه بهتری نسبت به ایران کسب کردند و حتی رتبه سایر کشورهای منطقه به مراتب بهتر از ایران است، به طوری که امارات رتبه ۷ جهانی را کسب کرده است.»

سلیمانی با تأکید مجدد بر اینکه دلیل عمده نزول ایران در شاخص امسال بانک جهانی، نبود روابط موثر بین‌المللی و تشدید تحریم‌ها بوده، خاطر نشان کرد: «متأسفانه نبود روابط بین‌الملل نه فقط در گزارش‌های جهانی بلکه در اقتصاد هم بسیار موثر بوده و در حال حاضر باعث شده که نفس‌های فعالان اقتصادی به شماره بیفتد.»

او در ادامه، با تشریح وضعیت سایر کشورهای جهان در این گزارش، عنوان کرد: «به طور کلی امتیازات بین ۱ تا ۵ بوده که سنگاپور با کسب نمره ۴/۳ رتبه اول را در گزارش LPI ۲۰۲۳ کسب کرده است، اما به جز سنگاپور ۱۱ کشور دیگر هم با کسب نمره بالای ۴ در رتبه‌های برتر جهان قرار گرفتند که فنلاند، آلمان، دانمارک، هلند، سوئیس برخی از این کشورها هستند.»

اتریش، بلژیک، کانادا، هنگ‌کنگ، سوئد و امارات نیز مشترکاً در رتبه هفتم رتبه‌بندی شاخص عملکرد لجستیک سال ۲۰۲۳ قرار دارند.

ژاپن به‌عنوان یکی از کشورهای آسیایی در این رتبه‌بندی بالاتر از چین تایپه، کره جنوبی، آمریکا، استرالیا، چین، یونان و ایتالیا در جایگاه سیزدهم دنیا قرار گرفته است.

به گفته وی از عجایب گزارش امسال رتبه نزولی آمریکا بوده، در حالی که چین با ۸ پله صعود از رتبه ۲۷ به ۱۹ ارتقا یافته است.

او با بیان اینکه همه کشورهای منطقه‌های در جایگاه‌های بسیار بالاتری نسبت به ایران قرار گرفته‌اند، اذعان کرد: «امارات رتبه ۷ جهانی و بهترین عملکرد منطقه‌ای را کسب کرده و پس از آن ترکیه و عربستان با رتبه ۳۸، قطر و بحرین با رتبه ۳۴، کویت ۵۱ و عمان با ارتقا چشمگیر از رتبه ۶۱ به ۴۳ در جایگاه‌هایی بالاتر از ایران ظاهر شدند و این در حالی است که با وجود موقعیت جغرافیایی ویژه ایران، در حال حاضر کشورهای اطراف پروژه‌های ترانزیتی مختلفی را با حذف ایران تعریف‌کنند و در واقع با این کار موقعیت لجستیکی ایران را دور می‌زنند.»

خدمات را سرلوحه فعالیت‌های خود قرار دادند، بنابراین ایران هم برای تحقق اهداف لجستیکی خود باید این نوع رویکرد را در پیش گیرد.»

### ◀ تناقض داشته‌ها و رتبه لجستیکی در ایران

مصطفی آیتی، نماینده ایران در کنوانسیون بین‌المللی TIR نیز در ادامه این نشست تصریح کرد: «به قدری ظرفیت و پتانسیل ایران به لحاظ جغرافیایی، منابع انرژی، موقعیت سیاسی منطقه و همسایگی با ۱۵ کشور و دارا بودن مرزهای مختلف ویژه و ممتاز است که ظاهراً سایر کشورها بیش از خودمان به ارزش این داشته‌ها پی برده و مبهوت چنین عملکرد ایران در حوزه‌های مختلف و به‌ویژه لجستیکی هستند، چراکه عملکرد کنونی با داشته‌های ما به هیچ‌وجه منطبق نیست.»

او با بیان اینکه شاید کمی نگاه مغرضانه نسبت به ایران در شاخص‌های بین‌المللی دور از ذهن نباشد، اما قطعاً با این فرضیه نمی‌توان ارزیابی کل شاخص LPI را زیر سوال برد، تاکید کرد: «حتی با چنین تصویری اگر رتبه ایران به جای ۱۲۳، در جایگاه ۱۰۰ و حتی کمتر قرار می‌گرفت، باز هم این جایگاه ما به نسبت موقعیت و ظرفیت فاجعه‌بار است.»

نماینده ایران در کنوانسیون TIR ضمن تشبیه ایران به شیر خواب‌آلوده و بی‌حالی که هنوز ظرفیت‌ها و داشته‌های خود را نشناخته است، در تحلیل ارزیابی شاخص عملکرد لجستیکی از دو منظر سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، تاکید کرد: «با این بررسی ساده و کلی، بدون شک همه کارشناسان تصدیق می‌کنند که مشکل اساسی کشور بیشتر در حوزه نرم‌افزاری بوده و سوءمدیریت در جای جای ایران موج می‌زند، وگرنه با وجود ۱۵ کشور همسایه و مرزهای آبی و خشکی، جایگاه ۱۲۳ به هیچ وجه در شأن کشوری به مثل ایران نیست.»

او با اشاره به قفل شدن مرزها از سال ۹۷ تاکنون، این فاجعه را ناشی از مشکلات نرم‌افزاری و مدیریتی دانست و خاطرنشان کرد: «در بروکرسی‌های دولتی ایران، بستن در به‌راحتی و سرعت انجام می‌شود، اما بازگشایی همان در نیازمند دستورالعمل‌ها و تاییدیه‌های بسیار سخت از طرف ارگان‌های مختلف است و همین رویه تاکنون خسارات زیادی به تجارت کشور وارد کرده است؛ در حالی که توسعه اقتصادی بدون توسعه تجاری امری ناممکن است.»

او با اشاره به اینکه ساختار دولتی حاکم در کشور باعث شده تا بخش خصوصی پویایی نداشته باشیم، تصریح کرد: «تنها دلیل افت رتبه ایران، تحریم‌ها نیست و نقش خودتحریمی‌ها و سوءمدیریت داخلی اگر بیش از تحریم نباشد، قطعاً کمتر هم نیست و این امر یک نقص نرم‌افزاری است که باید مورد توجه جدی قرار گیرد.» ■



**مصطفی آیتی: شاید کمی نگاه مغرضانه نسبت به ایران در شاخص‌های بین‌المللی وجود داشته باشد اما حتی با چنین تصویری اگر رتبه ایران به جای ۱۲۳، در جایگاه ۱۰۰ و حتی کمتر قرار می‌گرفت، باز هم این جایگاه به نسبت موقعیت و ظرفیت ایران فاجعه‌بار است**



### مقایسه رتبه عملکرد لجستیکی ایران با کشورهای منطقه

کشور	۲۰۱۴-۲۰۰۷	۲۰۱۶	۲۰۱۸	۲۰۲۳
ایران	۱۱۴	۹۶	۶۴	۱۲۳
امارات	۲۴	۱۳	۱۱	۷
ترکیه	۳۰	۳۴	۴۷	۳۸
قطر	۳۴	۳۰	۳۰	۳۴
عربستان	۴۳	۵۲	۵۵	۳۸
بحرین	۴۴	۴۴	۵۹	۳۴
کویت	۶۰	۵۳	۶۳	۵۱
عمان	۶۱	۴۸	۴۳	۴۳
قزاقستان	۸۷	۷۷	۷۱	۷۹
ازبکستان	۱۲۳	۱۱۸	۹۹	۹۷
ارمنستان	۱۰۳	۱۴۱	۹۲	۹۷
گرجستان	۱۰۱	۱۳۰	۱۱۹	۷۹
عراق	۱۵۶	۱۴۹	۱۴۷	۱۱۵

ماخذ: گروه مدیریت زنجیره تامین آمادگران





# مخاطرات خزری

حال دریای خزر خوب نیست! کاهش سطح تراز آب این بزرگ‌ترین دریاچه یا کوچک‌ترین دریای خودکفای جهان، بر اثر تغییرات اقلیمی و جوی شدت یافته و سلامت آن بر اثر فعالیت‌های صنعتی و تجاری به خطر افتاده است. با این حال، ما نه تنها بدون ملاحظه، به فکر تقویت نقش تجاری خود در خزر هستیم، بلکه دست خود را به حریم دریا دراز کرده‌ایم و چوب حراج به سواحل آن می‌زنیم.

◀ کشتی به خشکی راندن!

◀ زوال خزر

◀ به نام آبادی، برای نابودی

◀ در جست‌وجوی بازار از دست‌رفته



گزاره‌های غلطی که به جهت تقویت نقش تجاری ایران در دریای کاسپین دنبال می‌شود، چه نتایجی خواهد داشت؟

## کشتی به خشکی راندن!

### ◀ گزاره‌ای غلط به نام «افزایش کرایه حمل»

متاسفانه نقطه ورود به مشکلات حمل‌ونقل دریایی در دریای کاسپین و در ادامه تحلیل موضوع و تصمیم‌گیری‌هایی که در ظاهر برای تقویت نقش تجاری ایران در این دریا اخذ شده است، به‌جای مطالعات جامع و استراتژیک با اهداف بلندمدت، گزاره «افزایش کرایه حمل دریایی» در سال گذشته بوده، به‌این‌ترتیب که به‌طور خلاصه، تجار، صادرکنندگان و واردکنندگان، کرایه بالا و تاخیرهای ضمنی در مسیرهای کاسپین را به‌عنوان عامل اصلی بازدارنده توسعه تجارت، در این مسیر و مانعی بر سر تقویت کریدور شمال - جنوب اعلام داشته‌اند. این گزاره، در مراجع ذی‌ربط مورد قبول قرار گرفته و سپس به این نتیجه نادرست رسیده که تعداد شناورها، به‌ویژه شناورهای ایرانی ناکافی است، پس باید نسبت به افزایش ناوگان (آن‌هم بدون در نظر گرفتن نوع شناور، مشخصات آن و کاربری مورد نیاز) اقدام کرده و در کنار آن - یا حتی ارجح بر آن - راه‌اندازی مسیر مکمل ریلی را از طریق اتصال شبکه راه‌آهن سراسری به آستارا به‌سرعت در دستور کار قرار داده است.

آن گزاره، نادرست است یا در بهترین حالت دقیق نیست. قیمت‌های کرایه حمل اگرچه در مقیاس سال‌های اخیر رشد کرده، اما رشد قیمت حمل پس از یک رکود طولانی‌مدت در تجارت خارجی کشور به‌طور عام و در تجارت خارجی از طریق دریای کاسپین به‌طور خاص، در نتیجه تحریم و عدم توانایی در انجام پرداخت‌های بانکی بین‌المللی اتفاق افتاده و در مقام مقایسه، قیمت کرایه حمل واردات در سال گذشته هنوز از دوران پیش از تحریم‌ها فاصله داشته و به قیمت‌های پیشین، در دوره‌های شکوفایی واردات از طریق کاسپین با رسوب سالیانه ۸ میلیون تنی کالا در بندر انزلی - به‌عنوان نمونه - در اواخر دهه ۸۰ شمسی نرسیده است. این در حالی است که در این دهه، با چند جهش بزرگ ارزی مواجه بوده‌ایم. همچنین رشد چندصد درصدی هزینه‌های بندری، هزینه‌های



آرش فهمیده

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پارس عبور

در سال‌های اخیر، در محافل تجاری و بازرگانی کشور، چه بخش خصوصی و اتاق بازرگانی ایران و چه در سطح مدیران دولتی و سیاسیون، گسترش راه‌های تجارت با روسیه، مکرراً به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین اهداف اقتصادی کشور مطرح شده است. سیاست نگاه به شرق، عضویت در سازمان همکاری‌های شانگهای، فعالیت بیشتر در اتحادیه اقتصادی اوراسیا، گسترش کریدور شمال - جنوب، بسط مسیر تجاری اوراسیایی از طریق ایران به‌عنوان واسطه اصلی ارتباطی چین و هند با روسیه و اروپا و... سیاست‌هایی است که همگی در یک پیش‌فرض مهم مبنی بر تقویت ارتباطات بازرگانی و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل کالا بین ایران و همسایگان شمالی - به‌طور اخص کشور روسیه - است، پیش‌فرضی که به‌درستی به‌عنوان شرط لازم و اولویت اصلی آن سیاست‌ها مورد نظر و تأکید قرار گرفته است.

در این میان، ارتباط دریایی از طریق دریای کاسپین، حلقه اصلی اتصال به روسیه و سایر همسایگان شمالی ایران و به‌تبع آن حلقه اصلی آن پیش‌فرض زیربنایی است تا با تکمیل این حلقه، بر آن زیربنا، ساختمان سیاست‌های کلان مورد اشاره برپا گردد. تمرکز این متن بر این حلقه، یادآوری ضرورت یگانه آن و واکاوی تحلیل‌های موجود در این زمینه و سیاست‌های منتج از آن تحلیل‌ها، از دیدگاهی میدانی و اجرایی است؛ دیدگاهی که به نظر می‌رسد مغفول مانده است.



## »

**کمبودهای متعدد در بنادر شمالی، مدت زمان توقف کشتی‌ها را در این بنادر چنان افزایش داده است که تعداد سفر کشتی‌ها، از حداقل سه سفر در ماه - با توجه به بعد مسافت در کاسپین - به یک سفر و در خوش‌بینانه‌ترین حالت به دو سفر در ماه کاهش یافته است. به عبارت دیگر، یک سوم ظرفیت حمل کالای شناورهای موجود معطل مانده است**

## «

درصد افزایش در تعداد کشتی‌های با پرچم ایران که با توجه به فعالیت عمده آنها از مبدأ و به مقصد بنادر ایرانی، بار اصلی فعالیت‌های ایشان متوجه بنادر ایرانی کاسپین می‌شود. با این حال، به‌راستی آیا با ما کمبود شناور مواجهیم؟

تا پیش از اضافه شدن شناورهای جدید، سهم ایران چهل و چند فروند شناور از مجموع تقریبی ۳۰۰ شناور فعال در حوزه دریایی کاسپین بود، بنادر موجود در حاشیه دریای کاسپین در عمل توان پاسخ‌گویی به همین تعداد شناور را نداشته‌اند، به‌عنوان مثال بندر آکتائو با توقف‌های

بالای تعمیر و نگهداری شناورها که عموماً بیش از بالای سه دهه دارند و قیمت بالا و بدون توجیه سوخت تحویلی به کشتی‌ها (به‌نحوی که تا پیش از زمستان گذشته، قیمت سوخت در ایران از همه همسایگان کاسپینی و بعضاً حتی از فجیره و استانبول بالاتر بوده) همه و همه تاثیر مستقیم در هزینه‌های تمام‌شده سفرهای دریایی داشته است.

از سوی دیگر، تا قبل از ریزش شدید ارزش ریال، صادرات چندانی از بنادر شمالی کشور اتفاق نمی‌افتاده تا تقاضایی برای حمل کالاهای صادراتی وجود داشته باشد، بنابراین پس از رونق نسبی صادرات، در فرآیندی مبتنی بر عرضه و تقاضا قیمت‌های حمل صادراتی تبیین شد؛ بنابراین به‌جای گزاره بدون مرجع «قیمت‌های بالای کرایه حمل» می‌بایست به درصد کل هزینه‌های حمل در قیمت تمام‌شده کالا و حاشیه سود قیمت تمام‌شده با توجه به قیمت فروش کالا توجه کرد. به‌عنوان مثال قیمت حمل تخته و الوار به‌عنوان سنتی‌ترین کالای حمل شده از طریق دریای کاسپین که هرگز واردات و حمل آن متوقف نشده، در بالاترین قیمت‌های حمل، هرگز از ۱۵ درصد قیمت تمام‌شده این کالا عبور نکرده است.

### ◀ به‌راستی در دریای کاسپین با ما کمبود شناور مواجهیم؟

در ادامه آن گزاره نادقیق و نتیجه نادرست «کمبود شناور»، در ظرف چند ماه گذشته قریب به ۲۰ فروند شناور جدید به ناوگان ایرانی فعال در دریای کاسپین پیوسته، یا خریداری شده و در مراحل مختلف اسنادی، حمل و آماده‌سازی به‌منظور پیوستن است. به‌عبارت‌دیگر، بیش از ۴۰





فعالیت‌ها می‌شود. علاوه بر این، کمبود نیروی انسانی کافی را نیز باید به موانع و مشکلات دیگر افزود.

این کمبودها، مدت‌زمان توقف کشتی‌ها را در بنادر چنان افزایش داده است که تعداد سفر کشتی‌ها، از حداقل سه سفر در ماه - با توجه به بعد مسافت در کاسپین - به یک سفر و در خوش‌بینانه‌ترین حالت به دو سفر در ماه کاهش یافته است. به عبارت دیگر، یک‌سوم ظرفیت حمل کالای شناورهای موجود معطل مانده است.

مورد مهم بعدی مسئله کاهش تراز آب کاسپین و مشکل پایین رفتن درفت اکثر قریب به اتفاق بنادر حوزه دریای کاسپین، به‌ویژه کانال رود ولگا و بنادر انزلی و آستارا است که هرچند بخشی از آن ناشی از تغییرات اقلیمی و مشکلات محیط‌زیستی بوده، اما بخش قابل توجهی هم با عدم لایروبی صحیح و به‌موقع - به‌ویژه در بندر انزلی - و تصمیمات اشتباه در ساخت‌وسازهای بندری نامتناسب و نبود اراده جدی و قاطع در جهت پذیرش اشتباه، توقف آن و اصلاح امور یا درباره بندر آستارا مختصات طبیعی آن بندر و اشتباه اولیه در انتخاب محل آن بندر به‌وجود آمده است. این امر در عمل امکان بارگیری کشتی‌ها با حداکثر ظرفیت خود را غیرممکن کرده و باعث شده تا با حدود دوسوم ظرفیت فعالیت کنند. به‌این ترتیب، حدود یک‌سوم دیگر از ظرفیت شناورهای موجود غیرقابل استفاده مانده است.

با در نظر گرفتن این موارد، افزایش تعداد شناور، به‌تنهایی نه‌تنها منجر به افزایش ظرفیت حمل و تسریع در این امر نمی‌گردد، بلکه با افزایش ترافیک مسیرها و بنادر، حمل‌ونقل را با مشکلات جدیدی هم مواجه خواهد کرد؛ بنابراین به‌روزرسانی ماشین‌آلات و تجهیزات و جذب و آموزش نیروی انسانی مورد نیاز و توسعه کرانه و پس‌کرانه بنادر، پیش از و متناسب با افزایش تعداد شناورها، از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. به عبارت بهتر، هرگونه افزایش ناوگان، بدون در نظر گرفتن نوع، مشخصات و کارایی شناورها، به‌جز مشت‌ی اعداد در تعداد ناوگان تحت پرچم ایران و اعلام ظرفیت اسمی آن، هیچ‌گونه کارایی عملی نداشته و ضمن تحمیل هزینه‌های بالا با ارزیابی بسیار در این شرایط دشوار تحریم و کمبود منابع ارزی، گره‌ای بر گره‌های موجود تجارت در کاسپین اضافه می‌کند.

#### ◀ متغیرهای شناور

قسمت عمده شناورهای موجود در دریای کاسپین، کشتی‌های ساخت روسیه و یا شوروی و بلوک شرق سابق است، یعنی همان کشتی‌های جنرال‌کارگوی سبک که هم‌زمان قابلیت دریانوردی در رودخانه و دریا

چند هفته‌ای شناورها در لنگرگاه و عدم توانایی در پهلو دهی آنان مواجه است، چراکه نه از امکانات تخلیه و بارگیری و اسکله‌های متناسب برخوردار است، نه انبارهای کافی برای دپوی کالاها دارد.

کمبود فضای انبارها مشکلی است که در دوره پیک صادرات و کالاهای ترانزیتی در ماه‌های نوامبر و دسامبر سال گذشته میلادی، در آستاراخان هم وجود داشت و بنادر آنجا از ورود کشتی‌ها ممانعت به عمل آورده و نسبت به پهلو دهی آنان اقدام نمی‌کردند.

در حال حاضر، بنادر شمالی ایران در حال تبدیل شدن به هاب واردات و ترانزیت کالاهای فله مایع (انواع روغن‌های خوراکی، فرآورده‌های نفتی و...) هستند، اما تانکرهای ورودی با توقف‌های طولانی - بعضاً در میانه عملیات تخلیه - مواجه می‌شوند، زیرا مخازن کافی نه در بنادر و نه در شهرهای مجاور آنها وجود ندارد، حتی از کامیون‌های تانکر به تعداد کافی نیز برخوردار نیستیم تا پاسخگوی جابه‌جایی به‌موقع مواد به مخازن تحت پلمب گمرک (البته در صورت وجود) در خارج از محوطه بنادر و یا مقاصد مربوطه باشیم.

بنادر به‌شدت با کمبود تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز اعم از جرثقیل پورت‌ساید، تجهیزات مورد نیاز برای تخلیه و بارگیری و جابه‌جایی و صفاقی، اعم از لیفتراک‌های سبک و متوسط، کفی، کشنده و تک‌مستر مواجهند و جابه‌جایی این امکانات در بین اسکله‌های متفاوت در طول شیفت‌های کاری هم‌زمان و استفاده توأمان از ماشین‌آلات برای تخلیه و بارگیری شناورها و تخلیه و بارگیری کامیون‌ها، موجب توقف و کندی

## »

### هرگونه افزایش ناوگان دریایی، بدون در نظر گرفتن

نوع، مشخصات و کارایی این شناورها، به‌جز

مشتی اعداد در تعداد ناوگان تحت پرچم ایران

و مباحثات به اعلام ظرفیت اسمی آن، هیچ‌گونه

کارایی عملی نداشته و ضمن تحمیل هزینه‌های بالا

با ارزیابی بسیار در این شرایط دشوار تحریم و

کمبود منابع ارزی، گره‌ای بر گره‌های

موجود تجارت در کاسپین اضافه می‌کند

## »





## د

**با وجود مسن بودن ناوگان کشتی‌های ایرانی در حوزه کاسپین، بخش قابل توجهی از کشتی‌های تازه خریداری شده نیز کشتی‌هایی با عمر ۳۰ سال و بالاتر هستند، امری که ضمن تحمیل هزینه‌های تعمیر و نگهداری بیشتر و مشکلات ناشی از خریداری قطعات و لوازم‌پدکی کمیاب، هزینه‌های جبران‌ناپذیر محیط‌زیستی و ایمنی نیز به همراه دارد**

## د



موضوع مهم بعدی در تصمیم‌گیری درباره افزایش ناوگان، توجه به این مهم است که نسل جدید کشتی‌ها، از جمله شناورهای ساخت روسیه، توانایی بارگیری ۵۵۰۰ تن و ۷۵۰۰ تن در آب‌خورهای (درفت‌ها) ۳/۵ و ۴/۵ متر را دارد، یعنی در مقایسه با کشتی‌های موجود، ظرفیت بسیار بالاتر در دررفت‌های پایین‌تر که با توجه به مشکلات مذکور درباره کاهش تراز آبی کاسپین، این امر از اهمیت حیاتی برخوردار است.

در عین حال، همه بحث‌های مرتبط با خرید کشتی، در شرایطی مطرح و به این سرعت عملی شده که در دهه گذشته با ممانعت از واردات کشتی با توجه امکان ساخت در داخل، عملاً از به‌روزرسانی ناوگان در شرایط اقتصادی متعادل‌تر و در زمان قوی بودن ارزش ملی ممانعت به عمل آمده است؛ حالا هیچ شخص و ارگانی که آن تصمیم را اخذ و اجرایی کرده، پاسخگو نبوده و هیچ‌کس نمی‌پرسد شناورهای تولید داخل برای پیوستن به ناوگان شمال کجاست؟

را داشته و متناسب با نیاز آن کشور و محصولات صادراتی آن، غلات، چوب، آهن‌آلات و نظایر آن را حمل می‌کند (به عبارت بهتر، کشتی‌های فله‌بر به‌علاوه تعدادی تانکر برای حمل فله مایع نظیر انواع روغن و محصولات سوختی / نفتی)؛ این در حالی است که کالاهای صادراتی از ایران، کالاهایی با بسته‌بندی در انواع پالت، کیسه و جامبوبگ، بشکه و نظایر آن است که با لحاظ کردن هدف توسعه کریدور شمال-جنوب اهمیت حرکت به سمت حمل کانتینری باید در اولویت هرگونه برنامه‌ریزی برای به‌روزرسانی ناوگان قرار گیرد.

در شرایطی که ۹۵ درصد حمل‌ونقل در جهان به‌صورت دریایی (به تفکیک ۵۲ درصد کانتینر، ۲۲ درصد تانکر و ۲۰ درصد جنرال کارگو و ۶ درصد فله‌خشک) است، هرگونه حضور قدرتمند در چرخه حمل‌ونقل بین‌المللی، باید کمابیش تابعی از همین امر باشد. اگرچه به‌علت عدم وجود تقاضای کانتینر از سمت روسیه، مسئله برگشت کانتینرها نیز باید مورد نظر قرار گیرد. همچنین به‌دلیل تفاوت‌های مسیرهای آبی کوتاه در دریای کاسپین با حمل‌های دریایی طولانی در آب‌های آزاد و نیازهای متفاوت، تجارت دریایی در این منطقه را الزاماً نمی‌توان به‌صورت تابعی نعل به نعل، بر تجارت دریایی در سایر نقاط منطبق دانست. به‌عبارت‌دیگر، چنانچه ملاحظه می‌شود، متغیرهای متنوع فراوانی در انتخاب انواع شناور و تعداد و نسبت هرکدام وجود دارد که بدون لحاظ کردن همه این متغیرها در دل یک سند جامع بالادستی، حاصلی جز کشتی به خشکی راندن نخواهد بود.

مسئله بعدی سال قدمت بالای شناورهای است، به‌نحوی که علی‌رغم مسن بودن ناوگان کشتی‌های ایرانی در کاسپین، بخش قابل توجهی از کشتی‌های تازه خریداری شده هم کشتی‌هایی با عمر ۳۰ سال و بالاتر هستند، امری که ضمن تحمیل هزینه‌های تعمیر و نگهداری بالا، مشکلات خریداری قطعات و لوازم‌پدکی کمیاب، هزینه‌های جبران‌ناپذیر محیط‌زیستی و ایمنی نیز به‌همراه دارد. چه‌بسا با به‌روزرسانی‌های آتی قوانین MLC (کنوانسیون کار و حقوق دریایی)، ISM (سیستم مدیریت ایمنی) و مارپل (کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها) حتی امکان دریانوردی از این شناورها سلب شود.

در حال حاضر، به‌علت تحریم‌ها و اخراج ایران - و اخیراً روسیه - از این کنوانسیون‌ها، دو کشور با ایجاد شرکت‌های راهبری ملی، کمتر در زمینه آن کنوانسیون‌ها سخت‌گیری به عمل می‌آورند. ولی گذشته از آنکه ادامه این روند موجب ضرر و زیان‌های جبران‌ناپذیر انسانی، محیط‌زیستی و بالطبع اقتصادی خواهد شد، نمی‌توان شرایط خاص و موقت را مبنای تصمیمات با تاثیرگذاری بلندمدت و دائمی گذاشت.



**همه بحث‌های مرتبط با خرید کشتی، در شرایطی مطرح و به همان سرعت عملی شده که در دهه گذشته با ممانعت از واردات کشتی با توجیه امکان ساخت در داخل، عملاً از به‌روزرسانی ناوگان در شرایط اقتصادی متعادل‌تر و در زمان قوی بودن ارز ملی ممانعت به عمل آمده است؛ حالا هم هیچ شخص و ارگانی نمی‌پرسد شناورهای تولید داخل برای پیوستن به ناوگان شمال کجا هستند؟!**



به موارد فوق می‌بایست مشکلات ناشی از عدم دسترسی به موقع و با کیفیت به خدمات تعمیرات دوره‌ای روی خشکی را هم افزود، چراکه تعداد قابل‌توجهی از شناورها با تاختیرات ۵ و ۶ ماهه از زمان سررسید داک خود مواجه هستند و به تعداد کافی شرکت‌ها و اسکله‌های خدمات‌رسانی برای پاسخ‌گویی به نیاز همین تعداد شناور هم وجود ندارد. این امر نیز یکی دیگر از مواردی است که باید به‌عنوان یکی از پیش‌نیازهای داشتن یک ناوگان به‌روز و کارا، در نظر گرفته شود.

#### ◀ چرا راه‌آهن رشت - آستارا؟!

در چنین شرایطی، بحث درباره این خط راه‌آهن و تبلیغات فراوان درباره آن در رسانه‌ها و تکرار آن از زبان مقامات تصمیم‌ساز و سیاست‌یون، به‌راستی حیرت‌آور است. در شرایطی که با اسکله‌ها و محوطه‌های موجود در بندر و از طریق جاده‌های موجود در کشور، ظرفیت ۲۰ تا ۳۰ میلیون تنی ترانزیت کالا در کریدور شمال-جنوب، فعال نمی‌شود، یک قطعه ۱۷۰ کیلومتری راه‌آهن، در عمل به‌عنوان راه‌حل فعال‌سازی این کریدور معرفی می‌شود، این در حالی است که سهم حمل ریلی در حمل‌ونقل کالا از کلیه بندر و مبادی ورودی کشور فقط ۲ درصد است. در شرایطی که ۱/۵ سال از شروع جنگ اوکراین و اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه روسیه و ایجاد فرصتی استثنایی برای ایران می‌گذرد،

کریدور شمال-جنوب منتظر پروژه‌ای است که در خوش‌بینانه‌ترین حالت ممکن، زودتر از ۴ سال دیگر به بهره‌برداری نخواهد رسید. از سوی دیگر، انتهای این مسیر نه کشور روسیه بلکه جمهوری آذربایجان واقع شده است. این در حالی است که "کریدور ترانس کاسپین" و "کریدور شرق به غرب میانی" در دریای کاسپین، در عمل با حذف ایران، چین را با عبور از قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به اروپا می‌رساند. این دو کریدور میانی از حمایت کشورهای متضاد با منافع ایران مانند آمریکا و اسرائیل برخوردار هستند و متأسفانه کشور آذربایجان در هردوی این کریدورها با منافع در تضاد با منافع ملی کشورمان، نقش به‌سزایی بر عهده دارد. با وجود همه این آزموده‌ها، آیا آزمودن دوباره پایبندی به تعهدات از سوی جمهوری آذربایجان و آن‌هم با صرف چنین هزینه‌های سنگینی، خطایی بزرگ نیست؟

در ضمن موضوع تفاوت عرض ریل (Track Gauge) در سیستم راه‌آهن ایران و روسیه و سایر کشورهای شوروی سابق، اصولاً امکان اتصال ریلی بین این کشورها را به‌شدت زیر سؤال می‌برد، سوالی که نه مطرح می‌شود و نه پاسخی به آن داده می‌شود. عوارض جبران‌ناپذیر محیط‌زیستی و آسیب‌هایی که اجرای این پروژه به زیست‌بوم گیلان، از جمله جنگل‌های گیسوم وارد می‌آورد هم یکی دیگر از مصائب این پروژه است. ضمن اینکه پیش از این تجربه شکست‌خورده راه‌آهن گرگان - اینچه‌برون با توجیهاتی مشابه، پیش روی ماست.

#### ◀ دستیابی به اهداف چگونه میسر می‌شود؟

اصولاً افزایش بهره‌وری بدیهی‌ترین و به‌صرفه‌ترین روش مواجهه با کمبودها است و باید با مطالعه میدانی و استفاده از تجربیات جهانی و آزموده‌های گذشته خود، نسبت به بیشینه ساختن داشته‌ها اقدام کرد و نه صرفاً افزایش‌های کمی. طبیعتاً هرگونه هزینه در زیرساخت‌ها یا به نام زیرساخت‌ها، منفعی را هم به‌همراه دارد، لذا بدیهی است که تصمیم‌سازی درباره زیرساخت‌ها و اجرای آنها، باید مبتنی بر مطالعاتی علمی و بی‌طرفانه و توسط متخصصان مستقل انجام شود نه بر اساس کارشناسی‌هایی که تجسم عینی تضاد منافع است.

در این زمینه، دستیابی به اهداف و سیاست‌هایی اشاره‌شده در آغاز این متن، با تنظیم سندی جامع، سالم، هوشمند، شفاف و همه‌جانبه‌نگر میسر خواهد بود، چراکه با اقدامات جزیره‌ای و فربه کردن اجزایی که جداجدا و بدون تناسب هرکدام ساز ناکوک خود را می‌زنند نه تنها آهنگ گوش‌نواز پیشرفت و آبادانی نواخته نخواهد شد که صدای گوش‌خراش پسر رفت و ویرانی، ایرانیان را بیش‌ازپیش، خواهد آزد. ■



۱۵ برابر دریاچه ارومیه پر آب را در دریای خزر از دست داده‌ایم!

# زوال خزر

گزارش از  
مونا روشندل

نوسانات دوره‌ای سطح تراز آب از ویژگی‌های متمایز خزر از دیگر دریاچه‌هاست. به همین سبب، گاه ساحل را پس می‌زند و گاهی پیش می‌کشد. در این دوران، دوباره خزر بر اثر تغییرات اقلیمی، افزایش دمای هوا و کاهش ورودی منابع آب رودخانه‌ای، اندک‌اندک دامن خود را از سواحل برچیده و پایش را عقب کشیده است.

در چنین شرایطی، مهم است که صدای پای آب خزر را بشناسیم و بتوانیم از شتاب روند کاهش آن بکاهیم. نه اینکه هر کدام از کشورهای حاشیه‌ای دریای خزر با راه‌اندازی طرح‌های کلان صنعتی و پروژه‌های گردشگری به جنگ با دریا برخیزند و با تعریف برنامه‌هایی مانند انتقال آب از خزر به مناطق غیرساحلی برای آب‌کشوری بر سرعت کاهش این دریاچه بیفزایند و با هدایت پسماندها و آلودگی‌های صنعتی زخم دیگری بر پیکر آن بنشانند. این در حالی است که در ۲۱ مرداد ۱۳۸۵ و در «کنوانسیون تهران» ۵ کشور حاشیه‌ای این دریا به حفاظت از محیط‌زیست خزر متعهد شدند و این تعهد، هرچند در اجرا ناکام ماند، اما وجه تسمیه این روز به نام دریای خزر در تقویم ملی ایرانیان شد. ترابران به همین منظور، پای سخنان دکتر همایون خوشروان، مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر و پژوهشگر باسابقه کشور نشست.

او با بیان اینکه آنچه باعث نگرانی و نابودی ما خواهد شد، ضعف مدیریت است نه کاهش سطح تراز آب دریای خزر، در گفت‌وگو با ترابران خاطرنشان کرد: «ما باید مراکز پژوهشی را که وظیفه دیده‌بانی و مشاهدات میدانی درازمدت درباره خزر دارند، تقویت کنیم، در حالی که هرگز چنین اقدامی در این زمینه انجام ندادیم و همین نشانه ضعف ما است.»



او با بیان اینکه هر یک سانتی‌متر دریای خزر معادل ۴ میلیارد مترمکعب است و کاهش سطح دریای خزر به میزان ۶۰ سانتی‌متر در دو سال اخیر به معنای از دست دادن حجمی معادل ۲۴۰ میلیارد مترمکعب خواهد بود، گفت: «این کاهش سطح تراز نشانه خوبی نیست و تبعات آن در شورمرز شدن آب‌های تحت‌الارضی و افت سطح بی‌ومتری آنها، از کار افتادن بنادر و کاهش ذخایر ماهیان دیده می‌شود.»

#### ◀ روند هشداردهنده تبخیر در خزر

دکتر خوشروان با تاکید بر اینکه همین چند عدد به‌تنهایی نشان می‌دهد که خزر با چه وسعتی در حال کاهش سطح تراز آبی است، افزود: «در حال حاضر، تراز دریای خزر بین آستانه منهای ۲۸ تا ۲۸/۵ است و اگر ۵۰ سانتی‌متر دیگر سطح تراز آب دریای خزر کاهش یابد و به تراز منهای ۲۹ برسد، اتفاقی می‌افتد که در سال ۱۳۵۷ رخ داد؛ چراکه در آن دوره نیز، از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۷۸ حدود ۳۰ متر از سطح تراز آب دریای خزر را از دست دادیم.»

مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر تصریح کرد: «بر اساس تغییرات آب‌وهوایی این اتفاق دوباره رخ خواهد داد، اما با این تفاوت که درجه حرارت در منطقه خزر نسبت به آن زمان ۲ درجه گرم‌تر شده است، بنابراین حجم فرآیند تبخیر آب چندین برابر شده و ریسک آسیب‌پذیری و خشک‌زایی برای حوضه‌های حاشیه خزر از جمله تالاب‌ها مانند میانکاله و خلیج‌ها مانند خلیج گرگان و از همه مهم‌تر خلیج قره‌بغاز بیشتر است.»

او با بیان اینکه اگر بخواهیم ریسک آسیب‌پذیری کشورهای خزری را در برابر کاهش سطح تراز آب دریا رتبه‌بندی کنیم، سواحل کشور قزاقستان در رتبه نخست ریسک آسیب‌پذیری حاصل از خشک‌زایی قرار دارد، گفت: «زیرا آن سواحل کم‌شیب است و میزان بارندگی در آنجا بسیار کم است، در نتیجه وقتی دریا عقب‌نشینی می‌کند بیشترین سطح ساحل خشک در آن منطقه ایجاد می‌شود. بعد از آن، به‌ترتیب کشور ترکمنستان، روسیه، ایران و در آخر آذربایجان قرار دارد زیرا سواحل آن کشور پرشیب و عمیق است بنابراین از ریسک آسیب‌پذیری بسیار کمتری برخوردار است.»

به گفته خوشروان، در ایران نیز سواحل شرقی به‌ویژه در استان گلستان از دیگر استان‌ها در معرض خطر بیشتری قرار دارد.

او اظهار کرد: «اگر قرار باشد که سطح تراز آب دریای خزر سالانه ۳۰ سانتی‌متر کاهش یابد، چندین کیلومتر ساحل دریای خزر در قزاقستان دچار خشکسالی می‌شود که همه زیرساخت‌های اقتصادی آن کشور را

دکتر همایون خوشروان، مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر با تاکید بر اینکه در ماه جولای یعنی دومین ماه گرم تابستان، ورودی آب دریای خزر از رودخانه ولگا در کم‌ترین سطح قرار می‌گیرد، گفت: «این رودخانه هر آنچه را در زمستان اندوخته کرده بود، در ماه‌های آوریل تا ژوئن با سیلاب‌های گسترده وارد خزر کرده است و در این ماه ورودی منابع آب شیرین به این گستره آبی جهان در حال کاهش است؛ بنابراین ضریب قلب دریای خزر به آرامی کند می‌شود و سطح تراز آب کاهش می‌یابد.»

او همچنین خاطرنشان کرد: «هر ساله این روند کاهشی خزر تا ماه ژانویه ادامه دارد و سپس از ماه مارس که برف‌ها ذوب می‌شود، اندکی افزایش را خواهیم داشت. به این ترتیب، سیکل سالانه نوسان آب دریای خزر شکل می‌گیرد.»

این کارشناس با اشاره به اینکه در حال حاضر، سطح تراز آب این دریاچه ۱۴۰ سانتی‌متر پایین‌تر از سال ۱۳۷۴ است، هشدار داد: «این یعنی ما ۱۴۰ سانتی‌متر آب در کل مساحت دریای خزر را از دست داده‌ایم که بسیار سنگین است؛ زیرا اگر این میزان را به سطح کل این دریاچه تعمیم دهیم، متوجه می‌شویم که ۵۶۰ میلیارد متر مکعب آب در این سال‌ها از دست رفته است که معادل با ۱۵ برابر آب دریاچه ارومیه در زمان پراچی است.»

## د

از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۷۸ نزدیک به ۳۰ متر از سطح

تراز آب دریای خزر را از دست داده‌ایم، اما

چون درجه حرارت در منطقه خزر نسبت به آن

زمان ۲ درجه گرم‌تر شده، بنابراین حجم فرآیند

تبخیر آب هم چند برابر شده و اکنون ریسک

آسیب‌پذیری و خشک‌زایی برای حوضه‌های

حاشیه خزر از جمله تالاب‌ها مانند میانکاله

و خلیج‌ها مانند خلیج گرگان و از همه

مهم‌تر خلیج قره‌بغاز بیشتر است

## ع



**ما ۱۴۰ سانی متر آب در کل مساحت دریای خزر را از دست داده‌ایم که بسیار سنگین است؛ زیرا اگر این میزان را به سطح کل این دریاچه تعمیم دهیم، متوجه می‌شویم که ۵۶۰ میلیارد مترمکعب آب در این سال‌ها از دست رفته است که معادل با ۱۵ برابر آب دریاچه ارومیه در زمان پرآبی است**



سطح تراز آب دریای خزر تغییرات جوی و خشکسالی است. مدیر سابق مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر با اشاره به اینکه سدسازی روی رودخانه‌ها و استفاده از آب رودخانه‌ها برای کشاورزی آن هم در زمان خشکسالی روند کاهشی دریای خزر را تسریع می‌کند، بیان کرد: «علاوه بر آن، ورود فاضلاب‌های صنعتی و شهری به دریای خزر، سلامت این دریاچه را به خطر انداخته و موجب شده است که ما حجم بالایی از تنوع زیستی و جانداران خزر را از دست بدهیم. بدتر این است که هنوز با وجود کنوانسیون تهران این روند ادامه دارد و همه کشورها آلودگی‌های خود را به شکل کاملاً غیرسازمانده‌ی شده به سمت دریای خزر رها می‌کنند که همین موضوع باعث می‌شود روز به روز احوال خزر ناگوارتر شود.»

او با اشاره به سخنان رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره اینکه روسیه ورودی آب رودخانه ولگا را به سوی دریای خزر بسته، تاکید کرد: «هر اظهار نظری از سوی مقامات ایران باید طبق مستندات علمی باشد و از اظهار نظر عوامانه در سطح بین‌المللی پرهیز شود. در حال حاضر، رصد ورودی‌ها به دریای خزر از طریق ماهواره‌ها و ایستگاه‌های ترازسنجی به شکل علمی امکان‌پذیر است. اینکه می‌گویند روسیه ولگا را بسته است، علمی نیست. دولت روسیه بزرگ‌ترین تالاب‌های دریای خزر را در اختیار دارد که اگر ورودی آب رودخانه ولگا را به خزر ببندد، بیشترین ضرر متوجه سواحل خودش خواهد شد.»

اعم از تاسیسات ساحلی، بندری، نفتی و گردشگری تهدید می‌کند» خوشروان با بیان اینکه به همین سبب برای قزاقستان میزان نوسان تراز آب دریای خزر مهم است، خاطرنشان کرد: «در نهایت، رقم خوردن چنین شرایطی موجب وقوع پدیده ریزگرد و تاثیر بر زندگی ساحل‌نشینان می‌شود. از طرف دیگر، افزایش سطح تراز آب دریا مانند بازه زمانی سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۴ موجب زیر آب رفتن تاسیسات ساحلی خواهد شد، چراکه در آن سال‌ها تراز آب این پیکره آبی بالغ بر ۲/۵ متر افزایش یافت و خسارات سنگین و هنگفتی را برای قزاقستان رقم زد.»

#### ◀ دو قطعنامه عقیم‌مانده برای نجات خزر

این نویسنده و پژوهشگر دریایی با بیان اینکه کشورهای حاشیه دریای خزر دو قطعنامه به‌منظور حفاظت از این گستره آبی دارند، گفت: «یکی از آنها موافقتنامه کنوانسیون تهران است که بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ وجهه قانونی پیدا کرد و ۵ کشور متعهد شدند برای حفاظت از منابع آب در مقابل آلودگی‌ها درباره شاخص محیط‌زیست رژیم حقوقی دریای خزر با هم همکاری کنند. دومین معاهده نیز اجرای رژیم حقوقی دریای خزر است که در زمان دولت دهم بین کشورهای خزری امضا شد و شاخص‌های مختلفی مانند حفاظت از سواحل و سرزمین‌های دریایی مستقر در مناطق ساحلی را در دستور کار قرار داد.»

او تاکید کرد: «متأسفانه اجرای این دو قطعنامه و همچنین نظارت بر شیوه اجرای آنها عقیم مانده است، در حالی که با توجه به وضعیت دریای خزر نیاز است که این دو قطعنامه در ابعاد مختلف فعال شود تا شاهد نتایج آن در بهبود وضعیت فعلی باشیم.»

خوشروان درباره عوامل موثر بر کاهش سطح تراز آب دریای خزر گفت: «بیش از ۸۰ درصد حجم آبی این دریا از طریق رودخانه‌های شمالی تامین می‌شود، بنابراین زمانی که آن رودخانه‌ها که هر کدام از بارش‌های جوی در حوضه آبریز خود متاثر هستند، پرآب باشند، خزر نیز پرآب خواهد بود. به بیان دیگر، هر زمان رطوبت حوضه آبریز ولگا که از سمت بخش شمالی اقیانوس اطلس تامین می‌شود، به اندازه کافی باشد، بارش برف را داریم و ذوب همین برف‌ها در ماه‌های بهاری و اوایل تابستان به‌صورت سیلاب وارد خزر می‌شود؛ اما اگر رطوبت بر اثر تغییرات اقلیمی و خشکسالی کم باشد، حجم آب رودخانه ولگا کاهش می‌یابد و به‌تبع آن تراز آب دریای خزر نیز پایین می‌آید.»

او با بیان اینکه سهم رودخانه‌های دیگر در خزر فقط ۵ درصد است، اظهار کرد: «رودخانه‌های این حوضه آبریز به‌خاطر خشکسالی و کاهش بارندگی در منطقه بسیار کم‌آب شده‌اند، بنابراین عامل اصلی کاهش





**اگر بخواهیم ریسک آسیب‌پذیری کشورهای خزری را در برابر کاهش سطح تراز آب دریا رتبه‌بندی کنیم، رتبه نخست ریسک آسیب‌پذیری حاصل از خشک‌زایی مربوط به سواحل قزاقستان است. بعد از آن، ترکمنستان، روسیه، ایران و در آخر آذربایجان قرار دارد، زیرا سواحل آن کشور پرشیب و عمیق است**



#### ◀ نسخه‌های درمانی برای خزر

خوشروان در پاسخ به این پرسش که برای کند کردن روند کاهش تراز آب دریای خزر باید چه اقداماتی انجام داد، گفت: «معمولاً در کشورهای دیگر برای این کار دو سناریو اعم از سناریوی کاهش و سناریوی سازگاری وجود دارد. در سناریوی کاهش، انسان با تغییر رفتار، از شتاب کاهش سطح تراز آب دریا جلوگیری می‌کند. یکی از این تغییر رفتارها می‌تواند ممانعت از انتقال آب دریا به استان‌های دیگر باشد. همچنین می‌توان در راهکارهای مهار آب‌های سطحی بازنگری کرد؛ مثلاً به جای مهار آب در دریاچه پشت سدها که در معرض آفتاب تبخیر می‌شود، باید آب را به سمت سفره‌های زیرزمینی و به دور از تابش آفتاب هدایت کرد تا با اثرات منفی خشکسالی روی منابع آب کشور مقابله شود.»

خوشروان درباره سناریوی سازگاری نیز چنین توضیح داد: «در سناریوی سازگاری رویکردهای مختلفی با هدف سازگاری و از طریق مهندسی و برنامه‌ریزی کلان وجود دارد. رویکرد اول این است که از احداث سازه‌هایی که منجر به کاهش سطح تراز آب دریای خزر می‌شود، جلوگیری کنیم؛ مثلاً اگر ما سیلابی در منطقه گرگان داریم و این آب در گودال دشت گرگان جمع می‌شود و به دریا نمی‌ریزد، باید شرایطی ایجاد کنیم که این سیلاب‌ها مستقیماً وارد دریای خزر شود و به تعادل بخشی آب دریا کمک کند. رویکرد دوم شیوه ساخت‌وسازهای کمک‌کننده است، مثلاً در سال ۱۹۸۰ برای جلوگیری ورود آب دریای خزر به خلیج قره‌بغاز سد ساختند، اما با افزایش سطح تراز آب دریای خزر، ناچار

به شکستن آن شدند؛ با این حال، متأسفانه ما این‌گونه فعالیت‌ها و رویکردها را نداریم، در حالی که باید حداقل در رودخانه سفیدرود و در زمینه رسوب‌زدایی بنادر و رودخانه‌ها با جدیت کامل عمل کنیم.»

او در بخش دیگری از سخنان خود اظهار نگرانی برای دچار شدن دریای خزر به سرنوشت دریاچه آرال را بی‌اساس و نادرست دانست و تأکید کرد: «تصور چنین عاقبتی برای دریاچه خزر دور از ذهن است، چراکه حتی اگر راه ورود همه رودخانه‌ها به‌ویژه رودخانه‌های شمالی را به خزر کاملاً ببندیم و هیچ آبی به این دریا وارد نشود، باز هم بین ۲۵۰ تا ۵۰۰ سال زمان طول می‌کشد که این دریاچه خشک شود.»

خوشروان تصریح کرد: «از ۲ میلیون سال گذشته تاکنون حتی در بدترین شرایط هم دریاچه خزر کاملاً خشک نشده، بلکه بخشی از آن دچار خشکسالی شده و تراز آن هم ۷۵ متر پایین‌تر آمده است، اما هرگز به سمت خشکسالی کامل نرفته و دوباره در یک سیکل زمانی به حالت اولیه خودش بازگشته است.»

او با بیان اینکه آنچه باعث نگرانی ما است، ضعف مدیریت است نه کاهش سطح تراز خزر، خاطرنشان کرد: «تنها کاری که باید انجام دهیم، تقویت مراکز پژوهشی است که وظیفه دیده‌بانی و مشاهدات میدانی درازمدت درباره خزر دارند. این در حالی است که ما هرگز چنین اقدامی در این زمینه انجام ندادیم و همین نشانه ضعف ما است.»

#### ◀ میانکاله، وصله ناجور مازندران

مدیر سابق مرکز ملی مطالعات دریای خزر، منبع آلاینده جدیدی را برای خزر به نام پتروشیمی میانکاله نام برد و گفت: «فعالیت پتروشیمی علاوه بر آلودگی‌هایی برای دریای خزر، به دلیل تولید گازهای خطرناک می‌تواند هوای پاک استان مازندران را تحت‌الشعاع قرار دهد و تهدید کند؛ زیرا استان مازندران، گیلان و گلستان در شاخص آمایش سرزمین همیشه با داشتن هوای پاکیزه شناخته می‌شوند و اگر گردشگر یا حتی سرمایه‌گذار پروژه‌های تفریحی و سرمایه‌گذاری به این استان‌ها می‌آید، برای بهره‌مندی از هوای پاک و محیط‌زیست فعال و بویا است که پتروشیمی می‌تواند به آنها آسیب بزند.»

خوشروان اظهار کرد: «به عقیده من درباره مکان‌یابی صحیح احداث پتروشیمی در منطقه میانکاله بایستی سازمان بنادر و دریانوردی که متولی طرح جامع مدیریت مناطق ساحلی است، پاسخگو باشد. این طرح مصوبه مجلس شورای اسلامی را دارد و در قانون قید شده است که هرگونه ساخت‌وساز ساحلی بایستی بر اساس برنامه‌های مدیریت جامع سواحل در راستای توسعه پایدار باشد.» ■

موج جدیدی از عقب راندن عمدی سواحل شمالی کشور در جریان است

## به نام آبادی، برای نابودی



گزارش از

ماهور مجد

ظاهراً غنائم نادر از هند هم به پای آنچه سودجویان و زمین‌خواران در لباس توسعه اقتصادی جوامع محلی و رونق گردشگری از سواحل مازندران برده‌اند، نمی‌رسد. اکنون دیگر سخن از تصرف انسان در طبیعت، پیشرفت تکنولوژی، رعایت نکردن ملاحظات محیط‌زیستی و آلوده کردن آب دریا نیست؛ حالا به گفته مدیرکل مهندسی سواحل سازمان بنادر و دریانوردی عده‌ای از اهالی زر و زور و تزویر، آستین بالا زده‌اند تا خاک سواحل شنی مازندران را به توبره بکشند و اراضی مستحذنه ساحلی را به یغما برند. شاهد این مدعا هم سخنان استاندار مازندران است که درباره واگذاری اراضی ساحلی و شنی این استان به بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری و ایجاد امکانات اقامتی و رفاهی به‌منظور رونق گردشگری گفته شده است. این اخبار بیش از آنکه موجبات خشنودی فعالان اقتصادی را به جهت حمایت از سرمایه‌گذاران و رونق گردشگری حقیقی در این استان فراهم کند، بساط خاطر آرام و خواب راحت هر دغدغه‌مندی را که دل در گرو حفاظت و آبادانی میهن دارد، برچیده و به‌جای آن نگرانی و آشفته‌حالی آورده است.

در این گزارش به چگونگی شکل‌گیری موج تازه‌ای از پدیده ساحل‌خواری پرداخته‌ایم که نه‌تنها کارشناسان و صاحب‌نظران بدنه علمی کشور نسبت به آن اظهار نگرانی کرده‌اند، بلکه مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی نیز درباره آن هشدار می‌دهد.

### ◀ پرده نخست: ساحل متری چند؟

تغییرات اقلیمی و افزایش دمای زمین‌گریبانگیر دریای خزر شده است و علاوه بر کاهش بارش در حوضه آبریز این دریاچه و بالتبع افت میزان آب ورودی از رودخانه‌ها به دریای خزر، سبب افزایش تبخیر آب این دریا شده و روند کاهش سطح تراز آب دریای خزر را تسریع کرده است. به دنبال آن، ساحل عقب‌نشینی کرده و اراضی ساحلی تازه‌ای به وجود آمده که جولانگاه سودجویان و زمین‌خواران شده است. تا جایی که حمید خلیلی، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با ترابران با اظهار نگرانی نسبت به ایجاد اراضی مستحده ساحلی می‌گوید: «متولی این اراضی سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری است که اگر برنامه مدون و مناسبی برای حفاظت از آنها نداشته باشد، متأسفانه فاز تازه‌ای از ساحل‌خواری شکل می‌گیرد و عده‌ای از افراد که در انتظار چنین زمانی هستند، بلافاصله از ایجاد این اراضی مستحده در ساحل برای رسیدن به مطامع خود سوءاستفاده می‌کنند.»

به این صورت، ممکن است کم‌کم اصطلاحاتی مانند شاه‌نشین ساحل، ساحل سه‌نیش، ساحل مشاع، سند شش‌دانگ سواحل، ساحل متری چند؟ و در آخر هم عرصه و اعیان ساحل رواج یابد.

### ◀ پرده دوم: تخریب بیش از پیش سواحل

چندی پیش، در یکی از جلسات ساماندهی سواحل استان مازندران، سیدمحمود حسینی‌پور، استاندار مازندران از امضای یک تفاهم‌نامه با

سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور برای شناسایی مناطق ساحلی و واگذاری ۵ ساله آنها به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی پرده برداشت و از ساخت‌وسازهای دائم از جمله هتل و رستوران در اراضی ساحلی خبر داد. این مقام مسئول، فرمانداران را به شناسایی مناطق ساحلی و معرفی سرمایه‌گذاران علاقه‌مند به ادارات منابع طبیعی و آبخیزداری استان فراخواند. در ادامه نیز اعلام شد که برای اجرای سریع این تصمیم خانمان‌سوز در نظر دارد تضمینی به سرمایه‌گذاران بدهد تا نسبت به ایجاد زیرساخت‌های لازم در اراضی ساحلی و شنی و همچنین طرح‌های سالم‌سازی دریا اقدام کنند.

در این خصوص، یکی از کارشناسان محیط‌زیستی که کنشگری‌های بسیاری برای حفاظت از دریای خزر داشته است، می‌گوید در سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری اصطلاحی به نام «آبادسازی» وجود دارد، اما متأسفانه اکنون این سازمان همه اراضی ساحلی را به نام «آبادسازی» به کام «ویرانی و نابودی» کشانده است.

او معتقد است که در چنین طرح‌هایی، شعارهایی از جمله «حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی»، «سالم‌سازی دریا»، «اشتغال‌زایی»، «رونق گردشگری»، «ارائه بیشترین خدمات به مردم»، «تامین منافع سرمایه‌گذار بخش خصوصی» و... در واقع نوعی مصونیت در برابر فروش اموال عمومی به افرادی خاص و تخریب بدون چون‌وچرای طبیعت به آنها می‌دهد. همچنین اذهان عمومی را نسبت به آنچه در سواحل رخ می‌دهد، خوشبین می‌کند و درهای انتقاد و پرسشگری را به روی کارشناسان دلسوز می‌بندد.

### ◀ پرده سوم: احتمال صدور سند مالکیت برای ساحل

تصاویر ماهواره‌ای و مقایسه آنها در طول سالیان متمادی نمایانگر تغییراتی در نوار ساحلی، پسروری آب دریا و در نهایت ایجاد تاسیسات صنعتی، ساختمانی و گردشگری است که آسیب‌های محیط‌زیستی فراوانی را برای ساحل و دریا به همراه خواهد داشت. این تصرفات و ساحل‌خواری‌ها به اندازه‌ای افزایش یافته که بیم آن می‌رود حتی سند رسمی مالکیت نیز برای تصرف‌کننده صادر شود، چرا که استاندار مازندران نیز اعلام کرده است که مدت زمان واگذاری اراضی ساحلی به سرمایه‌گذاران از ۳ سال به ۵ سال و پس از بررسی و نداشتن تخلف و انحراف تا ۳۰ سال هم افزایش می‌یابد.

گفتنی است؛ وضعیت نوار ساحلی نیز از اراضی مستحده بهتر نیست؛ چراکه از سال‌های گذشته بارها و بارها برخی از مسئولان یا کارشناسان اعلام کرده و هشدار داده‌اند که فقط ۲۰ درصد نوار ساحلی خزر آزاد



**مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی: متولی اراضی مستحده ساحلی، سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری است که اگر برنامه مناسبی برای حفاظت از آنها نداشته باشد، فاز تازه‌ای از ساحل‌خواری شکل می‌گیرد و عده‌ای که در انتظار چنین فرصتی هستند، بلافاصله از ایجاد این اراضی مستحده در ساحل برای رسیدن به مطامع خود سوءاستفاده می‌کنند**





**یک کارشناس محیط زیست: در سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری اصطلاحی به نام «آبادسازی» وجود دارد، اما در واقع با طرح شعارهایی از جمله «حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی»، «سالم سازی دریا»، «اشتغالزایی»، «رونق گردشگری»، «تامین منافع سرمایه گذار بخش خصوصی» و... نوعی مصونیت در برابر فروش اموال عمومی و تخریب بدون چون و چرای طبیعت برای بعضی افراد خاص ایجاد می کند**



دریابوردی هم لازم هست؟ او تصریح کرد: «واگذاری اراضی و صدور مجوز برای فعالیت‌های مختلف در اراضی ساحلی در استان‌های شمالی کشور مطابق قوانین و مقررات مربوطه صورت می‌گیرد، به عبارت بهتر، در قانون چنین تصریح شده که برای بهره‌گیری از اراضی ساحلی، در خارج از شهرها استعلام از سازمان جنگل‌ها و منابع طبیعی و در داخل شهرها استعلام از اداره کل راه و شهرسازی استان‌های ساحلی لازم است، بنابراین آنها متولی هستند و سازمان بنادر و دریابوردی دخل و تصرفی در آن ندارد.»

او با بیان اینکه زمانی که پای احداث سازه دریایی در میان باشد، براساس قوانین سازمان بنادر و دریابوردی باید مجوز ساخت و بهره‌برداری را صادر کند، افزود: «از آنجا که سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری متولی حریم ساحلی است، قطعاً درباره واگذاری اراضی ساحلی جهت فعالیت‌های مختلف ملاحظات لازم را مورد توجه قرار می‌دهند.»

#### ◀ پرده ششم: اصحاب زر و زور و تزویر در طمع ساحل

خلیلی با یادآوری اینکه ما با افراد سودجو و پدیده‌های دریاخواری و ساحل‌خواری در بحث مدیریت سواحل برخورد کرده‌ایم و درگیر بوده‌ایم، خاطرنشان کرد: «واقعیت این است که عده‌ای از اصحاب زر و زور و تزویر همیشه مترصد چنین موقعیت‌هایی هستند، در واقع برخی از

است و مابقی آن در اختیار بخش خصوصی و دولتی است. گاهی برخی از مسئولان نیز اعلام کرده‌اند که بیش از ۵۰ درصد اراضی ساحلی در شمال کشور توسط بخش دولتی تصرف شده است.

#### ◀ پرده چهارم: جای خالی مدیریت یکپارچه سواحل

این وضعیت نامناسب سواحل دریای خزر این پرسش را به ذهن متبادر می‌کند که طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در استان‌های شمالی کشور به چه دلیل هنوز اجرا نشده است و نقش سازمان بنادر در اجرای آن چیست؟ زمانی که این پرسش را از حمید خلیلی، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریابوردی جویا شدیم، او اظهار کرد: «تدقیق مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در استان‌های شمالی کشور (گیلان، مازندران و گلستان) توسط سازمان بنادر و دریابوردی و با مشارکت سازمان‌های مرتبط در استان و کشور انجام شده و در مراحل پایانی است.»

خلیلی خاطرنشان کرد: «نتایج این مطالعات در دست بررسی توسط اعضای کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان‌های مذکور متشکل از همه نهادها و دستگاه‌های مسئول استانی و به ریاست استاندار است که پس از بررسی و تایید مطالعات توسط کمیته مزبور و مراجع قانونی، این طرح به‌عنوان سند بالادستی، مبنای جهت‌گیری توسعه و ارزیابی طرح‌های قبلی قرار می‌گیرد.»

او در پاسخ به این پرسش که چه برنامه‌ریزی و اصولی برای فعالیت‌های صنعتی، تجاری، عمرانی، تفریحی و گردشگری در سواحل خزر به‌ویژه در استان‌های مازندران و گیلان تعریف شده است، افزود: «در طرح تدقیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) پهنه‌های کاربری‌های مطلوب اراضی اعم از گردشگری، صنعتی، مسکونی، کشاورزی، حفاظتی و در اراضی ساحلی بر مبنای توان اکولوژیک منطقه با هدف توسعه متوازن و متعادل، تعیین می‌شود.»

به این ترتیب، امیدی که به طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی برای ساماندهی این وضعیت داشتیم هم از بین رفت، زیرا هنوز اصل این طرح تصویب نشده است تا بخواهیم به اجرای آن دلخوش کنیم.

#### ◀ پرده پنجم: سازمان منابع طبیعی متولی است

اکنون مهم آن است که بدانیم در واگذاری این اراضی چه دستگاه‌ها و سازمان‌هایی دخیل هستند و مجوز صادر می‌کنند. به همین منظور، از خلیلی پرسیدیم که آیا برای واگذاری اراضی ساحلی در استان مازندران برای فعالیت‌های تجاری و هتل‌سازی نظر و مجوز سازمان بنادر و



در برنامه‌های ICZM (مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی) حفاظت از منابع ساحلی یک رویکرد مهم و استراتژیک است، بنابراین هرگونه تغییر کاربری در منطقه ساحلی یا COASTAL ZONE بایستی بر اساس مطالعات ارزیابی محیط‌زیست و مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی انجام شود.»



**مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر:**  
**در قانون چنین تصریح شده است که برای بهره‌گیری از اراضی ساحلی، در خارج از شهرها استعلام از سازمان جنگل‌ها و منابع طبیعی و در داخل شهرها استعلام از اداره کل راه و شهرسازی استان‌های ساحلی لازم است، بنابراین آنها متولی هستند و سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌تواند در این زمینه دخل و تصرفی داشته باشد**



◀ **پرده هفتم: تجاوز به حریم دریا خسران می‌آورد**  
 این کارشناس می‌افزاید: «متجاوزان به سواحل غافل از آن هستند که دریای خزر همیشه با کاهش سطح تراز آب روبه‌رو خواهد بود، بلکه باز هم به واسطه تغییرات جوی، دوران پربابی این حوضه آبریز و دریای خزر از سرگرفته می‌شود و اراضی ساحلی که جزء حریم دریا است، به تصرف دریا درخواهد آمد؛ اتفاقی که در دهه ۵۰ شمسی برای سواحل ما در دریای خزر رخ داد. پس با واگذاری بی‌رویه و بدون قانون این اراضی، بذری را در این سواحل می‌کاریم که در دوران پربابی دریا، موجب نابودی تاسیسات و اماکن ساخته شده در ساحل می‌شود.»

به گفته او؛ تعیین حد بستر و حریم برای دریای خزر یک امر الزامی است و اگر این حریم به‌درستی تعریف می‌شد در دهه ۵۰ شمسی شاهد خسارات فراوان نبودیم. مطابق مستندات قانونی حریم دریای خزر در فاصله ۶۰ متری از خط تراز منهای ۲۷/۵ متر تعیین شده بود که در زمان افزایش سطح تراز آب دریای خزر کارایی خود را از دست داد؛ چراکه آب دریا تا تراز ۲۶/۵ متر بالا آمد و حریم دریا به زیر آب رفت؛ اما پس از آن در سال ۱۳۵۴ در آیین‌نامه اجرایی قانون اراضی مستحده ساحلی که در هیئت دولت تایید شد، خط حریم را در فاصله منهای ۲۴/۷ متر تعریف کردند. این رقم بر اساس آخرین تراز پیشروی آب دریای خزر در ۵۰ سال اخیر به اضافه نوسانات فصلی، مد طوفان و خیزاب موج و باد تعیین شد که میزان بسیار خوبی است؛ اما بسیاری از کاربری‌ها در محدوده این تراز و تراز ارتفاعی قبلی که در قانون اراضی مستحده عنوان شد، قرار دارند و محافظت از آنها در زمان پیشروی مجدد آب دریای خزر کاری بس دشوار است و با خسارت زیادی همراه خواهد بود.

◀ **پرده آخر: قوای سه‌گانه باید ورود کنند**  
 حالا دیگر کلنگ‌های تخریب سواحل بر اراضی مستحده ساحلی در استان مازندران خورده، اما برای جلوگیری از تداوم این کار چه نهادی و با چه قامتی می‌تواند در مقابل متجاوزان بایستد، دست آنها را از ساحل کوتاه کند و داد دریا را از آنها بستاند؟  
 بیراه نیست اگر بگوییم که سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری زیرمجموعه

ارگان‌ها صاحب قدرت و زور هستند و با قدرتشان هر حرفی را به کرسی می‌نشانند، عده‌ای هم ثروت و پول دارند و به پشتوانه پولشان این کار را انجام می‌دهند، اما بدتر از آنها کسانی هستند که به نیت دست‌یازی به منابع طبیعی از دریاچه متفاوتی وارد می‌شوند و با طرح شعارهای دیگری مانند اشتغال‌زایی و طرح‌های گردشگری، اهداف ادعایی را در بوق و کرنا می‌کنند؛ اما در اصل به دنبال زمین‌خواری و ساحل‌خواری هستند.»  
 او افزود: «متأسفانه در بخش‌هایی از سواحل استان مازندران ما به این مرحله رسیده‌ایم و برای وضعیت ساحل و حتی سلامت دریای خزر نیز بسیار نگران هستیم، اما هیچ اهرم فشاری در دست نداریم، چون همانطور که گفتم، متولی اصلی این اراضی سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری است.»

در همین رابطه، یکی از کارشناسان دریایی می‌گوید: «متأسفانه اکنون در استان مازندران دیگر نشانی از تپه‌های شنی در سواحل وجود ندارد، زیرا همه آنها به دست ساحل‌خواران نابود شده است و حداقل منطقه ساحل و پشت ساحل از بین رفته است. در حالی که در اروپا میزان سلامت یک ساحل را بر مبنای ناحیه پشت ساحل یا backshore ارزیابی می‌کنند.»

او با بیان اینکه سلامت تپه‌های ماسه‌ای و دست‌نخورده بودن ماسه‌ها به معنای شرایط خوب اکولوژیکی قلمداد می‌شود، می‌افزاید: «همچنین



## د

**ساحل خواری به اندازه‌ای افزایش یافته که بیم آن می‌رود حتی سند رسمی مالکیت نیز برای تصرف‌کننده صادر شود؛ چراکه استاندار مازندران اعلام کرده است که مدت زمان واگذاری اراضی ساحلی به سرمایه‌گذاران از ۳ سال به ۵ سال و پس از بررسی و نداشتن تخلف و انحراف تا ۳۰ سال هم افزایش می‌یابد**

## ر

نشان می‌دهد که نارسایی قانونی داریم و مجلس موظف است که این نارسایی را از بین ببرد؛ زیرا وقتی قانون اراضی مستحده ساحلی (مصوب

سال ۱۳۵۴) تراز آب خزر در سال ۱۳۴۲ را به‌عنوان خط مبنا در نظر گرفت، در دوره پسروی آب آن قرار داشتیم و حالا اگر مبنای ارزیابی ما همان باشد، وقتی تراز آب دریا افزایش یابد، تاسیسات ساحلی ما به زیر آب خواهد رفت.

این کارشناس افزود: «همچنین مجری اجرای این قانون سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری است که به صدور مجوزهای نادرست به تجاوز به بستر و حریم دریای خزر متهم است و باید مجلس، دولت و قوه قضائیه وارد عمل شده و اجازه ندهند که بیش از

این ساحل تخریب شود.»

■ باشد که چنین شود.

وزارت جهاد کشاورزی، فرمانداری و استانداری زیرمجموعه وزارت کشور و سازمان بنادر و دریانوردی نیز زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی هستند که هر کدام از آنها یکی از بازوهای قدرت ریاست‌جمهوری است. از طرف دیگر، سازمان حفاظت محیط‌زیست نیز به‌صورت مستقیم نهادی زیرمجموعه ریاست‌جمهوری است؛ در نتیجه به نظر می‌رسد در نخستین گام باید شخص رئیس‌جمهور که حامی هر کدام از دولت‌مردان حاضر در سازمان‌ها و ارگان‌های نامبرده است، به موضوع واگذاری اراضی مستحده و شنی ساحلی در همه استان‌ها به‌ویژه استان مازندران و دریاخواری و ساحل خواری وارد شود و هر کدام از نهادهای مذکور را به پاسخگویی و حتی جریمه و برگرداندن اراضی واگذار شده به منابع طبیعی ملی وادار کند.

کارشناس محیط‌زیست دریایی و ساحلی کشورمان نیز بر این نظریه مهر تایید نهاد و موکداً درخواست کرد که ریاست‌جمهوری به این موضوع ورود و سازمان‌ها و ارگان‌های زیرمجموعه خود را به دلیل ویرانی به‌جای آبادانی پاسخگو کند و پس از آن آنها را با هر ترفندی به حفاظت از منابع طبیعی متعهد سازد.

او با تاکید بر اینکه مجلس باید بر تجاوز به حریم و حد بستر مناطق ساحلی دریای خزر نظارت کافی و مستمر داشته باشد تا کسی نتواند از

چنین محدوده‌هایی تخطی کند، افزود: «متأسفانه تعیین خط حریم در فاصله منهای ۲۴/۷ متر، به شکل قانون درنیامده و فقط در آیین‌نامه اجرایی به آن اشاره شده که آن هم در آرای دادگاهی جایگاهی ندارد، بنابراین اگر فردی در اراضی ساحلی ساختمانی بسازد و از او شکایت شود، قاضی به قانون نگاه می‌کند، نه به آیین‌نامه‌های اجرایی، پس اگر آن ساختمان در فاصله ۶۰ متر از حد تراز ۲۴/۷- متر قرار داشته باشد، قاضی نمی‌تواند بر اساس این آیین‌نامه اجرایی، بر متهم بودن او رأی دهد.»

او تصریح کرد: «همین موضوع

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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



فقط با لغو تحریم‌ها و قانونمند شدن سوآپ می‌توان به احیای آن امیدوار بود

## در جست‌وجوی بازار از دست‌رفته

گزارش از

مونا روشندل



سخن از بازار سوآپ نفت، بحث را از یک طرف به سمت فعالیتی با مزایای سرشار اقتصادی، سیاسی و امنیتی می‌برد که می‌تواند در برجسته‌تر کردن مزایای ژئوپلیتیکی ایران نقش داشته باشد و از طرف دیگر یادآور تصمیم عجولانه وزیر نفت دولت دهم مبنی بر قطع سوآپ و خیانت خواندن آن به کشور است که توانست جایگاه ایران را به‌عنوان شاهره انتقال انرژی تضعیف کند و این درخت تازه تناور شده را بخشکاند؛ درختی که بذر آن با قرارداد ایران و قزاقستان برای سوآپ روزانه ۴۰ هزار بشکه نفت خام سبک از قزاقستان به ایران و ارسال آن به پالایشگاه تهران و تبریز و در مقابل، تحویل همین میزان نفت خام سبک در خلیج فارس به شرکای قزاقستان کاشته شد و با توسعه زیرساخت‌های پایانه نفتی نکا و سوآپ افزون بر ۱۳۰ هزار بشکه نفت در روز نیرو گرفت. اما پس از آنکه فاتحه سوآپ نفت در ایران خوانده شد، چشم امید بخش خصوصی بر ترانزیت نفت و فرآورده‌های نفتی بود که پرونده آن را هم با بخشنامه‌ای خلق‌الساعه در دولت دوازدهم بستند و همه مشتریان ترانزیتی ایران را وادار به کوچ از این مسیر کردند. اکنون به‌واسطه وقوع جنگ روسیه و اوکراین و تابیدن نوری دوباره بر مسیر ایران، بخش خصوصی بر پیوند زدن این درخت تهی از بار کورسوی امیدی دارد و از دولت می‌خواهد با تلاش برای لغو تحریم‌ها و تعریف قانون برای سوآپ، فضا را برای نشان دادن چراغ سبز طرف‌های قرارداد با ایران آماده کند.





**سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی:  
عمده‌ترین مسئله برای همکاری دیگر کشورها  
با ایران، مقوله تحریم‌هاست که باعث شده همه نفت  
و فرآورده‌های نفتی آسیای میانه به مسیرها و خطوط  
لوله دیگری جذب شوند و در حالی که ما حتی فکر  
نمی‌کردیم، آن مسیرها و خطوط لوله ساخته شوند،  
اکنون در حال صادرات، ترانزیت و سوآپ نفت  
و فرآورده‌های نفتی قزاقستان، آذربایجان،  
روسیه و... از مسیری غیر از ایران هستند**



دیگر با ایران قراردادی نبنند؛ زیرا همان تصمیم هزینه سوآپ را از ایران  
هنگفت و غیرمعمول کرده بود. این اتفاق در حالی رخ داد که ما روزانه  
افزون بر ۱۳۰ هزار بشکه نفت خام سوآپ داشتیم.»

سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی افزود: «مشتریان  
سوآپ به دلیل اختلاف قیمت نفت برنت و فوب خلیج فارس و اوپک،  
کالا را ۹ درصد تخفیف خریداری می‌کردند که وقتی این کالا به جنوب  
ایران می‌رسید، قیمتش کم می‌شد، ۳ دلار هم هزینه حمل‌ونقل و ۱/۵  
دلار هم هزینه سوآپ بود، بنابراین یک تا ۳ دلار سود می‌کردند (البته  
گاهی هم به دلیل اختلاف زیاد نفت برنت و فوب متضرر می‌شدند) اما  
یک محاسبه غلط و اشتباه باعث شد همه آنهایی که ایران را به‌عنوان  
هاب انرژی پذیرفته بودند و با ایران کار می‌کردند، فراری دهیم.»

او با تأکید بر اینکه پس از آن تصمیم نادرست، دور نخست تحریم‌ها  
آغاز شد و همه مشتریان سوآپ، ایران را رها کردند، گفت: «با همه این  
تفاسیر ایران سوآپ ۱۰ هزار بشکه نفت را به عراق آغاز کرد که آن هم  
با خروج آمریکا از برجام متوقف شد. اکنون نیز عملاً فقط مقدار اندکی  
محموله از ترکمنستان به بازار شمال می‌آید و از آنجا به افغانستان و  
عراق می‌رود که دیگر نامش سوآپ نیست بلکه ترانزیت در سطح و  
حجم اندک است.»

زمانی که از سیدحمید حسینی، سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت،  
گاز و پتروشیمی، احوال سوآپ و ترانزیت نفت و مشتقات آن را جویا  
شدیم، او در آغاز به سه وجه تمایز ایران نسبت به کشورهای دیگر اعم  
از دارا بودن ذخایر غنی، نیروی انسانی جوان و تحصیلکرده و موقعیت  
ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی اشاره و یادآوری کرد که دوباره با تغییر  
موقعیت کشورهای مختلف وجه تمایز ژئوپلیتیکی ایران پررنگ شده  
است. از یک طرف، چین که از بسته شدن تنگه‌های تایوان، باب‌المندب،  
مالاگا و کانال سوئز نگران است و با بالا گرفتن اختلافاتش با آمریکا  
می‌ترسد که راه ورودش به غرب بسته شود، به دنبال احیای راه ابریشم  
از مسیر روسیه و پاکستان رفته؛ و از طرف دیگر، دسترسی روسیه به  
کشورهای دیگر به دلیل جنگ اوکراین از راه دریای سیاه مختل شده  
است، بنابراین کشورها ذی‌نفع دوباره احساس کردند که به ایران نیاز  
دارند. به همین دلیل، ما باید با هوشمندی موقعیت را درک کنیم  
و انعطاف داشته باشیم و برای حداکثرسازی ترانزیت و سوآپ حتی  
حمل‌ونقل از مسیر ایران تلاش کنیم.

او درباره موانع ایران در راه احیای سوآپ یا حتی ترانزیت، به معضلات  
زیرساختی اشاره و تصریح کرد: «عمده‌ترین مسئله برای همکاری دیگر  
کشورها با ایران، مقوله تحریم‌هاست که به‌طور طبیعی باعث شده همه  
نفت و فرآورده‌های نفتی آسیای میانه که قاعداً باید از مسیر ایران به  
بازار کشورهای دیگر وارد شوند، به مسیرها و خطوط لوله دیگری جذب  
شوند و در حالی که ما حتی فکر نمی‌کردیم، آن مسیرها و خطوط لوله  
اساساً ساخته شده و به بهره‌برداری برسند، اکنون در حال صادرات،  
ترانزیت و سوآپ نفت و فرآورده‌های نفتی قزاقستان، آذربایجان، روسیه  
و... از مسیری غیر از ایران هستند.»

حسینی افزود: «ما نتوانستیم از این موقعیت جغرافیایی استفاده کنیم،  
بنابراین اکنون در حوزه سوآپ و ترانزیت نفت و مشتقات نفتی حرفی  
برای گفتن نداریم؛ حتی اگر سوآپ ۱۵ میلیون مترمکعبی گاز ترکمنستان  
هم اجرا شود باز هم عددی نیست که ما بخواهیم به‌واسطه آن در بازار  
سوآپ گازی و نفتی ترکمنستان و آذربایجان نقشی داشته باشیم.»

#### ◀ تیشه تصمیم غلط بر ریشه سوآپ

او درباره مشکل دیگر یا اشتباه دیگر ایران در این زمینه خاطرنشان کرد:  
«در دوره دوم ریاست‌جمهوری آقای احمدی‌نژاد که آقای میرکازمی وزیر  
نفت بود، با محاسبات و کار کارشناسی نادرست و غلط ادعا کرد که  
هزینه سوآپ به‌جای ۱۰ دلار در هر تن باید ۱۰ دلار برای هر بشکه باشد.  
این ادعا نابه‌جا موجب شد مشتریان سوآپ ایران با اتمام قراردادشان





**حمید حسینی: ما نتوانستیم از موقعیت جغرافیایی خود استفاده کنیم، اکنون در حوزه سوآپ و ترانزیت نفت و مشتقات نفتی حرفی برای گفتن نداریم. حتی اگر سوآپ ۱۵ میلیون مترمکعبی گاز ترکمنستان هم اجرا شود باز هم عددی نیست که ما بخواهیم به واسطه آن در بازار سوآپ گازی و نفتی ترکمنستان و آذربایجان نقشی داشته باشیم**



#### ◀ سوآپ قانون ندارد

در همین رابطه، محمد عیقلو، ناخدا یکم بازنشسته فرماندهی ستاد و دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران نیز سخنان حسینی را تایید کرد و با اشاره به اینکه تصمیمات به ظاهر کارشناسانه و توجیه‌ناپذیر وزیر نفت در دولت دهم درباره سوآپ خسارات هنگفتی را به کشور وارد کرد، گفت: «علت چنین رخدادی که به هم خوردن قراردادهای بین‌المللی را به دنبال داشت، نبود یک قانون متقن و مجزا برای سوآپ است که موجب شده شرکت ملی نفت یا هر ارگان و سازمانی بتواند با هر دلیلی و به تشخیص خودش سوآپ را متوقف و خسارت آن را از جیب دولت و ملت پرداخت کند. با این کار سهم شرکت ملی نفت، معاونت امور بین‌الملل وزارت نفت و سازمان بنادر و دریانوردی هم از درآمد سوآپ از دست رفت، بنابراین اول از همه به بخش‌های مختلف دولتی آسیب رسید.»

عیقلو تاکید کرد: «حتی اگر همین امروز هم دولت تصمیم بگیرد که سوآپ را راه‌اندازی کند، علاوه بر معضلات و مشکلاتی که برای بازاریابی دارد؛ ممکن است دولت بعد دوباره با سلیقه شخصی خودش این رویه را متوقف کند؛ بنابراین برای ممانعت از چنین کاری، پیشنهاد می‌شود که سوآپ نیز مانند هر رویه گمرکی دیگر اعم از صادرات، واردات و... در مجلس به قانون تبدیل شود تا بر اساس سلیقه و اتفاقات روز برای آن تصمیم‌گیری نشود. با این حال، از آنجا که متولی سوآپ وزارت نفت است، باید دید آیا تمایل دارد که این رویه به قانون تبدیل شود یا خیر.»

البته سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی درباره این پیشنهاد که مبادلات موسوم به سوآپ به قانون تبدیل شود، معتقد است: «ما قانون‌های بسیاری داریم که نه تنها تسهیل‌کننده نیستند، بلکه مانند قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و قانون استاندارد و... کار را سخت‌تر می‌کنند، بنابراین اگر ضرورت دیده شده است که سوآپ به قانون تبدیل شود باید قابلیت تسهیلگری داشته باشد، در غیر این صورت قفلی بر دیگر قفل‌ها می‌افزاید.»

#### ◀ اسکله‌های نکا خالی‌تر از همیشه

یک تصمیم عجولانه برای توقف سوآپ نه تنها موجب شد که درآمدهای بخش‌های مختلف از این رویه کاهش یابد و اشتغال‌زایی انجام شده از بین رود، بلکه باعث شده است که تاسیسات پایانه نفتی نکا که سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی برای احداث و راه‌اندازی آن شده است از حالت بهره‌وری خارج شود و بلااستفاده بماند. این معضل می‌تواند شرایط نگهداری تاسیسات این پایانه را با مشکل مواجه کند و حتی ما را از پیشرفت تاسیسات لازم برای سوآپ عقب بیندازد.

دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران در پاسخ به این پرسش که آیا تجهیزات و زیرساخت‌های موجود در پایانه نفتی نکا اکنون کاملاً بلااستفاده مانده است یا خیر؟ با بیان اینکه پایانه‌های نفتی ایران بسیار قوی و جزء کیفی‌ترین ساختارهای کشور هستند، یادآور شد: «از آنجا که فعالیت این پایانه کاملاً محرمانه است، بخش خصوصی اطلاعات دقیقی از آنجا ندارد؛ فقط می‌دانیم که کشتی‌های نفتکش خدمت‌رسان در این پایانه به کشورهای دیگر تعلق داشت که معمولاً برای مسیرها یا کارهای دیگر در حال تردد هستند، اما اسکله‌ها خالی مانده است؛ البته در سال گذشته به‌صورت خیلی مختصر و اندک از پایانه نفتی نکا استفاده دیگری غیر از سوآپ نفت شد، زیرا از ایران و از پایانه‌های ما، کالای دیگری به کشورهای دیگر ارسال می‌شد؛ اما بر اساس اطلاعات موجود، هیچ سوآپی در این منطقه جاری و ساری نبوده است. با این حال، وزارت نفت اعلام کرده است که در سال گذشته سوآپ گاز از ترکمنستان انجام شده که متأسفانه بخش خصوصی هیچ آمار و اطلاعات مستندی در این زمینه در دست ندارد.»

#### ◀ روسیه نخواست؛ ایران نتوانست

اما همان‌گونه که گفته شد، وقوع جنگ روسیه و اوکراین، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران را برای صادرات نفت کشورهای آسیای میانه به‌ویژه روسیه بار دیگر پررنگ کرد، بنابراین انتظار می‌رفت که هم ترانزیت و هم



**دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک:**  
**دلیل قطع جریان سوآپ که به هم خوردن قرارداد های**  
**بین المللی را به دنبال داشت، نبود یک قانون متقن**  
**و مجزا برای سوآپ است که موجب شده شرکت ملی**  
**نفت یا هر ارگان و سازمانی بتواند با هر دلیلی**  
**و به تشخیص خودش سوآپ را متوقف و خسارت**  
**آن را از جیب دولت و ملت پرداخت کند**



نفتی و گازوئیل روسیه به افغانستان، پاکستان، اقلیم کردستان و حتی به دریا بود؛ اما تا این لحظه چنین اتفاقی رخ نداده است.»  
 عیقلو با بیان اینکه ما نمی‌دانیم که روسیه امکان انتقال نفت را به کشتی دارد یا خیر، گفت: «فغانستان، ترکمنستان و آذربایجان به چنین امکاناتی مجهز هستند، اما با این حال، بخش خصوصی ایران همچنان به همراه وزارت راه و شهرسازی و معاون حمل و نقل، پیگیر ترانزیت نفت و مشتقات نفتی فدراسیون روسیه از قلمروی ایران است.»

#### ◀ هر روز ضعیف‌تر از دیروز

همه کارشناسان به این موضوع واقف هستند که علاوه بر سوآپ نفت، ترانزیت نفت و مشتقات نفتی نیز می‌تواند ضمن ایجاد درآمد برای کشور، امنیت را نیز به ارمغان آورد. ترانزیت می‌تواند چینی شکسته اعتماد به ایران را دوباره بند بزند و مشتری‌ها را به قلمروی کشورمان جذب کند. با همین رویکرد، عیقلو به بازارهایی غیر از روسیه اشاره و با بیان اینکه یکی از اولویت‌های ما ترانزیت سوخت از اقلیم کردستان، امارات، آذربایجان و ترکیه به افغانستان است، اظهار کرد: «در دولت دهم ترانزیت سوخت به افغانستان براساس یک قانون نانوشته ممنوع شد و ما بازار بسیار بزرگی را از دست دادیم. البته میزان بسیار محدودی سوخت از قلمروی ایران به افغانستان ترانزیت شد که آن هم پس از مدتی تعطیل شد و اکنون پس از سال‌ها پیگیری، صرفاً در زمان‌های

سوآپ نفتی دوباره احیا شود. با این حال، در همچنان بر همان پاشنه می‌چرخد و پنجره جدیدی در این زمینه گشوده نشده است.

در این خصوص، سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی گفت: «موانع بوروکراتیک روس‌ها، زیرساخت‌های ناقص ما، نبود کشتی نفتکش در خزر و محدودیت زمانی کشتیرانی در این دریاچه دست‌به‌دست هم داده و موجب شده که ما نتوانیم در بحث انتقال فرآورده‌های نفتی با بندر آستاراخان ارتباط برقرار کنیم. علاوه بر این، احتمالاً روس‌ها هم احساس کرده‌اند که به سوآپ کردن و ترانزیت نفت خام از ایران نیاز ندارند و برای رسیدن به بازار جهانی از طریق شرق آسیا و چین راه‌های دیگری به جز ایران یافتند.»

حسینی در توضیح کامل نبودن زیرساخت‌های ایران اظهار کرد: «هنوز بندر چابهار نتوانسته است در قامت یک بندر خوب ظاهر شود و چین و هند را به کشورهای آسیای میانه وصل کند. برای توسعه بندر چابهار، بیش از ۶ سال است که با هندی‌ها قرارداد بسته‌ایم، اما هنوز از اجرایی شدن آن خبری نیست. هنوز خط ریلی ما به چابهار کشیده نشده است. از طرف دیگر، اتصال ریلی در کریدور شمال- جنوب هم یکپارچه نیست. حتی اگر خطوط ریلی هم کامل باشد، لکوموتیو و واگن نداریم. به همه اینها باید ناوگان فرسوده زمینی، شرکت‌های ضعیف حمل و نقلی، بوروکراسی پریپیچ و خم اداری و رفتار جزیره‌ای ارگان‌های مختلف را هم اضافه کرد؛ بنابراین کسی نمی‌تواند با تکیه بر این ظرفیت‌های ناقص برنامه‌ریزی کند و قیمت دهد و قرارداد ببندد و بگوید که من در یک برهه ۱۰ ساله A میزان کالا را با N تومان حمل می‌کنم. در نتیجه متقاضیان به بازارهای موازی جذب خواهند شد.»

دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران نیز در پاسخ به این پرسش که با آغاز جنگ روسیه و اوکراین اعلام شد که ایران می‌تواند ترانزیت نفتی روسیه را انجام دهد، پس چرا با وجود گذشت ۱/۵ سال از این ماجرا، هنوز هیچ اتفاقی در این حوزه رخ نداده، گفت: «در این زمینه، ایران ابداً مانعی نداشته است. بخش خصوصی ایران حتی به سراغ بخش خصوصی روسیه هم رفت و آمادگی خود را اعلام کرد، اما آنها هنوز به این موضوع تمایلی نشان نداده‌اند. همچنین ما از سیاست‌های دولت روسیه بی‌اطلاع هستیم. از طرف دیگر، محدودیت خزر برای ترانزیت مشتقات نفتی روسیه به کشورهای منطقه بسیار بالا است، بنابراین احتمال دارد که روسیه همچنان از بنادر دیگر خود برای این کار استفاده می‌کند.»

عیقلو در عین حال توضیح داد: «یکی از کارهایی که ما در فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران انجام دادیم، پیگیری ترانزیت مشتقات



**محمد عیقلو: در دولت دهم ترانزیت سوخت به افغانستان هم بر اساس یک قانون نانوشته ممنوع شد و ما بازار بسیار بزرگی را از دست دادیم. اکنون نیز پس از سال‌ها پیگیری، صرفاً در زمان‌های محدودی و طبق ضوابط خاصی اجازه انجام ترانزیت سوخت داده می‌شود اما مشخص نیست که کدام سازمان یا ارگان و بر چه اساسی میزان و زمان بندی این ترانزیت را مشخص می‌کند**



محدودی و طبق ضوابط خاصی اجازه انجام ترانزیت سوخت از ایران به افغانستان داده می‌شود که بخش خصوصی از چگونگی و شرایط آن ضوابط و سیاست‌گذاری کاملاً بی‌اطلاع است و مشخص نیست که کدام سازمان و یا ارگان و بر چه اساسی میزان و زمان بندی این ترانزیت را مشخص می‌کند.

عیقلو گفت: «ما فقط می‌دانیم که این سیاست به گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارتباطی ندارد و آنها دخل و تصرفی در این سیاست نداشته‌اند؛ نکته روشن دیگر هم این است که ترانزیت سوخت به افغانستان بسیار ناچیز است.»

#### ◀ شیشه اعتماد به سوآپ ایران ترک خورد

دبیرکل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران یادآور شد: «در سال ۱۳۹۹ ما بیشترین میزان ترانزیت را داشتیم که با ابلاغ یک بخشنامه خلق‌الساعه از سوی معاون اول رئیس‌جمهور به گمرک ترانزیت سوخت تا پایان همان سال به کشورهای همسایه ممنوع شد؛ زیرا گویا مسئولان نفت کشور گفته بودند که به‌خاطر ترانزیت نفت و مشتقات نفتی نمی‌تواند محصول خود را به کشورهای دیگر صادر کنند.»

او افزود: «به این صورت، فاجعه عظیمی شکل گرفت و ترانزیت‌کنندگان واقعی را نسبت به مسیر ایران بی‌اعتماد کرد؛ چراکه کالا در مخازن ایران تخلیه شده و قبض انبار صادر شده بود. حتی مقداری از آن هم از کشور

ترانزیت شده بود که ترانزیت مابقی آن ممنوع شد. با اینکه می‌دانیم چنین ممنوعیت‌هایی جزء اختیارات دولت است، اما ممنوعیت هم باید تابع قانون باشد و دولت پیش از اعمال آن، آمادگی مقابله با چنین ممنوعیت‌هایی را در بخش خصوصی ایجاد کند، نه اینکه به‌صورت یک‌شبه درهای کشور را ببندد. با این حال، با تلاش مسئولان ذی‌ربط در وزارت راه و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بخشنامه مذکور لغو شد، اما متأسفانه بازار و اعتماد مشتری از دست رفت.»

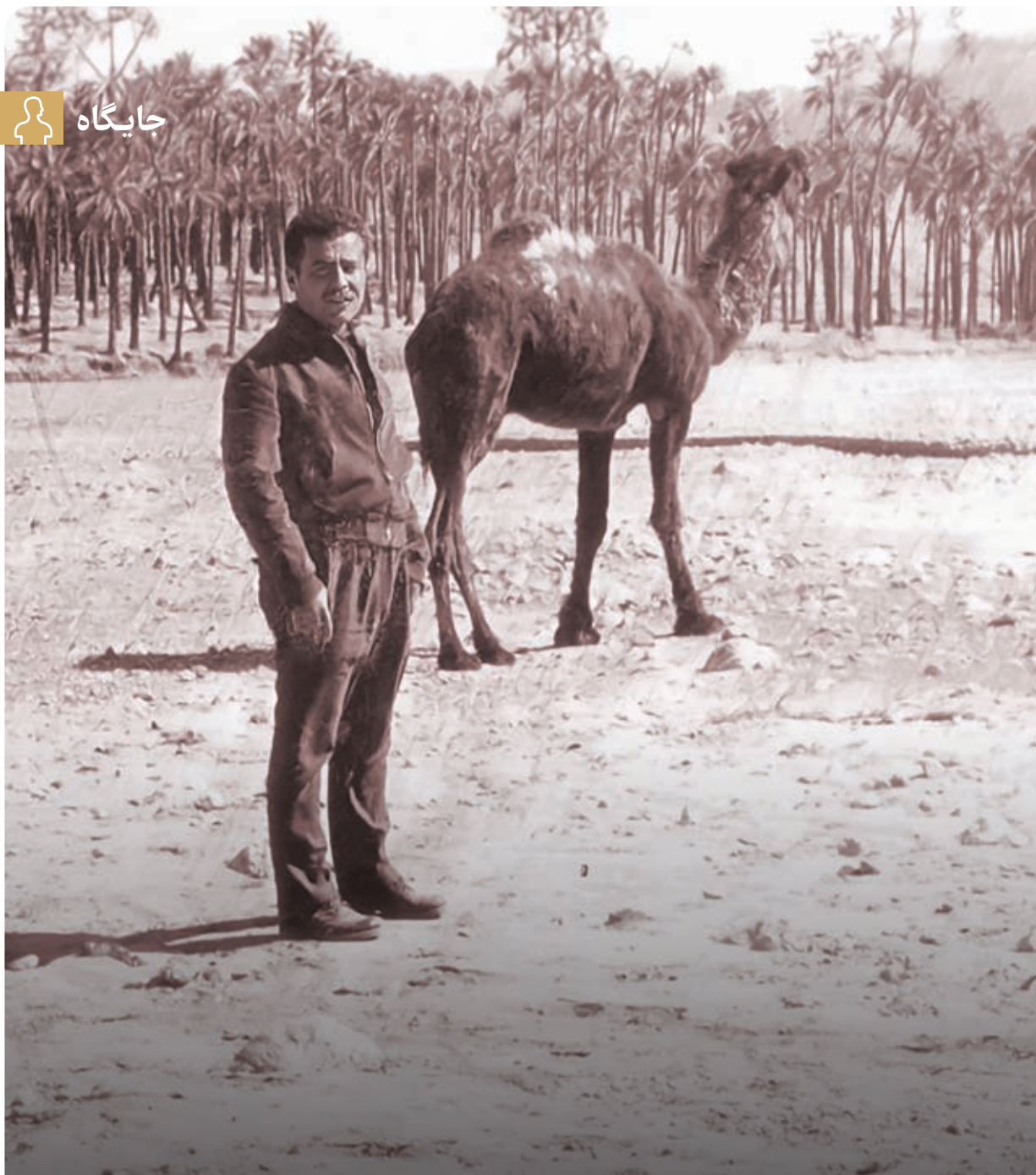
به گفته این کارشناس، به‌دنبال آن بخشنامه، سرمایه‌گذارانی که مخازن ما را یک‌ساله اجاره می‌کردند، از بازار ایران خارج شدند و مسیر دیگری را جایگزین قلمروی ایران کردند.

او خاطر نشان کرد: «اکنون، نه تنها بازار افغانستان را از دست داده‌ایم و روسیه هم روی خوش به ترانزیت فرآورده‌های نفت از ایران نشان نداده، بلکه ترانزیت به اقلیم کردستان و عراق هم از دست‌انمان رفت. با این حال ما همچنان در تلاش هستیم تا بتوانیم دوباره ترانزیت نفت و مشتقات نفتی را از مسیر ایران احیا کنیم؛ زیرا در این زمینه علاوه بر ناوگان خوب، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مخازن ذخیره‌سازی بالایی در مرز خسروی، پرویزخان، تمرچین، باشماق، بندر امام، بندرعباس، بندر انزلی و بندر فریدونکنار داریم که با وجود عدم فعالیت باید سهم خودشان را به دولت پرداخت کنند.»

#### ◀ همه مسیرها به لغو تحریم‌ها می‌رسد

سخنگوی اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی، از زاویه‌های دیگر به موضوع ممنوعیت ترانزیت سوخت به افغانستان می‌نگرد. او با بیان اینکه گاهی از مسیر ایران سوخت به افغانستان ترانزیت می‌شود، اظهار کرد: «متأسفانه ما بازار ۱۰۰ هزار تنی گازوئیل و ۱۰۰ هزار تنی بنزین را در افغانستان به کشورهای دیگر واگذار کرده‌ایم تا جایی که از این بازار فقط ۵ هزار تن سهم داریم. به این ترتیب، افغانستان از بازار و قلمروی ایران بی‌نیاز شده است، زیرا با ازبکستان و ترکمنستان هم‌مرز است و بیشتر محمولات مورد نیاز خود را از ترکمنستان می‌گیرد و محصولات روسی را هم از مسیر ازبکستان دریافت می‌کند.»

حسینی شاه‌کلید احیای ترانزیت و سوآپ فرآورده‌های نفتی را لغو تحریم‌ها و بازگشت به برجام دانست و تصریح کرد: «فقط زمانی که غل و زنجیر تحریم از دست و پای بخش خصوصی حتی دولت باز شود، آنها می‌توانند به میز مذاکره و بازار رقابت ترانزیت و سوآپ منطقه بازگردند و مشتری جذب کنند. در غیر این صورت، تا زمانی که تحریم هستیم حتی کشورهای همسایه هم تمایلی به کار کردن با ایران ندارند.» ■



## راه رستگاری

در سال‌های نه چندان دور، عشق به وطن کیمیایی بود که راهسازان به خاک می‌زدند و از اثر آن، جاده‌ها و پل‌هایی می‌ساختند که برای نسل‌های متوالی به یادگار می‌ماند. اما این روزها، نشان آن اکسیر را فقط در قصه‌های قدیمی می‌توان جست‌وجو کرد، قصه‌هایی از زندگی بزرگانی که عمر خود را پای آسایش مردم گذاشتند.

در شماره ۱۹۸ تراپران، بخش نخست سرگذشت شخصی و شغلی مهندس علی آزاد را خواندیم و در این شماره ادامه آن داستان را از زبان ایشان خواهیم خواند.



دومین بخش از زندگینامه خواندنی پیشکسوت برجسته راهسازی، مهندس علی آزاد

## راه دور و دراز رستگاری

گفت‌وگو از

بهاره بوذری

### ◀ آغاز راهسازی در ایران

در ابتدا می‌خواهم از اینجا شروع کنم که چه شد که رضاشاه به راهسازی در این مملکت توجه کرد و برای راهسازی بودجه اختصاص داد، تا جایی که می‌دانم در اوایل به قدرت رسیدن او، راهزنان غائله‌ای در گنبدکاووس و گرگان ایجاد کرده بودند، تا آنجا که هر ماشین، کالسکه یا فردی که از آن منطقه عبور می‌کرد، غارت می‌شد و نیروهای نظامی مستقر در منطقه هم حریف این دزدها نبودند، بنابراین رضاشاه دستور داد از یک هنگ از رشت برای کمک ارتش گرگان اعزام شود، اما ۲۸ روز طول کشید تا آن هنگ به گرگان رسیدند. همین تاخیر در رسیدن نیروهای کمکی، باعث شد که در سال ۱۳۱۹، بودجه‌ای برای راهسازی اختصاص پیدا کند که در آن زمان ۲۵ درصد کل بودجه کشور را شامل می‌شد.

جالب اینجاست که با وجود تمام علاقه رضاشاه به گسترش تجهیزات نظامی، کل بودجه ارتش در آن دوره فقط ۱۲ درصد از بودجه کل کشور بود، با این حال او به‌درستی تشخیص داد که اگر می‌خواهد غائله‌ای مانند گرگان را خاتمه دهد و تمام کشور را که به‌صورت ملوک‌الطوایفی اداره می‌شد یکپارچه کند، قطعاً به راه‌های مناسب نیاز دارد تا ارتش بتواند به تمام نقاط کشور سفر کند.

این در حالی است که اکنون هیچ‌کس به فکر نگهداری از راه‌های کشور و اختصاص بودجه مناسب برای این کار نیست و سرمایه‌های ملی ما در قالب راه، مترو، آزادراه و غیره به حال خود رها شده‌اند و در شرایطی که فقط نگهداری درست از راه و آزادراه در کل دنیا سالانه به اندازه ۸ درصد ارزش آنها به منابع مالی نیاز دارد، بودجه‌ای که ما برای نگهداری راه‌ها کنار می‌گذاریم یک درصد یا حتی کمتر از یک درصد ارزش کل راه‌های کشور است!



هر راهی که ساخته می‌شود، داستان خودش را دارد و از زمانی که راهی خاکی بوده تا وقتی که فرضاً به آزادراهی چهارباند تبدیل شده، ماجراهای تلخ و شیرینی را پشت سر می‌گذارد؛ از دیدن راهسازی که شبانه‌روز پای کار ایستاده‌اند تا مسیری را هموار کنند تا تجربه لحظه آشتی دوراه جداافتاده از طریق پلی زیبا و در تک تک این لحظات، راهسازان یاور همیشه مومن آنها می‌مانند و ناملايمات - چه از سوی طبیعت باشد و چه از سوی دیگر انسان‌ها - نمی‌تواند آنها را از راه مقدسی که برگزیده‌اند بازگرداند.

در شماره ۱۹۸ ترابران، مروری بر ۶۰ سال فعالیت راهسازی مهندس علی آزاد، دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی داشتیم، اما خاطرات و تجربیات او از دوران پر بار فعالیتش آنچنان جذاب و شنیدنی بود که تصمیم گرفتیم در فرصت دیگری ادامه زندگینامه خاطره‌انگیز او را دنبال کنیم.

پس از پیگیری‌های پیاپی توانستیم قرار دیدار دیگری در دفتر انجمن شرکت‌های راهسازی ایران داشته باشیم تا درباره باقی سوابق و خاطرات او - چه در زندگی شخصی و چه در عرصه راهسازی - گفت‌وگو کنیم.

در این ملاقات، مهندس آزاد با نشان دادن عکس‌هایی از گذشته‌های تکرارنشدنی، به ما در ثبت بهتر این خاطرات یاری رساندند که از لطف ایشان سپاسگزاریم.

### ◀ پروژه سرباز - راسک

با این مقدمه به سراغ راه‌هایی می‌روم که در ساخت آنها نقش داشتیم؛ با این توضیح که معمولاً راه‌هایی که من یا دیگر مهندسان همسن و سال من که فارغ التحصیل دانشکده فنی بودند در ایران ساختند، راه‌هایی بود که قبلاً فقط با شتر یا الاغ در آن تردد می‌شد، بنابراین من هم در اوایل سال ۴۷، برای احداث مسیر سرباز - راسک از محور زاهدان به بندر چابهار رفتم. در آن زمان تنها راه مسیر عبور بین شهر سرباز به راسک یک رودخانه یا در واقع مسیل بود که سنگ‌های بسیار بزرگ و درشت داشت. بنابراین، من باید یک فاصله حدود ۳۵ الی ۴۰ کیلومتری را طی می‌کردم تا مثلاً به پستخانه برسیم یا از محل کارگاه شرکت حدود ۲/۵ ساعت باید با لنرور می‌آمدم چون جاده‌ای وجود نداشت.

هر دفعه هم اگر بارندگی رخ می‌داد، سیل به راه می‌افتاد و همه چیز پیچیده‌تر می‌شد. در حال حاضر، شهری به نام «سرباز» وجود دارد، ولی این شهر در ۵۵ سال پیش که ما صحبتش را می‌کنیم، تنها از دو خانه گلی تشکیل می‌شد که یکی پستخانه و دیگری یک دکان ۳ در ۴ بود که بانک صادرات در آنجا شعبه باز کرده بود.

درباره اینکه چطور بانک صادرات در آنجا شعبه زده بود. باید بگویم خدا مرد بزرگ و خدمتگزار ایران، آقای مهندس محمدعلی مفرح را بیامرزد. او بانک صادرات را تاسیس و با دیدی که نسبت به آینده داشت، در هر جایی که می‌توانست و فکر می‌کرد اقتصاد آنجا تحرکی پیدا خواهد کرد، یک شعبه احداث کرد. یادم هست هفته‌نامه فکاهی توفیق یکبار تصویر یک الاغ را چاپ کرده بود که یک مردی سوارش بود و به گوش آن الاغ یک تابلوی بانک صادرات آویزان شده بود، به توبره‌اش یک تابلوی بانک صادرات و به دم حیوان هم یک تابلوی دیگر از این بانک. با این بزرگوار بسیار شوخی می‌کردند، ولی او از جمله مدیران ساده‌زیست بخش خصوصی بود که باعث پیشرفت مملکت شدند.



### ◀ وقتی دعوی تملک اراضی به ازدواج ختم شد!

همزمان با ساخت راه سرباز - راسک، روی پروژه ساخت ۵۰ کیلومتر از راه بجنورد - از شاه‌پسند (آزادشهر) تا قوچان - هم کار می‌کردم و ساخت



**در اوایل سال ۴۷، برای احداث مسیر سرباز - راسک از محور زاهدان به چابهار رفتم. باید یک فاصله حدود ۳۵ الی ۴۰ کیلومتری را طی می‌کردم تا مثلاً به پستخانه برسیم. در حال حاضر، شهری به نام «سرباز» وجود دارد، ولی این شهر در ۵۵ سال پیش که ما صحبتش را می‌کنیم، تنها از دو خانه گلی تشکیل می‌شد که یکی پستخانه بود و دیگری یک دکان ۳ در ۴ که بانک صادرات در آنجا شعبه باز کرده بود**



راه قوچان تا مشهد هم به‌عنوان اولین راه آسفالت‌های در این مسیر، در دست اقدام بود. در آن زمان یعنی در سال ۱۳۴۷، دولت تصمیم داشت که راه‌های رضاشاهی را اصلاح کند، چون طبعاً بر مبنای اصول هندسی طراحی نشده بود، بنابراین قرار بود گنبدکاووس از طریق یک راه آسفالت به مشهد وصل شود.

آن مسیر بجنورد برای من بسیار خاطره‌انگیز است، زیرا در همان بجنورد بود که ازدواج کردم. داستان ازدواج این‌طور بود که یک باغ در محور مسیر قرار داشت که متعلق به یک خانم گرد پا به سن گذاشته ولی غیور بود که چادرش را به کمرش می‌بست و در آن باغ کار می‌کرد. ما هر کاری می‌کردیم، او راضی نمی‌شد که این مسیر از میان باغ او عبور کند (اصلاح مسیر سابق به‌نحوی بود که باید یک خط مستقیم از وسط باغ عبور می‌کرد). یک شب به ناچار بعد از این‌که این خانم به خانه‌اش رفت، ما دو بولدورز آوردیم و مسیر باغ را در بخش‌هایی که باید جاده می‌ساختیم صاف کردیم.

البته ما بیشتر مقررات قانونی را رعایت کرده بودیم؛ مثلاً تا قبل از انقلاب بابت تملک اراضی به مالکان آن پولی پرداخت نمی‌شد، چون معتقد بودند هر جایی که مسیری باز می‌شود، زمین‌های کنارش به لحاظ مرغوبیت رشد قیمت پیدا می‌کند، اما بابت مستحقات و درخت و باغ و این‌ها مبالغی پرداخت می‌شد، یعنی ارزیاب می‌آمد و بررسی می‌کرد

### ◀ دوری از خانواده و سختی‌های دیگر

یک مسئله اساسی که مهندسان امروزی نمی‌توانند درک درستی از آن داشته باشند، مشکلات ناشی از دوری از خانواده و دشواری ارتباط با آنها بود. به عنوان نمونه، در زمان اجرای پروژه مسیر سرباز، همسر فرزند اولمان را باردار بود و من می‌بایست ۲/۵ ساعت راه را تا پستخانه طی می‌کردم تا به پستخانه برسم و یک تلگراف به تهران بفرستم. تازه گاهی هم مسئول پستخانه می‌گفت سیم تلگراف در مسیر قطع شده است. حال تصور کنید که تا ایرانشهر ۱۳۰ کیلومتر و تا خاش هم ۲۰۰ کیلومتر فاصله دارید!

هیچ اکیبی هم برای تعمیر وجود نداشت، فقط در ایرانشهر یک وانت، یک راننده و یک کارگر تکنسین را موظف کرده بودند که سیم‌ها را بررسی کرده و ببینند کجا پاره شده است. گاهی هم سیم وصل بود اما موتوربرق می‌سوخت. در تمام شهرستان سرباز هم فقط یک موتوربرق یک کیلوواتی وجود داشت که آن را هم فقط شب‌ها به مدت دو ساعت روشن می‌کردند که هم خانه را روشن کنند و هم باتری‌هایی را که برای تلگراف لازم بود شارژ شود.

تصور کنید همه این سختی‌ها برای فرستادن دو یا نهایتاً سه جمله بود، مثلاً من می‌نوشتیم: سلامت هستیم، شما چطور هستید و همسر هم فرضاً پاسخ می‌داد که حال من هم خوب است. چه زمانی برمی‌گردید؟ همین چند جمله باید در تلگرافخانه شمیران روی کاغذ می‌آمد، به دست پستی می‌رسید و دو روز زمان می‌برد تا به خانه برسد. آن زمان حتی اگر می‌خواستید به یک کاسه ماست برسید، باید ۴۰۰ کیلومتر تا شهر زاهدان می‌آمدید، چون در زاهدان فقط هتلی به نام «ناز» وجود داشت که می‌شد از آنجا ماست تهیه کرد!

در آن دوره شرایط زندگی خیلی سخت بود. نه فقط من بلکه تمام کسانی که در ساخت آن راه‌ها فعالیت می‌کردند، در چنین شرایطی دشواری روزگار می‌گذراندند. باور کنید چیزی که امروز در کشور ما گم شده است و آن روزگار در همه جا موج می‌زد، عشق به خاک وطن است. همه افراد به عشق خدمت به وطن از صبح کار می‌کردند. قبل از طلوع آفتاب بلند می‌شدند و صبحانه خود را در تاریکی می‌خوردند و وقتی آفتاب سر می‌زد، سوار ماشین می‌شدند و به سر کار خود می‌رفتند و تا غروب آفتاب کار می‌کردند.

مشکل دیگر، کارشکنی‌هایی بود که در زمان ساخت راه در چنین مناطقی با آنها مواجه می‌شدیم، به‌خصوص از طرف قاچاقچی‌ها، زیرا وقتی راه ساخته می‌شد، پلیس و غیره می‌توانستند زودتر و راحت‌تر آنها را تعقیب کنند.

که مثلاً چند درخت به چه فطری، چند ساختمان گلی یا آجری، چقدر دیوار و غیره و ... خراب شده و بعداً بهای آن را به مالک می‌دادند. ما این صورت‌ها را نوشته بودیم ولی دولت و مسئولان پرداخت پول، کمی دیر آمدند و ما هم گرفتار شده بودیم و باید زودتر پروژه را تمام می‌کردیم. دو طرف مسیر هم ساخته شده بود و فقط باید اتصال آنها از طریق این باغ انجام می‌شد.

به هر حال، صبح روز بعد، هرچه آن خانم دادوبیداد کرده بود و گفته بود مهندس کجاست، من خودم را نشان ندادم و او هم تصمیم گرفت که از شرکت طرح شکایت کند. نزدیک غروب بود که من یک جعبه شیرینی و یک دسته گل گرفتم و به باغ او رفتم. دق‌الباب کردم و رفتم داخل خانه، خشم آن خانم و حرکت من در مقابل هم قرار گرفت. به او گفتم: من آمده‌ام دست شما را ببوسم و عذرخواهی کنم، من نبودم و بچه‌ها این کار را کردند! این شیرینی و گل را هم آورده‌ام و یک صورت‌مجلس هم هست که بر مبنای آن که باید این مقدار پول به شما بدهند.

البته آن عصبانیت قطعاً بلافاصله فروکش نمی‌کرد. آن خانم اعتراض کرد و من هم گوش دادم و گفتم کاری است که شده و ما فشار می‌آوریم که حتماً پول شما زودتر پرداخت شود. توضیح دادم که جاده به این صورت تا اینجا کشیده شده و نمی‌شود که بیج و قوس داشته باشد. خدا رحمتش کند شوهر این خانم در جوانی فوت کرده بودند و فقط یک دختر داشتند که آن زمان در خانه نبود. همسر من دختر همان خانم بودند که بعد از ۲۳ سال زندگی مشترک، در سن ۴۳ سالگی به علت سگته قلبی به رحمت خدا رفتند.



**باور کنید چیزی که امروز در کشور گم شده و آن زمان در همه جا موج می‌زد، عشق به وطن است. همه مهندسان و کارگران قبل از طلوع آفتاب بلند می‌شدند و صبحانه خود را در تاریکی می‌خوردند و وقتی آفتاب سر می‌زد، سوار ماشین می‌شدند و به سر کار خود می‌رفتند و تا غروب آفتاب کار می‌کردند**



◀ کیفیت بی تکرار راهسازی در گذشته

»

**۲۵ سال بعد از اجرای آسفالت ۵۰ سانتی در یکی از شاهراه‌های کشور، با پسریم به بجنورد رفتیم و روی همان مسیر حرکت کردیم. خدا شاهد است ما ۱۰ کیلومتر پیاده رفتیم، آن آسفالت نه ترک خورده بود، نه گوشه جاده نشست کرده بود، نه آسفالت به اصطلاح مثل سنگ پا شده بود. درست مانند آنکه یک سال پیش آسفالت شده است**

»

با توضیح این جزئیات فنی، می‌خواهم به این نکته برسیم که کار با چه کیفیتی انجام می‌شد. سال‌ها بعد که پسریم هم در همین رشته به دانشگاه صنعتی شریف رفت و سال دوم دانشکده بود، یعنی ۲۵ سال بعد از اجرای آن آسفالت ۵۰ سانتی در یک شاهراه کشور، با هم به بجنورد رفتیم. به پسریم گفتم شما که در آینده می‌خواهی مهندس بشوی، بیا روی این مسیر که ما ساختیم راه برویم. خدا شاهد است ما ۱۰ کیلومتر پیاده رفتیم، آن آسفالت نه ترک خورده بود، نه گوشه جاده نشست کرده بود، نه آسفالت به اصطلاح

در ساخت راه بجنورد مهندسین مشاور ستک (Setec) فرانسه، با گید ایران شریک بودند و طرح را آنها دادند. اگر بخواهم به صورت تخصصی درباره کیفیت راه‌های قدیم توضیح بدهم، باید بگویم زیر قشر آسفالت یک قشر مصالح سنگی می‌ریزند به نام «اساس»، یک قشر سنگی هم زیر آن می‌ریزند به نام «زیراساس» و یک قشر سنگی و خاکی به نام «ساب‌گرید» که این مسئله «زیراساس» و «اساس» نقش بسیار مهمی در ماندگاری راه‌ها دارد. بعد از انقلاب، متأسفانه در سازمان برنامه‌ویز، افراد بی‌تجربه و بی‌تخصص، مشخصه ارزش ماسه‌ای یا Sand Equivalent را که در قشر زیراساس استفاده می‌شد و قبلاً برابر ۳۰ بود، به ۲۵ تغییر دادند و این یعنی خاک رس می‌تواند داخلش باشد، در حالی که خاک رس آب را می‌مکد، باد کرده و می‌ترکد و موجب خرابی حتی قشر آسفالت می‌شود.

در فرانسه ارزش ماسه‌ای قشر زیراساس حداقل ۳۵ است و برای راه‌های مهم نیز باید بررسی کنند و ببینند به چه میزان SE احتیاج دارد. به هر حال، این مشاور به جای «زیراساس» که ما امروزه برای تامین آن از بستر رودخانه‌ها یا خود مسیرها استفاده می‌کنیم، ۲۰ سانتی‌متر سنگ کوهی ۱۰۰ درصد شکسته می‌داد که تهیه آن بسیار دشوار بود، چون باید معدن را منفجر و قلوله‌سنگ‌های استخراج شده را در ماشین کانکاسور خرد می‌کردند تا مصالح ۱۰۰ درصد شکسته بدهد. در واقع، میزان ارزش ماسه‌ای برابر ۶۰ بود که بعد از کوبیده شدن به ۵۰ می‌رسید.







**ما در گذشته مشاوران خارجی ممتازی داشتیم، مثلاً من راه حاجی آباد و بندرعباس را زیر نظر مهندسین مشاور کامپساکس که راه آهن سراسری ایران را ساخته بودند و در دنیا صاحب تجربه بودند کار کردم. شرکت مشاوره دیگر هم همان شرکت سیتک فرانسه بود که بسیار در زمینه کیفیت کارها دقت داشت**



مثل سنگ پا شده بود. درست مانند آنکه یک سال پیش آسفالت کردند، این جاده مستحکم بود.

واقعاً من هر وقت این صحبت‌ها را می‌کنم بغض راه گلویم را می‌بندد. در مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی یک سمینار برگزار شده بود و عده‌ای تولیدکننده قیر و استاد دانشگاه روی سن نشسته بودند. از آنها پرسیدم عمر آسفالت در ایران چند سال است؟ و آن گروه متخصص که آنجا نشسته بودند با مشورت، در نهایت گفتند عمر آسفالت در ایران ۴ سال است یعنی ما یک جاده را آسفالت می‌کنیم و انتظار داریم که ۴ سال عمر کند و بعد یا روکش کنیم یا لکه‌گیری کنیم، خراب کنیم یا یک لایه دیگر بکشیم. اینها واقعاً قلب و روح انسان را به درد می‌آورد که چرا جامعه ما و حتی جامعه فنی مهندسی به این روز افتاده است. چرا ما در آن زمان با علم واقعی و با تجربیات واقعی و ارزشمند سروکار داشتیم و اکنون نداریم؟!

زمانی که در دانشکده بودیم استادان ما کسانی بودند که رضاشاه آنها را به‌عنوان نخبگان کشور (حالا از هر قشری که بودند، فقط مسئله این بود که باهوش، دانا و درس‌خوان باشند) برای تحصیل به فرانسه، آلمان و اتریش فرستاده بود. روز قبل از اعزام هم پیش رضاشاه می‌رفتند و رضاشاه با همان لباس نظامی‌اش می‌آمد به این بچه‌ها می‌گفت این کشور با این شرایط سخت، هزینه‌های گران شما را در آنجا تامین می‌کند، بنابراین امید دارم برگردید و به کشورمان خدمت کنید.

علاوه بر آن، ما مشاوران خارجی ممتازی داشتیم، مثلاً من راه حاجی‌آباد و بندرعباس را زیر نظر مهندسین مشاور کامپساکس که راه آهن سراسری

ایران را ساخته بودند و در دنیا صاحب تجربه بودند کار کردم. شرکت مشاوره دیگر هم همان شرکت سیتک فرانسه بود که خیلی روی کیفیت کارها دقت داشت و به همین دلیل آن آسفالت ۲۵ سال دوام آورد.

آن وقت، امروز ما بزرگراه امام علی را می‌بینیم که وقتی هنوز انتهای آن آسفالت نشده بود، از بالای بزرگراه شروع کردند درز بگیرند و لکه‌گیری کنند. اتوبان شهید بابایی را هم چندین بار روکش کردند و سرانجام گفتند تخریب می‌کنیم و مجدداً آسفالت می‌ریزیم، ولی چون آن لایه «ساب‌گرید» خراب بود و قشر زیراساس و اساس کیفیت لام را نداشت، مشکل حل نشد و تا به حال، چهار بار روکش شده است!

مدتی قبل از بزرگراه مدرس عبور می‌کردم، متوجه شدم که دوباره روکش آسفالت کرده‌اند، ولی آسفالت‌های متعدد و روکش‌های متوالی موجب شده بود، دیگر اثری از جدول کناری که روز اول ۲۵ سانت ارتفاع داشته، باقی نماند. علت تمام این مشکلات این است که زیرسازی را به‌شکل مناسب انجام نمی‌دهیم. اگر زیر آسفالت را درست بسازیم، آسفالت‌های کشور ماندگار می‌شوند.

#### ◀ پل فلاورجان اصفهان

پس از آن پروژه، در سال ۱۳۵۰، من ساخت پل فلاورجان را برعهده گرفتم که حد فاصل دو قطعه ۱۵ کیلومتری از یک اتوبان ۳۰ کیلومتری محسوب می‌شد و قرار بود ذوب آهن اصفهان را به شهر اصفهان متصل کند. به هر حال، مناقصه‌ای برگزار شد و از بد حادثه، مسئولیت ساخت این پل به ما رسید. پل فلاورجان جزو اولین پل‌های بُن پیش‌تنیده و پس‌تنیده‌ای بود که با سیستم قالب‌بندی شاریو (Shario) ساخته و از روی رودخانه زاینده‌رود رد می‌شد.

این پل یک دهانه ۷۵ متری در وسط و دو دهانه ۴۰ متری در کنار داشت، عرض هر باند آن ۱۲ متر بود و باید در دو باند ساخته می‌شد. هر کدام از باندها نیز سه خطه بود و ۱۵۵ متر طول کل هر باند آن بود. دیواره‌های حفاظتی پل، دیوارهای خاکریز، آسفالت و نرده و تیر چراغ برق و تمام جزئیات این پل که در حال حاضر نیز وجود دارد و بسیار پل ماندگاری است و به امید خدا - با وجود این حجم بار ذوب آهن که از روی آن تردد می‌کنند - هیچ اشکالی هم پیدا نمی‌کند، با ۹ میلیون تومان ساخته شد.

برای ساخت پل فلاورجان من و آقایانی که مباشر و راننده ما بود، سه ماه با هم زندگی کردیم، فقط نان و کالباس می‌خوردیم، چون برای انجام ل این قرارداد، فقط ۳۰۰ هزار تومان پول داشتیم. آن زمان دولت، در طول کار و بسته به نوع پروژه، مثلاً برای تجهیز کارگاه ۸ تا ۲۰ درصد



**من احداث قطعه ۲۹ مسیر شهرضا به بهبهان را هم برعهده داشتم. بسیار عجیب است که در سال ۵۰، ما آن قطعه را در ۲ سال ساختیم و در سال ۵۳ به پایان رساندیم، اما در سال ۷۸ که من احداث یک قطعه دیگر از این مسیر را به نام «سه الف مکرر» در دست گرفتم، متوجه شدم که هنوز این محور تکمیل نشده است!**



راه می‌افتادیم. او نان می‌آورد و من پنیر و گردو و با هم می‌خوردیم. ۴ ساعت باید از گردنه سمیرم عبور می‌کردیم تا آنکه ساعت ۲ یا ۳ بعد از نیمه‌شب به کارگاه برسیم. خدا شاهد است در همان نیمه‌شب، اول می‌رفتم برای سرکشی تونل که پیشرفت کار را ببینم. قرارداد ما هم ۷۰۰ میلیون تومان بود که با همه بدرفتاری‌هایی که با ما شد نهایتاً فقط با یک سال تاخیر پروژه را تحویل دادیم.

البته کار ما تمام می‌شد، ولی بقیه قطعات آن مسیر همچنان به حال خود رها شده است. تا منطقه دهدشت را پیمانکاران بخش خصوصی ساختند. اما قسمتی که به بخش خصوصی ندادند، فکر می‌کنم بعد از ۴ یا ۵ بار رفت و آمد، در حال حاضر در اختیار شرکت‌های وابسته به قرارگاه خاتم‌الانبیا است. من ایمان دارم که این مسیر تاکنون صد برابر پولی که آن روز می‌خواستیم با آن کار کنیم، برای دولت هزینه داشته است، زیرا آن زمان برای مثال آهن هر کیلو ۵۰ تومان بود، حال هر کیلو ۲۰ هزار تومان است.

#### ◀ نگاه منفی انقلابی به بخش خصوصی

در همین قطعه ۳ الف مکرر دولتی‌ها با ما بدرفتاری کردند که به دلیل شرایط بعد از انقلاب بود و می‌گفتند این‌ها دزدند و مال مردم می‌خورند و غیره، متأسفانه جوانان انقلابی بدرفتاری‌هایی با ما در آنجا داشتند. اساساً به نظر شما چرا بعد از انقلاب، اموال ۶۳ نهاد موثر اقتصادی کشور مصادره شد؟ زیرا برنامه این بود که بخش خصوصی نابود شود.

پیش‌پرداخت می‌داد و وقتی مطمئن می‌شدند پروژه دارد به سرانجام می‌رسد بقیه مبلغ قرارداد را پرداخت می‌کردند.

آن وقت‌ها وقتی کار می‌کردیم، به‌موقع پولمان را هم می‌گرفتیم. در نتیجه پروژه‌ها اگر قرار بود در ۲۴ ماه تمام شود، طی ۲۲ ماه تمام می‌شد. اما امروزه به علت عدم مدیریت و عدم شناخت نسبت به کار، پروژه‌های کشور ۱۵ سال طول می‌کشند و هزینه اولیه ساخت پروژه ۱۰ برابر می‌شود.



#### ◀ قطعه ۲۹ شهرضا به بهبهان

من ضمن این‌که پل فلاورجان را می‌ساختم، احداث قطعه ۲۹ مسیر شهرضا به بهبهان را نیز برعهده گرفتم. شرکت مشاور خارجی آن پروژه هم شرکت سائوتی بود که بعد از انقلاب به «ایران سائوتی» تغییر نام یافت. دولت تصمیم داشت که از بهبهان جاده‌ای به سمت شهرضا احداث شود و چون مسیر اصفهان به شهرضا دارای راه آسفالتی بود، با احداث قطعه ۲۹، بهبهان و اصفهان هم با راه آسفالتی به یکدیگر متصل می‌شدند.

بسیار عجیب است که در سال ۵۰، ما آن قطعه را در ۲ سال ساختیم و در سال ۵۳ به پایان رساندیم، اما در سال ۷۸ که من احداث یک قطعه دیگر از این مسیر را به نام «سه الف مکرر» در دست گرفتم، متوجه شدم که هنوز این محور تکمیل نشده است! یعنی ۵۰ سال است که روی این محور کار می‌شود و هنوز قسمت پاتاوه به دهدشت تکمیل نشده است. چندین بار پیمانکاران دولتی وابسته به نهادهای خصوصی آمدند، یک مقدار کار کردند و پول زیاد گرفتند، بعد رها کردند و رفتند و یک گروه دیگر جای آنها را گرفته و کار به همین شکل تاکنون ادامه داشته است. در این مناقصه، من اول قیمتی داده بودم که گفتند زیاد است، ولی تا به حال ۱۰۰ برابر قیمت ما در این مسیر خرج شده و به جایی هم نرسیده است.

در همان قطعه سه الف مکرر شهرضا - بهبهان من ساعت ۱۰ از تهران به اصفهان می‌رفتم و ساعت ۱۲ از اصفهان با یک راننده به طرف کارگاه

دوم قطعه ۲ ب از محور فیروزکوه را ساختیم و در روستاهای اطراف نیز عرض راه را به ۳۰ متر تغییر دادیم و آسفالت کردیم. این کار حدود ۵ الی ۶ سال طول کشید.

پس از آن پروژه، آلوده شهرداری‌ها و وزارت راه شدیم. البته من خودم نمی‌خواستم اما خانواده توصیه کردند. برای شهرداری دماوند مخصوصاً در زمینه آسفالت راه‌ها خیلی کار کردیم. برای شهرداری آسپرد هم همین‌طور. البته قبل از این‌ها، قطعه‌ای از راه ایوانکی به آسپرد را برای اداره راه ساختیم که آن نیز راه ماندگاری است و از ۴ قطعه، ۳ قطعه دارای آسفالت ۱۸ سانتی است که تماماً خراب شده، اما قطعه‌ای که ما ساختیم، ۱۱ سانت آسفالت دارد و ۱۰ سال است که هیچ مشکلی پیدا نکرده است.

البته وقتی برای شهرداری آسپرد یک باند از مسیر هومند آسپرد ساختیم، گفتند کار شما خیلی خوب است، بیا باید این مسیر را دو بانده کرده و به شکل اتوبان احداث کنید، ولی در آخر کار، پول ما را ندادند، فقط چند گواهی تعریف و تمجید دادند. هنوز ۵ میلیون تومان پول ما از ۱۰ سال پیش باقی مانده، دادگاه نیز رفته‌ایم. این بدهدی باعث شد که من متوجه شوم در این کشور هیچ چیز حساب و کتابی ندارد.

#### ◀ شروع فعالیت‌های اجتماعی

از ده سال پیش، دیگر دوره انجام پروژه‌های راهسازی من تمام شد و در حال حاضر، مسئولیت‌های دیگری بر عهده دارم. اکنون رئیس شورای هماهنگی تشکلهای مهندسی صنفی حرفه‌ای کشور هستم و ۱۸ سال است که دبیری انجمن شرکت‌های راهسازی را برعهده دارم. کارهایی دیگری نیز انجام می‌دهم، برای مثال ۱۶ سال است نایب رئیس و رئیس هیئت‌مدیره بیمه کارآفرین هستم.

در مسئولیت‌های اجتماعی بسیاری هم نقش داشته‌ام، از جمله کمک به احداث ۵۰ باب منزل مسکونی و تعدادی حمام برای زلزله‌زدگان بشرویه طیس، اجرای عملیات آسفالتی میان‌بر اندیشمک به شوشتر در دوران جنگ به صورت رایگان، اهدای ماشین‌آلات راهسازی به جبهه‌های جنگ بدون دریافت گرامت یا مشابه و عضو هیئت امنای بیمارستان شهدای تجریش در زمان جنگ، چراکه دولت آن زمان توجه یا بودجه‌ای نداشت که مجروحان جنگی را در این بیمارستان درمان کند و بیمارستان به صورت هیئت امنایی اداره می‌شد. البته راهسازان دیگر هم در این فعالیت‌ها با من همراهی می‌کردند چون ما به‌واسطه اجرای پروژه‌ها ارتباط نزدیکی با عامه مردم داریم، مشکلات آنها را درک می‌کنیم و مانند مسئولان دولتی خود را تافته جدا بافته نمی‌دانیم. ■



**امروز ما بزرگراه امام علی را می‌بینیم که وقتی هنوز انتهای آن آسفالت نشده بود، از بالای بزرگراه شروع کردند درز بگیرند و لکه‌گیری کنند. اتوبان شهید بابایی را هم چندین بار روکش کردند و عاقبت گفتند تخریب می‌کنیم و مجدداً آسفالت می‌ریزیم ولی مشکل حل نشد و از روز بهره‌برداری تاکنون چهار بار روکش شده است!**



یک خاطره برایتان بگویم. اوایل انقلاب و قبل از جنگ، ما در حال ساخت راه بودیم از مسجد سلیمان، دوراهی شوشتر، یک روز گفتند معاون وزیر و همراهانشان می‌آیند و ظهر با شما هستند. ما تمام امکانات را از جمله ناهار را آماده کردیم. حدود ساعت ۱ بعد از ظهر به ما رسیدند. پیشنهاد کردیم بفرمایید اول غذا بخورید، بعد نمازتان را بخوانید، بعد به گفت‌وگو بنشینیم.

گفتند خیر، ما درباره مسائل کاری شما صحبت می‌کنیم، بعد کار داریم و می‌رویم. پس از آنکه صحبت‌های کاری تمام شد، آنها حرکت کردند و رفتند. من هم کمی غذا خوردم و قصد داشتم با یک لندروور به دنبال معدن شن و ماسه به آن طرف مسجد سلیمان بروم. زمانی که راه افتادیم، محدوده شهر که تمام شد دیدم تمام ماشین‌های آقایان ایستاده‌اند. در آنجا فقط یک نانوائی بود که نان خریده بودند و نان خالی می‌خوردند، حتی پنیر هم نبود. آن زمان افراد انقلابی این‌گونه بودند و چنین برخوردی با بخش خصوصی داشتند. آن وقت در زمان جنگ مسئولان دولتی منهای بی‌نهایت بودند، آمدند به حالت تعادل صفر ما رسیدند، ولی از ما گذشتند، به به علاوه بی‌نهایت رسیدند.

#### ◀ پروژه‌های تهران

بعد از آن پروژه‌ها، به تهران آمدم و باند دوم راه رودهن به فیروزکوه را که قرار بود به‌صورت بزرگراه ساخته شود احداث کردیم که مجموع هزینه‌هایش به قیمت آن زمان ۱۰۰ میلیارد تومان شد. در ادامه، باند

## اختلالات هوایی

گزارش‌های روزانه خلبانان از وضعیت اختلالات فرکانسی GPS در فضای ایران، از آن رو است که در کشور ما به دلیل تنش‌های سیاسی و امنیتی، از این روش به شکل بی‌قاعده و برخلاف استانداردهای جهانی استفاده می‌شود. در این پرونده علاوه بر گزارشی درباره ضرورت ساماندهی اخلاک‌های فرکانسی امنیتی در کشور، به تاثیر لغو فروش بلیت‌های چارتری بر بازرگانی شرکت‌های هواپیمایی نگاهی انداخته‌ایم.

◀ هوا کردن یک چالش هوایی!

◀ بر فراز اختلالات GPS





لغو پروازهای چارتری محاصره سنگینی برای بازرگانی شرکت‌های هواپیمایی است

## هواکردن یک چالش هوایی!



گزارش از

سیما ذوکایی نعمتی

اوایل مرداد ماه، مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی، در حاشیه نشست هیئت دولت و در جمع خبرنگاران از توقف پروازهای چارتری تا اطلاع ثانوی در همه مسیرها خبر داد. او این تصمیم را در واکنش به تاخیرهای مکرر برخی پروازها عنوان کرد و وعده داد که بساط سوداگری در حمل‌ونقل هوایی برچیده خواهد شد. پس از آن، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری هم اعلام کرد که ممکن است این تصمیم بعداً تغییر کند، اما تا برگشتن آرامش به بازار خرید و فروش بلیت هواپیما جاری خواهد بود.

هرچند مدت‌هاست که نحوه فروش بلیت‌های چارتری مورد انتقاد دست‌اندرکاران و کارشناسان صنعت هوانوردی کشور قرار دارد، اما انتظار این بود که سازمان هواپیمایی کشوری، چارترکننده‌ها را ساماندهی کند، نه اینکه وزارت راه و دستگاه متولی، به جای برنامه‌ریزی جامع‌تر برای مدیریت پروازهای چارتری، کلاً خیال خودش را درباره یکی از روش‌های رایج در بازار حمل‌ونقل هوایی جهان، راحت کرده و با پاک کردن صورت مسئله، به زعم خود آرامش را به بازار حمل‌ونقل هوایی کشور بازگرداند!

ترابران به سراغ کارشناسان و فعالان صنعت هوایی رفته تا تاثیر لغو پروازهای چارتری بر عملکرد شرکت‌های هواپیمایی و همچنین بازار صنعت هوانوردی را بررسی کند.



۲۲

**محمدسعید شرفی: سال هاست که تاکید جهانی در صنعت هوانوردی بر مقررات زدایی است و در ایران هم این مقوله در برنامه پنجم توسعه گنجانده شده، اما چرا بعد از ۵ سال، در برنامه ششم توسعه همه اهداف تغییر کرد و این مهم به کلی لغو شد؟! مگر ممکن است یک فرآیند طی ۵ سال منجر به توسعه و پیشرفت یک صنعت و در ۵ سال بعدی ضد توسعه باشد؟!**

۲۲

محمدسعید شرفی، کارشناس صنعت هوانوردی با تاکید بر اهمیت و ضرورت آزادسازی در این صنعت، اظهار کرد: «سال هاست که تاکید جهانی در صنعت هوانوردی بر مقررات زدایی است و در ایران هم این مقوله در برنامه پنجم توسعه گنجانده شده است، چراکه ساختار برنامه حاکمیت به درستی تشخیص داد که برای توسعه صنعت حمل و نقل هوایی راهی جز آزادسازی و مقررات زدایی وجود ندارد، اما چرا بعد از ۵ سال، در برنامه ششم توسعه همه اهداف تغییر کرد و این مهم به کلی لغو شد؟! مگر ممکن است یک فرآیند طی ۵ سال منجر به توسعه و پیشرفت یک صنعت و در ۵ سال بعدی ضد توسعه باشد؟!»

او ضمن انتقاد از حذف این مقوله مهم و ضروری از برنامه های توسعه و کلان کشوری گفت: «در همه کشورهایی که به موقع آزادسازی را سرلوحه صنعت خود قرار داده اند، امروز شاهد توسعه در سیستم هوانوردی اعم از شرکت های هواپیمایی، فرودگاهی، شرکت های پشتیبان مثل خدمات و ... آنها هستیم، اما در ایران حاصل تصمیمات اشتباه چیزی جز بحران فراگیر کنونی در صنعت حمل و نقل هوایی کشور نبوده است.»

#### ◀ سازمان هواپیمایی کشوری چه می کند؟

این کارشناس صنعت هوانوردی عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری در حوزه صنعت را غیرقابل قبول ارزیابی کرد و افزود: «این سازمان به جای انجام وظایف ذاتی خود به عنوان یک نهاد رگولاتوری و حاکمیتی برای تحقق توسعه صنعت هوانوردی، همه موضوعات را به سازمان تعزیرات حکومتی و یا حمایت از مصرف کننده و ... واگذار کرده که صلاحیت تصمیم گیری و تعیین تکلیف برای شرکت های هواپیمایی را ندارند.»

شرفی معتقد است که قیمت گذاری تکلیفی بدون در نظر گرفتن قیمت تمام شده ساعت پروازی برای ایرلاین ها انجام شده و کوچکترین تخطی از آن به منزله لغو پروازهای شرکت های هواپیمایی است.

او لغو پروازهای چارتری را تصمیمی اشتباه در صنعت حمل و نقل هوایی دانست و تاکید کرد: «مدل پروازهای چارتری یکی از مدل ها و متدهای حمل و نقل هوایی رایج در جهان است و لغو آن به معنای از بین بردن بخشی از بازرگانی ایرلاین ها است.»

به گفته او، فروش بلیت هواپیما برای برخی از مسیرها مثل جزیره کیش به جز چارتر راه جایگزینی ندارد و در حال حاضر با توجه به ممنوعیت فروش کلی برخی از فعالان در گردشگری متضرر شده و خواستار لغو این دستور در جزیره کیش و برخی مسیرهای مشابه هستند.

شرفی فروش بلیت چارتری و گروهی را یکی از متدهای اصلی بازرگانی فروش در شرکت های هواپیمایی برشمرد و گفت: «به چه حقی و طبق

چه قواعد اقتصادی این روش به کلی حذف می شود؟ با این اقدام عملاً تیشه به ریشه ایرلاین ها زده شد، چراکه بعد از قیمت گذاری دستوری و لغو چارتر عملاً شرکت های هواپیمایی هیچ ابتکار عملی در حوزه بازرگانی و بازرگانی و فروش خود ندارند و این یعنی صرفاً یک واسطه برای اجرای دستورات حاکمیت هستند، در حالی که از هیچ نوع حمایتی هم برخوردار نمی شوند.»

این کارشناس صنعت هوانوردی در ادامه یادآور شد: «حاصل این تصمیمات دستوری و اعمال فشار بر شرکت های هواپیمایی، چیزی نیست جز اینکه ایرلاین ها با توجه به کمبود نقدینگی و ضرر مالی، به بهانه های مختلف اعم از زمین گیر شدن هواپیماها، پروازها را کاهش دهند تا در نهایت مجموعه حاکمیت و سازمان رگولاتوری برای اصلاح تصمیم خود متقاعد شود، اما در این مدت متضرر اصلی مردم عادی و مسافران هستند که نه دسترسی مناسبی به بلیت هواپیما دارند و نه به اندازه بهای پرداختی از خدمات لازم بهره مند می شود.»

او با بیان اینکه من کاملاً مخالف این هستم که سودی که باید از بابت خدمات به ایرلاین ها تعلق گیرد، به جیب چارترکننده رفته و روزه روز فربه تر شود، ادامه داد: «با این حال، ممنوعیت چارتر مصداق پاک کردن صورت مسئله است. بهتر بود متولیان امر به فکر اصلاح سازوکار پروازهای چارتری باشند تا نفع آن به مردم و شرکت های هواپیمایی برسد.»

### ◀ حاکمیت گوش شنوایی برای بخش خصوصی ندارد

شرفی گفت: «تا زمانی که مسئولان و تصمیم‌گیران، همراه با ایرلاین‌های فعال در این حوزه و انجمن و سندیکای مربوطه نتوانند برای بررسی موضوعات مختلف اعم از آنالیز هزینه‌های واقعی یک ساعت پروازی، میزان قیمت فروش و حاشیه سود منطقی گفت‌وگو داشته باشند، مشکلی حل نمی‌شود؛ متأسفانه در حال حاضر، نه فقط هیچ حمایتی از شرکت‌های هواپیمایی اعم از اختصاص ارز نیمایی، ایجاد تسهیلات با نرخ سود کم، تسهیل واردات و ترخیص قطعات هواپیما از گمرک و یا ایجاد شرایطی برای تعلیم آموزش‌های استاندارد بین‌المللی وجود ندارد، بلکه با اعمال کنترل‌های بیش از حد، هزینه‌های ایرلاین‌ها چند برابر شده، چراکه برای پیش‌برد بسیاری از کارهای خود باید از سد دلان و واسطه‌ها عبور کنند.»

او تنها خروجی دخالت حاکمیت در عملکرد ایرلاین‌ها را کاهش دسترسی مردم به بلیت‌های هواپیما دانست و درباره چگونگی فروش چارتری در ایران، خاطرنشان کرد: «قبول داریم که تا پیش از این هم فروش بلیت چارتری در ایران به‌درستی انجام نمی‌شد چراکه چارترکننده در بسیاری موارد حتی به اندازه قیمت تمام‌شده پرواز هم به ایرلاین پرداخت نمی‌کرد و ایرلاین به دلیل ضعف نقدینگی مجبور به همکاری با چارترکننده حتی به قیمت کاهش سود خود بود و همین روند منجر به تضعیف هرچه بیشتر شرکت هواپیمایی و فرقه‌تر شدن چارترکننده می‌شد.»

با این وجود، شرفی تصریح کرد: «علی‌رغم همه این موارد، لغو پروازهای

چارتری مکانیزم کاملاً اشتباهی است که وضعیت را وخیم‌تر می‌کند، چراکه حداقل فایده چارتر، تامین نقدینگی و دریافت قیمت تمام شده صندلی از چارترکننده بود تا حداقل نیازهای خود را رفع کند.»

### ◀ چیزی از شاگله ایرلاین باقی نگذاشته‌ایم

این کارشناس هوانوردی معتقد است که در حال حاضر با تصمیمات اتخاذ شده و اقدامات انجام شده، چیزی از شاگله اصلی ایرلاین باقی نمانده و ادامه روند کنونی و رویه‌های خلق‌الساعه مدیران دولتی، به‌منزله نایب‌دی شرکت‌های هواپیمایی در آینده‌ای نه‌چندان دور است.»

او با اشاره به اینکه هیچ سازمان هواپیمایی در دنیا به جز ایران در مسائل اقتصادی ایرلاین‌ها دخالت نمی‌کند، تاکید کرد: «سازمان هواپیمایی کشوری باید به جای دخالت در حوزه اقتصادی و عملکردی شرکت‌های هواپیمایی، به انجام وظایف ذاتی خود بپردازد همانطور که در بروز و بررسی سوانح هیچ نوع اعمال حاکمیتی وجود ندارد نباید در امور قیمت‌گذاری و فروش هم دخالت کند.»

شرفی در پایان خاطرنشان کرد: «افراد تصمیم‌گیر و متولی در سازمان هواپیمایی صلاحیت و تخصص دخالت در عملکرد ایرلاین‌ها به ویژه در حوزه بازرگانی و فروش را ندارند؛ البته این امر نه تنها در ایران بلکه در جهان هم صادق است، چراکه وظیفه ذاتی سازمان‌های هواپیمایی مدیریت و حاکمیت و تسهیل شرایط برای ایرلاین‌ها است نه دخالت در قیمت‌گذاری و نحوه فروش بلیت آنها.»

### ◀ ممنوع کردن به معنای فرار از اصلاح

علیرضا منطری، نماینده اسبق ایران در ایکائو (سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری) نیز با انتقاد از لغو پروازهای چارتری، گفت: «حمل‌ونقل به‌عنوان یک صنعت بین‌المللی رویه‌ها و قواعد حمل‌ونقلی دارد که فروش چارتری یکی از قواعد حاکم بر آن است؛ در واقع چارتر پس از رونق بحث گردشگری در کشورهای مختلف، به‌عنوان یک قاعده برای ترغیب و جذب گردشگران مطرح شد. تا با فراهم کردن بستر گردشگری در قالب یک پکیج شامل بلیت، مکان و سایر امکانات، سفر را برای گردشگران تسهیل کنند. در این میان، بلیت هواپیما یکی از فاکتورهای اصلی چارترکننده است که فرد ضمن مکاتبه و رایزنی با شرکت‌های هواپیمایی بخشی از صندلی‌های پروازی را با پرداخت هزینه چارتر می‌کند.»

او با بیان اینکه این امر در ایران فرصت خوبی برای شرکت‌های هواپیمایی به منظور افزایش نقدینگی و تامین نیازهای خود ایجاد کرد، ادامه داد: «با ترویج این روش در ایران ابتدا روند درستی ایجاد شد، اما باتوجه به



**سازمان هواپیمایی کشوری به جای انجام وظایف ذاتی خود به عنوان یک نهاد رگولاتوری و حاکمیتی برای تحقق توسعه صنعت هوانوردی همه موضوعات را به سازمان تعزیرات حکومتی یا حمایت از مصرف‌کننده و ... واگذار کرده که صلاحیت تصمیم‌گیری و تعیین تکلیف را برای شرکت‌های هواپیمایی ندارند**





**علیرضا منظری: ممنوعیت چارتر کمکی به حل مشکلات موجود نمی‌کند، بلکه باید با اصلاح بازار، ایجاد تناسب بین عرضه و تقاضا، اصلاح رویه قیمت‌گذاری بلیت، پرداخت تسهیلات به شرکت‌ها و اصلاح رویه‌های بازرگانی در ایرلاین‌ها سعی می‌کردند تا روند فروش بلیت‌های چارتری به منظور رونق گردشگری هم اصلاح و استاندارد شود.**



کرد و افزود: «اگر دولت تسهیلات بانکی با نرخ سود کمتر و یا امکان خرید قطعه و هواپیما با شرایط سهل را به شرکت‌های هواپیمایی اختصاص دهد قطعاً با نوسازی ناوگان و افزایش صندلی، تعادل و تناسب بین عرضه و تقاضا در بازار برقرار شده و در نتیجه، بلیت بیشتری در دسترس عموم مردم خواهد بود.»

این کارشناس هوایی توضیح داد: «از نظر بنده به جای ارائه راهکارهای اشتباه توسط نهادها و ارگان‌های غیرمرتبط بهتر است دولت یکبار برای همیشه ورود کرده و با اختصاص تسهیلات و نقدینگی به شرکت‌های هواپیمایی زمینه را برای افزایش عرضه فراهم کند، البته این بدان معنا نیست که دولت دخالت بیشتری بر شرکت‌های هواپیمایی داشته و یا جایگزین بخش خصوصی باشد بلکه به عنوان نهاد حاکمیتی باید شرایط را برای شرکت‌های هواپیمایی هموار کند که این امر باید بدون دخالت در نرخ‌گذاری‌ها باشد.»

او افزود: «راهکار دیگری که عموماً در کشورهای دیگر در پیش گرفته شده، تشکیل شرکت‌های لیزینگ هواپیما است تا این شرکت‌ها با تامین اعتبارات نسبت به خرید هواپیما اقدام کرده و آنها را در قالب اجاره و اجاره به شرط تملیک در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهند.»

منظری با اشاره به کاهش قدرت خرید مردم برای بلیت هواپیما، اذعان کرد: «برای حل دسترسی مردم به بلیت با قیمت مناسب نباید همه

وجود برخی مشکلات و سنگ‌اندازی‌ها، بحث چارتر از اهداف اصلی خود منحرف شد که در نهایت از کل این روند فقط فروش بلیت هواپیما باقی‌مانده بود که آن هم با دستور وزیر و بدون در نظر گرفتن تبعات آن برای گردشگری و ارائه راهکار به منظور اصلاح رویه، لغو شد.»

منظری تصریح کرد: «ممنوعیت چارتر کمکی به حل مشکلات موجود نمی‌کند، بلکه باید با اصلاح بازار، ایجاد تناسب بین عرضه و تقاضا، اصلاح رویه قیمت‌گذاری بلیت، پرداخت تسهیلات به شرکت‌ها و اصلاح رویه‌های بازرگانی در ایرلاین‌ها سعی می‌کردند تا روند فروش بلیت‌های چارتری به منظور رونق گردشگری هم اصلاح و استاندارد شود.»

#### ◀ ناترازی عرضه و تقاضا، مشکل اصلی صنعت هوایی

منظری ناترازی عرضه و تقاضا در بازار حمل‌ونقل هوایی را اصلی‌ترین مشکل کنونی صنعت هوانوردی دانست و اظهار کرد: «همه فعالان حوزه هوانوردی اذعان دارند که مشکلات موجود در کشور اعم از تحریم‌ها، نبود نقدینگی مناسب، اجرا نشدن قواعد مربوط به حمل‌ونقل در شرکت‌های هواپیمایی به‌ویژه در بحث درآمد و هزینه، نوع قیمت‌گذاری دستوری بلیت و ... باعث شده تا در حال حاضر عرضه صندلی در کشور ما در حالت کمینه بوده و پاسخگوی تقاضای موجود در بازار صنعت هوایی نباشد، اما مسئولان به جای ارائه راهکار اصولی برای حل نامتعادل بودن عرضه و تقاضا، معمولاً با اقدامات کنترلی مثل لغو فروش بلیت‌های چارتری و پاک کردن صورت‌مسئله به دنبال رفع مشکل هستند، حال آنکه چنین روش‌هایی حتی اگر در کوتاه‌مدت با اعمال فشار منجر به کنترل نسبی در بازار هم شود، در بلندمدت قطعاً منجر به بدتر شدن وضعیت ناترازی عرضه و تقاضا خواهد شد.»

این کارشناس هوایی، تاکید کرد: «بهتر است دولت به جای دخالت در عملکرد شرکت‌های هواپیمایی مانند سایر بخش‌ها و حتی کشورها نقش تنظیم‌گری (رگولاتوری) خود را ایفا کرده و با ارائه تسهیلات بستر لازم را برای ورود ناوگان جدید و یا فعال کردن هواپیماهای زمین‌گیر برای شرکت‌های هواپیمایی فراهم کند، چراکه در چنین شرایطی با افزایش عرضه و ایجاد تعادل بین عرضه و تقاضا، قیمت بلیت هم به‌درستی و براساس نیاز بازار تعیین می‌شود؛ بنابراین ممنوع کردن چارتر راهکار کارشناسی و درستی برای حل مشکل ناترازی بازار نیست و نخواهد بود.»

#### ◀ به جای سنگ‌اندازی، راه را هموار کنند

او دلیل ناتوانی کنونی شرکت‌های هواپیمایی در افزایش ناوگان و یا فعال کردن هواپیماهای زمین‌گیر خود را کمبود نقدینگی و تحریم عنوان





**مهم‌ترین مشکل اصلی لغو چارتر برای ایرلاین‌ها کاهش نقدینگی است. بدون وجود نقدینگی، شرکت‌های هواپیمایی از خرید قطعه و تعمیرات ناتوان شده و در نهایت هواپیماهای بسیاری از چرخه پرواز خارج می‌شوند که با کاهش هواپیماهای فعال در بازار صنعت هوایی و کاهش صندلی ناترازی عرضه و تقاضا تشدید و بازار بیش از پیش ملتهب می‌شود**



فشارها اعم از قیمت‌گذاری دستوری و یا لغو پروازهای چارتری بر دوش شرکت‌های هواپیمایی باشد، بلکه دولت به جای چنین راهکارهای موقتی باید یارانه و سوسپیدی را برای خرید برخی از اقشار نیازمند، اختصاص دهد تا از بلیت هواپیما با قیمت مناسب بهره‌مند شوند. در چنین شرایطی شرکت‌های هواپیمایی هم شانس بیشتری برای بقا خواهند داشت.»

این کارشناس با بیان اینکه طی دو سال اخیر همواره مشکل نامتعادل بودن عرضه و تقاضا در بازار حمل‌ونقل هوایی کشور حاکم بوده، درباره تاثیر ممنوعیت فروش پروازهای چارتر در بازار یادآور شد: «با توجه به فصل تابستان و تقاضای بسیار زیاد پرواز شاید تاثیر این امر به زودی در بازار مشهود نباشد، اما در بلندمدت لغو فروش چارتری منجر به کاهش نقدینگی شرکت‌های هواپیمایی می‌شود، چراکه تا قبل از این چارترکننده با پرداخت هزینه تمام‌شده برای رزرو صندلی پروازی منجر به افزایش نقدینگی شرکت‌های هواپیمایی شده و همین امر نیاز حداقلی شرکت‌های هواپیمایی برای تامین قطعات یدکی و یا انجام تعمیرات لازم هواپیماهای خود را مرتفع می‌کرد.»

او در ادامه توضیح داد: «بدون وجود نقدینگی شرکت‌های هواپیمایی از خرید قطعه و تعمیرات ناتوان شده و در نهایت هواپیماهای بسیاری از چرخه پرواز خارج می‌شوند که با کاهش هواپیماهای فعال در بازار صنعت هوایی و کاهش صندلی ناترازی عرضه و تقاضا تشدید و بازار بیش از پیش ملتهب می‌شود؛ بنابراین مهم‌ترین مشکل اصلی لغو چارتر برای ایرلاین‌ها کاهش نقدینگی و در بازار کاهش دسترسی مردم به بلیت هواپیما است و در چنین شرایطی بروز فساد و بازار سیاه برای فروش بلیت هواپیما امری بدیهی است.»

او خاطرنشان کرد: «تا زمانی که عرضه و تقاضا اصلاح نشود، مسلماً هر فردی در این بازار از رویه‌های موجود مانند قاعده چارتری صرفاً برای تامین منافع خود استفاده خواهد کرد و ادامه این روند منجر به بدتر شدن وضعیت بازار و صنعت حمل‌ونقل هوایی می‌شود.» ■

## نخستین حضور ایرانی‌ها در جمع ممیزان اصلی ایکائو



بین‌المللی فیلیپین انجام شد. این ممیزی بخش‌های مختلفی از جمله سیستم‌های مدیریت امنیتی، بازرسی فنی امنیتی بار و مسافر، امنیت محموله‌های پستی و برنامه‌های آموزشی امنیتی را پوشش داد و در جمع ممیزان ایکائو، معاون دفتر مرکزی حراست سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان مسئول ممیزی بخش‌های آموزش و صدور گواهینامه (TRG)، امنیت بار و مسافر (PAX) و تسهیلات هوانوردی (FAL) حضور داشت. این ممیزی با حضور وزیر حمل‌ونقل و ارتباطات فیلیپین، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری فیلیپین (CAAP)، رئیس مقام ذی‌صلاح امنیت هوانوردی فیلیپین (OTS)، فرماندهان پلیس فرودگاه فیلیپین (ADP)، پلیس ملی فیلیپین (PNP) و اینترپل آن کشور برگزار شد.

برای نخستین بار، بهروز امین، یکی از بازرسان سازمان هواپیمایی کشوری ایران به‌عنوان مسئول ممیزی بخش‌های آموزش و صدور گواهینامه (TRG)، امنیت بار و مسافر (PAX) و همچنین تسهیلات هوانوردی (FAL) در برنامه‌های جهانی نظارتی ایکائو به‌عنوان ممیز اصلی حضور یافت.

دفتر امنیت حمل‌ونقل وزارت حمل‌ونقل فیلیپین با همکاری مقامات فرودگاه و سایر سازمان‌های دولتی آن کشور، از ۱۰ تا ۲۱ جولای ۲۰۲۳ ممیزان برنامه جهانی ممیزی امنیت هوانوردی با رویکرد پایش مستمر سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ICAO USAP-CMA) بود. در طول این برنامه دو هفته‌ای، یک ممیزی و ارزیابی جامع از دو فرودگاه



ایمنی پروازهای هوایی در کشور نیازمند ساماندهی اخلاک‌گرهای فرکانسی امنیتی است

## بر فراز اختلالات GPS

گزارش از  
حنانه راد

تعدد سوانح هوایی در ایران به قدری زیاد شده که دومینووار در پی هم بروز می‌کند و هنوز یک حادثه فراموش نشده که بعدی خبرساز می‌شود. هرچند سن زیاد هواپیماها و نبود قطعات ناشی از تحریم‌ها در بروز این حوادث بسیار موثر بوده و هست، اما ظاهراً ایمنی سیستم‌های ناوبری و موقعیت‌یابی نیز از جمله مواردی است که از دید متولیان امر مغفول مانده و یا شاید نادیده گرفته شده است، به گفته یک کارشناس ایمنی، ایجاد اختلالات فرکانسی GPS در مناطق حساس و امنیتی تنها یکی از ده روش مرسوم در این حوزه برای جلوگیری از بروز خطر در چنین مناطقی است، اما در کشور ما به دلیل بالا بودن تنش‌های سیاسی و امنیتی، صرفاً از این روش، آن هم بسیار بی‌قاعده و برخلاف استانداردهای ذکر شده استفاده می‌شود و همین امر در حمل‌ونقل هوایی منجر به ایجاد موقعیت‌های خطرآفرین زیادی شده است.

یک کارشناس ایمنی هوانوردی که ترجیح می‌دهد نامی از او در این گزارش برده نشود، با تأکید بر اهمیت سیستم ناوبری در تأمین ایمنی حمل‌ونقل هوایی می‌گوید: «به طور کلی دو مدل مقررات برای ناوبری هواپیما وجود دارد که یکی مدل VFR یا Visual Flight Rule است و دیگری که IFR (مخفف Instrument Flight Rule) که اولی بدون نیاز به دستگاه و ملزومات و دومی وابسته به تجهیزات بوده و خود به دو دسته ناوبری مبتنی بر تجهیزات کمک‌ناوبری زمینی و ناوبری مبتنی بر عملکرد یا PBN



ناوبری زمینی که در فرودگاه‌ها نصب می‌شود دستگاهی است با نام ILS (مخفف Instrument Landing System) که از این دستگاه در فاز نهایی تقرب فرودگاه‌ها برای فرود هواپیما در خط مرکزی باند و با شیب مناسب به‌ویژه در شرایط دید نامناسب خلبان استفاده می‌شود که این سیستم هم براساس دقت دید به سه نوع Cat 1 و Cat 2 و Cat 3 تقسیم شده و هر یک هواپیما را تا یک ارتفاع مشخص و تا یک فاصله مشخص از آستانه باند در شرایط دید مختلف بسته به نوع دستگاه هدایت می‌کند و باعث بهبود دسترسی فرودگاه‌ها در شرایط دید مختلف می‌گردد.»

او درباره مجهز بودن فرودگاه‌های کشور به این گونه سیستم‌ها می‌گوید: «همه فرودگاه‌های بین‌المللی ایران، مجهز به ILS Cat 1 و فرودگاه بین‌المللی امام مجهز به ILS Cat 2 است. لازم به ذکر است که نصب و نگهداری از این تجهیزات هزینه بسیار بالایی می‌طلبد که برای بسیاری از فرودگاه‌ها صرفه اقتصادی ندارد و بنابراین فرودگاه امام خمینی تنها فرودگاه مجهز و استفاده‌کننده از سیستم ILS Cat 2 است.»

این کارشناس ایمنی هوانوردی وجود تجهیزات Cat 2 و Cat 3 را وابسته به تعداد پرواز و همچنین شرایط هوایی و دید غالب آن فرودگاه می‌داند و تصریح می‌کند: «هرچند که این دستگاه‌ها برای همه فرودگاه‌ها به ویژه فرودگاه‌هایی با تعداد پرواز کم و یا هوای مساعد در بیشتر ایام سال ضروری نیست، اما مطابق با برنامه جهانی ناوبری هوایی تمامی دو سرباندهای فرودگاه‌های بین‌المللی باید مجهز به سامانه ILS باشند که در حال حاضر فرودگاه‌های بین‌المللی کشور فقط در یک سر باند مجهز به این سامانه هستند.»

#### ◀ تجهیزات زمینی لازم هست، اما کافی نیست

این متخصص معتقد است که هرچند تجهیزات زمینی برای تامین بخشی از ایمنی پروازها ضرورت دارد، اما استفاده از این دستگاه‌ها محدودیت‌هایی نیز در انتشار سیگنال دارد، چراکه با توجه به انتشار مستقیم سیگنال‌های (موج) ارسالی توسط این تجهیزات، هر مانعی مثل کوه و... تاثیر مستقیمی در ارسال و دریافت سیگنال توسط هواپیما دارد، به طوری که در مناطق کوهستانی معمولاً سیگنال‌ها به سختی و با محدودیت ارتفاعی دریافت می‌شود.

او در ادامه، چنین توضیح می‌دهد: «از دیگر محدودیت‌های سیستم‌های زمینی، نصب این سیستم‌ها در مسیر هواپیما است، چون هر یک از این دستگاه‌ها بردی در حدود ۱۸۰ تا ۲۵۰ ناتیکیال مایل دارد، بنابراین در هر فاصله ۲۵۰ ناتیکیال مایلی باید یک سیستم نصب و راه‌اندازی شود؛

(مخفف Performance based Navigation) تقسیم می‌شود که متکی بر تجهیزات و سامانه‌های داخل هواپیما است.» او درباره انواع مدل‌های ناوبری، چنین توضیح می‌دهد: «ناوبری برپایه مقررات VFR معمولاً توسط خلبان با استفاده از شاخص‌های زمینی مثل شهرها، جاده‌ها، تیرهای چراغ برق و... به‌طور چشمی و با استفاده از نقشه انجام می‌شود و لازمه انجام آن این است که خلبان دید کافی نسبت به مسیر پروازی خود، زمین و فاصله از ابر داشته باشد، بنابراین اغلب در مورد هواپیماهای آموزشی یا هواپیماهای با سطح ارتفاع پایین یا هلیکوپترها که دید کافی نسبت به سطح زمین دارند، مورد استفاده قرار می‌گیرد، اما استفاده از آن برای انجام ناوبری در هواپیماهای تجاری که سقف پروازی بالایی داشته و با سرعت‌های بیشتری از وسایل پرنده آموزشی و تفریحی پرواز می‌کنند و ضرورت دارد که در تمامی ساعات شبانه‌روز و شرایط جوی پرواز داشته باشند، امکان‌پذیر نیست، به همین دلیل پروازهای تجاری با استفاده از مقررات IFR و با یکی از روش‌های ناوبری سنتی یا مبتنی بر عملکرد امروزه پرواز می‌کنند.»

این کارشناس توضیح می‌دهد که در ناوبری سنتی، دستگاه‌های زمینی کمک ناوبری در طول مسیرهای هوایی نصب و هواپیماها با استفاده از دریافت سیگنال از دستگاه‌های مذکور توسط گیرنده‌های داخل هواپیما قادر به تشخیص موقعیت خود مطابق طرح پروازی و نقشه‌های هوانوردی می‌شوند؛ بنابراین معمولاً این هواپیماها قادر به تشخیص جهت و فاصله خود از دستگاه کمک ناوبری زمینی هستند.

این متخصص هوانوردی می‌افزاید: «یکی از دستگاه‌های مهم کمک



**گزارش‌های روزانه خلبانان از وضعیت اختلالات فرکانسی GPS در فضای ایران، نگرانی‌های ایمنی را تشدید کرده است. اختلالات فرکانسی GPS در ایران از جمله پدیده‌هایی است که ناوگان هوایی را دچار مخاطره می‌کند، معمولاً تخریب سیگنال‌های ماهواره‌ای منجر به انتشار سیگنال‌های نادرست به هواپیما یا به اصطلاح ماسک کردن سیگنال می‌شود**





**اختلالات فرکانسی GPS علاوه بر تاثیر بر سامانه های ناوبری، بر سامانه GPWS (سامانه برخورد از موانع) هم موثر بوده به طوری که روزانه گزارش های متعددی از اعلام هشدار این سامانه توسط خلبانان دریافت می شود که واقعی نیستند به همین دلیل خلبانان حتی زمانی که هشدار واقعی هم اعلام شود، نسبت به آن کم توجهی یا بی توجهی نشان می دهند**



با وسائل پرنده مهاجمی که از این سیگنال برای ناوبری استفاده می کنند رخ می دهد، می افزاید: «دلیل تخریب سیگنال ها جلوگیری از پرواز و ورود به پهادا و یا پرندهای جاسوسی به مراکز حساس است.»

این کارشناس ایمنی هوانوردی، دلیل حادثه شیراز را بی توجهی خلبان به هشدارهای GPWS (مخفف Ground proximity warning system) می داند و می افزاید: «این سامانه به خلبانان کمک می کند که از برخورد با عوارض طبیعی زمینی جلوگیری کند، اما در این حادثه خلبان به دلیل اشتباه ناوبری به سمت کوه حرکت کرده و علی رغم دریافت Warning E GPWS آن را جدی تلقی نکرده و حین نزدیکی به کوه با هشدار برج مراقبت، نسبت به اصلاح مسیر اقدام می کند.»

او اضافه کرد: «اختلالات فرکانسی GPS علاوه بر تاثیر بر سامانه های ناوبری، بر سامانه GPWS (سامانه برخورد از موانع) هم موثر بوده به طوری که روزانه گزارش های متعددی از اعلام هشدار این سامانه توسط خلبانان دریافت می شود که واقعی نیستند و همین سبب عدم اطمینان به این سامانه در مناطق کشور بین خلبانان شده تا حدی که حتی زمانی که هشدار واقعی هم اعلام شود، خطر کم توجهی و یا بی توجهی نسبت به آن وجود دارد.»

این کارشناس دلیل تخریب سیگنال های GPS را امنیتی می داند و می افزاید: «ساماندهی اخلاک گره های GPS یکی از ضروریات کنونی جامعه هوانوردی است که نبود مدیریت صحیح در این امر منجر به بروز نگرانی های جدی ایمنی به ویژه برای هوانوردی غیر نظامی می شود.» ■

در عین حال، با توجه به اینکه این دستگاهها نیازمند برق، نگهداری و امنیت و امکانات است، حتماً باید در داخل شهرها و در فاصله مناسب موقعیت یابی شود که این امر منجر به طولانی تر شدن مسیر هواپیما خواهد شد، چراکه برای دریافت سیگنال حتماً باید هواپیماها از بالای این دستگاهها عبور کنند.»

به گفته این کارشناس، نصب تعداد زیادی از این دستگاهها به لحاظ مسافتی و هزینه ای به صرفه نیست؛ ضمن اینکه جدا از نصب و راه اندازی، هزینه ای از این تجهیزات نیاز به نگهداری در دوره های حداکثر ۱۸ ماهه دارند؛ بنابراین با توجه به مشکلات و محدودیت های این نوع از مدل های ناوبری، از حدود ۲۰ سال قبل مدل جدید دیگری به نام ناوبری مبتنی بر عملکرد Performance Base Navigation ارائه شده که وابسته به قابلیت های سامانه ها و گیرنده های داخل هواپیما و همچنین محاسبات کامپیوتر سیستم مدیریت پرواز به نام FMS یا Flight Management system است.

این کارشناس ایمنی هوانوردی اذعان می کند: «در مدل های جدید ناوبری، کامپیوترهای نصب شده در داخل کابین، مغز هدایت کننده هواپیما هستند که با دریافت سیگنال از دستگاه های زمینی و سیگنال های سامانه های ناوبری ماهواره ای و همچنین با شناسایی و رفع خطاهای ناوبری و با انجام محاسبات دقیق ریاضی موقعیت هواپیما در کره زمین را در چهار بعد طول، عرض، ارتفاع و زمان تشخیص می دهند؛ به عبارت دیگر، با ورود این تجهیزات این هواپیماها هستند که مجهزتر شده و نواقص سیستم های کمک ناوبری زمینی از بین رفت.»

او استفاده از سیگنال های ماهواره ای به منظور ناوبری را یکی از روش های مرسوم در ناوبری مبتنی بر عملکرد عنوان کرد و افزود: «در حال حاضر، GPS فعال ترین ماهواره مکان یاب مورد استفاده در هواپیماها است که امروزه در همه گوشی های همراه هم وجود دارد، اما با وجود دقت بالاتر و بهتر، نباید از خطاهای سیگنال های ماهواره ای هم غافل شد.»

#### ◀ از رنجی که می بریم

این متخصص با اشاره به گزارش های روزانه خلبانان از وضعیت اختلالات فرکانسی GPS در فضای ایران که مخاطرات و نگرانی های ایمنی را سبب شده است، می گوید: «اختلالات فرکانسی GPS در ایران از جمله پدیده هایی است که ناوگان هوایی را دچار مخاطره می کند، معمولاً تخریب سیگنال های ماهواره ای منجر به انتشار سیگنال های نادرست به هواپیما و یا به اصطلاح ماسک کردن سیگنال می شود.»

او با بیان اینکه اختلالات فرکانسی GPS معمولاً در کشورها برای مقابله





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 مخصوصاً  
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 بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	
۱۵۴	استاد ترابری
۱۲۶	حنان ترابری شرق
۱۲۶	صبا ماهان مشهد
۱۲۶	شاهراه طلایی کیهان
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان	
۱۲۳	ایران ویج
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه	
۱۲۲	روانسر ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان	
۱۵۲	فارانتری ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان	
۱۲۶	رون ترابری امید
۱۴۰	نیگسان کالا تجارت
۱۲۰	هزیر راه
حمل و نقل داخلی کل کشور	
۱۵۵	پیام بار دلپایان
۱۳۰	تکران سرعت سیراف
۱۳۱	توکا
۱۲۷	جاده رانان رفسنجان
۱۲۷	حمل و نقل پتروشیمی
۱۲۷	سعادت ترابری
۱۳۱	شباهنگ بروجن
۱۵۴	صنایع روغن بار گلزار
۱۵۴	فولاد ترابری خاورمیانه
۱۵۵	طارق
۱۵۴	عدل ترابریان توس
۱۲۶	گلدشت دماوند
۱۵۴	ممتاز
۱۳۱	وطن گرد
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
۱۳۰	آشپن ترابری هرمزگان
۱۳۰	آزاده بندر
۱۳۰	آذر ترابری هرمز
۱۳۱	احسان هرمزگان
۱۳۱	امیر ترابری مهرگان
۱۳۰	بندر پیششار
۱۳۱	توحید هرمزگان
۱۳۱	دوستان هرمزگان
۱۳۱	رشد بار بندر
۱۳۰	سعادت بندر
حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	
۱۲۷	ستی
۱۲۷	سنگین ترابری
خدمات لجستیک	
۱۱۵	امیر لجستیک
۱۴۱	رامین لجستیک
۱۱۸	سام ران لجستیک
۱۵۴	سهند لجستیک
۱۲۰	صبا لجستیک
۱۴۵	هدف مارین

۱۱۴	نیک تک
۱۱۵	وفاراه
۱۲۶	ویرا آسمان دریا
۱۱۰	ویسمان
۱۱۴	هاگ بار
۱۱۱	هویار ترابری
۱۲۱	یونیک
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	
۱۲۹	آرتا لجستیک
۱۲۸	اسپاد ترابری ویرا
۱۵۴	ایده آل راه
۱۲۹	ترنم تبریز
۱۲۸	ساریان گستر سیلان
۱۲۹	سرافراز ترابری
۱۲۹	شهاب سحر آذر
۱۲۹	کالجار
۱۲۹	نیرو ترابری
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	
۱۲۹	آزنگ نگین
۱۲۸	شهاب تبر آریا
۱۲۹	مروارید ماکو
۱۱۲	نیک بر
حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان	
۱۲۳	آبا تمیم گیتی
۱۲۳	آبازراه طوس
۱۲۴	آتا ترابری اطلس
۱۲۵	اجافی
۱۲۴	آسا پروتد طوس
۱۲۵	آسا ترابری شرق
۱۲۴	بانی راه توس
۱۲۴	بیسان ترابری پویا
۱۲۴	پیششار ترابری عصر خاوران
۱۲۳	تایما یارید تبر پارس
۱۲۶	توکا ترابری
۱۲۳	جواهر نگار توس
۱۲۴	خادم لجستیک
۱۲۴	خلیج فارس ریل
۱۲۳	ره تاش توس
۱۲۵	زین ترابری آسیا
۱۲۳	زهره شب
۱۲۶	ستاره باران زمین
۱۲۵	سدنا آسیا بار فرابر
۱۲۵	سلمان ترابری توس
۱۴۷	کارکیا ترابری آسیا
۱۲۳	کیا مهر ترابری
۱۲۳	مازلان ترابری ایرانیان
۱۲۵	میچکا ترابری شرق
۱۲۶	همرهان شب توس
حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	
۱۵۴	بادپا اردبیل
۱۲۸	مانا ترابری
۱۲۸	ماهورکیان سیلان
حمل و نقل بین‌المللی استان البرز	
۱۲۹	فهرمان سیر البرز

۱۱۴	جهان یخچال بار
۱۴۳	حامد بار
۱۰۸	خزر ترابری
۱۴۶	خط سفید خزر
۱۰۸	خیام ترابری
۱۱۶	دریا زمین اروند
۱۰۹	دلنا بار
۱۱۶	دنیا گرد
۱۱۰	دی ترانس صبا
۱۱۸	راگا ترابری پاسارگاد
۱۱۸	راگا ترابری پارسین
۱۱۹	رادمان ترابری
۱۲۱	رادمان دریایی ماهان
۱۱۳	راه گستر فارس
۱۱۰	راه وند
۱۰۹	روشن تبر
۱۰۹	رهبیاد ابریشم
۱۱۷	رهار
۱۱۱	رهزاد ترابری
۱۱۴	زمرد ترابری نوین
۱۲۱	سان لجستیک
۱۱۱	سپهران ترابری
۱۲۰	سما مروارید آسیا
۱۴۳	سی‌رود کالای خاورمیانه
۱۰۹	سینا صدر
۱۱۲	سی بن ترابری
۱۱۷	شامخ ترابری
۱۲۰	شاهین ترابری
۱۰۸	شهاب ترابری آریا
۱۰۹	شهاب تاقب
۱۱۷	شهام ترابری
۱۱۴	شیب
۱۲۸	صحرا ترابری
۱۱۶	کارکیا نیک نام
۱۲۱	کارینا ترابری کیان
۱۱۳	فراز رانان جهان
۱۰۸	کاسپین
۱۱۰	کالا بر
۱۱۸	کالا سپید ترابری
۱۱۶	کهکشان سیر آسیا
۱۲۲	کیان ترابری حافظ
۱۱۲	گنج بار تهران
۱۱۱	لایبر ترانسپورت کیش
۱۱۳	ماکو سیر
۱۲۰	ماهان ترنس
۱۱۱	مرسا ترابری پیشرو
۱۰۹	مژده ترابری
۱۱۳	مسیرا اکسیر
۱۱۲	ملک ترابری
۱۱۳	مهان تندر بار
۱۲۲	مهرداد ناوگان
۱۱۸	مهرکران تهران
۱۰۹	میهن ترابری
۱۰۸	نآمداران ترابری
۱۱۵	نصرالرافدین

صفحه	حمل و نقل بین‌المللی تهران
۱۰۹	آرسام بار آریایی
۱۰۸	آرش تبر زمین
۱۱۸	آرمان دریا زمین
۱۴۱	آریا فرین جام
۱۱۱	آرین ترابری امیر
۱۱۲	اسکان پروتد پارس
۱۰۸	اسرع ترابری
۱۱۷	افرا بار
۱۱۹	اکسون ترابری ابریشم
۱۱۴	الماس ترابری پارس
۱۰۹	الیت آریا جم
۱۱۰	امید اندیش
۱۰۹	امین ترابری
۱۱۷	ایران سریع
۱۱۲	ایران ترکمن
۱۱۰	ایران پروتد بار
۱۱۹	ایلیا لجستیک
۱۲۰	بارایستا توان ترابری
۱۰۹	بارپولان ایران
۱۱۰	بارید
۱۱۳	بارفراوری کامیاران
۱۱۷	بارمان ره تنیس
۱۱۲	به تام ترابری
۱۰۸	بی‌تا ترابری
۱۱۵	پارسا ترابری پریشیا
۱۱۵	پارساترابری کاسپین
۱۱۵	پارس پیشرو دریا گوهر
۱۱۸	پارس ترابری
۱۱۳	پارس سما کالا
۱۱۲	پارس گیتا
۱۱۱	پارسین زمین دریا
۱۱۲	پریشیا سپید ترابری
۱۲۱	پل وان ترابری
۱۱۷	پنج اقلیم
۱۱۲	پیروز رانان جهان
۱۴۱	پیشرو ترابری متحد آراز
۱۰۸	پیشرو حمل کالا
۱۱۶	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۲	پیششار اطلس
۱۰۸	پیششاران
۱۱۹	تات فریر ایرانیان
۱۲۱	ترابری صد راه جم
۱۲۷	ترکیب حمل و نقل
۱۳۷	توزال تیکرو آسیا
۱۱۸	تیران
۱۰۹	تیرکاران
۱۱۵	تهران تیر
۱۱۳	تهران راهوار
۱۱۲	تهران رخش
۱۱۴	جاده ابریشم
۱۱۵	جاده ابریشم فرابر
۱۱۶	جاده پویان جهان
۱۱۹	جوانه کارگو بار
۱۱۹	جهان جاده





حمل نقل بین المللی و لجستیکی  
 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

www.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

☎ ۸۳۰۳۸۳۶۸۷۲

کرمانشاه: ۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

خسروی: ۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ 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-  
 Blocc,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 (خط ۱۰) 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



پیشستان  
 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



کاسپین  
 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



ارش تیزر زین  
 شرکت حمل و نقل بین المللی  
 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

☎ ۴۴۰۱۱۱۰۱-۶

✉ arashtrazarrin@gmail.com



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

دفتربازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷

☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹

www.asratarabar.com

info@asratarabar.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

پست الکترونیک: 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

پست الکترونیک: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

اینستاگرام: @barbaraniran

پست الکترونیک: 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

پست الکترونیک: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

پست الکترونیک: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

پست الکترونیک: 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

پست الکترونیک: 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: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

پست الکترونیک: info@elitetaria.com

وبسایت: www.elitetaria.com



### رهپاد ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی فورواردر - کریر

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

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

تلفن: ۸۸۳۰۷۵۸۵

پست الکترونیک: ecmelan2003@yahoo.com



### میهن ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۳

پست الکترونیک: 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

پست الکترونیک: info@mojdehtarabar.com

وبسایت: www.mojdehtarabar.com



### امین ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

#### 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

پست الکترونیک: info@amintarabar.com

وبسایت: www.amintarabar.com



### شهاب ثاقب

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

#### 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

پست الکترونیک: info@shahabsagheb.com

وبسایت: www.shahabsagheb.com



### تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲ / ۶۶۷۲۵۹۳۲

پست الکترونیک: info@tirakantransport.com

وبسایت: www.tirakantransport.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 بالعکس

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 بالعکس

سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا

انجام کلیه خدمات اسناد برای محمولات خاص  
خدمات Trading Company

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

تلفن: +359-877443900

پست الکترونیک: info@safecargo-co.com

وبسایت: www.safecargo-co.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  
تلف (خط) 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:

۰۲۱-۸۸۵۱۶۹۰۷

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 - ۰۲۱-۸۸۴۹۴۰۵۱

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 اللاهی  
(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 - فرورادر

- ◀ 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

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

☎ ۹۱۰۵۵۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



## مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی



## 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  
ترکیه و کشورهای عضو شینگن

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

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲

☎ ۰۲۱ - ۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



## سپهران

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فرورادینگ،  
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



## کارو تجارت آرین رابین

KARU TEJARAT ARIAN RABIN

خدمات بازرگانی و ترخیص کالا

- ◀ ارائه دهنده خدمات مشاوره امور گمرکی و بازرگانی از خرید تا ترخیص کالا
- ◀ اخذ مجوز ثبت سفارش
- ◀ ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت
- ◀ ارائه سرویس‌های ترکیبی و خدمات بیمه کالا و گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای مرتبط

تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی،

ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲

☎ ۲۲۱۳۵۸۱۴-۱۷

☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰

☎ ۲۲۳۶۷۷۰۹

☎ ۰۹۱۲۱۳۲۳۳۶۶

WWW.ARIANTARABAR.COM

✉ info@ariantarabar.com



## آرین ترابر امیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فرورادر



## لاینر ترانسپورت کیش

شرکت حمل و نقل بین المللی و  
کشتیرانی

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  
behtam.tarabar h.miri@behtam.net  
www.behtam.net Info@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



**ملک ترابار**  
هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

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



**عضو اتحادیه بین المللی 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 الوند، 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



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

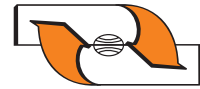
۸۸۸۷۷۵۳۰

۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندعباس: 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

شباب  
(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

شباب  
(سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

www.shib.ws

info@shib.ws



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

جهان بخشا  
(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





### پارسا ترابز پرشیا

شرکت حمل و نقل بین المللی  
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

۸۸۷۶۴۶۱۱

۸۸۷۶۷۰۶۰

info@pasargas.com



### جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

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

۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar International Transport Co. Ltd.

### پارس پیشرو دریا گوهر

حمل و نقل بین المللی (زمینی دریایی هوایی و ریلی) ترانزیت و امور بازرگانی کالا (صادرات واردات و ترخیص) از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک، خ ونک، ساختمان آئینه ونک، شماره ۱۱۰ واحد اداری ۵۰۲

۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

۸۸۷۸۶۴۴۳

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

۴۶۰۹۲۳۰۶

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

vafarah\_co@yahoo.com

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 sales1@nasr-alfafedain.com

عراق - بغداد +98-2188921210

عراق - بغداد +964-7721033931

International logistics

www.nasr-alfafedain.com



### پارسا ترابز کاسپین

شرکت حمل و نقل بین المللی  
ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



### ماهان تجارت لیمارک

شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی  
• 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 پروژه های نفتی به کشورهای همسایه  
• فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

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

۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

Info@mahantejaratL.com Info@amir-logistics.com



### 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

۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

۸۸۸۴۹۰۲۵

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) ۰۲۱-۴۴۶۵۳۰۰  
۰۲۱-۴۴۶۶۴۸۱۸  
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



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی  
**دریا زمین اروند**  
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  
جاده پویان جهان ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰ / ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com

✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**جاده پویان جهان**

JADDEH POUYAN JAHAN  
International trasport co.

کریر-فورواردر



**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

به صورت  
Direct LCL  
services  
هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

📍 تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳ پلاک ۱۷

☎ ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰

✉ sales@Tavfreight.com

🌐 www.Tavfreight.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کاهشان سیر آسیا**

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

📍 تهران، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری 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 - فرورادر

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

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

تهران، خیابان فلسطین 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 - فرورادر

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 تئیس

متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

صادرات - واردات - ترانزیت

تهران، میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی،

پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com

info@brt-co.com

شاهام ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



مدیریت: احمد رضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلانتری، 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 ترابر

(با مسئولیت محدود)

International Transport.Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

مشهد، پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پارس ترابر

International Shipping & Forwarding Agency

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



شرکت

## سام ران لجستیک

logistics

- 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 ترابر پاسارگاد

Raga Tarabar Pasargad

- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- خدمات حمل 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

ARMAN SEA LAND

(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

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  
سهره 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

**ایلیا لجستیک**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
Elya Logistics Intl Transport co.ltd  
(کریر و فورواردر)  
مدیرعامل: احد زمانی

تهران، سهرودی 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

**تات فرابر ایرانیان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)  
T F I

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

☎ ۰۲۱-۲۲۱۲۳۹۳۱ / ۲۲۱۲۳۹۳ ☎ ۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹

بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر،  
طبقه دوم کتاب فروشی

☎ ۰۷۶-۳۲۰۹ ☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ ☎ ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

### صبا لجستیک

حمل و نقل محمولات  
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۸۱، واحد ۱۵

☎ ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۶۶۵۷۸۷۳۹

☎ 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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲ ☎ ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

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

☎ ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ ☎ ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

☎ ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶ تلفن ویژه



SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

### سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

- با کادری مجرب در واردات کلیه کالاها از اقصی نقاط دنیا به خصوص شرق آسیا و اروپا
- انجام کلیه حوالجات ارزی خاص ناشی از تحریم
- دارای بهترین نمایندگان خارجی در کلیه کشورها و همچنین کلیه گمرکات
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۹، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۵۷۶۴۳ / ☎ ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳

☎ sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

### بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با 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

☎ ۸۸۸۱۱۱۹۱

☎ 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 ترابری**  
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 ترابری صدره جم

• حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه  
نقاط دنیا به ایران و بالعکس  
• خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

📍 تهران، میدان فتح، بعد از شیر پاستوریزه، خیابان فتح  
سیزدهم، مجتمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۲۷

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳  
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

✉ A.hosseinzadeh@sadrahjam.ir ✉ Info@sadrahjam.ir



## شرکت یونپک

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 شرکتها و سفارتخانهها 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 ترابری 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 فوئوزاوردی



شرکت ام ال سی شیبینگ  
خدمات فورواوردی و کشتیرانی در کشور امارات  
NVOCC & LOGISTICS



تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

info@mehrllogistics.com

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

تهران ۸۸۵۳۴۰۲۹

۸۸۷۴۶۵۵۰

۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

کرمانشاه ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه ۷۷۰۲۰۴۰ (۰۹۶۴۷۷۰)



شرکت حمل و نقل بین المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:  
جعفر سوری

jafarsouri@yahoo.com

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

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  
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸  
☎ 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

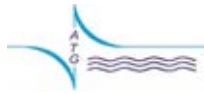
مشهد، میدان ابوطالب، نبش حر عاملی ۴۷،  
ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ ☎ ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ ☎ ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳  
✉ khavari@abanrahtooos.com ☎ ۰۹۱۵۳۱۲۶۰۲۶  
www.abanrahtooos.com bidel@abanrahtooos.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



شرکت حمل و نقل بین المللی

### 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

### 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

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 جاده‌های کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی، جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان، اخذ مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک عضو فیاتا

مشهد، بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ ☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com

**KHADEM**  
Logistics Holding



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی  
ریلی، هوایی، گمرکی، نامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com  
Contact us : 021-88609173  
021-88605083  
051-31731000



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 ☎ ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹ / ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸

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

✉ Brtco.11253@gmail.com ☎ ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ سامانه پیامکی

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 از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل کلیه کالاها، 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: ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۹-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹

✉ pishataztarabar@yahoo.com

**ATA TARABAR ATLAS**  
International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده‌ای)

دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

☎ Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran

☎ 098-5138550305-9 ☎ 098-5138545669



www.atatarabar.com ✉ info@atatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آسا برودت طوس**

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 دبئی
- 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





### «مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین المللی در سال ۱۴۰۱

«فورواردر - کریر»  
 «جاده‌ای - ریلی»  
 «حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای میانه، عراق، آذربایجان، قزاقستان و روسیه»

مشهد، احمد آباد، احمد آباد ۱۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳  
 ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۴ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ / ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین المللی

## سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین المللی

### آسا ترابر شرق

کریر - فورواردر



• ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی • مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت • سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان، عراق و روسیه • حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG • حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس • دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲  
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱۴ / 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 بین المللی 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, Gelayat St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

www.sednaasiaforwarder.com Info@sednaasiaforwarder.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### 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

۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۹۲۰۴ / ۳۸۱۱۴۳۷۷ / ۰۹۱۵۳۰۹۳۷۲۶

zta.co.iran@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

### 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 فرتاج: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

- حمل و نقل بین المللی جاده‌ای، دریایی، ریلی، هوایی
- ارائه دهنده خدمات حمل و نقل بین المللی و بازرگانی بین الملل
- دارای نمایندگی‌های معتبر داخلی، خارجی و دفاتر مرزی و بندری
- تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- اخذ گواهینامه‌های مرتبط، خدمات انبارداری، بازرسی کالا، تامین کالا و ...

مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۱۲۸، طبقه ۲۵

۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴ / ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸ (رامین اجاقی)

www.ojaghitrade.com

info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی

### اجاقی

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**توکا ترابر**

کریر فورواردر  
(جاده ای - دریایی - ریلی)

◀ حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان  
◀ ارائه خدمات کانتینری منظم از بندر 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

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**شاهراه طلایی کیهان**

با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه ترین زمان به مشتریان خود عرضه می دارد

📍 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵  
☎ ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ☎ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

✉ info@shahrahtalayi.com

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**خان ترابر شرق**

کریر-فورواردر  
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

📍 زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲  
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰  
☎ ۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳  
☎ ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳  
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸  
☎ ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

✉ Hannantarabarshargh@gmail.com

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**ستاره باران زمین**

کریر - فورواردر  
خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

📍 مشهد، کوهسنگی ۳، پلاک ۱۱۶، طبقه ۴، واحد ۷  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۹۶۳۱۰ / ۳۸۴۹۶۳۱۱  
✉ Saramadyaranzamin@yahoo.com  
✉ yaranzamin\_star@yahoo.com

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**همراهان شب توس**

◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده ای دریایی ریلی و هوایی  
◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی  
◀ دارای انبار جاده ای مسقف واقع در جاده آسیایی  
◀ دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل  
◀ ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

📍 مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱  
☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۸۳۹  
☎ ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

✉ hamrahan\_toos@yahoo.com

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**مرورید تجارت توانا مکران**

مدیریت آقای مهاجری

شکرت 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

**شکرت حمل و نقل بین المللی**  
**روای تراب نوین امید**

کریر-فورواردر

\* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی \* واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص \* واردات از کلیه بندر 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

**شکرت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی ویرا آسمان دریا**

با سابقه درخشان و ارایه کننده خدمات حمل و نقل بین المللی در زمینه حمل کالاهای هوایی، دریایی، زمینی، ترانزیتی و ترخیص کالا و ارائه مشاوره در جهت خرید خارجی و امور بازرگانی

📍 تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد ۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۸۲۳۰۰۱-۳ ☎ ۸۸۳۲۴۷۲۵  
☎ ۰۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷

✉ Info@virasky-co.com ✉ ceo@virasky-co.com

**شکرت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی**  
**ویرا آسمان دریا**

**Sangin Tarabar**  
Road Transporta Co Ltd.



**سنگین ترابار**  
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین  
( داخلی - آسیای میانه )

تهران، 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 ۲۲۷  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

www.sati-co.com info@sati-co.com

**TARKIB HAML-O-NAGHL CO**



Affiliated with I.R.I Rail ways  
Personnel Saving Found Institute (PSRAI)

- Internal & International Rail,  
Road and multi-modal freight transportation
- Iran Railway's representative of International North-South Transport Corridor (INSTC)
- Active Agencies at the Iran borders and ports

☎ No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran  
☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821) 66915187

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir

**شرکت ترکیب حمل و نقل**



وابسته به موسسه صندوق پس‌انداز کارکنان شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریبر - فوروردری
- ریلی - جاده‌ای
- حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
- نماینده ایران در کریدور بین الملل شمال - جنوب
- دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

**جاده رانان رفسنجان**



شرکت حمل و نقل

قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور  
دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷  
☎ ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

aligholamhosseyni537@gmail.com

**سعادت ترابار**



شرکت حمل و نقل جاده‌ای

- نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور
- برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
- کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه  
(کرمان، 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 ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹ / ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

www.saadattarabar.com saadat\_tarabar@ymail.com

**۳۰ 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 بین‌المللی کالا (جاده‌ای - ریلی - دریایی - ترکیبی- ترانزیت - ترافیکی) »  
« انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور »

تهران، سعادت آباد، بین تقاطع مسجد القدس و خیابان رامشه، جنب داروخانه دریا، پلاک ۳۲

**شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی P.T.E.C**

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

www.ptec-ir.com info@ptec-ir.com

شهریور ماه ۱۴۰۲





**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



AGENCIES



LOGISTICS

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

✉ manatarabarparsiyani@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

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

📍 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

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۳۱ / 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

بهم، 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



## 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

## آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

## قهرمان سیر البرز

شرکت حمل و نقل بین المللی

مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

- ترخیص و بارگیری
  - استریپ
  - حمل و نقل داخلی
- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵  
 آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲  
 کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲



- دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم / ۳۳۵۵۵۷۶۱ / ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷
- دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ / ۳۳۵۳۲۲۶۲۰ / 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  
 ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۲۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۰۹

- پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
- میدان ترهبان: بندرعباس، میدان تره‌بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱
- تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com | info@azadehbandar.com



### شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر 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  
 حیدرحسینی 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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۱۶۵

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

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-اندیشک، 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

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 بندرعباس

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	آینین راه خاورمیانه
۱۴۵	آراد 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	اینکار ترابری پارسا
۱۴۰	اتحاد دریایی دوستی
۱۴۲	اسپندان ترابری آتیه
۱۴۶	البرز سیریک
۱۳۶	امواج دریا
۱۴۶	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
۱۳۹	تریگ دریا (TDS)
۱۴۵	توسعه تجارت رویینا
۱۴۳	توسعه تجارت کارن مکران
۱۴۲	توشه بر
۱۳۴	جهان دینیز کالا
۱۳۸	خط استوا مارین
۱۳۷	خط کرانه دریایی
۱۴۴	خورشید دریایی آبی
۱۳۵	داتام دریای اروند
۱۴۱	دروازه طلایی دریای نور
۱۳۵	دریا پرژوی گیتا
۱۳۸	دریا پیمای امین پارس
۱۳۸	دریا تجارت سامامیر
۱۲۸	دریا سرعت
۱۳۹	دریا سفیر هرمز
۱۲۲	دریای آبی متحد
۱۴۱	دریای آرام آمانیس
۱۴۵	دریای نیلگون شفق
۱۴۴	دینیز دریا نورد متحد
۱۳۴	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 دینیز
۱۴۳	سها رسا مانا
۱۴۵	سیراف دریا لیان
۱۳۷	سیمای دریای گناوه
۱۴۲	شاخص صدف دریا
۱۴۴	فانوس ساحل
۱۳۴	فرتاک دریای آرام
۱۴۲	فرمد
۱۴۰	کیان راه ساحل
۱۴۴	گذرگاه دریا پارس
۱۳۹	لنکا آبی کیش
۱۳۶	ماروس ترابری
۱۴۴	مدیریت بار و دریا
۱۴۵	مروارید اقیانوس آرام
۱۴۴	مروارید دریای آرام
۱۴۳	موج مد
۱۴۲	مهر دریا فاوگان
۱۳۴	نیک یاد دریا
۱۳۷	ونوس دریا
۱۴۳	هفت دریا
۱۳۸	هلال دریای ایرانیان
۱۳۸	هماهنگ دریای پارس
۱۴۵	هزتا ناو دریا
۱۴۱	هیوا امید دریا
۱۳۸	یکتا مارین
خدمات بندری	
۱۴۰	امبدان ساحل پارسیان
۱۳۴	تیم دریا
۱۴۳	خلیج پژم
۱۴۰	دریای آبی خلیج فارس
۱۴۷	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



[info@payagam.org](mailto:info@payagam.org)

[www.Payagam.org](http://www.Payagam.org)

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲  
۸۸۳۸۲۳۳۷-۰۲۱-۸۸۳۸۲۳۳۷  
۸۸۵۹۴۱۵۶-۰۲۱-۸۸۵۹۴۱۵۶



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 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

داتام دریای ارون

📍 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  
**دریا 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)



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 به‌صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

📍 تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

🌐 [www.cargoseatradrs.com](http://www.cargoseatradrs.com)



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
Reg No: 668726

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۵۵۵ (خط ۳۵)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آرند، طبقه نهم، واحد ۹۳



### نماینده خط کشتیرانی سیمای دریای گناوه

- ♦ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ♦ چارتر کشتی برای بارهای فله خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی

📍 تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳، طبقه دوم و سوم

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۰۷۸

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

📧 info@sdgshipping.com

📧 info@toojaltakro.com

🌐 [www.sdgshipping.com](http://www.sdgshipping.com)

🌐 [www.toojaltakro.com](http://www.toojaltakro.com)



### شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی توژال تکرو آسیا



### شرکت کشتیرانی ونوس دریا

- حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
- ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
- ارائه خدمات فورواردری
- انجام امور لجستیکی و چارترینگ

تهران میدان آرژانتین، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان 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 ایرلاینزهای 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 حمل‌ونقل 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  
☎ 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

☎ ۸۸۱۰۰۷۰۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)  
📧 info@ltkshipping.com  
🌐 Blue.Lotka.Kish

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  
☎ 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

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ ☎ 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

☎ 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  
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ ☎ 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.

📍 2nd floor, No. 98, Sohrvardi, Motahari St. Tehran - IRAN  
☎ +98 21 86037500 (5 LINES) 📠 +98 21 88760173



نماینده کشتیرانی

## کیان راه ساحل

📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به سهروردی، پلاک ۹۸، طبقه ۲

☎ 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 ستاز  
کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به  
صورت مستقیم و غیر مستقیم  
« انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط  
قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا  
📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴  
☎ ۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰

www.ariafarin.com | Info@ariafarin.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی دریای آرام آماتیس  
**Amatis Calm Sea Shipping Company**  
www.amcasea.com

■ ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمال، خطرناک) به صورت دریایی،  
هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)  
■ سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی  
بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)  
📍 تهران، یوسف آباد، نبش خیابان ۵۵، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲  
☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

Info@amcasea.com | in amatis\_calm\_sea



شرکت کشتیرانی  
**دروازه طلایی  
دریای نور**

« حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

« نمایندگی کشتیرانی

(فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

« ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

« حمل و نقل هوایی (Air-Freight)

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ | ☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

📧 daryayenoor.co

www.dtdnco.com | info@dnshippingco.com

**رابین لجستیک**

Logistics Service Provider (3PL,4PL)

"ارائه دهنده خدمات لجستیکی طرف سوم"  
خدمات انبارداری، حمل و نقل و تحویل سفارشات (خرده بار و بار درستی)  
لجستیک معکوس

لیست شعب رابین لجستیک: تهران، اصفهان، مشهد و اهواز

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۹۳۹-۳۵۹۰۶۲۰ | واتس آپ: ۰۹۳۸-۸۹۸۳۱۲۳



WWW.ROBINTP.COM



شرکت نمایندگی کشتیرانی

**هیوا امید دریا**

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

**NVOCC**

📍 بندر عباس، بلوار پاسداران، سورو قدیم ساختمان نیا، طبقه ۳ واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۰۱ / ۳۳۵۴۸۳۰۲

📧 info@hivaomidarya.com

www.hivaomidarya.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

**پیشرو ترابر متحد آراز**

- ♦ وارد کننده کشتنده از اروپا
- ♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا
- ♦ کربری و فوروارداری
- ♦ 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

info@pitmatransport.com



شماره ثبت: ۵۴۶۸۴۷



Spandan Tarabar Atieh  
نماینده 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

نماینده 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@mehdi.net



## ایران ترابری

نماینده 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 قصبی، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

## ARIAN GROUP

### ARIAN TRANS

نماینده 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 بارگیری 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

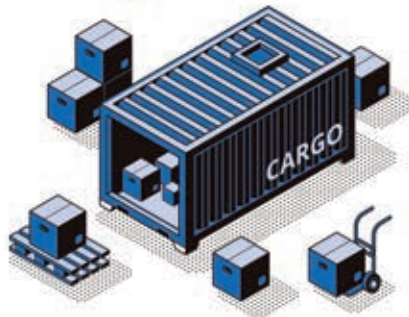


www.tcisiran.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



## شخص صدف دریا

نماینده 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@SHAKHESD.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

تلفن: ۸۸۷۰۸۰۰۳-۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶  
 فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸  
 ایمیل: 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 حمل‌خورد، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها »
- « دارای ترمینال اختصاصی »

تهران، خیابان آزادی، روبروی مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶۰ ساختمان مصطفی  
 تلفن: ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹  
 فکس: ۶۶۰۰۱۰۸۶  
 ایمیل: info@hamedbar.ir  
 www.hamedbar.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
 سی‌رود کالای خاورمیانه کارا  
 (با مسئولیت محدود)

- « ارائه دهنده خدمات بارفرابری جاده‌ای، دریایی، هوایی »
- « حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت »

تهران، خیابان وزرا، کوچه هفتم  
 پلاک ۱۳ طبقه ۲ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۶۳۰۰  
 فکس: ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱  
 ایمیل: info@searoadkala.com

www.searoadkala.com



### شرکت کشتیرانی سُها رسا مانا

- ◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بندر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
- ◀ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی
- ◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

بندر انزلی، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

تلفن: ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴  
 فکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

ایمیل: info@soharasamana.com



OUR MOTTO IS EASY AND SAFE

### توسعه تجارت

## کارن مکران

- ارائه خدمات فوروردری 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 آرمینس، طبقه 3، واحد 305  
 تلفن: 07632220071 - 09763220511

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

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶  
 فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

ایمیل: Info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)  
 Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۲۲۲۲۵۳۰۳ (خط ۲)  
 فکس: 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

ایمیل: General@sevenseasir.com  
 www.sevenseasir.com



### خدمات کشتیرانی موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی  
 Moj Madd  
 Shipping services Co. LTD  
 حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

شعبه داخلی:  
 بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۴۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

تلفن: ۸۸۷۹۲۷۹۳ (خط ۰)  
 فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

ایمیل: 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

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
✉ gmr@psp-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**مروارید 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  
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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴  
☎ 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، عمان 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

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ 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 (۲۱۹/۴۰۷) ۴۳۶۰۲-۰۲۱

☎ 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@hansnav.com



خدمات بین المللی حمل و نقل و لجستیک  
International Freight and Logistics Services

www.hansnav.com



HADAF MARINE  
INT'L LOGISTICS CO.



Unit 23, F2, No.42, Saba  
Blv., Africa Blv., Tehran, Iran

☎ +9821-220 20 108  
☎ +9821-220 20 136  
☎ +98 9128866844

✉ info@hbdco.net



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

☎ 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
- (Door-to-Door) خدمات
- 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

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.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  
۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷  
md@alborz-sct.com  
www.alborz-sct.com



SGW  
نماینده کشتیرانی  
**امواج زرین دریا**

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش  
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،  
واحد ۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com  
info@sgwshipping.com



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، دوعارون، خرم آباد  
نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۳۷  
(میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره  
تهران، ابتدای نواب، برج سهیل  
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

تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳  
+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



شرکت کشتیرانی

**اوزال دریا**

@ozaldarya

- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل دریایی، کالای فله و جنرال کارگو از بنادر مختلف
- ♦ حمل کالای عمومی و پروژه‌ای از کلیه بنادر دنیا به ایران و بالعکس با
- ♦ در اختیار داشتن شبکه نمایندگی‌های کارآمد
- ♦ قابلیت انجام حمل‌های (فوروآردری زمینی، دریایی و هوایی)
- ♦ (کانتینر در بست) FCL، (خرده بار کانتینری) LCL
- ♦ (کامیون در بست) FTL، (خرده بار کامیونی) LTLt
- ♦ (حمل بار هوایی) Air Shipment
- ♦ انجام امور چارترینگ و نمایندگی کشتی PANAMAX و HANDYMAX
- ♦ ترانزیت کالاهای وارداتی و صادراتی



شرکت

**آبتین راه خاورمیانه**

نماینده خطوط کشتیرانی

ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

تهران، خیابان خالد اسلامبولی، خیابان بیست و سوم، پلاک ۹، طبقه چهارم، واحد ۱۱  
۰۲۱- ۸۸۵۵۹۸۹۶ ۸۸۷۰۸۴۲۵

www.abtinway.com

info@abtinway.com



# RDPLINE

کشتیرانی روشن دریای پارس  
Shipping & International Freight Forwarder

« سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر  
« چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

🌐 www.roshandarya.com ✉ office@roshandarya.com



نمایندگی کشتیرانی

## آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (IUC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان  
مهر (پلاک ۲۳۵)، 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

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

- نمایندگی کشتیرانی • حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا
- انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه‌های چوبی و بسته‌بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی
- انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس
- صادرات، واردات، ترانزیت داخلی • حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس‌آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

✉ info@etpcargo.com



## کارکیا ترابر آسیا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- دارای ناوگان حمل جاده‌ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)

مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آر میتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۲ و ۵۰۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ 📠 ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

📠 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ 📠 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

بندرعباس، پشت شهر، بلوار صیادان، کوچه مالک اشتر ۲، مجتمع صدرا، طبقه ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com

✉ Traffic@karkiatarabar.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

## ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری • استریپ و استافینگ
- کانیتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی دویست هکتاری، دارای دو پایانه اختصاصی A و B

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴، واحد ۲

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

✉ sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



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





## 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

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، سیمان 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

☎ ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

[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: ۰۲۱-۳۳۶۲ ۳۳۶۲ 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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۳

[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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵  
 فکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶  
 شماره تماس: 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 مهرز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵  
 شماره تماس: ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۳

www.ariaataskish.com

export@ariaataskish.com import@ariaataskish.com



## ایران پیمان

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری

دفتر مرکزی

۶۶۷۰۷۱۴۸

رزرو ترمینال جنوب

۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

رزرو ترمینال غرب

۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

رزرو ترمینال شرق

۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰

رزرو پارکینگ بیهقی

۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



## ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴  
 ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق

۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
 ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

pmt.t2co@gmail.com  
 www.pmtco.ir



## عرفان تجارت آستارا

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، خیابان حکیم نظامی، روبروی داروخانه شبانه روزی دکتر حریری، ساختمان دولت پرست، طبقه اول

تلفن: ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲  
 شماره تماس: ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

erfantejarat.astara@gmail.com  
 faratirtarabarastara@gmail.com



## بازرگانی لاله رخسار

LALEHROKHSAR TRADING

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

داخلی بوشهر: ۳۳۳ ۰۲۱-۴۵۹۴۳  
 داخلی تهران: ۲۱۱ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

lrrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co

www.tarabaran.com





## شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- 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 دیلوواسی 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.
- Farhad Azarafza
- +905347875532  
• +902627540126  
• +905323131857  
• +989122077929
- ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰  
• ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹
- ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶  
• ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

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 / 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 با انواع کاربریها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادرعباس، 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



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



METSCO

شرکت حمل و نقل

فولاد ترابار خاورمیانه

امانت داری، 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 اندیمشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابار خاورمیانه، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ ☎ ۳۳۸۳۲۳۵۷

fooladtarabartransport@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 کانتینر به کشورهای همجوار

اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان

ترهبار، ترسیده به ترمینال مسافربری،

ساختمان STC طبقه چهارم

☎ ۰۴۵- ۳۳۸۲۲۰۷-۸

☎ ۰۴۵- ۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa\_ardabil@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

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه

۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا،

آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس،

اوکراین و بالعکس

◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص

◀ حمل محمولات یخچالی

◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در

کلیه گمرکات

تهران، خیابان رسالت، مجتمع تجاری

کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابار

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

تهران، خیابان امام خمینی ۴۲،

پلاک ۵۰

☎ ۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

☎ ۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com





موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد

## آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

### خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل 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



شرکت حمل و نقل

**پیام بار دلیجان**

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co



### شرکت مهندسی نیرو صنعت روزبه

- ◀ تعمیر و نگهداری و بازسازی و بهره برداری جرثقیل های ریلی، چرخ لاستیکی و سقفی
- ◀ تامین قطعات و لوازم مصرفی
- ◀ تعمیر و نگهداری بالابرها از قبیل لیفتراک ها، هایسترها و کلیه وسائط نقلیه سبک و سنگین
- ◀ ساخت و تامین قطعات ریلی و مهندس مشاور
- ◀ اجرای کلیه امور خدماتی شستشو و نظافت
- ◀ تعمیرات انواع سالن های مسافری و واگن های باری و لوکوموتیو
- ◀ راهبری واگن های مسافری و خدمات پشتیبانی

📍 تهران، نارمک، میدان نبوت، کوچه فاطمه الزهرا، پلاک ۷، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۷۷۹۷۷۲۸۹

☎ ۰۲۱-۷۷۹۴۵۱۸۳

✉ niroosanat.r@gmail.com



### شرکت حمل و نقل طارق

- ◀ تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- ◀ تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- ◀ حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- ◀ حمل آهن آلات شامل ورق، شمش، 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، مینی-بوس، کامیون، کامیونت، ون و وانت پیکاپ دوکابین

#### سبد محصولات:

- کامیون کشنده فوتون H۵، کامیون کشنده فوتون H۴، کامیون کشنده آتامان، کامیون های باری و کمپرسی
- مرسدس بنز ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴، کامیونت آرنا پلاس، اتوبوس درون شهری اتروس، اتوبوس برقی e-Atros، مینی-بوس آرین، ون وانا، وانت پیکاپ دوکابین فوتون دیزلی با گیربکس دستی و وانت پیکاپ دوکابین فوتون بنزینی اتوماتیک
- برخورداری از نمایندگی های گسترده خدمات پس از فروش سراسر کشور

تهران، بزرگراه آزادگان، بزرگراه آیت الله سعیدی، بلوار شهدای ایران خودرو دیزل، شرکت ایران خودرو دیزل

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۴۲۴

☎ ۰۲۱-۵۱۲۴۲۷۲۸

🌐 [www.ikd.ir](http://www.ikd.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)

ایران خودرو  
گواه



مدت زمان خواب مهم‌ترین دغدغه مالکان خودروهای تجاری است؛

## رضایت مشتری گواه کیفیت خدمات است

یکی از مهم‌ترین مسائل و دغدغه‌ها در زمینه خدمات پس از فروش خودروهای تجاری، مدت زمان خواب خودرو و چگونگی دریافت خدمت در این شبکه است، چراکه با هر بار توقف خودرو برای تعمیر مالک خودروی تجاری هزینه‌های سنگینی را اعم از تعمیرات و مهم‌تر از آن ضرر مالی ناشی از توقف خودرو متحمل می‌شود.

مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش گواه به‌عنوان یکی از بهترین ارائه‌کنندگان خدمات پس از فروش، در این زمینه می‌گوید: «خدمات پس از فروش یکی از موضوعات بسیار مهم و جدی در حوزه خودروسازی است و اهمیت این امر تا حدی است که گفته می‌شود اگر کارخانه توان فروش یک دستگاه خودرو را داشته باشد، خدمات پس از فروش باید بیش از ۱۰ دستگاه خودرو بفروشد و این

یعنی ارائه خدمات شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو به قدری تاثیرگذار است که امکان تغییر ذهنیت مشتری را داشته و ارائه خدمت خوب منجر به افزایش میزان فروش خودرو در یک کارخانه می‌شود.»



تاثیر بسیاری بر میزان رضایتمندی و همچنین افزایش مراجعین و حتی فروش محصولات دارد.»

خروج از شبکه خدمات پس از دوران گارانتی یک مشکل رایج در این حوزه است که معمولاً علت اصلی آن پیگیری نکردن این شرکت‌ها پس از اتمام مرحله گارانتی است چراکه افراد در دوران گارانتی و ضمانت باتوجه به اجبار وارد شبکه خدمات شده و گاهی حتی باوجود نبود رضایتمندی هم از تعمیرات و خدمات شبکه استفاده می‌کنند اما در بسیاری موارد با اتمام گارانتی، افراد ترجیح می‌دهند به جای خدمات شبکه و نمایندگی به تعمیرگاه‌های متفرقه مراجعه کنند.

دکتر سنندجی در خصوص اهمیت ترغیب رانندگان به استفاده از خدمات شبکه پس از دوران گارانتی، می‌گوید: «از اقدامات مهم برای مراجعه مشتریان در دوران وارانته، ارائه خدمات مناسب در

دکتر پیمان سنندجی، با اشاره به سابقه ۵۸ ساله فعالیت شرکت گواه در زمینه خدمات پس از فروش ایران‌خودرو دیزل، تاکید می‌کند: «شرکت گواه تلاش کرده تا با بهبود کیفیت خدمات و پیگیری مشتریان، مراجعه آن‌ها فقط محدود به دوره گارانتی نبوده و حتی پس از آن هم برای وارانته به شبکه خدمات مراجعه کنند و خوشبختانه افزایش سطح رضایت مشتریان نشان‌دهنده موفقیت گواه در این حوزه است.»

او تولید و توزیع قطعات بدکی، دارا بودن نمایندگی‌های فعال در سراسر کشور، پوشش تعمیرات انواع خودروها را از جمله وظایف شرکت گواه عنوان کرده و می‌افزاید: «با توجه به اینکه شرکت گواه به‌طور خاص در حوزه کاربری به‌ویژه کاربری‌های خاص هم فعالیت می‌کند؛ بنابراین ارائه خدمات گارانتی و همچنین وارانته به مشتریان

نمونه موجود به صورت علمی و عملی انجام می‌شود و اساتید مرتبط با هر خودرو متفاوت است.

#### ◀ تفاوت شبکه خدمات با تعمیرگاه‌های متفرقه

مدیرعامل شرکت گواه با بیان اینکه مراجعه به مراکز متفرقه و انجام تعمیرات بدون دانش و مهارت در دوره وارانتهی در بسیاری موارد منجر به بروز مشکلات جدی در خودروها شده است، می‌افزاید: «مهم‌ترین اثر مراجعه به مراکز متفرقه تعمیراتی کاهش عمر مفید خودروها است، اما شبکه‌های فروش و خدمات پس از فروش به دلیل تعهد به مشتریان و همچنین نظارت نهادهای مربوطه اعم از سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده، سازمان بازرسی و سایر ارگان‌ها عملکردی به مراتب مسئولانه و بهتر نسبت به مشتریان دارند. مشتریان در مراجعه به شبکه، از خدمات تخصصی بهره‌مند شده و تعمیرات لازم توسط متخصص مربوطه اعم از موتور، برق، گیربکس و... انجام می‌شود اما در تعمیرگاه‌های متفرقه صرفاً یک نفر همه تعمیرات را انجام می‌دهد.»

او ادامه می‌دهد: «یکی از علل تفاوت قیمت ارائه خدمات تخصصی و متعهدانه است و البته این نرخ‌ها توسط اتحادیه تعیین می‌شود؛ اما در شرکت گواه برای رضایت مشتری نرخ‌های اعلامی حتی پایین‌تر از نرخ اتحادیه و بسیار منصفانه و دقیق تعیین شده که در این شرایط قیمت‌ها با شبکه مراکز متفرقه کاملاً رقابتی است.» در شبکه گواه همه قطعات دارای شناسه کالا و قابل پیگیری است و این یعنی خود قطعه با گارانتی و اطمینان کامل برای تعمیرات استفاده می‌شود.

مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش گواه، اعتماد و مراجعه مداوم به شبکه‌های خدماتی برای تعمیرات خودروها را نیازمند فرهنگ‌سازی، تبلیغات و اعتمادسازی می‌داند و خاطرنشان می‌کند: «هرچند که براساس بررسی‌ها در سال‌های گذشته مشتریان در گواه معمولاً تمایلی به مراجعه مجدد نداشتند اما از سال ۱۴۰۱ با شروع برنامه‌های مشخص، سطح رضایت مشتریان پس از یک دوره افت، روند صعودی داشته و در سه ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲ کاملاً نمودار مربوطه نشان‌دهنده افزایش رضایتمندی است که امیدوارم این روند تداوم داشته باشد و مشتریان بازهم به شبکه خدماتی گواه بازگردند.»

کوتاه‌ترین زمان و با بهترین قیمت از لحاظ اجرت و قطعه است؛ بنابراین یک شبکه خدمات پس از فروش نباید فقط محدود به گارانتی باشد بلکه با کسب رضایت مشتریان، آنها را به قدری وفادار سیستم می‌کند که از وارانتهی هم استفاده کنند.»



#### ◀ تلاش گواه برای آشتی با مشتریان

او از شناسایی ۱۹۱ هزار مشتری در شرکت خدمات پس از فروش گواه خبر می‌دهد و می‌افزاید: «پس از شناسایی مشتریان گواه، برای هر یک از آنها پروفایلی مستقل تشکیل می‌شود که در آن همه مراجعات و عملیاتی که مشتری در گواه روی خودرو انجام داده، ثبت شده و در نهایت دسترسی به این پروفایل در اختیار مشتریان قرار می‌گیرد.»

گواه با این اقدام سعی کرده ضمن پیگیری وضعیت خودروی مشتریان، آنها را با سیستم شبکه آشتی داده و برای ارائه خدمات لازم چه در قالب گارانتی و چه وارانتهی ترغیب کند. افزایش سطح رضایتمندی و مراجعه مشتریان گواه طی ماه‌های اخیر در دوره وارانتهی مؤید آن است که از شبکه و خدمات تا پیش از این دوره رضایت کامل داشته و گواه سعی کرده تا ضمن جلب رضایت مشتری، میزان مراجعات افراد را هم افزایش دهد.

گفتنی است براساس بررسی‌ها و ارزیابی‌های انجام شده همه نمره‌های مربوط به رضایت مشتری (CSI) و همچنین رضایتمندی نمایندگان (DSI) در گواه طی دوران وارانتهی روند صعودی داشته و باتوجه به اینکه شرکت گواه دارای مشتریان حقوقی و عمده مثل اتوبوسرانی، شرکت پست و... است، رضایت آن‌ها هم بسیار موثر و مهم بوده است.

در شرکت گواه آموزش تعمیرات در رشته‌های تخصصی با حضور اساتید برجسته و متخصص و همچنین با استفاده از خودروهای





بیمه یاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با  
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

# طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



\* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- پوشش خسارت‌های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۴-۸۸۹۰۵۶۰۴  
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

# کسب رتبه A

در رتبه‌بندی شکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران  
توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: بسیار خوب
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: مطلوب
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۲

۰۲۱-۸۸۹۳۷۴۴۶-۹



# 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

## 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 | کشنده جفت محور

**FD560-I**

موتور 560hp HANMA

**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