

## نقشی بر آب

با وجود اینکه در خوشبینانه‌ترین حالت حجم بازار بالفعل حمل‌ونقل کانتینری در دریای کاسپین فراتر از ۱۰ میلیون TEU نمی‌رود، ایران سودای کانتینریزه کردن آن را در سر می‌پرورد. با این حال، کارشناسان بر این باورند که زیرساخت‌های بندری و تنوع و حجم بار در کشورهای حاشیه خزر این رویکرد را برنمی‌تابد. پس ایران چرا و چگونه به دنبال تحقق این رؤیا است؟!



- ◀ استراتژی خواب‌آلوده!
- ◀ فرونشست ترانزیتی
- ◀ عمرکاشتن و باد برداشتن
- ◀ درباره حق پوشش!
- ◀ گرفتار گرداب آشفستگی
- ◀ تلاش برای گستراندن فرش قرمز
- ◀ به دنبال آدرس غلط نباشید!

۱۰۰/۰۰۰ تومان

۱۸۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

شماره ۲۱۱

مهرماه ۱۴۰۲

## شوآف دولت سیزدهم برای بازار خودروی کشور

سیاست‌های عوام‌پسندانه دولت برای واردات خودروهای صفر و کارکرده که هنوز هم خروجی ملموسی نداشته است، بیش از آنکه بر مبنای شناخت درست و دقیق بازار باشد برای شیرین کردن دهان مردمان خوش‌باور است. ترابران در گفت‌وگویی با یک تحلیلگر خودرو، زوایای کمتر دیده‌شده این تصمیمات را بررسی کرده است.



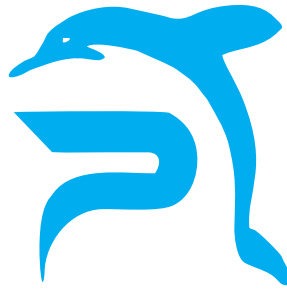
## MARIN SAMIN PARS

### مارین سمن پارس



خدمات ارسال بار به استرالیا به صورت خرده‌بار و فول کانتینر  
Door to Door service (Packing, Labling and ...)

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷  
☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ 📠 ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ ✉ info@m-sp-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: ۰۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ نامبر: 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)



SHIPPING  
COMPANY

**PAKAR**

شرکت کشتیرانی پاکار

# کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و  
صادرات کالا به عمان

## مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

### سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

### Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

| POL  | POD    | Loading Day | Transit Time | Loadable Shipments                          |
|------|--------|-------------|--------------|---|
| JASK | SUWAIQ | Every Day   | 15 Hours     | Ref Trailer / Tent Trailer<br>General Cargo |

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

 Pakar.shipping.co

 www.pakargroup.co

 pakarshipping@gmail.com



# ARIANTRANS



# 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



SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی  
پردیس اقیانوس سیراف

**We carry your trust...**

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

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





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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

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

 [general@sevenseasir.com](mailto:general@sevenseasir.com)



خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

## دیبا هوا دریا

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

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

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

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

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

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

ایمیل : info@dibaahd.com

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)





# سرآمد در حفظ و نگهداری کالا

شرکت انبارهای عمومی  
و خدمات گمرکی ایران

ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

info@pwcs.co.ir

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



www.pwcs.co.ir

**General Warehouses and Customs Services Company of Iran**



### بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳  
 نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

### بندر عباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵  
 نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

### تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوتد، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم  
 نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۳  
 تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰

✉ info@hilaldarya.com

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



LCL SERVICE

WE MOVE  
PROMISES



**Robina**

شرکت توسعه تجارت روبینا  
نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina\_shipping



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



**PASSARGAD  
UNITED SEA**



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

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

☎ (+98) 21 58 127 000





SHIPPING AGENCY CO.

**Alliance**  
of Friendship Sea



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران  
Shipping Association of IRAN

**BIMCO**  
MEMBER

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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: [info@afsmarine.com](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

\*با مسئولیت محدود\*

حمل و نقل بین المللی شماره ثبت: ۳۹۵۸۸۶

**MEHR RAD Navgan**  
International Transportation

MLC SHIPPING LINE

مهردریا ناوگان

\*با مسئولیت محدود\*

نمایندگی و خدمات کشتیرانی شماره ثبت: ۱۸۶۲۲

**MEHR DARYA Navgan**  
Shipping Agency



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



02191006050



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





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



# 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.

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰  
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰  
info@ilslogistic.com

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





# تیپاکس تقدیم می‌کند:

## خدمتی به وسعت ایران



# سرویس ارسال بسته بین شهری

**TIPAX**  
Courier Service



[www.tipaxco.com](http://www.tipaxco.com)  
in @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 بنادر هند و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینر یخچالی ، FlatRack ، Open top و Iso Tank

تلفکس : +۹۸۲۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : [info@rtmarine.co](mailto:info@rtmarine.co)

وبسایت : [www.rtmarine.ir](http://www.rtmarine.ir)

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





**Golden Calm Sea**  
Logistics Beyond Borders

# دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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



# BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریسرچ گروپ



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی 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

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

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

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



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزنسگاه

جعبه آمل

- نقشی بر آب
- استراتژی خواب آلوده!



۴۹ گذرگاه

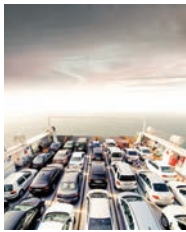
نبرد کریدورها

- فرونشست ترانزیتی
- یکسره شدن کار؟!>

۵۹ کسب و کار

سختی کار

- «عمر» کاشتن و «باد» برداشتن
- گرفتار گرداب آشفتگی
- بیم و امید شغلی دریارفتگان
- درباره حق پوشش!



۷۷ فرمان

ولی افتاد مشکلها

- حرفهایی برای شیرین شدن دهان
- حلقه‌های مفقوده!

۹۱ فناوری

واقعیت مجازی

- حمل واقعی با هوش مجازی
- تلاش برای گستراندن فرش قرمز
- سوار شدن در ایستگاه فناوری



۱۰۵ اقتصاد کلان

کورمال اقتصادی

- به دنبال آدرس غلط نباشید!>

بازار



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم  
شماره دویست و یازدهم / مهر ماه ۱۴۰۲



صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

مدیرمسئول و سردبیر: پرویا عروج‌نیا

گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید

مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، پویا فیروزی، علی کجیاف،

امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

دبیر تحریریه: بهاره بوذری

دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

مدیر هنری: محمدرضا قیصر

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 واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

www.tarabaran.com

tarabaranmag@gmail.com





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

## قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

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

### با همکاری:

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

### برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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



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

021-88140071





## دورخورده!

مورخان می‌گویند «اسکیلاکس کارباندایی» از طرف داریوش فرمان داشت که با چند کشتی جنگی پارسی سراسر کرانه‌های دریایی شاهنشاهی ایران را شناسایی کند و در این باره گزارش دهد. او سفر خود را از افغانستان امروزی آغاز کرد، از مسیر رود سند به اقیانوس هند رسید و در حالی که به سوی باختر می‌راند، کرانه‌های خلیج فارس تا نزدیکی خرمشهر کنونی را بررسی و نقشه‌برداری کرد، شبه جزیره عربستان را دور زد تا به انتهای دریای سرخ رسید، پس از آن باید شرق مصر و کناره صحرای سینا را اکتشاف می‌کردند تا مسیری مناسب برای کندن یک کانال آبی به سوی مدیترانه پیدا کنند... خلاصه اینکه، کارشان دو سال و نیم طول کشید... آنگاه به پاریس بازگشت و به حکمران وقت گزارش داد مسیری که برای توسعه تجارت و اداره سرزمین‌های خود به دنبال آن است، چه مشخصاتی دارد. این گزارش به حدود هفتصد سال قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد؛ ۲۷۰۰ سال پیش!

کاری به این نداریم که در آن اعماق تاریخ برای ساخت نخستین آبراهه اتصال دریای سرخ به مدیترانه (کوتاه‌ترین مسیر اتصال شرق آسیا به اروپا) چگونه نقشه‌برداری کرده و بر مشکلات توپوگرافی فائق آمدند، چگونه سازماندهی کردند، چند نفر هنگام کار مردند... آنچه اهمیت دارد به تصور درآوردن حکمرانی است که چنان سودایی در سر داشت و چنان سازمانی برای آن کار عظیم پدید آورد؛ نمونه‌ای از یک حکمرانی خردمندانه که اگر گسیل کریستف کلمب توسط پادشاه اسپانیا برای دور زدن زمین و یا ماجراجویی‌های استعماری اروپاییان را کنار بگذاریم، نمونه‌اش حداقل تا قرن نوزدهم (قرنی که کانال سوئز برای عبور کشتی‌های غول‌آسای تجاری بر آن آبراهه باستانی ساخته شد) در جهان بی‌نظیر است. آن ماموریت و سازوکار حکمرانی نمونه کارآمدی یک نظام حکمرانی و برنامه‌ریزی مطلوب در حد یک امپراتوری است.

کشورها، هر قدر هم ظرفیت و منابع داشته باشند، این حکمرانان آنها هستند که منابع را در راه بزرگی و رفاه ساکنان سازمان می‌دهند. حالا احتمالاً کسانی که در اینجا اهل اندیشه‌اند، به جای افتخار به لوح و رفتار کوروش، کمی هم به شعور، خردمندی، مدیریت و ایده‌پردازی از کفرفته شاهان هخامنشی افسوس می‌خورند.

البته برای افسوس خوردن ایرانیان در دوران ما به اندازه کافی سوژه و زمینه هست: افغانستان برایمان شاخ و شانه مرزی می‌کشد، عراق برای بهره‌برداری از بندر هاب منطقه تلاش می‌کند، ترکیه از پشت پرده، آذربایجان را برای راه‌اندازی کریدور زنگزور هدایت می‌کند، روسیه کشتیرانی در دریای کاسپین را ملک طلق خود می‌داند و ... در تازه‌ترین تحول نیز اواخر ماه گذشته یکبارہ فریاد همه بابت رونمایی از یک مسیر تجاری دیگر از جنوب آسیا به سوی اروپا بلند شد. همه آن را «دور زدن دوباره ایران» نامیدند، البته ایران دور نمی‌خورد، حاکمان امروز ایران همیشه دور می‌خورند. همین ماه گذشته بوق و کرنای اتصال ۱۹ کیلومتر راه آهن بین ایران و جنوب عراق، نصف کابینه دولت را به خرمشهر کشاند (هرچند وسط جشن نخست‌وزیر عراق اعلام کرد که از این خط کالایی حمل نخواهد شد؛ فقط توریست زائر!) ایران عقب مانده نیست، جامانده است!

حکمرانی نامرغوب را تا آنجا که به رابطه حاکم و مردمش مربوط می‌شود می‌توان با کوهی از تبلیغ و توجیه پنهان کرد، اما وقتی حکمرانی نامرغوب در برابر حاکمان کشورهای دیگر قرار می‌گیرد تا روابط کشور را با جهان تنظیم کند، نقاط ضعف و بلاهتش قابل پوشاندن نیست. حکومت ما که دهه‌هاست اقتصاد و موقعیت بین‌المللی را در برابر توهومات خود قربانی کرده و پوسانده است.



# گواه

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



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

☎ ۰۲۱-۴۷۹۷۷ / ۴۴۵۴۵۰۱۶ - ۲۰

☎ ۰۲۱-۴۴۵۴۵۰۱۳

🌐 www.govah.com

✉ info@govah.com





# جعبه آمال

چند سالی است که دولت به دنبال القای کانتینر و نقش زدن آن بر تمثال کشتیرانی دریای کاسپین - که خزر می خوانندش - است. فارغ از میزان ظرفیت بازار حوزه کشورهای خزری و با نگاه به کریدور شمال-جنوب، در پرونده حاضر به این پرداخته شده است که آیا کانتینرمحور کردن کشتیرانی در کاسپین وصله هماهنگ است یا ناجور؟

◀ نقشی بر آب

◀ استراتژی خواب آلوده!



نمایش پیدا و پنهان کانتینریزه کردن حمل و نقل در دریای کاسپین

## نقشی بر آب



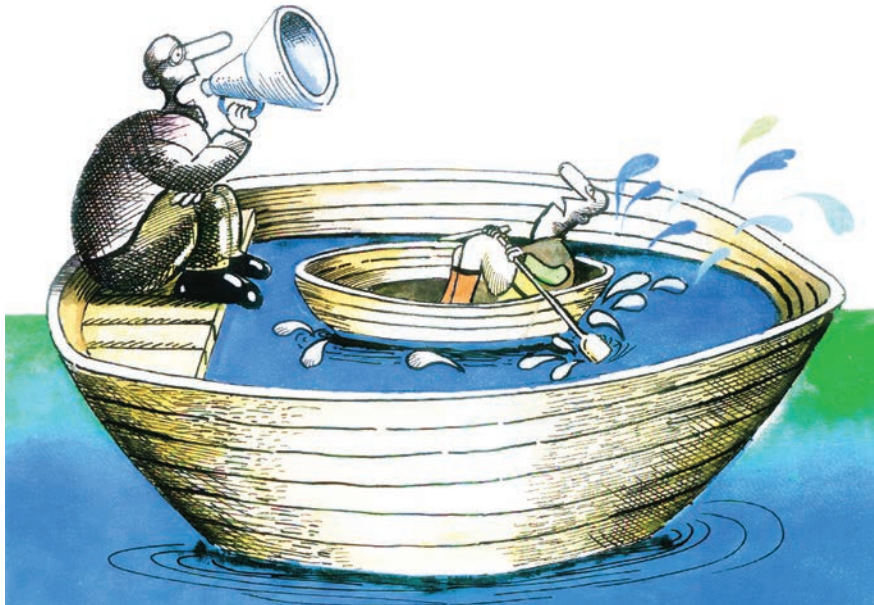
گفت‌وگو از

مونا روشندل

مهره‌چینی کشتیرانی در دریای خزر در ید اختیار روس‌ها است. آنها در این پهنه آبی بیشترین حجم تجارت کالا را دارند و با در اختیار داشتن بالاترین ناوگان دریایی بر ناوگان دیگر کشورها مسلط هستند و با اعمال سیستم الیگارش در بنادرشان نظام حمل و نقل دریایی را در کاسپین با دست‌هایی پنهان برنامه‌ریزی می‌کنند. بنابراین هر کشور دیگری طرحی برای تغییر نظام حمل و نقلی خزر بریزد، نقش خیال می‌زند. با این حال، چند سالی است که ایران سودای کانتینری کردن حمل دریایی را در بحر خزر دارد؛ اما آیا کانتینرمحور کردن کشتیرانی، تکه‌ای از پازل حمل و نقل در خزر است یا وصله‌ای ناهماهنگ بر بستر آن؟

نظر به اینکه کانتینرمحور کردن حمل بار در هر مسیری، مستلزم ارزیابی مسائلی همچون بازار، ترکیب سبد کالایی، تنوع بسته‌بندی کالا، آمادگی بنادر و... است، کارشناسان معتقدند نه سبد بار تجاری و ترانزیتی در حوزه کاسپین متنوع و متغیر می‌شود و نه حجم بار موجود در آن افزایش می‌یابد که نیازمند به کانتینر باشد. در عین حال، نه امکان افزایش زیرساخت و تجهیزات بندری وجود دارد و نه برای آن برنامه‌ریزی شده است. افزون بر این، گفته می‌شود که در بنادر خزری ایران اکنون ۱۶ پست اسکله عملیاتی وجود دارد که در بهترین حالت، اگر روزانه ۱۰۰۰ تن کالا در آنها تخلیه و بارگیری شود، سالانه به حدود ۶ میلیون تن می‌رسد که حتی اگر با خوشبینانه‌ترین محاسبات به ۷ تا ۸ میلیون تن بالغ شود، باز هم ارقام دندان‌گیری نخواهد بود.

پس کانتینریزه کردن این مسیر چه اهدافی را دنبال می‌کند؟ ترابران به منظور بررسی زوایای مختلف این مقوله از دید کارشناسان و افراد ذی‌ربط بر آن شد تا میزگردی را با عنوان «کشتیرانی کانتینری در دریای خزر، آمادگی بنادر ارزیابی بازار» برگزار کند که گزارشش پیش رو، حاصل آن است.







**باید نگاه ما به کانتینر و تجارت کانتینر محور تغییر کند.**  
**شیوه برخورد ما با کانتینر در گمرک، بندر و ستاد**  
**مبارزه با قاچاق کالا و ارز مطابق با عرف بین الملل**  
**نیست. وقتی یک کانتینر در بندر شهیدرجایی گم**  
**می شود و در حالی که همه کانتینرها شماره دارند و باید**  
**در دم پیدا شوند، ۴۸ ساعت طول می کشد تا آن را پیدا**  
**کنیم، پس هنوز کار ما در این حوزه لنگ می زند.**  
**نگرش مجهزترین بندر ما به کانتینر**  
**شرم آور و سخیف است**



زمان، حتی یک جرتقیل هم خارج از سرویس نبود، زیرا خود کارگرا  
 تسمه آن را تعویض می کردند. در حالی که پیش از آن می گفتند که واحد  
 فنی باید بیاید و بهانه می آوردند.

در نتیجه، اگر می خواهیم تصمیم درست و دقیق بگیریم و فعالیت خود  
 را بهینه و کارا کنیم، ابتدا باید ترکیب کالایی آنجا احصا شود و بدانیم که  
 چه کالاهایی را می خواهیم داخل کانتینر بگذاریم. علاوه بر این، کانتینر  
 برای ما بار مالی دارد. نرخ حمل یک کانتینر خالی از بندرعباس تا بندر  
 انزلی ۳۰ میلیون تومان است، بنابراین باید مشخص شود که وقتی کانتینر  
 در بندر امیرآباد، انزلی، نوشهر و آستارا فرضاً با ۴ نوع کالا بارگیری و به  
 بندر آکتائو ارسال می شود، آیا آنجا هم کالایی برای حمل وجود دارد تا  
 کانتینر خالی برنگردد و هزینه نتراشد؟

این مشق های نانوشته در شبکه توزیع است. متأسفانه ما بازاریابی و  
 بازاریابی نمی کنیم و فقط ادعا داریم. ما از شبکه توزیع جهانی کنار گذاشته  
 شده ایم حتی خودمان هم نمی خواهیم در این دایره باشیم. زمانی هست  
 که می گوئیم دیگران در حق ما اجحاف کردند، اما زمانی هم خودمان  
 مقصر هستیم و به دلایل مختلف، انجام کار درست یا غلط برایمان  
 علی السویه است.

■ **ترابران: با توجه به اینکه چندی است کشتیرانی کانتینری در دریای**  
**کاسپین راه اندازی شده است و سخنانی مبنی بر کانتینر محور کردن**  
**حمل دریایی در این پهنه آبی به گوش می رسد، بهتر است نخست**  
**میزان آمادگی بنادر از لحاظ زیرساختی و تجهیزاتی و همچنین سبد بار**  
**موجود در این حوزه را ارزیابی کنیم تا با توجه به پاسخها بتوان**  
**تصویری دقیق تر از امکان کانتینر محور کردن حمل دریایی در دریای**  
**کاسپین داشته باشیم؟**

■ **ملکرضا ملک پور، عضو هیئت مدیره انجمن توسعه دریامحور:**  
 به محض اینکه درباره کانتینر محور شدن کشتیرانی در مسیری سخن گفته  
 می شود، نخستین پرسش این است که درباره تجارت کجا صحبت  
 می کنیم؟ آیا منظورمان فقط کشورهای حاشیه دریای خزر و صادرات،  
 واردات و ترکیب تجاری آن است یا چشم انداز گسترده تری را مدنظر داریم  
 و می خواهیم بدانیم که ایران چه نقشی می تواند در رابطه با ترانزیت از  
 طریق این حوزه دریایی ایفا کند و این کشورها تا چه حد و در زمینه چه  
 نوع کالاهایی (و چه بسته بندی هایی) قادرند معبر عبور کالا و کانتینر از  
 طریق کشورمان باشند؟

این کاری است که قاعدتاً باید تا به امروز توسط سازمان بنادر و دریانوردی  
 و وزارت راه و شهرسازی انجام شده و نتایج آن در اختیار کارشناسان،  
 تجار، شرکت های حمل و سرمایه گذاران قرار گرفته باشد، اما من به عنوان  
 کسی که سال ها در بخش دولتی فعالیت داشته و اکنون در جایگاه یک  
 کارشناس، به مسائل این بخش توجه دارم، مایلیم به خاطره ای از دوران  
 خدمتم اشاره کنم.

در سال ۱۳۵۸، مدیر شرکت کاسپار به دفتر معاون عملیات بندر انزلی  
 آمد و از معطلی ۱۰ روزه کشتی هایش در بندر انزلی گلایه کرد و گفت که در  
 باکو چنین مشکلی نداریم. معاون عملیات بندر انزلی پس از ۲ تا ۳ ماه،  
 ترند ۳۰ ساله را بررسی و نوع کالاهای، تعداد کشتی ها و بسته بندی کالاهای را  
 احصا کرد که بیش از ۸ قلم نبود. بعد به کمک یک فرمول ریاضی طرح  
 کارانه تعریف و کارگرا را به خط کرد و گفت اگر در ۸ ساعت شیفت کاری  
 خود ۴۱۰ تن بار تخلیه و بارگیری انجام دهید، حقوقتان را می گیرید؛ اما  
 هر چقدر این میزان تا ۵۲۰ تن افزایش یابد، به شما بابت همان ۸ ساعت  
 اضافه کار پرداخت خواهد شد. برای این کار از وزارت راه مجوز گرفته بود؛  
 زیرا کارمندان دولتی تا زمانی که کارت نزنند نمی توانند اضافه کار دریافت  
 کنند. به هر حال، پس از ۳ ماه از اجرای این مدل، همان مدیر کاسپار آمد  
 و دید که کشتی ها طی ۱/۵ روز تخلیه یا بارگیری می شوند. این بهینه شدن  
 کار به دلیل هماهنگ شدن کارگر و نوع بسته بندی براساس مطالعات  
 دقیق و ایجاد انگیزه در پرسنل برای درست انجام دادن کار بود. در آن

■ **مهدی اسدی، کارشناس ترانزیت از سازمان بنادر و دریانوردی:** بهتر است اول به این نکته اشاره کنم که کل ظرفیت کانتینری بنادر کشورمان ۸/۷ میلیون TEU و کل عملکرد کانتینری بنادر ایران در سال گذشته حدود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU بود.

در این میان، بندر شهیدرجایی با ظرفیت ۶/۶ میلیون TEU کانتینر و عملکرد تخلیه و بارگیری ۱/۹۵۷ میلیون TEU برترین بندر کانتینری ایران است و نقش اصلی را در جابه‌جایی بارهای کانتینری کشور ایفا می‌کند. در بنادر دیگر هم تخلیه و بارگیری کانتینری انجام می‌شود، اما فاصله زیادی با بندر شهید رجایی دارند.

حالا با این توضیح، به بحث اصلی این جلسه و امکان افزایش ظرفیت کانتینری در بنادر خزری ایران می‌پردازم؛ در این زمینه باید بگویم که ما تاکنون حدود ۳۰ میلیون تن ظرفیت لجستیک کالا در بنادر حاشیه خزر ظرفیت‌سازی کرده‌ایم و همان‌گونه که در دنیا تخصیص منابع محدود و مشخص جهت ایجاد زیرساخت بر اساس تحلیل هزینه و فایده بر مبنای تقاضای بازار به صورت سیستم‌های کششی (pull system) صورت می‌پذیرد، درباره توسعه بنادر حاشیه خزر نیز باید با این رویکرد به این قضیه نگاه کرد. به این معنی که نباید مطابق با سیستم رانشی (push system)، زیرساخت‌های گران‌قیمت ایجاد کنیم و بعد سالیان مدید منتظر بمانیم تا برای آن کشش تقاضا ایجاد شود؛ بلکه باید بدو بازارسازی کرده و کشش تقاضا ایجاد کنیم و بعد متناسب با آن ظرفیت بنادر را افزایش دهیم.

خزر یک ظرف بسته با تعداد شناورها و بنادر کاملاً مشخص است که نوعی رشدنیافتگی در حوزه کانتینر در آن دیده می‌شود. شاید یکی از دلایل مهم آن وجود مسیرهای متعدد ریلی و جاده‌ای به‌عنوان مسیرهای رقیب در شاخه غربی و شرقی خزر است؛ با این حال، مزیت رقابتی که در حوزه تجارت و حمل‌ونقل کالا در خزر برای کشورمان وجود دارد، جریان حمل‌ونقل کالا در مسیر شمالی - جنوبی خزر است، زیرا اکنون ترکیه و آذربایجان به‌خاطر قرابت فرهنگی و زبانی با کشورهای ترکمنستان و قزاقستان، نوعی همگرایی و رویکرد هماهنگ در بسترسازی و توسعه حمل‌ونقل از مسیر شرقی - غربی خزر دارند و ظرفیت‌های لجستیکی بنادر خود را به‌ویژه در زمینه توسعه ترمینال‌های کانتینری، به‌شکل متناسب و موزون با همدیگر پیش می‌برند که متأسفانه این رویکرد موزون و هماهنگ در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در بنادر شمال خزر و بنادر روسیه فعلاً وجود ندارد و علی‌رغم تلاش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (به‌عنوان مالک ۵۲ درصد از سهام بندر سالیانکا) وضعیت تجهیزات لجستیکی بندر سالیانکا اندکی بهبود یافته؛ در صورتی که در سایر بنادر

از همه این مسائل مهم‌تر و ضروری‌تر این است که باید نگاه ما به کانتینر و تجارت کانتینر محور تغییر کند. متأسفانه شیوه برخورد ما با کانتینر در گمرک، بندر و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز مطابق با عرف بین‌المللی نیست. وقتی یک کانتینر در بندر شهیدرجایی گم می‌شود و در حالی که همه کانتینرها شماره دارند و باید در دم پیدا شوند، ۴۸ ساعت طول می‌کشد تا آن را پیدا کنیم، پس هنوز کار ما در این حوزه لنگ می‌زند. باید بدانیم ما درباره کشوری صحبت می‌کنیم که نگرش مجهزترین بندرش به کانتینر شرم‌آور و سخیف است. ما آدم‌هایی هستیم که کانتینر حادثه‌دیده را جوش می‌دهیم و از دید دیگران پنهان نگاه می‌داریم و اجازه می‌دهیم در بندرمان چنین اقدامات خلاف اخلاق حرفه‌ای صورت گیرد!

در کشوری که کانتینر حامل کالای ترانزیتی را باز می‌کنند و می‌گویند ممکن است از این طریق قاچاق کالا و انسان قاچاق انجام شود، راه‌اندازی خط کشتیرانی کانتینری آن هم در قالب یک کریدور اشتباه است. وقتی نگاه گمرک این است که سازمان بنادر فقط باید تعرفه‌اش را بگیرد و نسبت به اینکه بر سر کانتینر و محتویات آن چه می‌آید، وظیفه‌ای ندارد، تجارت کانتینری صورت نمی‌گیرد.



### کارشناس ترانزیت سازمان بنادر: حجم زیاد تقاضای

ایجاد شده درباره واردات کالاهای اساسی، بدون

اینکه تنازگشتی‌ها افزایش چشمگیری پیدا کند

موجب افزایش نرخ کرایه حمل و گران‌تر

شدن چارتر سفری و زمانی گشتی‌ها در خزر شده

است. از سوی دیگر، همین مسئله که بخش

اعظم درآمدزایی بنادر خزری روسیه مربوط به بار

وارداتی ایران است، باعث شده که کمترین

اهتمامی در جهت بازاریابی انتقال بار ترانزیتی

از خزر نداشته باشند، بنابراین مقوله حمل کانتینر

در این حوزه دریایی چندان محلی از اعراب ندارد





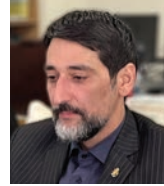
کشورمان تجهیزات لایروبی و برنامه منظم لایروبی جهت تعمیق آبخور اسکله‌ها دارد و هزینه‌های سنگینی را بابت نگهداشت آبخور و لایروبی صرف می‌کند، اما بنادر خزری روسیه به دلیل ساختار مالکیتی و مدیریتی خود تاکنون برنامه منظم و جدی در جهت لایروبی دهانه ولگا و افزایش عمق بنادر خود نداشته‌اند و مسئله کاهش ۱۲۰ سانتی‌متری تراز آب دریای خزر در ۱۰ سال اخیر نیز باعث شده که بسیاری از کشتی‌های ایرانی ۳۰ درصد زیر ظرفیت اسمی خود بارگیری کرده و عملاً این مسئله نیز

مستقر در جلگه آستراخان و بندر علیا، فقط ۲ جرثقیل ۲۰ تا ۲۵ تنی برای جابه‌جایی کانتینر وجود دارد و این توسعه‌نیافتگی ظرفیت لجستیکی بنادر خزری روسیه، علی‌رغم اهتمام و توسعه‌یافتگی نسبی بنادر شمالی کشورمان، تبدیل به پاشنه آشیل حمل‌ونقل در شاخه شمالی - جنوبی خزر شده است. این آینه تمام‌نمای آن چیزی است که ما در شمال خزر شاهد آن هستیم. مسئله مهم و حائز اهمیت دیگر این است که علی‌رغم اینکه بنادر شمالی

قوانین کشور ترغیب‌کننده فعالیت NVOCCها، بارفرابران و شرکت‌های لجستیکی بزرگ نیست

## رشد حمل‌ونقل کانتینری منوط به حضور لاینرهاست

مهدی اسدی - کارشناس ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی



سفر دوسر بار (Round trip) است که در اقتصادی‌تر شدن سرویس کانتینری نقش به‌سزایی دارد و دلیل ارزان‌تر بودن حمل کانتینر از مسیرهای رقیب در کریدور شمال - جنوب، نیز همان بحث برگشت پر کانتینر است که در کاهش هزینه‌های حمل تاثیر زیادی دارد. یکی دیگر از مقولاتی که به حمل‌ونقل و ترانزیت کانتینر کمک قابل توجهی می‌کند، ارائه سرویس حمل درب به درب و نقش آفرینی اپراتورهای حمل‌ونقل چندوجهی MTO است که با قبول مسئولیت واحد و ارائه سند بارنامه واحد، مسئولیت حمل کانتینر را از مبدأ تا مقصد به‌تنهایی بر عهده گرفته و خود با حمل‌کنندگان در شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و دریایی مذاکره کرده و مدیریت زنجیره حمل‌کنندگان متوالی را برعهده می‌گیرند. در حال حاضر، کشتیرانی جمهوری اسلامی گام خوبی در این زمینه برداشته و با ارائه سند بارنامه حمل‌ونقل چندوجهی به فرستنده کالا، انتقال کالا را از مبدأ تا مقصد و چند شیوه مختلف حمل را اعم از جاده‌ای و ریلی مدیریت می‌کنند؛ اما جای بازیگران دیگر در این حوزه خالی است. خلاصه اینکه؛ حمل‌ونقل خزری نقش متعادل‌کننده نرخ‌های حمل‌ونقل شاخه‌های غربی و شرقی را دارد و بنابراین باید حمایت شود و توسعه پیدا کند، اما نکته اینجاست که بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها در بخش ریلی به‌ویژه در شاخه غربی صورت می‌گیرد و تا زمانی که بنادر روسیه به‌ویژه بنادر خزری اهمیتی نسبت به توسعه ظرفیت‌های خودشان نداشته باشند، بسترسازی ما به‌تنهایی چیزی جز اتلاف منابع و بیت‌المال نخواهد بود.

به‌طور کلی، کانتینر ملاحظات خاص خودش را دارد و در عقبه آن باید اقدامات زیادی صورت گیرد و زنجیره تامین و لجستیک آن هم بسیار متفاوت از لجستیک کالای فله جامد و مایع است. در کشورهایی که حمل‌ونقل کانتینری رشد کرده، خود لاینرها و NVOCCها به‌عنوان پیشران بسیار فعال بودند، اما الان لاینرها از کشور ما به‌دلیل تحریم‌ها رفته‌اند، حتی در خزر اصلاً چیزی به مفهوم لاینر موضوعیت ندارد. ساختار و قوانین فعلی کشور هم تسهیل‌کننده و ترغیب‌کننده جهت ورود و فعالیت NVOCCها، بارفرابران (Freight forwarder) و شرکت‌های لجستیکی بزرگ نیست. بدیهی است که ورود و فعالیت شرکت‌های بزرگ لجستیکی علاوه بر اشتغال‌زایی، موجب انتقال دانش و مهارت مدیریت زنجیره حمل و بازاریابی و بازاریابی هرچه بیشتر جهت ترانزیت از قلمروی کشورمان و کاهش هزینه‌های لجستیکی و ارائه خدمات فناورانه لجستیک خواهد شد. در حال حاضر، در دنیا بحث یادگیری تعاملی اهمیت بالایی دارد، در کشورهای پیشرفته روی سازوکارهای جذب و انتقال تکنولوژی فعالیت بسیار صورت می‌پذیرد و حوزه لجستیک کانتینر هم مستثنی از جنبه‌های تکنولوژیکی نیست؛ حتی پیشینه تجربی، دانش ضمنی و ترتیبات مدیریتی یک کمپانی لجستیکی جزء تکنولوژی محسوب شده و انتقال آن به بخش خصوصی داخلی در قالب شراکت‌های کاری در درازمدت به ارائه خدمات کارای لجستیک از سوی شرکت‌های ایرانی در تراز جهانی و بین‌المللی منجر خواهد شد. مقوله بسیار مهم دیگر در حمل‌ونقل کانتینر مقوله بازگشت کانتینر و

موجب کاهش بهره‌وری در حمل‌ونقل دریایی در خزر شده است. در جهت نشان دادن اهمیت تجارت و حمل‌ونقل با کشور روسیه لازم به ذکر است در سال ۱۴۰۱، کل مرادوه دریایی بنادر شمالی ایران با روسیه ۳/۸۸۲/۰۰۰ تن معادل ۶۶ درصد از عملکرد کل بنادر شمالی کشورمان بوده که ۷۸/۵ درصد جریان انتقال کالا از سمت بنادر روسیه به سمت بنادر شمالی کشورمان بوده و ۲۱/۵ درصد جریان کالا از سمت بنادر شمالی کشور ایران به سمت روسیه بوده است؛ و از کل مرادوات دریایی کشورمان با روسیه، ۷۶ درصد مربوط به واردات، ۱۹/۵ درصد مربوط به صادرات و ۴/۵ درصد مربوط به کالاهای ترانزیتی بوده است که رقم ترانزیت بسیار اندک است. البته بیشتر بودن سهم انتقال کالا از روسیه به سمت بنادر شمالی مربوط به تغییر رویکرد دولت درباره واردات کالاهای اساسی به‌ویژه گندم و جو و ذرت از کشورهای منطقه همانند قزاقستان و روسیه به‌جای کشورهای همچون کانادا و برزیل است.

حجم زیاد تقاضای ایجادشده درباره واردات کالاهای اساسی، بدون اینکه تناژ (DWT) کشتی‌های کشورمان افزایش چشمگیری پیدا کند، موجب به‌هم خوردن عرضه خدمات حمل‌ونقل دریایی و تقاضای ایجاد شده و افزایش نرخ کرایه حمل و گران‌تر شدن چارتر سفری و زمانی کشتی‌ها در خزر شده است و همین مسئله که قسمت اعظمی از درآمدزایی بنادر خزری روسیه مربوط به بار وارداتی کشور ایران است، منجر شده که بنادر



**اسدی: رویکرد هماهنگ در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در بنادر شمال خزر و بنادر روسیه وجود ندارد و علی‌رغم تلاش کشتیرانی جمهوری اسلامی، فقط وضعیت تجهیزات لجستیکی بندر سالیانکا اندکی بهبود یافته و در سایر بنادر مستقر در جلگه آستراخان و بندر علیا، صرفاً دو جرتقیل ۲۰ تا ۲۵ تنی برای جابه‌جایی کانتینر وجود دارد. این توسعه نیافتگی لجستیکی در بنادر خزری روسیه تبدیل به پاشنه آشیل حمل‌ونقل در شاخه شمالی - جنوبی خزر شده است**



خزری روسیه، کمترین انرژی و اهمیتی در جهت بازاریابی انتقال بار ترانزیتی از خزر را نداشته باشند و با این اوصاف مقوله حمل‌کانتینر در خزر فعلاً آنچنان که باید و شاید محلی از اعراب ندارد و علی‌رغم بسترسازی و ظرفیت‌سازی مناسب سازمان بنادر درباره زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری و انبارش کانتینر در بنادر شمالی، آمار و ارقام کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده از ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر امیرآباد و انزلی بسیار کمتر است؛ البته در مقوله حمل‌کانتینری علاوه بر زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری و انبارش در بنادر، به ورود بازیگران مهم دیگری مانند INVOCCها و Freight Forwarderها در زنجیره تامین کانتینر و به‌عنوان فرد میانی در مناسبات میان خریدار (consignee) و فروشنده (Shipper) و حمل‌کننده دریایی نیاز است که هنوز این مسئله در کشورهای آسیای میانه و اوراسیا آن‌گونه که باید و شاید توسعه نیافته است.

#### ■ مهندس کامبیز جهانبانی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر:

کانتینر یک روش رایج و پرکاربرد و متداول حمل در جهان است؛ اما این را باید بدانیم که مشتریان چرا و چطور سراغ کانتینر می‌روند. واقعیت این است که هر کالایی را نمی‌شود داخل کانتینر گذاشت؛ یعنی این‌گونه نیست که ما بتوانیم مشتری را مجبور کنیم که کالایش را در کانتینر بگذارد؛ برعکس، فاکتورهایی وجود دارد که در نهایت مشتری، صاحب کالا یا فورواردر را به این نتیجه می‌رساند که بهتر است از کانتینر استفاده کنند. حال باید ببینیم آیا در منطقه خزر چنین فاکتورهایی برای کانتینر وجود دارد یا خیر؟

در ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته، در بنادر شمالی ایران حمل‌ونقل کانتینر تقریباً نزدیک به صفر بود، اما با روش‌هایی که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار داد و با ورود باکس‌های کانتینری به چرخه حمل در دریای خزر، سرمایه‌گذاری برای ورود کشتی‌هایی با قابلیت حمل کانتینر و ایجاد زیرساخت‌هایی بندری به‌ویژه در بنادر ایران حمل‌کانتینری در دریای خزر افزایش یافت تا اینکه اکنون سالانه ۱۹ هزار TEU پرو خالی (۱۰ هزار TEU بار واقعی) در بنادر شمالی ایران جابه‌جا می‌شود. حالا باید بسنجیم که آیا ۱۹ هزار TEU عددی هست که روی آن سرمایه‌گذاری کنیم؟ آیا عددی هست که بگوییم بازار کشتش دارد یا نه بازاری هست که خودش مسیر خودش را پیدا کرده و بدون حمایت یا بدون اینکه مسیر و جریانی به آن بدهیم خودش در آن بازار رشد کرده است؟

در مجموع، بازار بالفعلی که وجود دارد شامل حدود ۱۰ هزار TEU کانتینر پر با سه نوع بار وارداتی از مبادی روسیه و قزاقستان، بار صادراتی ایران به روسیه و قزاقستان و بار ترانزیت برای بازارهای خارج از سرزمین





**براساس گزارش بانک توسعه اوراسیا، عمده سرمایه‌گذاری‌های آتی در کریدور شمال - جنوب در شاخه غربی (۶۹ درصد) و سپس در شاخه میانی یا همان شاخه خزری (۱۹/۱ درصد) است که از این مبلغ بیشترین حجم سرمایه‌گذاری به پروژه‌های اولویت‌دار بخش جاده‌ای و فقط ۱/۴ میلیارد دلار به پروژه‌های بخش آبراه‌های داخلی روسیه و قزاقستان مربوط می‌شود. این سهم ناچیز نشانگر اهتمام بیشتر کشورهای منطقه به توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در شاخه غربی خزر است**



کانتینری به شدت می‌تواند سرعت عملیات کانتینری، ترمینال هندلیگ و بحث توقف کشتی‌ها را در کنار اسکله سریع‌تر کند.

■ **ترابران: وقتی می‌گویید که بازارهای موجود خزر کشش پذیرش بیش از این اندازه کانتینر را ندارد، می‌توان نتیجه گرفت که کانتینر محور شدن کشتیرانی در خزر نمی‌تواند به رونق کریدور شمال - جنوب کمک کند و موجب افزایش سهم ایران از این کریدور شود...**

■ **اسدی: حقیقت این است که بدون توجه به درک صحیح از وضعیت موجود و تحولات آتی راه به جایی نخواهیم برد. برای درک صحیح از وضعیت و تحولات موجود نیز باید بدانیم که مطابق گزارش‌های رسمی ارائه شده از سوی بانک توسعه اوراسیا قرار است سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقلی زیرساختی برای ۱۰۲ پروژه به ارزش ۳۸ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار تا سال ۲۰۳۰ در کشورهای حاشیه خزر عملیاتی شود که توجه به این اعداد و ارقام و تجزیه و تحلیل آنها یک نگرش و دیدگاه جامعی به ما درباره آینده حمل‌ونقل منطقه ارائه می‌دهد.**

حسب گزارش بانک توسعه اوراسیا عمده سرمایه‌گذاری‌هایی که قرار است در کریدور شمال - جنوب انجام شود، ۶۹ درصد در شاخه غربی (بیشترین سهم)، حدود ۱۹/۱ درصد در شاخه میانی یا همان شاخه خزری و البته ۱۱/۷ درصد در شاخه شرقی است.

ایران از طریق دریای خزر است. البته برعکس تناژ تخلیه و بارگیری بار فله که حدود ۷۵ درصد واردات و ۲۵ درصد صادرات است، در کانتینر حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد بار صادراتی، حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد بار ترانزیتی و کریدوری و ۱۰ تا ۱۵ درصد هم بار وارداتی است.

نکته بعدی، بحث کشش بازار است. براساس بررسی‌ها و مطالعات انجام شده در حال حاضر، هم تعداد کانتینرها و هم زیرساخت‌های موجود در بنادر ایران و بنادر روسیه و قزاقستان - که ظاهراً گنتری کرین ندارند و با جرثقیل‌های معمولی تخلیه و بارگیری انجام می‌دهند - پاسخگوی نیازهای کانتینری در منطقه برای همین ۲۰ هزار TEU به صورت عملیاتی است و کشتیرانی دریای خزر نیز در کشورهای خزری پرچم‌دار حمل‌ونقل کانتینری محسوب می‌شود، زیرا حدود ۷۵ تا ۸۰ درصد حمل‌ونقل کانتینری در دریای خزر را بر عهده دارد.

از طرف دیگر، در روسیه ۵ حوزه دریایی اعم از حوزه‌های بالتیک، دریای سیاه، شرق چین، قطب و خزر وجود دارد؛ بنابراین از حدود ۸۰۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری در روسیه، کمتر از یک درصد آن حدود ۶ میلیون تن وارد خزر می‌شود. البته این سهم کم، به خاطر نبودن کشش در بازار خزر نیست، بلکه زیرساخت موجود در بنادر روسیه برای پذیرش بیشتر آمادگی ندارد. حتی در بنادر ماخاچ‌کالا، داغستان و آستاراخان - با وجود حمل مایع و سوخت - میزان عملکرد صرفاً به ۶ تا ۷ میلیون تن می‌رسد.

به نظر می‌رسد ظرفیت بالقوه بنادر خزری روسیه به اندازه بنادر خزری ایران یعنی ۲۵ میلیون تن هم نباشد. در عین حال زیرساخت‌های موجود در بنادر روسیه به عنوان یک حلقه از زنجیره حمل‌ونقل کشش بزرگ شدن بازار و تبدیل فعالیت کانتینری از ۲۰ هزار TEU به طور مثال به ۱۰۰ هزار TEU را ندارند؛ در نتیجه، سرمایه‌گذاری در سمت ایران چه در حوزه دریایی و چه در حوزه بنادر موجب یک رشد ناهمگون و نامتقارن و در نهایت تولید چرخه معیوب و ناموفق خواهد شد. وضعیت سه بندر قزاقستان یعنی کوریک، آکتائوی جنوبی و آکتائوی شمالی هم همین‌گونه است...

■ **ترابران: یعنی مشکل فقط از بنادر روسیه و قزاقستان است و بنادر ایران توان افزایش این میزان عملکرد کانتینری را دارد؟!**

■ **جهانبانی: ببینید! ما در بنادر شمالی ترمینال تخصصی کانتینری مانند شهیدرجایی نداریم اما در کنار حمل، تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی، فله و مایع خدمات کانتینری هم ارائه می‌شود و فعلاً اختلالی در رفتار، عملکرد و تولید سرویس کانتینری ایجاد نشده است که بگوییم نمی‌توانیم کانتینر را حمایت کنیم و عقب هستیم؛ البته که داشتن ترمینال تخصصی**



حمل کانتینری رقم چشمگیری نبوده؛ یعنی چیزی حدود ۴۵ میلیون تن یا حدود ۲/۵۰۰/۰۰۰ میلیون TEU (با احتساب هر TEU به میزان ۱۸ تن) که در مقایسه با اقلام اشاره شده سهم ناچیزی دارد.

در عین حال، سهم دسته‌بندی کانتینر حدود ۵ درصد از کل عملیات تخلیه و بارگیری بنادر روسیه و سهم کالای کانتینری حدود ۳ درصد از کل عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر شمالی کشورمان را در بر می‌گیرد و نشاندهنده آن است که عمده فعالیت لجستیکی بنادر شمالی کشورمان و بنادر روسیه مربوط به تخلیه و بارگیری کالای فله و غیرکانتینری است. درباره کشتی تقاضا در خزر و کریدور شمال - جنوب برآوردی توسط بانک توسعه اوراسیا صورت پذیرفته که اعداد و ارقام بسیار واقع‌بینانه و قابل‌اعتنا است. بسیاری از قابلیت ترانزیت ۵۰ میلیون تنی در خزر صحبت می‌کنند، اما واقعیت این است که خزر اصلاً کشتی ۵۰ میلیون ترانزیت را ندارد. تا سال ۲۰۳۰ کل پتانسیل باری که در شاخه شرقی، غربی و میانی خزر می‌توان متصور بود بین ۱۴/۶ تا ۲۴/۷ میلیون تن خواهد بود که سهم کانتینری ۴۰ درصد و سهم غیرکانتینری ۶۰ درصد در سناریوی پایه بوده است.

براساس همین برآوردها در شاخه میانی یا خزری نهایتاً بین ۵۶ هزار تا ۱۰۹ هزار TEU می‌تواند بار سرازیر شود (در شاخه غربی بین ۱۹۶ تا ۳۹۳ هزار TEU و در شاخه شرقی ۷۴ هزار تا ۱۶۰ هزار TEU) که در خصوص بار غیرکانتینری این میزان در شاخه غربی ۲/۲ تا ۳/۸ میلیون تن، در شاخه خزری ۴/۲ تا ۵/۵ میلیون تن و در شاخه شرقی ۲/۳ تا ۳/۵ میلیون تن است و بنابراین پتانسیل تقاضای حمل کالای غیرکانتینری در مقایسه با کانتینری در شاخه خزری بیشتر است.

■ **جهانبانی:** ما اعتقاد داریم که در حال حاضر، زیرساخت حمل کانتینری شرکت کشتیرانی دریای خزر پاسخگوی نیاز مشتریان است، اما عزم کشتیرانی پیشبرد راهبردهای حمل لجستیکی و چندوجهی است و این راهبرد را در سال گذشته و سال جاری اجرایی کرده است. اولویت کشتیرانی دریای خزر در استفاده از کانتینر به‌خاطر حمایت از صادرات است و به همین دلیل، در کشتیرانی دریای خزر غالب سبد حمل بار، مربوط به کالاهای صادراتی است.

منظورم از مطرح کردن این موضوع آن است که بگویم ما ۱/۵ میلیون تن کالای صادراتی داریم که غالب آنها سیمان، کلینکر و مصالح ساختمانی است. پس می‌بایست اینها را در محاسبه حمل کانتینری کنار بگذاریم، زیرا مصالح ساختمانی به‌صورت پالتی و کلینکر و سیمان به صورت فله یا جامبوبک حمل می‌شود و قابلیت کانتینر شدن ندارد؛

از طرف دیگر، از این مبلغ بیشترین حجم سرمایه‌گذاری به میزان ۴/۸ میلیارد دلار در پروژه‌های اولویت‌دار بخش جاده‌ای، ۳/۶ میلیارد دلار در بخش پروژه‌های اولویت‌دار ریلی، ۶۰ میلیون دلار در پروژه‌های اولویت‌دار حوزه توسعه بنادر، ۴۰۰ میلیون دلار در پروژه اولویت‌دار توسعه ظرفیت حمل‌ونقل دریایی، ۴۰۰ میلیون دلار در پروژه‌های اولویت‌دار توسعه گذرگاه‌های مرزی و ۱/۴ میلیارد دلار در پروژه‌های اولویت‌دار بخش آبراه‌های داخلی روسیه و قزاقستان است.

پس همان‌گونه که دیدیم، سهم بنادر و کشتیرانی بسیار ناچیز و نشانگر اهتمام بیشتر کشورهای منطقه به توسعه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در شاخه غربی خزر است.

همچنین در سند استراتژیک توسعه زیرساخت‌های بندری - دریایی روسیه ۲۰۳۰ هم اشاره پررنگی به توسعه بنادر خزری نشده است. این مسئله زمانی حائز اهمیت می‌شود که بدانیم در سال ۲۰۲۲ عملکرد روسیه نیز در بنادر حوزه بالتیک ۲۴۵ میلیون تن، در حوزه بنادر خاور دور ۲۲۸ میلیون تن، در حوزه بنادر قطب شمال حدود ۹۸/۵ میلیون تن، در حوزه بنادر دریای سیاه ۲۶۳/۶ میلیون تن و در حوزه بنادر خزر فقط ۶ میلیون تن بوده که عمده فرآورده‌هایی هم که از طریق بنادر روسیه حمل می‌شوند به زغال‌سنگ، فرآورده‌های نفتی و نفت خام مربوط می‌شود و



**کامبیز جهانبانی: بازار بالفعلی که در دریای خزر وجود دارد شامل حدود ۱۰ هزار TEU کانتینر پر با سه نوع بار وارداتی از مبادی روسیه و قزاقستان، بار صادراتی ایران به روسیه و قزاقستان و بار ترانزیت برای بازارهای خارج از قلمروی ایران از طریق دریای خزر است. البته برخلاف تناز تخلیه و بارگیری کالاهای فله که حدود ۷۵ درصد واردات و ۲۵ درصد صادرات است، در کانتینر حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد بار صادراتی، حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد بار ترانزیتی و کریدوری و ۱۰ تا ۱۵ درصد هم بار وارداتی است**



بنا بر این می‌رسیم به عددی حدود ۱۰ یا ۱۵ هزار TEU حمل کانتینری در بحث صادرات که صرفاً چیزی حدود ۱۵۰ تا ۳۰۰ هزار تن است. در بحث واردات هم واردات ما از روسیه و قزاقستان، غلات، چوب، روغن خوراکی، کک، کوپل آهن است که هیچ‌یک از آنها لزوماً نیاز به کانتینر ندارد. البته خمیر کاغذ هم هست، اما حتی حمل رول‌های کاغذ هم می‌تواند از طریق کانتینر نباشد

بدین ترتیب، نهایتاً ۲۰ درصد کالاهای صادراتی ما قابلیت کانتینر شدن دارد و کالاهای وارداتی هم تقریباً قابلیت کانتینر شدن ندارد، چون ما ارزاق مردم، کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی، کود پتاس برای کشاورزی می‌آوریم. در نتیجه نمی‌توانیم این بازار را کانتینری کنیم، پس بزرگ‌ترین

بازار در این حوزه جغرافیایی، ظرفیت جدید کربدوری و ترانزیتی است. در این زمینه، کشتیرانی جمهوری اسلامی به صورت خودجوش بخشی به نام لجستیک و کربدور کشتیرانی راه‌اندازی کرده تا اگر مشتری و کالایی با قیمت رقابتی از هر جایی - از شرق آسیا یا در هند و امارات - وجود داشت، آن را تا آستاراخان و آکتائو حمل کند.

پس این زیرساخت وجود دارد و هرچند مشکلاتی درباره ترانزیت‌تایم، قیمت و زیرساخت‌های نرم وجود دارد که باید رفع شود، اما در سال گذشته ۱۵ درصد از کانتینرهایی که در بنادر شمالی ایران حمل شدند، از طریق کربدور شمال - جنوب بودند. کربدور دیگری هم موسوم به کربدور چین - قزاقستان - ایران یعنی شرق به غرب وجود دارد که بازار

۷۰ درصد حمل به بنادر ایران توسط شرکت‌های کشتیرانی روسیه انجام می‌شود

## رشته‌ای بر گردنم افکنده روس!

مهندس کامبیز جهانبانی - مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر



که شرط لازم دیگر آن است که این مسیر برای صاحب کالا صرفه اقتصادی و زمانی داشته باشد.

توجه داشته باشید که کانتینر مانند یک موجود زنده است و مرتب هزینه دارد. یک کانتینر برای رسیدن از شانگهای به آستراخان باید به شهیدرجایی و بعد بندر انزلی و آستراخان برود. در ادامه نیز باید آن را برگرداند، پس هزینه انبارداری، THC، احیاناً حق توقف و... شامل حال آن می‌شود؛ یک بار در بندر روسیه، یک بار در انزلی، یک بار در بندر شهیدرجایی و یک بار هم در شانگهای. از طرف دیگر، حمل‌ونقل چندوجهی یک نوع حمل‌ونقل پیچیده و گران است، ولی در حمل صرفاً دریایی باید یک THC در مبدأ بپردازید و یک THC در مقصد... اینها هم جزء فاکتورهایی است که باید در مورد کانتینری شدن فعالیت‌ها مدنظر قرار گیرد.

این نکته را هم باید متذکر شوم که اساساً حمل کالاهای وارداتی در دریای کاسپین دست روس‌هاست، حتی ۷۰ درصد حمل به بنادر ایرانی را روس‌ها انجام می‌دهند، زیرا در خرید بر اساس CFR عمل می‌کنند و حمل به عهده شرکتی است که روسیه انتخاب می‌کند.

ولگاً ۱۳ حوضچه دارد و از آنجا به راحتی کشتی در دریای کاسپین می‌آورد، حتی الان که وارد جنگ شده، به راحتی کشتی را می‌آورند و حجم کشتی‌های خزر را به راحتی افزایش یا کاهش می‌دهند.

اگر زیرساخت‌ها در حوزه خزر در روسیه و در ایران رشد کند و بنداری به صورت هاب کانتینری وجود داشته باشد و در ایران هم این موضوع اتفاق بیفتد، قطعاً می‌شود به شکل موثرتر عمل کرد و مدت زمان ترانزیت را کاهش داد، البته ممکن است هزینه را افزایش دهد، اما زمان برای ترانزیت‌کنندگان مهم‌تر است. در نتیجه باید همه سازمان‌های ذی‌مدخل ورود کنند که این موضوع انجام شود.

کشتیرانی به صورت خودجوش این کار را کرد، ما خودمان درآمدمان را کم کردیم که بتوانیم سرویس جدید راه بیندازیم. کشتیرانی دریای خزر در سال گذشته بیش از هزار دستگاه کانتینر را از چین تحویل گرفت و به شهیدرجایی آورد و به انزلی و امیرآباد برد و بعد به سمت آستاراخان حرکت داد. ما برای این کار واقعاً حاشیه سودمان را پایین آوردیم و در مواردی هم به صفر رساندیم تا بتوانیم این حمل را انجام بدهیم، اما برای انجام موثرتر این عملیات، باید سازمان‌های دولتی و خصوصی کنار هم آیند. البته به نظر می‌رسد که این چشم‌انداز خیلی بلندپروازانه باشد و عملیاتی نشود.

اگر عزم کافی وجود داشته باشد، می‌توانیم طی مدتی کوتاه قیمت این سرویس را رقابتی‌تر و زمانش را هم مناسب‌تر کنیم. می‌توانیم ظرفیت کانتینری را با زیرساخت و ظرفیت موجود به حداقل دو برابر یعنی حدود ۴۰ هزار TEU کانتینر افزایش دهیم؛ اما فراموش نکنید

بعضاً کمبود سیستم‌های زیرساختی و الکترونیکی مواجه هستیم.

■ **ترابران: شاید هم نگاه درستی به ترانزیت و MTO نداریم؟**

■ **جهانبانی:** من نمی‌خواهم بگویم که نگاه درستی ندارند، می‌گویم که در این مورد جای کار بسیاری وجود دارد.

■ **ترابران: اما متأسفانه ما بازار را از دست داده‌ایم.**

■ **جهانبانی:** ما بازار را از دست نداده‌ایم. برعکس باید خوشبینانه نگاه کرد، ما بخشی از این بازار جدید را جذب و به سمت سرزمین ایران هدایت کردیم.

■ **ترابران: اما بخش خیلی اندکی است!**

■ **جهانبانی:** اگر زیرساخت‌ها در حوزه خزر در روسیه و در ایران رشد کند و بنادری به صورت هاب کانتینری وجود داشته باشد و در ایران هم این موضوع اتفاق بیفتد، قطعاً می‌شود به شکل موثرتر عمل کرد و مدت زمان ترانزیت را کاهش داد، البته ممکن است هزینه را افزایش دهد، اما زمان برای ترانزیت‌کنندگان مهم‌تر است. در نتیجه باید همه سازمان‌های ذی‌مدخل ورود کنند که این موضوع انجام شود.

■ **ترابران: آقای ملک‌پور، شما به‌عنوان کارشناسی که بر این قضایا**

**احاطه دارید، شرایط را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اگر از آقای مهندس جهانبانی بپرسیم، از زاویه دید شرکت کشتیرانی پاسخ می‌دهند و اگر از آقای اسدی بپرسیم با عینک سازمان بنادر و دریانوردی به موضوع نگاه می‌کنند، بنابراین از شما می‌خواهیم با نگاه یک ناظر بی‌طرف به این پرسش پاسخ دهید.**

■ **ملک‌پور:** باید بگویم که ما در بازار انرژی، تجارت و ترانزیت جهان حضور نداریم. اصلاً سائیزی نیستیم که تاثیر بگذاریم. درآمد هر متراسکله سازمان بنادر و هر تن ظرفیت حمل کشتیرانی دریای خزر به‌مراتب کمتر از میزان ظرفیت آنها است، بنابراین اصلاً نگران این نباشید که برای کشتیرانی کانتینری، اسکله، تجهیزات بندری، کشتی و ... نداریم.

ما نباید چرخ را از نو اختراع کنیم، باید دید که دیگران چه کار می‌کنند. باید اشتراک در بازار، در کار و در هزینه‌ها را مدنظر داشت. کانتینر همان اندازه که برای ما هزینه دارد برای دیگران هم دارد، اما آنها چگونه مدیریت کردند؟ کشورهای دیگر هم با کانتینر یکسر خالی مواجه هستند، اما چطور است که کانتینر آنها پر می‌شود؟ آنها در بازار ترافیک با هم اشتراک ایجاد می‌کنند. این کانتینر و این کشتی بخشی از یک سیستمی می‌شود



**ملک‌پور: کشورهای دیگر هم با کانتینر یکسر خالی مواجه هستند، پس چطور است که کانتینر آنها پر می‌شود؟ چون به بازار نگاه فراملی دارند. مهم‌تر از همه اینکه دولت را از چرخه تجارت و حمل‌ونقل کنار گذاشته‌اند، در حالی که در کشورهای جهان سوم همیشه پای دولت در میان است. حتی در نظام‌های کمونیستی مانند روسیه بنادر خصوصی است، اما در ایران همه در حال سرگ کشیدن به کار هم هستند**



جدیدی است و شاید بتواند به حجم عملیات ترانزیتی ما اضافه کند. با این حال، همان‌طور که گفتم، زیرساخت‌های بنادر روسیه و کشورهای دیگر در منطقه دریای کاسپین تا همین میزانی را که فعلاً انجام می‌شود، پشتیبانی می‌کنند.

نکته بعدی مباحث جاده‌ای، ریلی، ترانزیت‌تایم، زیرساخت و مشارکت دولت و میزان کار الکترونیکی در ایران است. سازمان‌های مختلف اعم از گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی، پایانه‌ها، راه‌آهن، پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی، کشتیرانی‌ها، بنادر، بنادر روسیه و... باید برای رقابتی شدن بازار پای کار بیایند. کشتیرانی به صورت خودجوش این کار را کرد، ما خودمان درآمدمان را کم کردیم که بتوانیم سرویس جدید راه بیندازیم. شرکت کشتیرانی دریای خزر در سال گذشته بیش از هزار دستگاه کانتینر را از چین تحویل گرفت و به شهیدرجایی آورد و به انزلی و امیرآباد برد و بعد به سمت آستاراخان حرکت داد.

ما برای این کار واقعاً حاشیه سودمان را پایین آوردیم و در مواردی هم به صفر رساندیم تا بتوانیم این حمل را انجام بدهیم. برای این کار باید سازمان‌های دولتی و خصوصی کنار هم آیند. البته به نظر می‌رسد که این چشم‌انداز خیلی بلندپروازانه باشد و عملیاتی نشود.

■ **ترابران: گاهی هم نمی‌خواهیم که بشود...**

■ **جهانبانی:** اینطور نیست؛ قطعاً می‌خواهیم اما اکنون با پیچیدگی و یا







**اسدی: حتی در سند استراتژیک توسعه زیرساخت‌های بندری- دریایی روسیه تا سال ۲۰۳۰ هم اشاره چندانی به توسعه بنادر خزری نشده است. این مسئله زمانی حائز اهمیت می‌شود که بدانیم در سال ۲۰۲۲ عملکرد روسیه در بنادر حوزه بالتیک ۲۴۵ میلیون تن، در بنادر خاور دور ۲۲۸ میلیون تن، در بنادر قطب شمال حدود ۹۸/۵ میلیون تن، در بنادر دریای سیاه ۲۶۳/۶ میلیون تن، اما در حوزه بنادر خزر فقط ۶ میلیون تن بوده است**



چشم‌پوشی کنند تا به آن مرحله‌ای برسیم که هزینه تمام‌شده در کل زنجیره کاهش یابد، اما حقیقتاً تا زمانی که همه اجزای شبکه به‌صورت موزون و هماهنگ نسبت به ارائه مشوق و تخفیفات اقدام نکنند تخفیفاتی که سازمان بنادر به‌عنوان یکی از اجزای این زنجیره ارائه می‌کند، در سایر حلقه‌ها خنثی می‌شود. خلاصه اینکه؛ علاوه بر اهتمام و توسعه زیرساخت‌های فیزیکی حمل‌ونقل، می‌توان با انجام اصلاحاتی در نگاشت نهادی و تنظیم مجدد روابط بازیگران و نقش آفرینان غیردولتی و نهادها و شبکه‌های ارتباطی در سیستم حمل‌ونقل و ترانزیت کالا و همچنین بهره‌گیری از ظرفیت‌های دیپلماسی و فرصت‌های بیرونی، گامی در جهت توسعه ظرفیت ترانزیت از قلمروی کشور برداشت.

■ **جهانبانی:** برای سامانه‌ها و راه‌اندازی بحث‌های کربدوری و ترانزیتی ایجاد یک سازمان بالادستی کربدوری و لجستیکی ضروری به نظر می‌رسد، به‌صورتی که سیاست‌گذاری، سیستم‌ها (از جمله سیستم‌های الکترونیکی، کانال‌ها، سامانه‌ها و...) روش‌ها، مدیریت، مشوق‌ها و ... تعیین و بر رضایت و عملکرد نهاد و سازمان‌های ذی‌ربط در این حوزه نظارت نیز داشته باشد.

■ **ملک‌پور:** امیدوارم خروجی این جلسه کمک کند که تجارت دریای خزر و تردد کشتی‌ها و بهره‌برداری آن افزایش پیدا کند. ■

که می‌خواهد در اوراسیا، چین و... بار جابه‌جا کند. آنها به بازار نگاه فراملی دارند و در نهایت هم موفق می‌شوند. مهم‌تر از همه اینکه دولت را از چرخه تجارت و حمل‌ونقل کنار گذاشته‌اند، در حالی که در کشورهای جهان سوم همیشه پای دولت در میان است. خب ما از این فرمول‌ها پیروی نمی‌کنیم.

حتی در نظام‌های کمونیستی مانند روسیه بنادر خصوصی است، اما در کشور ایران همه در حال سرک کشیدن به کار هم هستند. این‌گونه است که از نظر ظرفیت و تجهیزات مشکلی نداریم، اما در رفت‌وبرگشت کانتینرها مشکل داریم.

■ **جهانبانی:** ببینید! اگر حمل‌ونقل چندوجهی به‌صورت یک‌طرفه برقرار شود، متصدی آن را نابود می‌کند. علاوه بر این، کوهی از کانتینر رسوب می‌کند که اگر بخواهید به هر کدام دست بزنید ۳ هزار دلار هزینه‌اش است. به همین دلیل، گاهی اوقات در بعضی بنادر کانتینرها را می‌فروشند، می‌گویند هزینه برگشت و انبارداری طوری است که بهتر است آن را بفروشیم، چون حتی اگر بخواهیم آن کوه کانتینر را جابه‌جا کنیم مشخص نیست که هزینه آن را چه کسی باید تقبل کند. این مسائلی است که باید به آن توجه شود و ربطی به دولت یا غیردولت ندارد. اگر این زوایا را رها کنیم، نتیجه درستی نخواهیم گرفت. ما در این جلسه، نگاه دولت‌مدارانه به موضوع نداشتیم، نگاه ما صرفاً از زاویه یک بنگاه اقتصادی و توجیه‌پذیری کار است.

الان کشتیرانی دریای خزر، خطوط منظم دارد، دقیقاً سال گذشته همین موقع حجم زیادی از شکایت‌ها و گلایه‌ها در بنادر ایران بود که بارهای صادراتی زمین مانده و کشتی نیست، اما امروز ما منتظر بار صادراتی برای حمل هستیم.

■ **اسدی:** ترانزیت به معنای یک سیستم با ذی‌نفعان و بازیگران مختلف است. اگر قرار است نتیجه خوبی از این سیستم بگیریم، باید ابتدا ببینیم که چگونه عمل می‌کند؟ سیستم باید در قالب یک «نگاشت نهادی» کار کند. نگاشت نهادی ما در عرصه ترانزیت باید مورد بازنگری قرار بگیرد و از نو طراحی شود. اثرگذاری بازیگران در این شبکه را مجدداً بازبینی کنیم تا بتواند کارکردی خوب و منظم داشته باشد.

ما در سازمان بنادر و دریانوردی به‌منظور کاهش هزینه‌های ترانزیت از بخش عمده از درآمدهای بالقوه خود در قالب تخصیص تخفیفات تعرفه‌ای به ترانزیت‌کنندگان، صرف‌نظر کرده است و این انتظار را از سایر زیرسیستم‌های مختلف هم داریم که از درآمدهای خودشان اندکی

# استراتژی خواب آلوده!

وقتی جاه‌طلبی‌های ژئوپلیتیکی با منطق اقتصادی همراه نیست

گزارش از

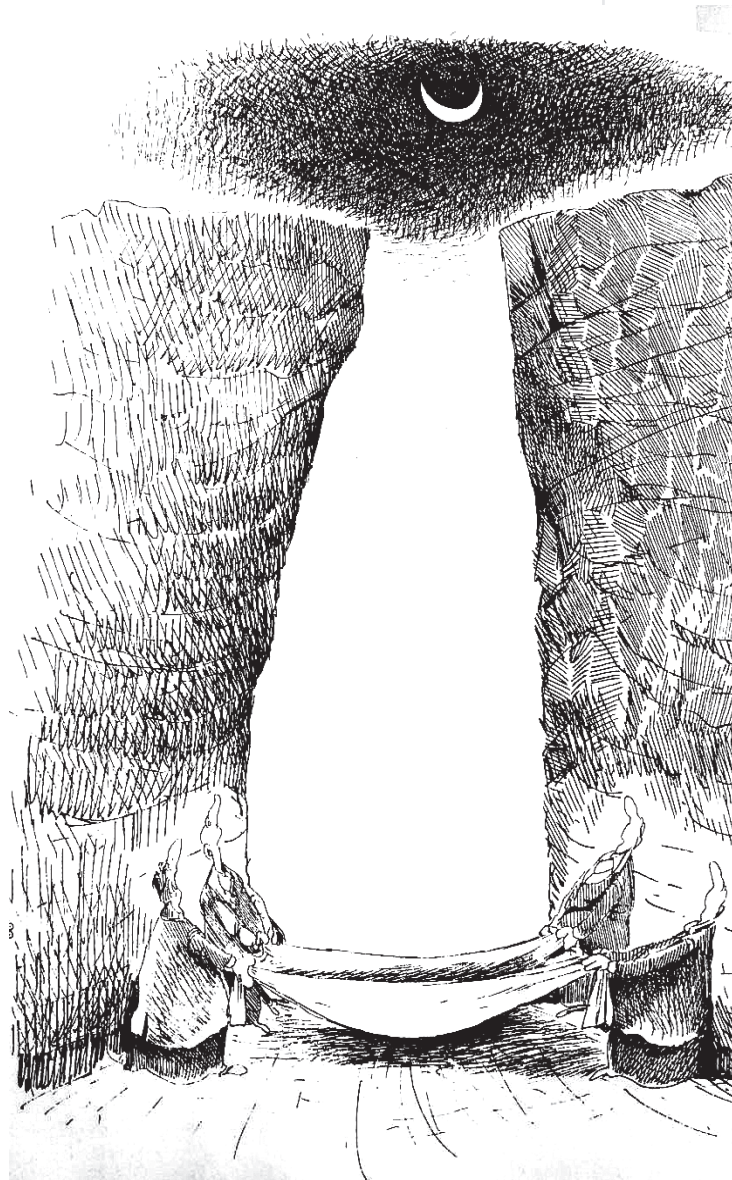
تحریریه ترابران

گذرگاه شمال-جنوب (INSTC) که یکی از کلیدواژه‌های پرتکرار یک دهه اخیر در حوزه سیاست‌گذاری و تجارت کشور به‌شمار می‌رود، دارای سه مسیر شامل دو مسیر زمینی و ریلی شرق و غرب دریای خزر و نیز مسیر ترکیبی زمینی و دریایی، یعنی روسیه - دریای خزر - ایران است.

طی سال‌های اخیر، درباره این کریدور بحث‌ها و پژوهش‌های زیادی در سطوح گوناگون صورت گرفته که برخی از آنها ناظر بر ارزش‌های ژئوپلیتیک آن و برخی نیز از زاویه فرصت‌های استراتژیک بوده است، اما عمده‌ترین مشکل این نوع تحلیل‌ها آن است که وزن استراتژیک این مسیر تجاری را بیش از حد واقعی ارزیابی می‌کنند، ضمن اینکه چنین تحلیل‌هایی به مسیرهای موازی و بدیل‌های این گذرگاه برای کشورهای عضو توجهی ندارند.

گروه دوم از مباحثات، ابعاد ژئواکونومیکی را در کانون توجه قرار می‌دهد، اما ارزیابی‌های غیرواقع‌بینانه و گاه به‌شدت اغراق شده از عواید مالی ترانزیت کالا از این مسیر برای ایران دارند؛ ضمن اینکه آورده‌های تجاری این مسیر برای تجارت دوجانبه و چندجانبه با کشورهای هم‌مسیر را دست بالا حساب کرده و موانع ساختاری موجود در اقتصاد کشور را مورد توجه قرار نمی‌دهد.

با توجه به گزارش اصلی این شماره که درباره چالش‌های کشتیرانی تجاری در دریای خزر، به‌عنوان یکی از گلوگاه‌های مهم در مسیر دستیابی به اهداف کریدور شمال و جنوب محسوب می‌شود، در مطلب حاضر نگاهی خواهیم داشت به گزارشی که توسط مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران تهیه و در آن ضمن تشویق رویکرد کل‌نگرانه به این گذرگاه، تأکید شده که این طرح ضمن فرصت‌هایی که با خود به‌همراه می‌آورد، با محدودیت‌هایی مواجه است که توجه به آنها اهمیتی تام در درک ابعاد گوناگون آن دارد.





**همچنان پس از گذشت حدود بیست سال از موافقتنامه های صورت گرفته درباره گذرگاه ترانزیتی بین المللی شمال - جنوب، ارزیابی دقیقی از ابعاد مختلف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آن، وجود ندارد. از نگاه رسانه ای و سیاست گذاری، رویکرد ژئوپلیتیکی غالب است اما حتی در مورد آن هم آسیب ها به طور مشخصی به بحث گذاشته نشده و فقط به تکرار پتانسیل ها اکتفا می شود**



در نهایت، مسیر ترانس کاسپین یا میانی هر چند هیچ کدام از مشکلات ذکرشده را ندارد، با این حال به علت نیاز به بازگیری مجدد در کشتی برای عبور از دریای مازندران، هزینه های اضافی به همراه دارد. هرچند بیش از دو دهه از عمر موافقتنامه سه جانبه گذرگاه بین المللی شمال جنوب می گذرد و هرچند هنوز به عنوان یکی از پروژه های کلیدی روی میز کشورهای عضو قرار دارد، با این حال در عمل هم به لحاظ زیرساختی و هم به لحاظ عملیاتی با دشواری ها و موانع بسیاری روبه رو بوده است. محدودیت زیرساخت های ایران، بوروکراسی کند هند، تحریم های بین المللی علیه ایران و اخیراً روسیه، مشکلات امنیتی در قفقاز و حجم محدود تجارت کالا میان اعضا از مهم ترین مشکلات موجود هستند.

◀ **گذرگاه شمال - جنوب در سایه حجم مبادلات کشورهای عضو**

برای ارائه تصویری دقیق تر از پتانسیل های این گذرگاه بهتر است به سهم بازیگران کلیدی آن در تجارت جهانی توجه کنیم. روسیه به عنوان دومین اقتصاد بزرگ عضو این گذرگاه سهم اندکی از تجارت جهانی دارد که بخش عمده آن نیز ناشی از صادرات انرژی است، ضمن اینکه مسیرهای کلیدی حمل و نقل انرژی، دریایی هستند (روسیه در سال ۲۰۲۱ تقریباً ۲/۶ تا ۲/۷ درصد از صادرات و واردات جهانی را به خود اختصاص داده است).

پروژه کریدور بین المللی شمال - جنوب به لحاظ تاریخی به سال ۲۰۰۰ بازمی گردد، زمانی که ایران، روسیه و هند یک موافقتنامه سه جانبه برای تاسیس یک مسیر ترانزیتی از سواحل غربی هند در وهله نخست به روسیه و سپس اروپای شرقی امضا کردند.

پس از طرح این ایده که مسیر موجود را برای انتقال کارگوهای هندی به روسیه به نصف کاهش می داد، تعداد زیادی از کشورهای مسیر از این ابتکار استقبال کردند و جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ارمنستان به این موافقتنامه پیوستند و در حال حاضر، پروژه گذرگاه یا کریدور بین المللی شمال - جنوب شامل ۱۳ کشور می شود (آذربایجان، جمهوری بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین).

هدف اصلی تشکیل این مجموعه و تاسیس این مسیر، کاهش زمان ترانزیت کالا از هند به روسیه و اروپا بوده است. گفتنی است مسیر استاندارد تجارت از هند به روسیه به طور خاص و اروپا به طور عام، شامل عبور از دریای سیاه، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای بالتیک است که یک مسیر ۱۱ هزار کیلومتری است و معمولاً به لحاظ زمانی ۳۰ تا ۳۲ روز طول می کشد. در مقابل، گذرگاه شمال - جنوب یک مسیر کوتاه تر است که شامل ۷۲۰۰ کیلومتر می شود و جابه جایی کالا از طریق آن نیز حدود ۱۸ روز طول می کشد. همچنین، به لحاظ هزینه، مطالعات انجام شده نشان داده است که انتقال هر کانتینر ۱۵ تنی از این مسیر، ۲۵۰۰ دلار ارزان تر از مسیر استاندارد از بمبئی به مسکو تمام می شود.

در طرح اولیه، مسیر گذرگاه شمال - جنوب از ایران شامل دو مسیر بود که یکی از آستارا و آذربایجان به طور زمینی به بندر آستاراخان روسیه می رفت و دیگری از بندر انزلی، به صورت دریایی. در مذاکرات بعدی یک مسیر شرقی نیز به آن افزوده شد که از شرق، دریای مازندران را دور می زند و پس از عبور از مرز اینچه برون وارد ترکمنستان و از مسیر آسیای مرکزی وارد روسیه می شود. بنابراین، در حال حاضر سه مسیر برای گذرگاه شمال - جنوب تعریف شده که عبارت از مسیر غربی (اصلی و اولیه) مسیر مرکزی یا ترانس-کاسپین و مسیر شرقی هستند.

هر کدام از مسیرهای سه گانه، مشکلاتی دارند. مسیر شرقی هرچند امتیاز اتصال آسیای مرکزی به گذرگاه شمال جنوب و نیز پیوستگی با موافقتنامه عشق آباد را به همراه دارد، با این حال از آنجا که از نقاط تراکم جمعیتی روسیه وارد این کشور نمی شود، چندان مورد ترجیح روسیه نبوده است. در مقابل، مسیر غربی به علت ناآرامی های اخیر منطقه قره باغ میان آذربایجان و ارمنستان و نیز اختلافات میان ایران و آذربایجان با علامت سوال هایی همراه بوده است.





**در حال حاضر بحران اوکراین پیشران اصلی تسریع سرعت رشد پروژه از سوی هند و به ویژه روسیه است، اما باید توجه داشت که در میان مدت و در صورتی که تنش روابط روسیه و غرب به سوی سازش پیش برود، به همان نسبت نیز از اهمیت این گذرگاه برای روسیه کاسته خواهد شد. در واقع این گذرگاه وابسته به روسیه، منافع و نیت های این کشور است و این یکی از نقاط ضعف جدی آن به شمار می آید**



کشورهای واقع در آسیای مرکزی نیز به عنوان دیگر بازیگران کلیدی گذرگاه شمال - جنوب که از دیرباز همواره به عنوان کشورهای محاط در خشکی مورد توجه بوده اند، سهم اندکی در تجارت جهانی دارند؛ تا آنجا که مجموع تجارت پنج کشور آسیای مرکزی حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ بود؛ در حالی که مجموع تجارت جهانی در سال ۲۰۲۱ فقط حدود ۲ تریلیون دلار بود

البته نقش هند به عنوان دیگر بازیگر کلیدی در این گذرگاه قابل توجه است. حجم تجارت خارجی هند در سال ۲۰۲۱ به حدود ۱/۴ تریلیون دلار رسید و این کشور را به نهمین قدرت تجارتی بزرگ در سطح جهان و کشوری پیشرو در میان کشورهای در حال توسعه گروه بیست بدل کرد. این در حالی است که دولت هند اهداف بلندپروازانه خود را تحت لوای سیاست صادرات ملی خود با هدف افزایش صادرات کالا از سطح فعلی به ۵۰۰ میلیارد دلار و افزایش صادرات خدمات به ۲۵۰ میلیارد دلار تا مارس ۲۰۲۵ تعیین کرده که نشان دهنده خوش بینی فزاینده در مورد چشم انداز بلندمدت این کشور است.

**روابط تجاری هند و روسیه -** تجارت میان هند و روسیه در سال های اخیر روند رو به رشدی داشته است؛ به طوری که ارزش دلاری این تجارت از ۶۶۸۶ میلیون دلار در سال ۲۰۱۶ به ۸۴۹۸ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ رسیده است، اما نکته مهم آنکه روسیه در میان شرکای تجاری مهم هند قرار نمی گیرد، بلکه بر مبنای آمارهای سال ۲۰۲۱، ایالات متحده

با سهمی ۱۱ درصدی، امارات با سهمی ۱۰ درصدی، چین با سهمی ۱۰ درصدی، سنگاپور با سهمی ۵ درصدی، هنگ کنگ با سهمی ۴ درصدی و سایر کشورهای آسه آن با سهمی ۷ درصدی، مهم ترین شرکای تجاری هند بوده اند. بنابراین روسیه و آسیای مرکزی سهم چندانی در تجارت خارجی این کشور نداشته اند.

البته تحریم های بین المللی علیه روسیه زمینه را برای توجه بیشتر روسیه به بازار هند فراهم آورده است. در سال ۲۰۲۲ هند به عنوان سومین مقصد بزرگ صادرات روسیه پس از چین و ترکیه قرار گرفت و تقریباً ۶ درصد از صادرات روسیه را به خود اختصاص داد، اما نکته مهمی آن است که بخش کلیدی صادرات روسیه به هند را کالاهای حجیم تشکیل می دهند که اغلب از مسیرهای دریایی انتقال پیدا می کنند، بنابراین، تمامی محموله های نفتی و غیرنفتی روسیه از طریق دریا راهی هند می شود و ارتباطی با کریدور شمال - جنوب نمی یابند.

**هند و جمهوری های آسیای مرکزی -** مانند تجارت میان هند و روسیه، تجارت هند با کشورهای آسیای مرکزی نیز رو به گسترش بوده است؛ به طوری که مجموع مبادلات تجاری هند با این جمهوری ها از کمتر از ۲۲۲ میلیون دلار در سال ۲۰۱۶، به ۱۹۱۷ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ رسیده است، با این وجود، جمهوری های آسیای مرکزی نیز همچون روسیه از جمله شرکای تجاری عمده هند محسوب نمی شوند.

بزرگ ترین شریک تجاری قزاقستان چین است و پس از آن روسیه و ایالات متحده آمریکا قرار می گیرند. دیگر شرکای تجاری مهم عبارتند از آلمان، ایتالیا، ترکیه و کره جنوبی.

روسیه، چین، قزاقستان، کره جنوبی و ترکیه، بزرگ ترین شرکای تجاری ازبکستان هستند و شرکای تجاری اصلی قرقیزستان شامل روسیه و چین و پس از آن قزاقستان و ازبکستان می شود. دیگر شرکای مهم عبارتند از ترکیه، اوکراین و ژاپن.

بزرگ ترین شرکای تجاری تاجیکستان نیز روسیه و چین هستند. شرکای اصلی تجاری ترکمنستان هنوز هم روسیه و چین هستند، حدود یک سوم تجارت خارجی قزاقستان با روسیه و یک سوم دیگر با چین صورت می گیرد و این بدان معناست که تجارت با پکن و مسکو در مجموع تقریباً دوسوم تجارت خارجی قزاقستان را تشکیل می دهد. در مورد ازبکستان نیز دو کشور روسیه و چین تقریباً سهم مساوی از تجارت خارجی این کشور را دارند (هر کدام حدود ۳۰ درصد).

روسیه بر تجارت قرقیزستان نیز مسلط است و حدود نیمی از تجارت خارجی را هم در صادرات و هم در واردات شکل می دهد. چین با کمتر از ۲۰ درصد در جایگاه دوم قرار دارد. حدود ۵۰ درصد تجارت خارجی



**زیرساخت‌های «نرم» یا نهادی گذرگاه‌های زمینی،  
به توافقات قانونی، مقررات، استانداردها و  
شیوه‌های اداری اشاره دارد. این در حالی است که  
رویه‌های گمرکی در میان کشورهای مسیر گذرگاه  
شمال - جنوب هنوز از هماهنگی چندانی برخوردار  
نیست و با وجود تلاش‌هایی که در سال‌های  
اخیر صورت گرفته، ایجاد زیرساخت‌های  
هماهنگ گمرکی در مسیر گذرگاه عمدتاً  
روی کاغذ مانده است**



#### ◀ زیرساخت‌های نرم و سخت گذرگاه

تاجیکستان هم مربوط به روسیه است، در حالی که چین حدود ۲۵ درصد از تجارت خارجی را در اختیار دارد.

همانگونه که این داده‌ها نشان می‌دهد بخش عمده تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه صورت می‌گیرد و احتمالاً تا آینده‌ای قابل پیش‌بینی از طریق گذرگاه شمال - جنوب جریان نخواهد یافت. به دیگر سخن، هند اساساً در تجارت آسیای مرکزی و آسیای مرکزی در تجارت خارجی هند جایگاهی ندارند.

**هند و ترکیه -** ترکیه جزء کشورهای دخیل در گذرگاه شمال - جنوب نیست، با این وجود تجارت فزاینده این کشور با هند، می‌تواند از طریق این گذرگاه انجام شود. آمارها نشان می‌دهد که مجموع تجارت دوجانبه هند و ترکیه، بدون احتساب نفت، فرآورده‌های آن و گاز، در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ به ترتیب حدود ۴۱۶۶ میلیون، ۴۵۸۷ میلیون، ۵۳۸۵ میلیون، ۴۹۰۰ میلیون و ۴۴۹۱ میلیون دلار بوده است.

یکی از معضلات کلیدی توسعه ایران، سلطه تفکر کارگاهی - پروژه‌ای است. در این قالب، اجرای پروژه‌ها بدون توجه به زیرساخت‌های نرم صورت می‌گیرد و پس از عملیاتی شدن پروژه‌ها، فقدان مطالعات دقیق در مورد زیرساخت‌های نرم در موارد متعددی به شکست پروژه منجر می‌شود. اجرای بخشی از گذرگاه شمال - جنوب در دوره پساجنگ با سرمایه‌گذاری هنگفت ایران و شکست تقریباً کامل طرح در تحقق اهداف پیش‌بینی‌شده، یکی از این نمونه‌هاست.

در شرایط کنونی نیز آنچه طنین دارد اجرای پروژه است و به ندرت به زیرساخت‌های نرم و سودآوری آن در میان مدت توجه می‌شود. به دیگر سخن بی‌توجهی به زیرساخت‌های نرم را می‌توان از مشکلات جدی و دوام‌دار کریدور شمال - جنوب دانست.

زیرساخت «نرم» یا نهادی گذرگاه‌های زمینی به توافقات قانونی، مقررات، استانداردها و شیوه‌های اداری اشاره دارد که حرکت کارآمد و مؤثر افراد، کالاها، سرمایه‌ها و اطلاعات را در سراسر مرزها تسهیل می‌کند. عناصر کلیدی زیرساخت نرم عبارتند از:

**۱- موافقتنامه‌های تجاری:** موافقتنامه‌های تجارت آزاد دوجانبه و چندجانبه (FTA) قوانینی را در مورد تعرفه‌ها، سهمیه‌ها، رویه‌های گمرکی، حقوق مالکیت معنوی، استانداردهای کار، حفاظت از محیط زیست و مکانیسم‌های حل اختلاف وضع می‌کنند. این چهارچوب‌ها می‌توانند معاملات بین طرف‌های امضاکننده را با ارائه قابلیت پیش‌بینی و شفافیت، ساده کنند. کشورهای کلیدی عضو گذرگاه شمال - جنوب

هنوز چنین موافقتنامه‌هایی با یکدیگر امضا نکرده‌اند و ایران حتی عضو سازمان تجارت جهانی - که ۹۷ درصد تجارت جهانی در قالب قواعد آن صورت می‌گیرد - نیست. روسیه اکنون اقتصادی به شدت تحت تحریم دارد و هند هم موافقتنامه‌های تجارت آزاد با هیچ‌یک از اعضای گذرگاه امضا نکرده است. البته ذکر این نکته ضروری است که اتحادیه اقتصادی اوراسیا، هند را به عنوان بازار اصلی در این گذرگاه در بر نمی‌گیرد و اساساً توافقتنامه‌ای حداقلی محسوب می‌شود.

**۲- همکاری گمرکی:** رویه‌های گمرکی در میان کشورهای مسیر این گذرگاه هنوز از هماهنگی چندانی برخوردار نیست و با وجود تلاش‌هایی که در سال‌های اخیر صورت گرفته، ایجاد زیرساخت‌های هماهنگ گمرکی در مسیر گذرگاه عمدتاً روی کاغذ مانده است.

**۳- استانداردهای حمل‌ونقل:** اتخاذ استانداردهای حمل بین‌المللی، از جمله استانداردهایی که توسط سازمان بین‌المللی استاندارد (ISO) ایجاد شده است، سازگاری با روش‌های مختلف حمل‌ونقل را تضمین می‌کند و هزینه‌های عملیاتی را کاهش می‌دهد. این استانداردها شامل اندازه کانتینر، ابعاد بار، پروتکل‌های ایمنی و فناوری‌های ارتباطی است. در این حوزه نیز میان کشورهای مسیر گذرگاه هنوز رویه‌های واحدی شکل نگرفته است.

**۴- توسعه زیرساخت لجستیک:** سرمایه‌گذاری عمومی در تاسیسات لجستیک، جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر، فرودگاه‌ها و گذرگاه‌های مرزی باعث



**بخش عمده تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه صورت می‌گیرد و احتمالاً تا آینده‌ای قابل پیش بینی از طریق گذرگاه شمال - جنوب جریان نخواهد یافت. به دیگر سخن، هند اساساً در تجارت آسیای مرکزی و آسیای مرکزی در تجارت خارجی هند جایگاهی ندارند**



بوده است. البته در نگاه اول این روند روبه‌رشد، امیدبخش است، اما طبق آمار، در سال ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ به‌ترتیب حدود ۹۳ و ۹۱ درصد از کل ترانزیت KTI میان قزاقستان و ترکمنستان انجام شده و در سال ۲۰۱۷ تنها ۳ درصد از کل ترانزیت KTI مربوط به انتقال کالا از ترکمنستان به ایران بوده است (این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۲ درصد رسیده است). همچنین در سال ۲۰۱۷ تنها ۴ درصد از ترانزیت KTI میان ایران و قزاقستان انجام شده است (این رقم در سال ۲۰۱۸ به ۷ رسید).

اما در مقابل، KTI، راه‌آهن چین- قزاقستان قرار دارد که پس از عبور از روسیه و بلاروس به اروپا می‌رسد. این مسیر ریلی با سرمایه‌گذاری ۱/۹ میلیارد دلاری چین، مهم‌ترین مسیر فعال در حمل‌ونقل کالا میان چین و اتحادیه اروپا در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود. دروازه ورودی این مسیر ریلی به قزاقستان بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی قورغاس است که برخلاف بسیاری از پروژه‌های کمربند و راه، به شکل مستقل توسط دولت قزاقستان تامین مالی شده است.

ترانزیت کالا از چین به اروپا از طریق خط آهن قزاقستان زمان ۴۵ تا ۵۰ روزه این ترانزیت از مسیر دریا را به نصف کاهش می‌دهد و اگر چه هزینه انتقال کالا از این مسیر تقریباً ۱۰ برابر حمل‌ونقل دریایی محاسبه شده، زمان کوتاه آن برای شرکت‌های چینی فعال در زمینه تولید کالاهایی با ارزش افزوده بالا، گزینه جذابی است؛ به‌علاوه دولت چین با هدف تشویق شرکت‌ها به استفاده از این مسیر، تا ۴۰ درصد هزینه حمل‌ونقل به کالاهایی که از طریق بندر قورغاس و راه‌آهن چین - قزاقستان ترانزیت شوند، یارانه ارائه می‌دهد.

آمارها نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۷ در بندر قورغاس، صد هزار کانتینر کالا جابه‌جا شده که نسبت به سال ۲۰۱۶ رشدی ۱۰۰ درصدی را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۹ این ظرفیت به ۱۸۰ هزار کانتینر رسید و هرچند ارتقای ظرفیت این بندر خشک به ۵۰۰ هزار کانتینر در پایان سال ۲۰۲۰ به‌واسطه بحران اقتصادی ناشی از همه‌گیری کرونا محقق نشد، اما قرار است در سال ۲۰۲۳ این هدف محقق شود.

به نظر می‌رسد تفاوت وضعیت KTI و راه‌آهن چین- قزاقستان را می‌توان ناشی از تعریف شدن دومی در قالب زنجیره ارزش چین محور، در برابر بی ارتباط بودن KTI به زنجیره‌های ارزش بین‌المللی دانست؛ در نگاه اول ایده اتصال جمهوری‌های محور در خشکی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد، از طریق ایران منطق اقتصادی و ترانزیتی قدرتمندی را ارائه می‌دهد، با این حال از آنجا که این منطق نتوانسته است رابطه خود را با روند توسعه زنجیره‌های ارزش بین‌المللی مشخص کند و در قالب آن معنا شود، ضامن «کار کردن KTI» نبوده است. ■

افزایش اتصال و بهبود عملکرد زنجیره تامین می‌شود. در این حوزه مشارکت بخش خصوصی از طریق مشارکت‌های دولتی و خصوصی (PPPs) می‌تواند اجرای پروژه را تسریع کند و راه‌حل‌های نوآورانه متناسب با نیازهای خاص را ارائه دهد. در این حوزه نیز توان و عملکرد لجستیک کشورهای عضو با یکدیگر تفاوت‌های اساسی دارد.

**۵- چهارچوب قانونی:** اجرای موثر قراردادهای مکانیسم‌های حل اختلاف، قوانین ورشکستگی و اقدامات ضد فساد به ایجاد یک محیط جذاب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کمک می‌کند. نهادهای حقوقی قوی اعتماد به سیستم را تقویت می‌کنند و خطرات مرتبط با انجام تجارت در خارج از کشور را کاهش می‌دهند. در این حوزه نیز مشکلات متعددی به‌ویژه در ایران و روسیه به‌عنوان کشورهای کلیدی گذرگاه شمال - جنوب وجود دارد.

#### ◀ گذرگاه شمال - جنوب و زنجیره ارزش

درباره ارتباط کریدورهای حمل‌ونقل و زنجیره‌های ارزش بین‌المللی، مقایسه، خط آهن قزاقستان- ترکمنستان- ایران (KTI) با راه‌آهن چین- قزاقستان در بحث حاضر راهگشا است. راه‌آهن قزاقستان- ترکمنستان- ایران KTI در سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری رسید و اگرچه از سال ۲۰۱۶ برخی محموله‌های کالایی از مبدأ چین، از طریق این خط ریلی وارد ایران شده است، اما از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۸ مجموع وزنی کالاهای ترانزیتی از KTI به‌ترتیب حدود ۵۳۰ هزار، ۶۹۷ هزار، ۸۹۶ هزار و ۱۴۴۱ هزار تن



## نبرد کریدورها

یکی از دلایل مهم جنگ‌های چند سال اخیر، قطع راه‌های مواصلاتی و ترانزیتی کشورها به کریدورهای تجاری و در مقابل، برجسته کردن راهگذر رقیب آنها بوده است؛ اما در این میان، نکته مهم‌تری که برای ما اهمیت بیشتری می‌یابد، آن است که در این مصاف کریدوری و ترانزیتی، همیشه ایران یکی از حلقه‌های نادیده گرفته شده در چنین زنجیره‌های اتصالی است. در این پرونده، ترابان زوایای مختلف رونمایی از کریدور هند- خاورمیانه- اروپا را به‌عنوان تازه‌ترین ترند برای بریدن پای ایران از کریدورها بررسی کرده و گوشه‌چشمی هم به معضلات حمل یکسره کالا با همسایگان داشته است.

◀ فرونشست ترانزیتی

◀ یکسره شدن کار؟!



درباره دالان اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا و انسداد ژئوپلیتیکی ایران

# فرونشست ترانزیتی

گزارش از

تحریریه تراباران

دیری است که دولتمردان و مدیران ایرانی خود را به غفلت زده‌اند و در بهترین حالت نظاره‌گر فعالیت‌های توسعه‌طلبانه و برنامه‌های بلندپروازانه همسایگان در حوزه ترانزیت و تثبیت جایگاه خود در بلوک‌بندی‌های تجاری و ترانزیتی هستند؛ از غفلت ایران در پروژه‌های عمرانی مختلف از جمله اتصال ریلی چابهار به زاهدان، رشت به آستارا، شلمچه به بصره و خواف به هرات گرفته تا ناتوانی در انعقاد قرارداد با هندی‌ها برای تجهیز و بهره‌برداری از بندر چابهار، ناکامی در همکاری با روسیه در کریدور شمال - جنوب و حتی اتخاذ راهبردی نادرست در جنگ روسیه و اوکراین، ناآرامی‌های قره‌باغ و...

اکنون نیز برگ دیگری از بازی به انزوا کشاندن ترانزیتی ایران روی میز قرار گرفته است؛ آن هم از سوی یکی از کشورهای دوست و برادر یعنی هندوستان. تفاهم هند - عربستان - آمریکا برای راه‌اندازی کریدور عرب - مدیترانه در کنار دیگر پروژه‌های کلان کریدوری در منطقه، هم جاماندگی ایران را در عرصه ترانزیتی رقم می‌زند و هم نمایانگر تنهایی ژئوپلیتیکی ایران - که زمانی عنوان چهارراه ترانزیتی جهان را یدک می‌کشید - است. غم‌انگیزتر آنکه پیش از این می‌توانستیم با بیداری مدیران و دولتمردان به جبران مافات دلخوش باشیم اما حالا دیگر وقت تمام است.

در چهارراه ارتباطی جهان قدم از قدم برداشته و یکی پس از دیگری فرصت‌ها را به همسایگانی که هر کدام رقیبی برای او محسوب می‌شوند، هبه کرده است.

نخستین کریدور که تفاهم‌نامه اجرای آن در اجلاس G20 در دهلی‌نو امضا شد، کریدور «عرب - مد» (Arab-Med) است که با ایجاد یک راه ارتباطی ریلی - دریایی، هند را از طریق خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. در این کریدور کشورهایی همچون هند، عربستان، امارات، آمریکا و حتی اردن و اسرائیل با هم همکاری خواهند کرد. براساس این طرح چین، روسیه، ایران و حتی ترکیه از مسیر تجاری شرق به غرب حذف خواهند شد. با این حال، تجارت، انتقال انرژی پاک و ارائه خدمات اینترنتی سریع و پایدار به کشورهای خاورمیانه آسان‌تر می‌شود.

همزمان با امضای تفاهم‌نامه اجرایی کریدور عرب - مدیترانه، اردوغان، در اقدامی متقابل از پروژه بزرگ کریدور تجاری ترکیه خبر داد که این

آخرین باری که اکثر کشورهای جهان با یکدیگر در دو جبهه متحد شده بودند به سال‌های جنگ جهانی دوم برمی‌گردد. اکنون نیز دوباره این اتحاد البته نه برای آتش‌افروزی بلکه برای بلوک‌بندی‌های مختلف ترانزیتی و لجستیکی (یکی از محورهای مهم قدرت) در حال شکل‌گیری است. از یک طرف چین با طرح یک کمربند - یک جاده از بین کشورهای مختلف یارکشی کرده و از طرف دیگر ایالات متحده با تعریف دو هدف، یکی جهانی یعنی مقابله با چین و دیگری منطقه‌ای یعنی برقراری نظم نوین در خاورمیانه با همراهی عربستان، هند و اسرائیل به دنبال تقویت نظام تک‌قطبی جهانی است.

به این ترتیب، در طول چند روزی که هند مقامات منطقه‌ای، آمریکایی و اروپایی را در یک سالن و دور یک میز جمع کرد، از دو کریدور رونمایی شد و ایران که خود را قطب عالم امکان می‌داند، در آن کریدورها جایی نداشت و نشان داد که برای حفظ این موهبت خدادادی یعنی فرارگیری



**کریدور Arab-Med با ایجاد یک راه ارتباطی ریلی - دریایی، هند را از طریق خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. در این کریدور کشورهای هم‌چون هند، عربستان، امارات، آمریکا و حتی اردن و اسرائیل با هم همکاری خواهند کرد. براساس این طرح چین، روسیه، ایران و حتی ترکیه از مسیر تجاری شرق به غرب حذف خواهند شد. با این حال، تجارت، انتقال انرژی پاک و ارائه خدمات اینترنتی سریع و پایدار به منطقه خاورمیانه آسان‌تر می‌شود**

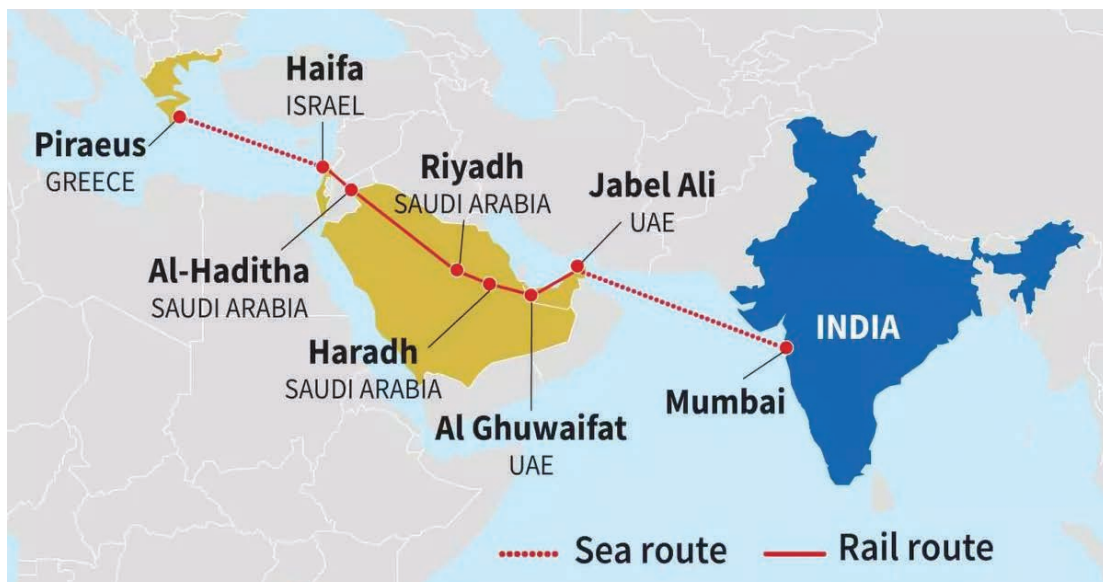


در دورانی که ایران توفیقی در جذب هندی‌ها برای مشارکت در ساخت و تجهیز بندر استراتژیک چابهار، تکمیل خط آهن رشت - آستارا، اتصال ریلی چابهار به زاهدان و چندین و چند پروژه راهبردی کشور در حوزه ترانزیت نداشته و مشغول دلدادگی با روس‌ها و خریدن ناز آنها بوده، طرح گذرگاه تجاری هند رونمایی و تفاهم‌نامه اجرای آن امضا شود. حالا ایران مانده و روسیه و چین. در حالی که روسیه به دلیل مشغول بودن به جنگ با اوکراین نه تنها جایگاه ترانزیتی‌اش را از دست داده

کشور را از طریق عراق به عربستان سعودی و امارات متصل می‌کند؛ باز هم بدون توجه به نقش ایران. رئیس‌جمهور ترکیه البته با تأکید بر نقش ترکیه به‌عنوان یک نیروی تثبیت‌کننده در منطقه و جهان، خاطرنشان کرد: «کریدوری که ترکیه در آن نباشد قابل اجرا نیست.»

ناگفته نماند که در اجلاس G20 از پروژه دیگری هم با عنوان کریدور آفریقا رونمایی شد که قرار است بندر لوبیتو آنگولا را به مناطق غیرساحلی در این قاره از طریق استان کانانگای جمهوری کونگوی دموکراتیک و مناطق معدن مس زامبیا وصل کند. یکی از اهداف عمده آمریکا از این پروژه هم کشاندن تقابل با چین به آفریقا و تهدید نفوذ اقتصادی آن در این قاره پرفرصت است.

البته تبوتاب راه‌اندازی کریدورهای ترانزیتی در قطب جهان، قرار گرفتن در بلوک‌های تجاری، تلاش در جهت فرستادن ایران به گوشه ریگ و حتی حذف آن از ترافیک جهانی به‌منظور تنها ماندنش در عرصه سیاست و تجارت به تعریف این دو کریدور ختم نمی‌شود، چراکه حذف و دور زدن ایران از راه ابریشم نوین چین، کریدور تراسیکا، ابر پروژه ریلی جهان عرب، راه‌اندازی کریدور زنگزور و حتی کریدور شمال - جنوب از سال‌ها پیش کلید خورده است، با این حال، به نظر می‌رسد، این کریدور تازه‌رونمایی شده، می‌تواند تیر آخر را به پیکر نحیف ترانزیت ایران بزند، چراکه تحریم‌های چندین و چند ساله ایران، غفلت تاریخی دولتمردان، نداشتن روابط دیپلماتیک روشن و قوی حتی با کشورهای همسایه، ضعف بدنه دیپلماسی، قرار دادن همه تخم‌مرغ‌ها در سبد روسیه و چین و... دست به دست هم داده‌اند و دست و پای ایران را بسته‌اند تا





براساس گزارش اکسیوس، اگر واشنگتن موفق به میانجیگری برای عادی‌سازی رابطه بین عربستان سعودی و رژیم صهیونیستی باشد، این پروژه ریلی شامل تل‌آویو نیز خواهد شد.

#### ◀ مسیر کاملاً دریایی رقیب عرب - مد

اما در حالی که اجماع بیشتر کارشناسان و استادان علوم سیاسی بر احتمال و امکان حذف ایران حتی روسیه و ترکیه از کریدور شرق به غرب استوار است و تمرکز هند را در چابهار به سمت حیفا در اسرائیل و کریدور جدید هدایت می‌کند؛ محمد راستاد، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی معتقد است که کریدور عرب - مد نمی‌تواند تداخلی در عملکرد بندری مانند چابهار در ایران داشته باشد.

او با اشاره به اینکه کریدور عرب - مد از هندوستان شروع می‌شود و از کشورهای عربی به مدیترانه و اروپای غربی می‌رسد، به نظر نمی‌رسد که چنین مسیری برای انتقال کالا به اروپای غربی شرایط بهتری از مسیر ایران داشته باشد، به خیرگزاری ایلنا گفته است: «هر مسیری مشتری خاص به خود را دارد. مقصد نهایی این مسیر مدیترانه و اروپای غربی است و وقتی هند بخواهد کالای صادراتی خود را به این مقصد ارسال کند، مسیر بنادر ایران به سمت ترکیه و از آنجا به مقصد اروپا، مسیر به صرفه‌تری است و در همین مسیر، کالا را می‌تواند از مسیر دریایی حمل کند؛ در شرایطی که دالان هند - کشورهای عربی تا اروپا الزاماً برای نقل و انتقال انواع محموله‌ها مناسب نیست و حمل‌ونقل ترکیبی و تخلیه و بارگیری چند باره دارد، به صرفه‌ترین مسیر حمل کالا به‌ویژه کالا با احجام بزرگ، حمل‌ونقل دریایی است که این مد از شقوق حمل‌ونقل در قیمت نهایی تعیین‌کننده است.»

در حالی که اگر قرار بود کالای ارسالی هند به اروپا از مسیر ایران به بنادر ترکیه برود و از آنجا به اروپا برسد، در این ۲۰ و اندی سال که بحث راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب مطرح شده، این مسیر رونق می‌یافت نه اینکه همچنان نه تنها هند بلکه روسیه هم برای انتقال کالاهای خود حساسی روی مسیر ایران باز نمی‌کند. البته راستاد با اشاره به اینکه دالان تجاری هند - خاورمیانه - اروپا، یک مسیر دریایی ریلی است، تصریح کرده است که هند می‌تواند برای نقل و انتقال محصولات صادراتی وارداتی خود تنها از یک مد دریایی استفاده کند و به جای اینکه کالا را از مسیر دریایی و ریلی جزیره‌العرب تا مدیترانه برساند، کالای خود را با هزینه کمتر از مسیر دریایی خلیج عدن، باب‌المندب، دریای سرخ، کانال سوئز به مدیترانه برساند.

او گفته است: «هر دالانی مخاطب خاص خود را دارد، الزاماً نمی‌توان

و برای همسایگان کوچکش موقعیت آفریده، بلکه از راه‌اندازی کریدور زنگزور حمایت می‌کند تا او نیز نقشی در مسابقه کشورها در دور زدن ایران داشته باشد. چین هم در کریدور شرق - غرب کشورهای دیگر را به ایران ترجیح می‌دهد و حتی بیشترین سرمایه‌گذاری خارجی ترانزیتی و انرژی خود را در چهارچوب طرح جهانی یک کمربند - یک جاده در کشور عربستان انجام داده است.

#### ◀ ارزش سنجی استراتژیک کریدور عرب - مد

کریدور جدید عرب - مد، یک کریدور تجاری چندوجهی در حال ظهور است که نوید پیکربندی مجدد الگوهای تجارت بین منطقه اقیانوس هند، خاورمیانه و اروپا را با ایجاد یک مسیر ارتباط تجاری در سراسر حاشیه جنوبی اوراسیا، از ساحل دریای عرب هند تا سواحل مدیترانه شرقی یونان را می‌دهد.

این کریدور تجاری از امارات عبور می‌کند و توسط یک راه‌آهن دبی را از طریق چندین شهر در عربستان سعودی از جمله ریاض به بندر حیفا در اسرائیل متصل می‌کند. در نهایت، حیفا و بندر یونانی پیرائوس از طریق یک مسیر دریایی به یکدیگر متصل شده و از یونان به سرزمین اصلی اروپا خواهد رسید. این کریدور می‌تواند با کاهش ۴۰ درصدی زمان، منجر به رسیدن کالاهای هندی به اروپا در کمتر از ۱۰ روز شود. در مجموع، این کریدور با تغییر پارادایم استراتژیک و اهمیت ژئوپلیتیکی بزرگ، پتانسیل تبدیل شدن به زیربنای اتصال تجاری اوراسیا را دارد و جایگاه هند را در نظم اقتصادی جهانی در حال ظهور تغییر می‌دهد.



**کریدور عرب - مد می‌تواند با کاهش ۴۰ درصدی زمان، منجر به رسیدن کالاهای هندی به اروپا در کمتر از ۱۰ روز شود. در مجموع، این کریدور با تغییر پارادایم استراتژیک و اهمیت ژئوپلیتیکی بزرگ، پتانسیل تبدیل شدن به زیربنای اتصال تجاری اوراسیا را دارد و جایگاه هند را در نظم اقتصادی در حال ظهور تغییر می‌دهد**





**عضو هیئت علمی دانشگاه خوارزمی: تا هنگامی که جمهوری اسلامی زیر تحریم جهانی است، امکان مشارکت استراتژیک در هیچ طرح و برنامه کلان مقیاسی ممکن الوقوع نیست. سهل است که حتی طرح‌هایی مانند خط لوله صلح که گاز را تا دم دروازه شبه قاره کشانده‌ایم، تحویل گرفته نخواهند شد حتی در قالب رایگان!**



تشدید حضور خود در شمال رود ارس، سودای جبران حضور ایران در لبنان را دارد و ۴۰ درصد از نفت خود را از باکو وارد کرده و در عوض، بر ارسال جنگ‌افزارهای مدرن، از یهپاد تا سامانه ضد موشکی، به این کشور افزوده و از پایگاه هوایی سیتالچای و در آینده نزدیک، زنگیلان در خاک جمهوری باکو استفاده می‌کند.

او پیشنهاد می‌دهد که ایران ضمن تاکید بر حق حاکمیت باکو بر قره‌باغ، برای راه‌اندازی کریدور شمال - جنوب در محور رشت - آستارا اقدام و محور پارس‌آباد - اردبیل - تبریز - ماکو را جایگزین زنگزور معرفی کند که نیازمند ایجاد راه‌آهن پارس‌آباد - میانه و بازرگان - ایغدیر و تبدیل اردبیل به «بندر خشک» است. همچنین، ایران باید راه‌اندازی جاده ترانزیتی و خطوط انرژی تبریز - ایروان را با گذر از استان سیونیک ارمنستان دنبال کند، چرا که امروزه جاده و خط لوله، همچون دژ دفاعی، ورای مرزها عمل می‌کند؛ زیرا در صورت تشدید تنش‌ها، ایران باید دو سوی رودخانه ارس را تا عمق ۳۰ تا ۵۰ کیلومتری در کنار فضای هوایی سیونیک، کنترل کند.

#### ◀ مشارکت ممکن نیست

یداله کریمی‌پور، عضو هیئت علمی و استاد دانشگاه خوارزمی تهران در همین زمینه نوشته است که ایران، به دلایل گوناگون در ۵ مسیر دلانی جهانی، قطبیت (هاب) خود را از دست داده است. اکنون روشن شده

گفت که یک مسیر ترانزیتی، مسیر دیگری را تحت الشعاع قرار می‌دهد مگر اینکه محدوده بازار مشترک داشته باشند؛ مثلاً زمانی برای مسیر ترانزیتی شمال - جنوب که از ایران عبور می‌کند رقیب ایجاد می‌شود که کالا به جای اینکه از بندر چابهار و از بندر شهید رجایی به سمت شرق دریایی خزر و آسیای میانه برود، پاکستان و افغانستان را ترجیح دهد، اما درباره کریدور عرب - مد مسیری که از هند و از طریق از کشورهای عربی (که قطعاً مباحث تولید و ارزش افزوده در طول این مسیر برای آنها دیده شده) به اروپای غربی می‌رسد، نمی‌تواند تداخلی در عملکرد بندری مانند چابهار در ایران داشته باشد.

مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «مهم‌ترین رقیب کریدور ریلی - دریایی عرب - مد، مسیر کاملاً دریایی است؛ چرا که هیچ شیوه حمل‌ونقلی قابلیت رقابت با مسیر دریایی را ندارد و تنها حمل‌ونقل دریایی است که امکان حمل کالا با احجام بالا و اقتصاد مقیاس را دارد و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد و تخلیه و بارگیری چندباره ندارد. البته باید به این نکته هم توجه داشت که قرار نیست دولت‌ها از این کریدورهای ترانزیتی استفاده کنند و تجار باید جذب این مسیرها شوند و تجار ترجیح می‌دهند مسیری را انتخاب کنند که هزینه کمتری داشته باشد.»

و البته او به این سوال مهم اشاره نمی‌کند که پس چرا کریدور ارزان‌تر و به‌صرفه‌تر ما برای کسی جذابیت ندارد.

#### ◀ از هر کرانه تیری روان است

از این کریدور تازه از تنور درآمده هند، عربستان و ایالات متحده و تاثیر آن بر نقش ژئوپلیتیکی ایران که بگذریم، به پروژه‌های دیگر می‌رسیم که بر ترانزیت و جایگاه ترانزیتی ایران تاثیرگذار بوده‌اند. همان‌گونه که گفتیم تحدیدهای ژئوپلیتیکی ایران به دو راه‌گذر جدید ختم نمی‌شود. ابرپروژه احداث بندر بزرگ فاو، معطل ماندن اتصال ریلی شلمچه - بصره، راه‌اندازی کریدور زنگزور و انسداد راه‌گذر لاجین نیز هر کدام از طرفی ایران را به گوشه رینگ هدایت می‌کنند. به عقیده آرش رئیسی‌نژاد، دکترای روابط بین‌الملل و همه بسته شدن کریدور لاجین و ترس از دست رفتن ۳ جزیره ایرانی ضرباتی است که می‌تواند در صورت وقوع، تمامیت ارضی ایران را بر هم زند. آینده‌ای محتمل که پیامد انفعال ویرانگر کشور در قفقاز و خلیج فارس است. آینده‌ای که با پدیده فرونشست تداوم خواهد یافت.

آرش رئیسی‌نژاد، درباره بن‌بست‌های کریدوری ایران نوشته است که عراق اجازه راه‌اندازی کریدور از مسیر شلمچه - بصره را نمی‌دهد، چرا که نمی‌خواهد از اهمیت پروژه فاو بکاهد. از طرف دیگر، اسرائیل نیز با

صلح که گاز را تا دم دروازه شبه قاره کشانده‌ایم، تحویل گرفته نخواهند شد حتی در قالب رایگان!

#### ◀ خطر نزدیک است

با همه این تفاسیر، شیوه بازی و یارکشی ارمنستان در ماجرای قره‌باغ تغییر کرده است. ارمنستان که تاکنون به روسیه دلخوش بود اکنون به سمت آمریکا متمایل شده است و حتی مانور مشترک هم با این کشور در خاک خود برگزار کرده است. احمد زیدآبادی در همین رابطه پیش‌بینی کرده که احتمال درگیری نظامی تازه‌ای بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان بر سر کنترل قره‌باغ کوهستانی بار دیگر بالا گرفته است و می‌گوید که چرخش ارمنستان به سوی آمریکا، طبعاً شرایط را از هر حیث برای جمهوری اسلامی پیچیده و دشوار می‌کند، مگر آنکه در پشت‌پرده، تهران خود را برای توافقی حداقل درباره وضعیت قفقاز با آمریکا آماده کرده باشد. در واقع، ورود آمریکا به مناقشه قفقاز اگر منجر به پیشگیری از ایجاد دالان زنگزور شود، آشکارا به نفع ایران است و به‌خصوص توطئه دولت افراطی اسرائیل برای ایجاد بی‌ثباتی خطرناک در مرزهای شمال غربی کشور را خنثی می‌کند؛ اما اگر آمریکا نقش خود در منطقه را به‌صورت دیگری تعریف کرده باشد، اوضاع به‌ویژه درباره آنچه به ایران مربوط می‌شود، فوق‌العاده خطرناک خواهد شد.

زیدآبادی معتقد است که اگر جمهوری آذربایجان با حمایت ترکیه و تحریک اسرائیل، درصدد قطع راه زمینی ایران به ارمنستان برآید و آمریکا هم به‌عنوان متحد جدید ارمنستان، چشم بر این ماجرا ببندد، ایران چاره‌ای جز توسل به زور در این زمینه پیش روی خود نخواهد دید. به نظر می‌رسد، اسرائیلی‌ها از مدت‌ها قبل خود را برای چنین سناریویی آماده کرده‌اند تا از طریق جمهوری آذربایجان و برخی تحریکات قومی، ایران را بی‌ثبات سازند. در این سناریوی مخوف همه چیز توطئه‌آمیز به نظر می‌رسد. این سناریو بیش از آنکه علیه جمهوری اسلامی باشد علیه سرزمین ایران است و بنابراین همه ایرانی‌ها باید نسبت به ابعاد خطرناک آن کاملاً هوشیار باشند.

در نهایت، اگر تحلیل زیدآبادی را درباره آرایش نظامی آمریکا و اسرائیل در شمال غربی ایران و سخنان رئیسی‌نژاد را درباره تمامیت ارضی ایران در نظر داشته باشیم و گوشه چشمی هم به برگ آس تقدیمی آمریکا به هند در بازی کربدوری بیندازیم و فعالیت‌های عراق و ترکیه را هم از چشم بگذرانیم، به این نتیجه می‌رسیم که ایران به‌نوعی تنهایی ژئوپلیتیکی دچار شده که خلاصی از آن جز با رفع تحریم‌ها و برقراری روابط دیپلماتیک شفاف و پایدار با قدرت‌های جهان ممکن نمی‌نماید. ■



**در حالی که اجماع بیشتر کارشناسان و استادان علوم سیاسی بر احتمال و امکان حذف ایران حتی روسیه و ترکیه از کربدور شرق به غرب استوار است و تمرکز هند را در چابهار به سمت حیفا در اسرائیل و کربدور جدید هدایت می‌کند؛ مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی معتقد است که کربدور عرب- مد نمی‌تواند تداخلی در عملکرد بندری مانند چابهار در ایران داشته باشد**



است که دالان خاوری - باختری (شرق - غرب) پس از گذر از ترکمنستان - دریای خزر - جمهوری آذربایجان و گرجستان، به دریای سیاه و یا به بنادر ترکیه رسیده و به‌این وسیله نیاز به جغرافیای ایران، البته با هزینه بیشتر برطرف خواهد شد. از طرف دیگر، با قرارداد عظیم هند - عربستان - اروپا و قطبیت اقیانوس هند ترانزیت کلان مقیاس کالا بین دو بازار جهانی اروپا - هند انجام شده و ۱۱ کشور واسطه‌ای دیگر در این مسیر، به درآمدهای کلان باآورده دست خواهند یافت.

کریمی‌پور نیز مانند رئیسی‌نژاد، اتصال خط بسیار کوتاه ۳۰ کیلومتری شلمچه - بصره را با وجود طرح فاو و تحریم‌های ایران غیرممکن می‌داند و می‌نویسد که طرح چین - پاکستان - افغانستان برای اتصال شانگهای - آسیای مرکزی - خلیج عمان با مقصد خلیج گوادر هم در حال تکمیل شدن است. با این حال، تنها تکیه‌گاه تخیلی و موهوم کوچک‌مقیاس ایران چشمداشت به تامین مالی تکمیل خطوط ریلی رشت - آستارا بود که روسیه به خاطر تحریم‌ها، جایگاه ترانزیتی‌اش را از دست داده و ملت‌های آسیای مرکزی به‌جای کربدور شمالی - جنوبی، استفاده از محور آذربایجان - گرجستان - ترکیه، یعنی محور خاوری - باختری میانی را برگزیده‌اند.

کریمی‌پور معتقد است تا هنگامی که جمهوری اسلامی زیر تحریم جهانی است، امکان مشارکت استراتژیک در هیچ طرح و برنامه کلان‌مقیاسی ممکن‌الوقوع نیست. سهل است که حتی طرح‌هایی مانند خط لوله





## توافق آذربایجان و قزاقستان برای تاسیس شرکت مشترک لجستیکی



تفاهم‌نامه تامین کشتی‌ها و لکوموتیوهای راه‌آهن نیز از دیگر توافقات میان دو کشور بود.

در خبر دیگری، گروه سرمایه‌گذاری، حمل‌ونقل و لجستیک قزاقستان موسوم به PTC Holding، هم اعلام کرده که قصد دارد یک پایانه کانتینری جدید در بندر پوتی گرجستان بسازد. تامین مالی به صورت برابر توسط شرکت‌های قزاق و گرجی در این پروژه انجام خواهد شد. این پایانه به افزایش حجم بار عبوری در مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر و نیز کریدور میانی کمک می‌کند.

ساخت این ترمینال اولین پروژه زیرساختی قزاقستان در یکی از بزرگ‌ترین بنادر گرجستان خواهد بود و گلوگاه موجود در آن نقطه را برای تبادل کالا در محور شرق - غرب با اروپا برطرف می‌کند.

این پروژه که از سپتامبر ۲۰۲۴ وارد فاز اجرایی می‌شود از ماه اکتبر آغاز شده و در سال ۲۰۲۴ به بهره‌برداری می‌رسد. حداکثر ظرفیت این پایانه ۸ هکتاری ۴۵۰ هزار TEU در سال و کل سرمایه‌گذاری در این پروژه ۱۵ تا ۲۰ میلیون دلار آمریکا برآورد شده است.

وزیر صنعت و توسعه زیرساخت قزاقستان در این خصوص خاطرنشان کرده است: «موضوع ما همیشه روشن بوده است و همواره بر توسعه زیرساخت‌های لجستیک تاکید داشته‌ایم. این امر به‌ویژه از آن جهت اهمیت دارد که موقعیت ژئوپلیتیکی ایجاد شده به دلیل رویدادهای اوکراین به طور جدی بر لجستیک جهانی از جمله مسیرهای سنتی صادرات و واردات قزاقستان تاثیر گذاشته و مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر اهمیت جدیدی پیدا کرده است؛ به عنوان مثال در سال ۲۰۲۱، معادل ۲۵/۲ هزار TEU و در سال ۲۰۲۲، معادل ۳۳/۶ هزار TEU در طول این مسیر جابه‌جا شده است و در سال ۲۰۲۳ انتظار می‌رود که این رقم به ۵۲/۹ هزار TEU برسد.»

نخست‌وزیران قزاقستان، گرجستان و آذربایجان اخیراً توافق‌نامه‌ای را برای ایجاد یک شرکت لجستیکی مشترک امضا کرده‌اند که به یکسان‌سازی تعرفه‌ها و جابه‌جایی همه محموله‌ها در مسیر بین‌المللی ترانس خزر (TITR) می‌پردازد.

مارات کارابایف، وزیر صنعت و توسعه زیرساخت قزاقستان، وظیفه اصلی شرکت جدید را برای انجام حمل‌ونقل کالا بین چین و اروپا، ساده‌سازی همه فرآیندها، اعلام کرد. او گفت که این شرکت زمان تحویل را به ۱۸ روز در سال جاری و ۱۰ تا ۱۵ روز بعد کاهش می‌دهد. اسماعیل‌وف که به شهر باکو سفر کرده بود، گفت: «دولت قزاقستان آماده ادامه کار فشرده با آذربایجان برای اجرای وظایف تعیین شده در بالاترین سطح است. یکی از آنها باز کردن پتانسیل کامل TITR است. اسماعیل‌وف توضیح داد که از ابتدای سال ۲۰۲۳ ترافیک محموله از طریق TITR از یک میلیون تن فراتر رفته است که در مقایسه با سال گذشته ۶۴ درصد افزایش داشته است.

نخست‌وزیر قزاقستان به پروژه‌های بزرگی اشاره کرد که برای از بین بردن تنگناهای ترانزیتی در این مسیر عملیاتی شده‌اند، از جمله ساخت دو خط راه‌آهن در بخش Dostyk- Moyinty، یک هاب کانتینری در بندر آکتائو و یک خط راه‌آهن کنارگذر ایستگاه آلماتی.

نخست‌وزیر قزاقستان با اشاره به لزوم انجام کارهای مشابه در بخش آذربایجان گفت: «زمان عبور از خاک قزاقستان را از ۱۲ به ۶ روز به نصف کاهش دادیم و اکنون در نظر داریم تا پایان سال جاری آن را به پنج روز کاهش دهیم.»

طرفین همچنین توافق‌نامه‌ای در مورد سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت‌های راه‌آهن دو کشور و تفاهم‌نامه همکاری راهبردی در زمینه ترانزیت نفت قزاقستان از طریق خاک آذربایجان را امضا کردند.

حذف ترانشیپ کالا به کشورهای همسایه، از ترکمنستان آغاز شد

## یکسره شدن کار؟!!



گزارش از

### تحریریه ترابران

اواسط مرداد ماه، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران اعلام کرد که از تاریخ اول آبان ماه ۱۴۰۲ حمل یکسره ناوگان ایرانی به کشور ترکمنستان، جایگزین رویه تبادل یدک و ترانشیپ خواهد شد. این خبر واکنش‌های متفاوتی در پی داشت؛ گروهی از فعالان صنفی با اشاره به اینکه عده زیادی از افراد محروم منطقه که با کار در گمرک و تخلیه کامیون‌ها امرار معاش می‌کنند، آن را خدمت به منفعت‌طلبان صنفی و به ضرر مردم منطقه تلقی و تاکید می‌کردند که تعویض‌کننده و تغییر نیمه‌یدک هیچ ارتباطی با ترانشیپ ندارد، اما عده‌ای هم معتقدند با توجه به افزایش ناوگان بین‌المللی جاده‌ای، هیچ ضرورتی برای ترانشیپ کالا در پایانه‌های مرزی نیست. در این میان، انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان هم مجبور به موضع‌گیری شد و اعلام کرد ماه‌هاست که در رسانه‌های مختلف تبعات حذف ترانشیپ در مرزهای ترکمنستان را گوشزد کرده و در موضوع کالاهای صادراتی به هیچ عنوان مخالف ترانشیپ نبوده و نیست.

با توجه به واکنش‌های صورت گرفته، به سراغ مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای رفتیم تا نظر او را در این باره جویا شویم. مهندس جواد هدایتی معتقد است با توجه به اینکه حمل یدک به یدک (ترانشیپ) باعث خسارت به کالا و ایجاد ناامنی‌های احتمالی در کشور می‌شود، برای توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی و تامین منافع عمومی تجار ایرانی باید به دنبال حمل یکسره کالا از ایران به کشورهای همسایه به‌ویژه ترکمنستان بود. در ادامه توضیحات او را در این خصوص می‌خوانیم.



**در موضوع حمل یکسره بیشترین چالش مربوط به اعمال سیاست حمایت سلبی برخی کشورها از ناوگان ملی است؛ برای مثال بیشترین مبادلات تجاری ایران با کشور عراق است، اما به دلیل سیاست جاری آنها برای حمایت از رانندگان عراقی، بارهای صادراتی ایران در مبادی مرزی عراق تخلیه شده و از آنجا توسط ناوگان عراقی به مقاصد مورد نظر حمل می‌شوند**



جاده‌ای ایران را برای صادرات و ترانزیت کالای خود به مقصد کشورهای همسایه یا حتی ماورای آن به سایر کشورها ترجیح می‌دهند؛ بنابراین با توجه به وضع موجود، اولویت ما حمایت از ناوگان ملی، تسهیل تردد آنها در امر ترانزیت و لجستیک منطقه‌ای و بین‌المللی است.»

هدایتی با بیان اینکه در موضوع حمل یکسره به دنبال انحصار نیستیم، گفت: «ما در چارچوب اصل رفتار متقابل، قائل به ایجاد بستری منطقی برای همه کشورهای متعامل هستیم؛ چون فقط در سایه احساس شرایط برد- برد و توازن، کشورها تردد ناوگان دیگر کشورها را تسهیل می‌کنند؛ بنابراین با تحقق این شرایط، منافع بخش تجاری و حمل‌ونقل بین‌المللی منطقه‌ای توأمأ به صورت پایدار تامین می‌شود.»

#### ◀ مذاکرات نامحدود و نتایج محدود

او با تاکید بر لزوم رقابت برابر برای حمل کالا بین کشورها، یادآور شد: «در موضوع حمل یکسره بیشترین چالش مربوط به اعمال سیاست حمایت سلبی برخی کشورها از ناوگان ملی خود هست که گاهی منجر به بروز انحصار شده و امکان رقابت با شرایط برابر را از بین می‌برد؛ برای مثال بیشترین مبادلات تجاری کشور ما با عراق بر مبنای صادرات بوده و با توجه به مرز طولانی زمینی بین دو کشور، عمده کالای ترانزیتی از طریق حمل یکسره جاده‌ای انجام می‌شود، اما به دلیل سیاست جاری

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با تاکید بر اهمیت حمل یکسره کالا در افزایش ترانزیت کشور با سایر کشورها، می‌گوید که در حال حاضر با همه کشورهای همسایه مذاکراتی برای تحقق حمل یکسره انجام شده، اما سیاست‌های سلبی برخی از آنها مانع تحقق این امر شده است.

جواد هدایتی، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابری، با بیان اینکه افزایش سهم حمل یکسره کالا به کشورهای همسایه از قلمرو ایران، اولویت حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان است، تصریح کرد: «هر چند در حال حاضر در مورد برخی کشورهای همسایه اعم از ترکیه، آذربایجان و ارمنستان، حمل یکسره شیوه غالب حمل است، اما با توجه به وجود ۱۵ کشور در همسایگی با مرزهای ایران، در تلاش برای افزایش سهم شیوه حمل یکسره در جابه‌جایی‌های ترانزیتی هستیم.»

او ترانشیپ (حمل یدک به یدک) بدون تامین الزامات مورد نیاز را منجر به آسیب دیدگی کالاها و کاهش سلامت کالای ترانزیتی دانست و افزود: «از ویژگی‌های مهم حمل یکسره کالا، کاهش توقف‌های مرزی ناشی از تخلیه و بارگیری است اما علاوه بر آن، حمل یکسره منجر به حذف تشریفات مضاعف ورود و خروج کامیون‌ها، کاهش آشفته‌گی‌های مرزی، کاهش هزینه‌های مرتب بر تخلیه و بارگیری، افزایش سرعت حمل‌ونقل و همچنین حذف آسیب به کالاها هم می‌شود.»

#### ◀ صادرات خدمات با تحقق حمل یکسره برای ناوگان ایرانی

مدیرکل دفتر ترانزیتی و حمل‌ونقل سازمان راهداری حذف ترانشیپ مرزی با شرایط فعلی را موجب تسهیل ترانزیت و کاهش هزینه تمام‌شده حمل دانست و گفت: «حمل یکسره کالا با ناوگان ایرانی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، در واقع صدور خدمات برای کشور محسوب می‌شود و این صادرات خدمات علاوه بر همه مزایای ذکرشده، ارزآوری قابل توجهی را هم عاید کشور می‌کند.»

هدایتی با اشاره به اینکه کرایه حمل با ناوگان ایرانی در مقایسه با بسیاری از کشورهای اطراف ارزان‌تر است، تصریح کرد: «کرایه رقابتی حمل از ایران موجب شده تا حمل کالا با ناوگان ایرانی برای تجار به صرفه‌تر از سایر کشورهای اطراف باشد و این امر فرصتی است برای ناوگان کشور تا با ظرفیت بیشتر و خدمات مناسب‌تری برای حمل‌ونقل بین‌المللی به صورت حمل یکسره در کشورهای منطقه تردد کنند.»

او در ادامه یکی از دلایل پایین بودن کرایه حمل در ایران را قیمت ارزان سوخت دانست و اذعان کرد: «در واقع هزینه پایین حمل کالا در ایران مزیت رقابتی ناوگان ملی کشور بوده و تجار استفاده از حمل‌ونقل





## سیاست بعضی کشورها مانند افغانستان و

### ترکمنستان به نوعی است که صاحبان کالا یا

### شرکت‌های حمل، ترانشیپ مرزی را بر حمل یکسره

### ترجیح می‌دهند، به‌عنوان مثال، معمولاً کامیون‌های

### ما علاقه‌ای برای ورود به مقاصد داخل کشور

### افغانستان ندارند و کالاها در گمرکات مرزی

### تخلیه می‌شوند، در حالی که حین بازگشت همین

### کامیون خالی باید روزهای متوالی شاید تا ۱۵ روز

### در صف خروج از این کشور معطل باشند



این کشور برای حمایت از رانندگان خود، بارهای صادراتی که توسط ناوگان ایرانی حمل می‌شوند در مبادی مرزی عراق باید تخلیه شده و از آنجا توسط ناوگان عراقی به مقاصد مورد نظر حمل شود.

او اظهار کرد: «محدودیت‌های عراق برای ورود رانندگان ایرانی به داخل این کشور، بحث ارائه خدمات رقابتی را کاملاً از بین برده؛ البته این امر از تجارت تقریباً یک‌طرفه کشور ما با عراق و عدم موازنه تجاری بین دو کشور هم نشئت می‌گیرد که باعث شده عراقی‌ها برای حمایت از اشتغال ساکنان مرزی خود چنین سیاستی اتخاذ کنند و بروز چالش‌های عمیق تجاری بین دو کشور را در این زمینه نادیده بگیرند، در حالی که استمرار این رویه منجر به بروز برون‌دادهایی مثل تحمیل هزینه تخلیه و بارگیری در مرز، آسیب‌دیدگی و یا افت کیفیت بسیاری از کالاها به‌ویژه مواد غذایی حین جابه‌جایی و از همه مهم‌تر، خدشه‌دار شدن نشان کالاهای ایرانی ناشی از تخلیه و بارگیری غیراصولی می‌شود.»

هدایتی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا تاکنون مذاکره‌ای برای حل این چالش با عراق انجام شده یا خیر، توضیح داد: «بله، همه مشکلات موجود در این حوزه باعث شده که این موضوع نه فقط در سال‌های اخیر بلکه از ۲۰ سال قبل در دستور کار مذاکره با عراق باشد و حتی در سطوح بالا، بارها در این زمینه گفت‌وگو شود، اما دغدغه آنها از بابت تبعات اجتماعی، مانع از تغییر این سیاست بوده است.»

او با اشاره به اینکه بحث توسعه حمل یکسره تقریباً با همه کشورهای همسایه در حال پیگیری است، درباره روابط ترانزیتی ایران و پاکستان

اذعان کرد: «قبل از شیوع کرونا به شهر کوئته پاکستان حمل یکسره ناوگان ایرانی برقرار بود اما بعد از همه‌گیری کرونا با بسته شدن مرزها، پاکستان سیاست خود را تغییر داد و در مرز تفتان پارکینگ برای تخلیه کالاها از کامیون‌های ایرانی و بارگیری ناوگان پاکستانی راه‌اندازی کرد که این روند منجر به بروز توقف‌های طولانی کامیون‌ها به مدت یک هفته تا ۱۰ روز برای تخلیه و بازگشت در این مرز می‌شود.»

به گفته او، با توجه به ضعف ظرفیت لجستیکی لازم در تفتان پاکستان؛ بعد از اتمام کرونا سلسله مذاکراتی برای احیای الگوی حمل کالا بین دو کشور به روش قبل از کرونا در حال پیگیری است که آخرین مذاکره در سفر ماه گذشته وزیر امور خارجه به این کشور انجام شده که امیدواریم هرچه زودتر این امکان در مرزهای پاکستان فعال شود.

هدایتی با اشاره به اینکه امروز برای رونق حمل یکسره با همه کشورهای همسایه در حال مذاکره هستیم و این امری محدود و متوقف نیست، یادآور شد: «همانطور که گفتیم، سیاست برخی از کشورها مثل عراق کاملاً سلیبی است و سیاست برخی دیگر مثل افغانستان و ترکمنستان به نوعی است که صاحبان کالا یا تجار و یا شرکت‌های حمل‌ونقل، ترانشیپ مرزی را بر حمل یکسره ترجیح داده و معتقدند که برای حمل کالا با ترانشیپ هزینه کمتری متحمل می‌شوند.»

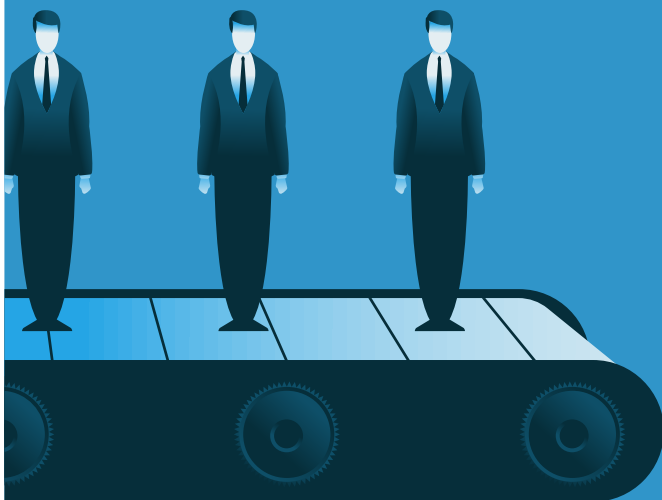
هدایتی در ادامه درباره ترجیح برخی افراد برای حمل با ترانشیپ مرزی، توضیح داد: «به‌عنوان مثال، به‌طور معمول کامیون‌های ما علاقه‌ای برای ورود به مقاصد داخل کشور افغانستان ندارند و کالاها در گمرکات مرزی تخلیه می‌شوند، اما حین بازگشت همین کامیون خالی باید روزهای متوالی شاید تا ۱۵ روز در صف خروج از این کشور منتظر باشند؛ بنابراین معمولاً رانندگان و حتی تجار ترانشیپ را به‌لحاظ مالی و زمانی در چنین مرزهایی به‌صرفه‌تر می‌دانند.»

### ◀ حذف روادید، محور عملکرد ترانزیتی ایران

او از توافق معافیت ۱۴ روزه از دریافت ویزا با کشور قزاقستان خبر داد و گفت: «با چنین توافق کنسولی که در شهریور سال گذشته انجام شده، اتباع ایرانی بدون ویزا برای ۱۴ روز امکان ورود به قلمروی قزاقستان را داشتند که این امر ترانزیت بین دو کشور را تسهیل کرده و تاثیر مثبتی بر روابط دو کشور داشت؛ بنابراین حذف روادید و یا کاهش هزینه‌های آن برای رانندگان ناوگان تجاری یکی از محورهای مهم مذاکرات با سایر کشورها است که براساس مذاکرات کارشناسی، اخیراً هم در جریان سفر رئیس‌جمهور بلاروس به ایران سندی به امضا رسید که بر اساس آن نسبت به لغو مجوز تردد بین کشور توافق شد.» ■

نیروی انسانی، ارزشمندترین دارایی هر ارگانی است که بخش حمل و نقل کشور نیز از آن مستثنا نیست. با این حال، نه تنها شاغلان که بازنشستگان هم در این عرصه با گرفتار مخدوم بی‌عنایت هستند یا در گرداب قوانین کار، بیمه تامین اجتماعی و تکمیلی و در راند آخر، ورشکستگی صندوق بازنشستگی گرفتارند. به همین دلیل، در پرونده پیش رو، احوال بازنشستگان راه آهن، وضعیت شغلی ملوانان و دریانوردان و مشکلات پایان ناپذیر بیمه تکمیلی رانندگان بررسی شده است.

- ◀ «عمر» کاشتن و «باد» برداشتن
- ◀ گرفتار گرداب آشفستگی
- ◀ بیم و امید شغلی دریافتگان
- ◀ درباره حق پوشش!



روایت مشکلات و خواسته‌های بازنشستگان راه‌آهن

## «عمر» کاشتن و «باد» برداشتن



گفت‌وگو از

**مونا روشندل**

عمر گرانیامیه را بر سر خدمت به کشور صرف کردند و در نهایت، از یک وظیفه دشوار رهیدند، اما به صد دشواری گرفتار آمدند... همین چند جمله کوتاه، شرح حال بازنشستگان راه‌آهن در ایران است که دوره بازنشستگی برای آنها آغاز دوره «سخت و زیان‌آور» زندگی‌شان شده است؛ چراکه به‌زعم خودشان، دیگر نه عزتی و جاهتی در راه‌آهن دارند و نه رفاهی و آسایشی برای خانواده! اندوخته ۳۰ ساله آنها در صندوق بازنشستگی کشوری به تاراج رفته و چشم و گوش مسئولان در برابر دیدن و شنیدن وضعیت آنها بسته و مهرزده است. صندوق‌های بازنشستگی در ایران با مشکلات متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، زیرا به منبعی برای دست‌یاری دولت‌مردان تبدیل شده‌اند. خواندن دلنوشته‌های بازنشستگان راه‌آهن در شبکه‌های اجتماعی و همچنین خبر خودکشی یکی از کارکنان باسابقه شرکت رجا به‌خاطر اخراج از کار، ما را بر آن داشت تا به‌منظور بررسی وضعیت کسانی که روزگارشان را در راه‌آهن سپری کردند، پای سخنان عضو کانون بازنشستگان راه‌آهن و رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن بنشینیم. مهندس محمود حشمتی در این گفت‌وگو از خصوصی‌سازی نادرست و گماشتن مدیران دولتی در صندوق بازنشستگی سخن گفت و تصریح کرد: «باید یک گروه تحقیق و تفحص تشکیل دهند و بررسی کنند که چرا و چقدر از ذخیره بازنشستگان در صندوق به باد رفته است و بر اساس گزارش حاصل از آن تحقیق و تفحص، اقدام جبرانی داشته باشند.»





**تنها مقصر تھی شدن صندوق‌های بازنشستگی و  
ابتر ماندن آنها دولت‌ها هستند. آنها با مدیرانی که  
در صندوق بازنشستگی کشوری گماردند، بازنشستگان  
را تهیدست‌تر و نیروهای خود را در صندوق و  
شرکت‌های زیرمجموعه صندوق فربه‌تر کردند  
و همچنان به این روند ادامه می‌دهند**



**ترابران: همان‌گونه که شما هم به‌خوبی واقف هستید، وضعیت  
صندوق از همان ابتدا به این صورت نبود، چه شد که صندوق  
بازنشستگی که به قول شما باید گنجینه‌ای عظیم باشد به گنج‌ای  
تهی و خاک‌گرفته تبدیل شده است؟**

■ جدا از الگوی اشتباه در خصوصی‌سازی و اینکه در گذشته گرفتاری‌ها  
تا این اندازه حاد نبود؛ چندین دلیل دیگر هم دارد؛ قبلاً بازنشستگان در  
بدنه خود راه‌آهن از ارزش و قرب زیادی برخوردار بودند، زیرا همه  
مدیران از بدنه خود راه‌آهن بودند، بنابراین می‌دانستند که هرچه بکارند،  
خودشان هم برداشت خواهند کرد؛ اما اکنون همه تحت پوشش تامین  
اجتماعی درآمده‌اند، حتی عده‌ای از نفوذ مدیرعامل راه‌آهن استفاده  
کردند و خودشان را از پوشش کشوری به تامین اجتماعی بردند و در  
نتیجه از مشکلات نیروهای کشوری بی‌اطلاع هستند.

علاوه بر این، همانطور که گفتم، چون در گذشته مدیران خارج از بدنه  
راه‌آهن نبودند و مدیریت به‌صورت سفارشی به آنها تفویض نشده  
بود، کاملاً آگاه بودند که کارمندان راه‌آهن - از پایین‌ترین تا بالاترین  
درجه - با چه مشقت‌هایی در دوران خدمت دست‌وپنجه نرم می‌کنند،  
بنابراین از حق و حقوق آنها دفاع می‌کردند، اما اکنون مدیران فاقد  
چنین ویژگی‌هایی هستند و اصلاً جنس کار را نمی‌شناسند. همچنین،  
در گذشته تورم تا این اندازه سرسام‌آور و لجام‌گسیخته نبود و خلأیی

■ **ترابران: لطفاً ابتدا شمه‌ای از وضعیت صندوق بازنشستگی کشوری  
و روزگار بازنشستگان تحت پوشش آن ارائه کنید و بگویید که چرا  
این صندوق به ورشکستگی رسید؟**

■ ماجرای مشکلات ما از آنجا آغاز شد که در این ۴۰ و اندی سال، این  
دولتمردان بودند که مدیران صندوق بازنشستگی کشوری را منصوب  
کردند و خود بازنشستگان در آن نقشی نداشتند، بنابراین هر زمان  
مدیران کم می‌آوردند یا به منابع مالی نیاز داشتند، از ذخیره صندوق  
بازنشستگی هزینه می‌کردند. علاوه بر اینها، به دلیل خصوصی‌سازی‌های  
نادرست، ۱۸۵ شرکت با اندوخته بازنشستگان خریداری شد که بر اساس  
سخنان مدیرعامل صندوق بازنشستگی کشوری ۱۵۰ شرکت از این تعداد  
زیان‌ده هستند. البته این سخن به‌منزله آن نیست که ۳۵ شرکت دیگر،  
سودده است بلکه آنها هم یا به مرحله سر به سر درآمد- هزینه رسیده‌اند  
یا در آستانه زیانده‌ی قرار دارند.

رنج‌آورتر و ناراحت‌کننده‌تر از همه این است که بدانیم در همان ۱۵۰  
شرکت زیان‌ده، مدیران و افرادی که به‌عنوان کارمند معرفی و به کار  
گمارده می‌شوند، حقوق‌های نجومی می‌گیرند، اما بازنشستگان هیچ  
سهم و نقش نظارتی و کنترلی در این روند ندارند. به این ترتیب،  
صندوقی که در همه کشورهای دیگر منبع عظیم ثروت است در ایران  
به گنج‌ای تهی و خاک‌گرفته تبدیل شده است. تنها مقصر تھی شدن  
صندوق و ابتر ماندن آن هم دولت‌ها هستند. آنها با مدیرانی که در  
صندوق بازنشستگی کشوری می‌گماردند، بازنشستگان را تهیدست‌تر و  
نیروهای خود را در صندوق و شرکت‌های زیرمجموعه صندوق فربه‌تر  
کردند و همچنان به این روند ادامه می‌دهند.

در همین زمینه، ما چندین جلسه با مقامات راه‌آهن راه‌آهن جمهوری  
اسلامی داشتیم، در هر جلسه‌ای آنها یک «ان‌قلتی» می‌آوردند و هفته‌ها  
ماجرای را کش می‌دادند و به این ترتیب، هیچ زمان مشکل ما در این  
زمینه نه رفع شد و نه حتی درست شنیده شد.

این در حالی است که در همه کشورها همین صندوق بازنشستگی  
کشوری به نام‌های مختلف وجود دارد که درصدی از حقوق کارمند  
ماهانه به آن واریز می‌شود، اما در کشورهای متری که دولت‌ها دلسوز  
مردم هستند و به تناسب خواست مردم انتخاب شده‌اند، صندوق  
بازنشستگی به یک هلدینگ عظیم ثروت تبدیل شده است که در موارد  
ضروری، بازنشستگان و حتی دولت‌ها از آن وام می‌گیرند و با درصد  
بسیار نازل بازپرداخت می‌کنند؛ بنابراین هم منبع مالی قوی برای تامین  
خواسته‌های بازنشستگان وجود دارد و هم دولت‌ها در مواقع ضروری از  
پشتوانه مالی قوی برخوردار است.



**وقتی مدیرعامل فعلی آمد، همه ما شنیده بودیم که او پیش از آن، سه ماه در صندوق بازنشستگی مدیرعامل بوده، بنابراین اندکی دلخوشی داشتیم که حداقل او حرف ما را درک می کند، اما او همان اندک توجهی را هم که مدیران قبلی به بازنشستگان داشتند، خرج ما نمی کند و در همین مدت حتی یک بازنشسته را به حضور نپذیرفته است**



بین مستمری بازنشسته و مخارج زندگی وجود نداشت؛ با اگر هم وجود داشت، کم بود. به هر حال همه این عوامل دست به دست هم دادند تا در نهایت ما با چنین شرایطی مواجه شویم.

**■ ترابران: کدام نهاد یا دستگاه باید بر عملکرد صندوق بازنشستگی کشوری نظارت داشته باشد؟ آیا اساساً اهرم نظارتی در این زمینه وجود دارد؟**

■ این پرسش بسیار هوشمندانه است. نظارت باید باشد، اما توسط چه کسی باید صورت گیرد؟ وقتی مدیرعامل، هیئت مدیره و بقیه کارکنان صندوق از طرف دولت انتخاب می شوند که خب طبیعی است که نمی آیند از کار نادرست همدیگر گزارش تهیه کنند. معنای نظارت این است که در شرکت هایی که متعلق به صندوق بازنشستگی کشوری هست، نیروهایی از طرف خود بازنشستگان در بدنه هیئت مدیره به عنوان نماینده حضور داشته باشند. اگر این گونه باشد، تاحدودی می توان به تاثیر نظارت ها امید داشت، زیرا نماینده بازنشستگان اجازه نمی دهد که دولت ها به هر دلیل دست در صندوق بازنشستگان کنند.

**■ ترابران: شما به موضوع مهمی اشاره کردید و آن اینکه بازنشستگان در صندوق و در شرکت های زیرمجموعه آن هیچ نقشی ندارند، لطفاً فرمایید که ارتباط مدیران دولتی با بازنشستگان به چه صورت است؟**

■ واقعیت این است که در دولت فعلی، مدیران به اندازه ای چالش به وجود آورده اند که رئیس دولت خطاب به آنها گفت باید از چهره های قدیمی استفاده کنید و از نظرات و راهبردهای آنها بهره ببرید، اما باز هم نه تنها از آنها استفاده نمی شود، بلکه سعی می کنند هیچ گونه مشورتی هم با آنها صورت نگیرد.

این در حالی است که اگر مسئولان می خواهند کارمندان مملکت به آینده خود امید داشته و دغدغه دوران بازنشستگی را نداشته باشند، باید الان فکری به حال بازنشستگان کنند، نه اینکه آنها را به دفترشان هم راه ندهند. اینها جوان هستند و فکر می کنند، چون به آنها نخیه گفته اند، مدیر خوبی شده اند، اما جز شعار درباره رکورد زدن، دستاوردی ندارند و برای چیزی هم که ارزش قائل نمی شوند، وضعیت بازنشستگان است. وقتی مدیرعامل فعلی آمد، همه ما شنیده بودیم که او پیش از آن، ۳ ماه در صندوق بازنشستگی مدیرعامل بوده، بنابراین اندکی دلخوشی داشتیم که حداقل او حرف ما را می شنود و درک می کند و به بازنشستگان توجه دارد، اما او همان اندک توجهی را هم که مدیران قبلی به بازنشستگان داشتند، خرج ما نمی کند و در همین مدت حتی یک بازنشسته را به حضور نپذیرفته است، مثلاً راه آهن در شمال کشور پلاژهایی کنار دریا دارد که تا پیش از این به عنوان قردانی از زحمات بازنشستگان ۵ پلاژ را در اختیار آنها گذاشته بود، اما متأسفانه به دستور این مدیرعامل جوان همان ۵ پلاژ هم از بازنشستگان گرفته شد.

بازنشستگان راه آهن کسانی هستند که در عرض ۳۰ سال خدمت خود در زمان جنگ تانک های چیفتن، توپ های هوبنزر، نفربرهای اسکوریون، سربازان و سایر نفرات نظامی و مهمات خطرناک را توسط قطار تا منطقه جنگی می بردند که این قطارها هر کدام هدف ایده آلی برای جنگنده های دشمن بوده اند اما این شیرمردان تا خط مقدم دلیرانه از وطن دفاع کردند. اکنون که بازنشسته شدند و باید از آنها قردانی شود، کمترین و ناچیزترین امتیاز را دارند.

آنها نسبت به دیگران در محرومیت چندجانبه هم از طرف صندوق و هم در مقایسه با بیمه تامین اجتماعی و بیمه تکمیلی آتیه سازان قرار دارند؛ چراکه بازنشستگان راه آهن جزء نیروهای کشوری هستند و از مزایای نیروهای تامین اجتماعی برخوردار نیستند؛ بنابراین خواسته ما این است که از حیث حقوق و مزایای درمانی ما هم با آنها همسان سازی شویم. بازنشستگان از نظر درمان، معیشت و امکانات رفاهی مشکل دارند و در این شرایط انتظار می رود که راه آهن به بازنشستگان به چشم کارمند اسبق خود نگاه کرده و آنها را رها نکند؛ اما افسوس که هیچ توجهی به این قشر آسیب پذیر نشده است.



**قبلاً بازنشستگان در بدنه خود راه آهن از ارزش و قرب زیادی برخوردار بودند، زیرا همه مدیران از بدنه خود راه آهن بودند، بنابراین می دانستند که هرچه بکارند، خودشان هم برداشت خواهند کرد؛ اما اکنون همه تحت پوشش تامین اجتماعی درآمده اند و در نتیجه از مشکلات نیروهای کشوری بی اطلاع هستند**



چهارچوب بودجه های مصوب و آیین نامه ای که به تصویب هیئت وزیران می رسد، کارمندان و بازنشستگان و افراد تحت تکفل آنها را علاوه بر استفاده از بیمه پایه درمان، به صورت هماهنگ و یکنواخت تحت پوشش بیمه های تکمیلی قرار دهند، اجرا شود.

این در حالی است که هنوز این ماده توسط اداره های مختلف دولتی اجرا نمی شود و مانند بسیاری قوانین دیگر، روی کاغذ مانده است. ما هنوز نتوانسته ایم از این ماده که دولت آن را هدیه به بازنشستگان خواند، بهره مند شویم و دغدغه بیماری و هزینه های گزاف درمان را داریم؛ بنابراین ضروری است که با اجرای این ماده قانونی موجبات آرامش را در ذهن و زبان بازنشستگان فراهم کنند.

دیگر خواسته های اصلی و فراگیر آنها، تصویب هم تراز خدمات رفاهی نقدی و غیرنقدی شاغلان و بازنشستگان در قانون بودجه سالانه،

## ■ ترابران: عملکرد مجلس شورای اسلامی و نمایندگان منتخب را چگونه ارزیابی می کنید؟

■ نمایندگان مجلس برای ما کاری نمی کنند. ما در نطق نمایندگان می شنویم که از بازنشسته حرف می زنند و دفاع می کنند، اما در حد حرف باقی می ماند. برای مجلس بازنشسته در اولویت نیست. از این مجلس نمی توان انتظاری داشت، ما از کسی انتظار داریم که حداقل چند عملکرد کوچک از او دیده باشیم. رئیس فعلی مجلس در نطق انتخاباتی خود گفت من یخچال بازنشسته را باز کردم و خجالت کشیدم، اما اکنون که رئیس مجلس شده است یک بار هم از این حرف ها نمی زند. همه نمایندگان هم و غم خود را بر یک مقوله خاص مثلاً حجاب گذاشته اند که هیچ تاثیری بر رفاه و وضعیت معیشت مردم ندارد.

اساساً اگر عملکرد صندوق بازنشستگی کشوری درست و قانونی بود، اکنون ما نباید به مجلس و دولت و قوه قضائیه ... دلخوش می کردیم و منتظر می بودیم که ببینیم آنها برای ما چه می کنند، بلکه خود صندوق می توانست رفاهیات ما را تامین کند. وقتی یک نفر در دولت یا مجلس می گوید که بازنشستگان مانند درخت خشکیده ای هستند که دیگر ثمر ندارند؛ ما از این مسئولان چه انتظاری می توانیم داشته باشیم!

این حرف مقام اول مملکت است که وضع فعلی بازنشستگان به عنوان یک الگو مقابل چشم کارکنان فعلی قرار گرفته است، هر چه وضع بازنشستگان در کشور بهتر باشد، کارکنان فعلی با انگیزه بیشتری کار خواهند کرد زیرا می دانند فردا که به این مرحله برسند، اوضاع آنها خوب خواهد شد. با این حال، آیا مسئولان به این فرمایشات عمل کرده اند؟ باید بدانیم که هر مقدار کارمندان نگران دوران بازنشستگی خود باشند و برای تامین زندگی در آن روزها دغدغه داشته باشند، به مراتب میزان فساد، رشوه خواری و ... بیشتر می شود و هر اندازه کارمندان نسبت به دوران بازنشستگی خود آسودگی خیال پیدا کنند، به همان اندازه فساد اداری در سیستم دولتی کمتر خواهد بود. این در حالی است که رسیدگی به امور بازنشستگان نه تنها در اولویت اول بلکه اصلاً در برنامه های اکثر مدیران ما نیست. همه جلسات ما با مدیران بی ثمر می ماند.

## ■ ترابران: با توجه به نکاتی که به آنها اشاره کردید، بفرمایید در حال حاضر خواسته مشخص بازنشستگان راه آهن چیست؟

■ بازنشستگان راه آهن مانند دیگر بازنشستگان کشوری چند تقاضای اساسی دارند. نخستین و مهم ترین خواسته آنها تحت پوشش بیمه تکمیلی قرار گرفتن است. ضروری است که آیین نامه ماده ۸۵ قانون مدیریت خدمات کشوری مبنی بر اینکه دستگاه های اجرایی مکلفند در



تورم روزانه حقوقش تامین شود، نادرست است؟ این همسان‌سازی قانون شده است، اما اجرا نمی‌شود.



■ **ترابران: با توجه به شرایط صندوق‌های بازنشستگی، راهکارهای**

**پیشنهادی شما به دولت و مجلس برای بهبود شرایط چیست؟**

■ باید یک گروه تحقیق و تفحص تشکیل دهند و بررسی کنند که چرا و چقدر از ذخیره بازنشستگان در صندوق به باد رفته است و حق آنها ضایع شده و ارزش پول آنها چقدر کاهش یافته است. بعد هم بر اساس گزارش حاصل از آن تحقیق و تفحص، اقدام جبرانی داشته باشند. مادامی که یک گروه تحقیق و تفحص شکل نگیرد و عملکرد صندوق شرکت‌ها بازرسی نشود، وضعیت بر همین منوال است. البته ما امیدوار نیستیم که این کار انجام شود زیرا همه نورچشمی هستند، اما با این همه بر انجام آن تاکید داریم.

البته انتظارات ما به دولت و مجلس محدود نیست، بلکه ما از همه بازنشستگان می‌خواهیم که نسبت به وضعیت خود منفعل نباشند و به‌صورت یکپارچه خطاب به کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نامه بنویسند و رونوشتی از آن را برای قوه قضائیه هم ارسال کنند. زمانی که امضاهای چنین نامه میلیونی شود و وزنه و اعتبار پیدا کند، مجلس و دولت مجبور می‌شوند از خلسه بیرون بیایند و تحرکی از خود نشان دهند.

■ **ترابران: با توجه به اینکه فرمودید هیچ امیدی به تشکیل یک تیم**

**تحقیق و تفحص واقعی از عملکرد صندوق ندارید، لطفاً بفرمایید آینده**

**را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

■ متأسفانه ما روزه‌روز به سمت فاجعه‌ای عظیم گام برمی‌داریم؛ زیرا با خصوصی‌سازی اشتباه در راه آهن و در کل کشور، دولت دیگر کارمند استخدام نمی‌کند تا صندوق بازنشستگی آورده داشته باشد، بلکه بخش خصوصی کارمند استخدام می‌کند، اما همه آنهایی که در بدنه دولت فعالیت دارند بالاخره بازنشسته می‌شوند و باید از این صندوق بهره‌مند شوند. به این ترتیب، روزه‌روز بازنشستگان بیشتر و کارمندان کمتر می‌شوند و وضعیت تامین بودجه مورد نیاز برای بازنشستگان فوق‌العاده وحشتناک خواهد شد. مطمئن باشید چند سال دیگر معضلی عظیم و فراگیر چه برای تامین اجتماعی و چه برای صندوق بازنشستگان کشوری و راه آهن ایجاد می‌شود و با روندی شگفت‌انگیز رشد می‌کند و همه بازنشستگان و صندوق را با هم می‌بلعد. مادامی که به وضعیت بازنشسته رسیدگی نشود و بازنشسته احساس نکند که در آرامش است این نگرانی و این بدبینی نسبت به حکومت پایانی ندارد. ■

**باید بدانیم که هر مقدار کارمندان نگران دوران**

**بازنشستگی خود باشند و برای تامین زندگی در آن**

**روزها دغدغه داشته باشند، به مراتب میزان**

**فساد، رشوه‌خواری و... بیشتر می‌شود و هر اندازه**

**کارمندان نسبت به دوران بازنشستگی خود آسودگی**

**خیال پیدا کنند، به همان اندازه فساد اداری**

**در سیستم دولتی کمتر خواهد بود**

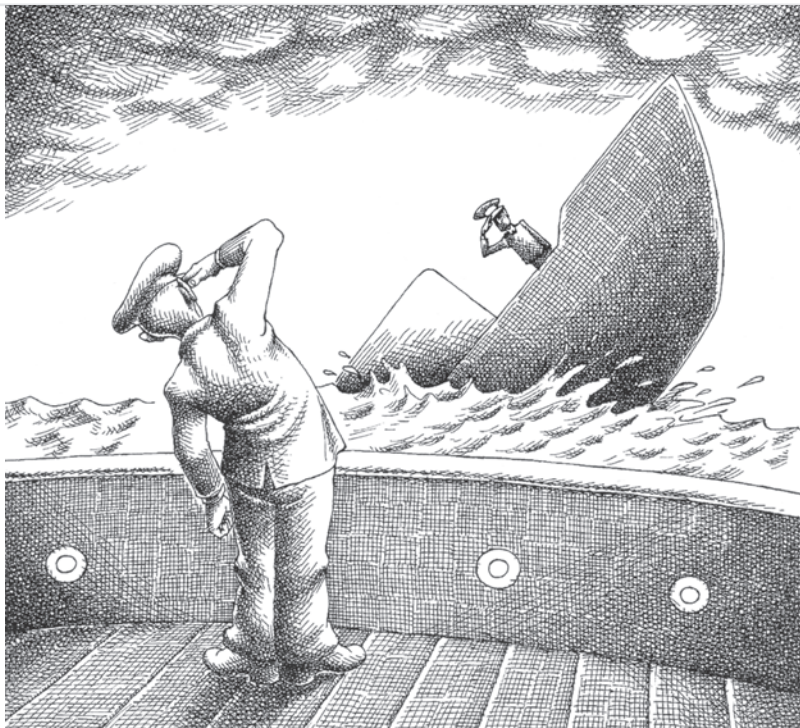


برنامه‌های کلان و در قوانین دائمی کشور؛ اتباع، ابقا و اجرای ماده ۱۲۵ قانون مدیریت خدمات کشوری درباره افزایش حقوق سنواتی بازنشستگان بر مبنای نرخ تورم سالانه؛ قانونمند و نهایی شدن همسان‌سازی حقوق بازنشستگان به میزان ۹۰ درصد شاغلان در قوانین سالانه، برنامه‌های کلان و قوانین دائمی کشور است.

■ **ترابران: لطفاً درباره مشکلات بیمه‌ای بیشتر توضیح دهید.**

■ درباره بیمه درمانی دو نوع بیمه برای ما وجود دارد. یکی آتیه‌سازان حافظ که می‌گوید به ازای هر نفر تحت پوشش ۲۵۰ هزار تومان حق بیمه پرداخت کنید تا سقف پوشش بیمه شما را افزایش دهم و دیگری خود صندوق بازنشستگی کشوری که مقرر کرده، نفری ۲۰۵ هزار تومان پرداخت کنیم تا خدمات بهتری ارائه شود. این یعنی اگر پول ندارید با گرفتاری و بیماری بسازید. تازه همین ۲۵۰ هزار تومان و ۲۰۵ هزار تومان هم مشخص نیست که تا چه زمان مشمول افزایش نمی‌شود. مگر یک بازنشسته چقدر حقوق می‌گیرد که مثلاً برای یک خانواده ۴ نفره بخواهد یک میلیون تومان ماهانه فقط حق بیمه پرداخت کند.

پولی که در زمان شاغلی از ما گرفتید، به این معنا و مفهوم بوده که ما وقتی بازنشسته شدیم، مانند نیروهایی تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی، از خدمات اجتماعی بهره‌مند شویم؛ نه اینکه دست مقابل هر نماینده و مدیری دراز کنیم که به وضعیت ما رسیدگی کند. آیا همسان‌سازی انتظار زیادی است؟ آیا اینکه بازنشسته می‌خواهد مطابق



گلایه‌های دریانوردان از نابسامانی و عدم شفافیت حوزه کار در دریا

## گرفتار گرداب آشفتگی

نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، در ابتدای گفت‌وگوی خود با ترابران، با اشاره به مصوبات همایش ارگان‌های دریایی در سال ۱۳۹۷ (بند ۹) همچنین الزامات مقابله‌نامه کار دریایی (MLC) و قانون کار به‌منظور ساماندهی و شفافیت حوزه کار در دریا، تصریح کرد: «براساس تعاریف و الزامات این قوانین، در کشور ما استخدام دریانوردان در شناورهای زیر ۳۰۰ GT و زیر ۵۰۰ GT و فراساحل به لجام‌گسیختگی و بی‌برنامگی دچار است؛ به حدی که حتی آمار به‌روز و دقیقی از جزئیات فعالیت دریانوردان مشغول به کار در این شناورها نداریم.»

سامان رضایی، با انتقاد از نبود یک سامانه متمرکز برای رصد به‌روز دریانوردان فعال ادامه داد: «هرچند در حال حاضر، تعداد گواهی‌نامه‌های صادر شده مشخص است، اما صدور گواهی‌نامه به‌معنای اشتغال در دریا نیست، چراکه برخی از این افراد دوره‌دیده، مهاجرت کرده یا در کارهای غیرمرتبط به فعالیت مشغول هستند.» رضایی با بیان اینکه اجرای نادرست و ناقص سیاست‌گذاری‌های کلان



گزارش از  
سیما ذوکایی نعمتی

دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران با اشاره به بی‌برنامگی استخدام دریانوردان در شناورهای زیر ۳۰۰ GT و زیر ۵۰۰ GT، می‌گوید: «وضعیت استخدام دریانوردان به ویژه دریانوردان خارجی به قدری آشفته است که در سال‌های گذشته حتی شاهد پرونده‌های امنیتی در این حوزه بوده‌ایم که این امر ناشی از نبود شفافیت و نظارت دقیق است.»

سامان رضایی، با اشاره به برگزاری پویش حمایت از دریانوردان ایرانی، اظهار کرد: «انجمن دریانوردان تجاری ایران با توجه به دغدغه همیشگی خود، موضوع پویش امسال را ضرورت رعایت الزامات قانونی و شفافیت استخدام دریانوردان با مالکان شناورها و همچنین مقابله با به‌کارگیری بی‌رویه و بدون نظارت دریانوردان خارجی در شناورهای ایرانی انتخاب کرده تا اهمیت این امر را برجسته‌تر کند.»



**هرچند در حوزه منابع انسانی با بعضی چالش‌های عمومی مواجه هستیم، اما جدا از آن، معضلات نیروی انسانی در بخش دریایی هم مانند سایر مسائل، در شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT و بالای آن متفاوت است؛ برای مثال در حوزه کارکنان شناورهای بالای ۳۰۰۰ GT بیشتر مشکلات، سازمانی و در سطح کلان است، اما در شناورهای کمتر از ۳۰۰۰ GT شاغلان درگیر مسائلی اعم از تداوم بیمه تامین اجتماعی، دستمزد و ... هستند**



در بحث جذب نیرو منجر به بروز مشکلات بسیاری اعم از کمبود نیرو، نبود شفافیت در استخدام افراد و... می‌شود، تاکید کرد: «وضعیت استخدام دریانوردان به ویژه دریانوردان خارجی به قدری آشفته است که در سال‌های گذشته علاوه بر رشد تصاعدی شکایات و ثبت آن در مراجع بین‌المللی از جمله سامانه IMO/ILO، شاهد پرونده‌های امنیتی در استخدام این افراد بوده‌ایم که این امر ناشی از نبود نظارت دقیق و شفافیت در این حوزه است.»

به گفته او، علاوه بر نبود شفافیت و نظارت دقیق، امروزه در حالی با کمبود نیروی دریانورد مواجهه هستیم که متأسفانه برای جایگزین شدن افراد هم نیروی متخصص تربیت نشده و این مشکل به ویژه در سمت‌های رده‌های میانی اعم از افسر دوم، مهندس سوم شناورها بسیار بارز است؛ به طوری که علی‌رغم عدم توسعه کمی و کیفی ناوگان ملی، شاهد ریزش دریانوردان از شرکت‌های بزرگ کشتیرانی ملی و کمبود نفرات هستیم؛ به گونه‌ای که در برخی سمت‌ها به واسطه کمبود نفر، دریانوردان بیشتر از عرف رایج و مدت قرارداد مجبور هستند که روی کشتی بمانند تا فرد جایگزین تعیین شود یا در یک مقطع خاص، یکی از شرکت‌های کشتیرانی از بازنشستگان دعوت به همکاری کرده تا کمبود نیروی خود را هر چند موقت تامین کند. این شرایط بیانگر عدم برنامه‌ریزی دقیق و منطقی شرکت‌های کشتیرانی برای منابع انسانی است که ریشه آن به یک دهه پیش برمی‌گردد.»

نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران شفافیت جذب و استخدام دریانوردان را یکی از دغدغه‌های مهم انجمن خواند و اظهار کرد: «رعایت الزامات قانونی و شفافیت استخدام دریانوردان با مالکان شناورها و همچنین مقابله با به‌کارگیری بی‌رویه و بدون نظارت دریانوردان خارجی در شناورهای ایرانی ضرورتی انکارناپذیر است که باید مورد توجه مسئولان و متولیان امر قرار گیرد.»

او درباره دور زدن قانون در حوزه جذب و استخدام دریانوردان خارجی، تصریح کرد: «براساس ماده ۱۲۰ قانون کار، به کارگیری نیروهای خارجی باید از یکسری دستورالعمل و ضوابطی تبعیت کند که سال‌هاست به صورت جامع و کامل در کشور ما رعایت نشده است.»

رضایی با بیان اینکه وفق الزامات کنوانسیون STCW مدارک تخصصی دریایی و مهارت دریانوردان خارجی به کار گرفته شده بر روی یک شناور باید به تایید کشور صاحب پرچم برسد، توضیح داد: «تا آنجا که من اطلاع دارم ایران تاکنون توافقی با هیچ یک از کشورها در خصوص تایید گواهینامه‌ها و مدارک دریانوردان در حوزه سفرهای محدود و شناورها با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ و زیر ۵۰۰ منعقد نکرده و توافقی‌های موجود فقط مربوط به گواهینامه دریانوردان در حوزه سفرهای نامحدود و شناورها با ظرفیت بالای ۳۰۰۰ تن است، بنابراین طبق الزامات کنوانسیون STCW به کارگیری هر دریانورد خارجی در حوزه سفرهای محدود محل ایراد هست، چراکه مدارک آموزشی و گواهینامه دریانورد خارجی، مورد تایید و ارزیابی سازمان بنادر و دریانوردی ایران قرار نگرفته و عملاً نظارت موثری بر کیفیت خدمه خارجی استخدام شده بر روی شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن و زیر ۵۰۰ تن و مهارت‌های ایشان در فرآیند استخدام آنها وجود ندارد... این فضا شرایط را جهت قانون‌گریزی و سوءاستفاده برخی از مالکان و به تبع آن تحمیل مشکلات صنفی، کاهش کیفی ایمنی و بروز حوادث متعدد در عملیات شناورها و ارائه خدمات با کیفیت نامطلوب، پرخطر و... مهیا می‌کند.»

#### ◀ مصوبه‌ای که روی کاغذ ماند

این فعال صنفی ادامه داد: «هرچند که در حوزه منابع انسانی یکسری از چالش‌ها ملی است، اما به طور اخص این چالش‌ها برای دریانوردان فعال بر روی شناورهای بالای ۳۰۰ تن با سفرهای نامحدود متفاوت از چالش‌ها در حوزه سفرهای محدود و شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن است، بنابراین تفکیک این دو بخش در تحلیل چالش‌ها و تدوین راه‌حل‌ها ضروری است؛ برای مثال، در حوزه دریانوردان و خدمه شناورهای با ظرفیت بالای ۳ هزار تن بیشتر با مشکلات سازمانی و چالش‌ها در





**یکی از الزامات ارائه شده در برنامه پیشنهادی ما به اتحادیه مالکان کشتی، سازمان بنادر و وزارت کار در سال ۱۳۹۹، تدوین نمونه قرارداد کار دریایی بود که در نهایت این قرارداد توسط وزارت کار تصویب و در اردیبهشت سال ۱۴۰۱ ابلاغ شد، اما متأسفانه علی‌رغم تلاش‌های انجام شده این دستورالعمل همچنان روی کاغذ مانده و هیچ جدیتی برای اجرایی شدن آن وجود ندارد**



ضلع اصلی پیگیر اجرایی شدن پیمان‌های جمعی هستند.» او با تأکید بر ضرورت شفاف‌سازی ارتباط بین کارگر و کارفرما در حوزه دریایی، خاطرنشان کرد: «اکنون بیش از ۹۰ درصد ناوگان ملی از حدود ۱۲ سال قبل تحت پوشش پیمان‌های جمعی است، اما در حوزه شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT و زیر ۵۰۰ GT هنوز این پیمان‌ها در کشور ما اجرایی نمی‌شود؛ بنابراین، اکنون انجمن به همراه سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار و رفاه اجتماعی و اتحادیه مالکان کشتی به‌عنوان سه ضلع اصلی پیگیر اجرایی شدن پیمان‌های جمعی در این حوزه است.»

رضایی اذعان کرد: «با وجود تلاش‌های سازمان بنادر، به واسطه دو دهه تحریم و ورود نهادهای غیرمرتبط و افراد غیرمتخصص و تشکیل هولدینگ‌ها و سهامداران بیگانه با دریا، صنعت کشتیرانی دچار افت شدید کیفی و بخشی‌نگری شده، به طوری که در خوشبینانه‌ترین حالت هر مجموعه به هر قیمتی درصد تأمین منافع بخشی سازمانی برای دوره کوتاه مدت و بدون توجه به سایر ارگان‌ها است و در عمل مدیریت مجموعه‌ها از کشتیرانی تا دانشگاه، برنامه و اولویت برای منافع کلان ملی برای خود و مجموعه تحت امرش متصور نیست، مصداق‌های بارز آن در کمبود دریانورد در بخش منابع انسانی، فرسودگی و ناوگان ملی و جلسات و سمینارهای بی‌نتیجه و نمایشی و شعارهای بخشنامه‌هایی است که تنها در حد همان بخشنامه باقی می‌مانند.» ■

سطح کلان کشور مواجه هستیم، اما برای پرسنل شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن، افراد درگیر مسائل ابتدایی‌تر، اعم از تداوم بیمه تأمین اجتماعی، دستمزد و ... هستند.»

نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی دریانوردان تجاری، دلیل شرایط موجود را منافع اقتصادی زودگذر و عدم توجه کافی به این حوزه دانست و اذعان کرد: «پس از دریافت اعتراضات گسترده دریانوردان، در تابستان ۱۳۹۹ جلسه‌ای اضطراری با حضور تمامی ارگان‌های دریایی و نمایندگان ادارات کل وزارت کار تشکیل و در این خصوص برنامه پیشنهادی انجمن ارائه شد که یکی از بندهای این برنامه، به تدوین نمونه قرارداد کار دریایی مربوط می‌شد. نهایتاً طی جلسات متعدد با وزارت کار و سازمان بنادر و اتحادیه مالکان و همچنین پیگیری انجمن، این قرارداد توسط وزارت کار تصویب و در اردیبهشت سال ۱۴۰۱ ابلاغ شد، اما متأسفانه علی‌رغم تلاش‌های انجام شده این دستورالعمل روی کاغذ و در حد همان ابلاغ ماند و بر اساس نتایج پویش فقط ۶ درصد روابط استخدامی از این فرمت قرارداد کار استفاده می‌کنند، این در حالی است که این قرارداد از پشتوانه کارشناسی سه جانبه کارگری، کارفرمایی و دولت برخوردار بود و تاکنون گزارش رسمی مبنی بر ایرادات این انجمن دریافت نکرده که اگر موردی هم باشد، قابل بررسی و اصلاح خواهد بود، مسلماً دلیل اصلی چنین نتایجی، عدم کنترل و جدیتی برای اجرایی شدن آن و استفاده از فضای غیرشفاف و آشفته موجود است.»

او سامانه کارایی را از دیگر دغدغه‌های دریانوردان برشمرد و توضیح داد: «وقف الزامات آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های بین‌المللی و قوانین ملی، وجود یک سامانه متمرکز کارایی ملی در حوزه دریایی به‌منظور ایجاد شفافیت و انجام نظارت بر استخدام دریانوردان ضروری است که با توجه به پیگیری‌های مکرر انجمن با وزارت کار، در نهایت دستور آن صادر شده و سامانه متناظر کارایی دریایی در حال آماده‌سازی است.

البته ما پس از ۴ سال همچنان منتظر هستیم.» او با تأکید بر ضرورت شفاف‌سازی ارتباط بین کارگر و کارفرما در حوزه دریایی، خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، بیش از ۹۰ درصد ناوگان ملی از حدود ۱۲ سال قبل تحت پوشش پیمان‌های جمعی و دریانوردان و کارفرمایان از مزایای آن برخوردار هستند، اما در حوزه شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT و زیر ۵۰۰ GT هنوز این پیمان‌ها در کشور ما اجرایی نمی‌شود و علی‌رغم خواست اکثریت دریانوردان، برخی از مالکین شناورها و شرکت‌های کارایی غیرمجاز از شفافیت رابطه کار در این خصوص خشنود نیستند و مقاومت می‌کنند، بنابراین در حال حاضر، انجمن به همراه سازمان بنادر، وزارت کار و اتحادیه مالکان کشتی به‌عنوان سه

با شرایط فعلی قراردادهای دریایی، ملوانان بی‌انگیزه و مالکان دست‌بریده شده‌اند؛

# بیم و امید شغلی دریارفتگان

گزارش از

ماهور مجد

به‌مجرد اینکه از دریانوردی سخن می‌گوییم، در دو کفه ترازوی مصائب و محاسن آن، دو مقوله «حرفه‌ای سخت و دور از خانه و خانواده» در کنار «سفرهای خارجی فراوان و حقوق دلبری» قرار می‌گیرد. شاید این تعبیر نادرست نباشد اما نمایانگر سطح دغدغه و اضطراب دریانوردان و ملوانان شاغل روی شناورهای زیر ۵۰۰ GT و زیر ۳۰۰۰ GT خواهد بود، زیرا قرارداد کاری آنها به‌صورت پروژه‌ای و سه‌ماهه یا نهایت ۶ ماهه است، در نتیجه، با اتمام هر قراردادی بیم انعقاد قرارداد بعدی را دارند.

اما طرف دیگر ماجرا، مالکان و کارفرمایانی هستند که به قول دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با عدم رغبت دریانوردان و ملوانان با رقم‌های فعلی و شرایط قراردادی مواجه هستند و علی‌رغم اینکه در سال گذشته، انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، نمونه قرارداد کار دریانوردان را با همکاری سازمان بنادر، اتحادیه مالکان کشتی و وزارت کار تدوین کرد تا هرج و مرج در این حوزه برچیده شود؛ اما اکنون دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با بیان اینکه مالکان شناورها از اجرای مقابله‌نامه کار دریایی در ایران ناراضی هستند، می‌گوید: «این مقابله‌نامه دست‌وپای دریانوردان و مالکان شناورها را بسته، در حالی که پروتکلی که از قدیم در این زمینه رایج بود، چنین مشکلاتی را ایجاد نمی‌کرد.»

او در پاسخ به این پرسش که شرایط قراردادی و میانگین رقم‌های دریافتی ملوانان چه میزان است؟ گفت: «قراردادهای آنها بر اساس ضوابط جاری با حقوقی عرف روز و توافقی مثلاً در شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT حدوداً برای فرمانده ۸۰ میلیون تومان، افسر دوم ۵۰ میلیون تومان، آشپز و ملوان موتورخانه ۲۰ میلیون تومان و ملوان عرشه ۱۵ میلیون تومان و در شناورهای زیر ۵۰۰ GT قرارداد فرمانده با حقوق ۵۰ میلیون تومان، افسر دوم ۲۵ میلیون تومان، آشپز و ملوان موتورخانه

بسی ضایعی مهرجودی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران در واکنش به جذب دریانوردان خارجی در کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ و ۵۰۰ GT گفت: «مالکان شناورهای بزرگ و اقیانوس‌پیما برای جذب دریانورد در هر رده‌ای با مشکل مواجه نیستند، اما مشکلی که ما برای جذب دریانورد در رده ملوانی داریم برای شناورهای زیر ۳۰۰۰ و ۵۰۰ GT است، زیرا ملوانان رغبت نمی‌کنند با این رقم‌های فعلی و شرایط قراردادی وارد کار دریایی شوند.»





**حقوق کروی کشتی بر اساس شرایطی مشخص و در قرارداد بین دریانورد و مالک کشتی مورد توافق قرار گرفته و نهایی می‌شود؛ با این وجود شاهد هستیم که گاهی انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با وزارت کار و اداره کل دریانوردان سازمان بنادر به شکلی هماهنگ می‌شود و در این اوضاع وانفسا که مالکان صورت‌هایشان را با سیلی سرخ نگه می‌دارند، منافع مالکان را در نظر نمی‌گیرند**



مشخص و در قرارداد بین دریانورد و مالک کشتی مورد توافق قرار گرفته و نهایی می‌شود. هر چه در این قرارداد نوشته شود، ملاک عمل همه قرار می‌گیرد و هر کس خلاف آن را انجام دهد، عملکردش قابل پیگیری در مجامع دریایی است؛ با این وجود شاهد هستیم که گاهی انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با وزارت کار و اداره کل دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی به شکلی هماهنگ می‌شود و در این اوضاع وانفسا که مالکان صورت‌هایشان را با سیلی سرخ نگه می‌دارند، منافع مالکان را در نظر نمی‌گیرند.»

او با بیان اینکه در حال حاضر، انتظار و خواسته مالکان کشتی عمل کردن بر اساس عرف بازار جهانی است، گفت: «ما می‌گوییم به بازار کشورهای خلیج فارس نگاه کنیم و همان‌گونه که آنها رفتار کردند ما هم رفتار کنیم، زیرا کشتیرانی یک رویه بین‌المللی است و ما نمی‌توانیم قرارداد کاری آن را ایرانی‌زده کنیم.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی، در پاسخ به این پرسش که مگر مدل قرارداد و مقاله‌نامه کار دریایی که انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران تعریف کرده، در سازمان بین‌المللی کار تصویب نشده است، پس چرا به ایرانی‌زده شدن آن انتقاد دارید؟ گفت: «واقعیت ماجرا این است

۲۰ میلیون تومان و ملوان عرشه ۱۵ میلیون تومان تنظیم می‌شود. البته این میزان حقوق برای مدت ۲۵ روز کار و ۵ روز مرخصی همراه با بیمه تامین اجتماعی و رعایت الزامات کنوانسیون ILO است.»

#### ◀ پاشنه آشیل ملوانان چیست؟

ضیایی مهرجردی اظهار کرد: «در عین حال، گاهی برخی ملوانان برای ۳ ماه کار روی شناور قرارداد می‌بندند اما پس از یک ماه درخواست ترک کشتی را دارند و برای مالک کشتی مشکل ایجاد می‌کنند. در صورتی که ملوانان خارجی حتی اگر ۶ ماه به شکل مستمر روی کشتی باشند هیچ مشکلی برای مالک به وجود نمی‌آورند. علاوه بر این، برخی دریانوردان ما در نوع تعامل و ارتباط خود با دیگران ماهر نیستند مثلاً آنها به عنوان ملوان یا آشپز زبان انگلیسی‌شان ضعیف است.»

زمانی که در واکنش به این سخن ضیایی مهرجردی، افزودیم که ضعیف بودن زبان انگلیسی ملوانان یا حتی دریانوردان به دلیل ضعف سیستم آموزشی کشورمان است، او نیز اذعان کرد: «در دانشگاه‌هایی که رشته دریانوردی و مهندسی دریایی و کشتی تدریس می‌شود، حساسیت‌های بسیاری برای تخصص زبان انگلیسی دریانوردان وجود دارد، اما متأسفانه در مراکز آموزشی ملوانی، یعنی مراکزی که از سازمان بنادر و دریانوردی مجوز دارند و در سواحل و بنادر پخش هستند و به ملوانان مدرک دریانوردی می‌دهند، روی آموزش و مهارت زبان انگلیسی اصلاً تمرکز نمی‌کنند. به این ترتیب، این مسئله به یکی از پاشنه‌های آشیل آموزش دریانوردان و ملوانان تبدیل شده است.»

#### ◀ انتقاد از ایرانی‌زده شدن قرارداد کار دریایی

او نسبت به عملکرد انجمن‌های فعال در زمینه دریانوردی انتقاد داشت و اظهار کرد: «این انجمن‌ها نمی‌توانند به‌تنهایی نماینده جامعه بزرگ دریانوردان باشند؛ ضمن اینکه اطلاعات کافی و وافیه درباره وضعیت شغلی دریانوردان و ملوانان ندارند؛ مثلاً برخی از مالکان شناورها با توجه به مقاله‌نامه کار دریایی مشکل پیدا کرده‌اند، زیرا انجمن درباره کار در کشتی و دریا، تیپ و مدل قرارداد تعیین و بندهای مختلف آن را ایرانی‌زده کرده، در حالی که هیچ وظیفه‌ای در این زمینه ندارند.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران افزود: «نماینده ایران در سازمان جهانی کار، وزارت کار رفاه و تامین اجتماعی است. این وزارت یک تیپ قرارداد مشخص کرده و به سازمان جهانی کار پیشنهاد داده است. این چیزی نیست که بخواهیم بگوییم ثبت جهانی دارد و همه کشورها هم بر اساس آن قرارداد منعقد می‌کنند. حقوق کروی کشتی بر اساس شرایطی



### ◀ ناپدید گرفتن حقوق مالکان در مقوله نامه

ضیایی مدل قرارداد عادی ملوانان را تا پیش از این بر حسب الزامات و شرایط تایید شده دانست که در آن تعهدات شاغل و تعهدات مالک بیان شده است و اظهار کرد: «این در حالی است که در مقوله نامه کار دریایی، رویه فسخ قرارداد و قطع همکاری در صورت سوء رفتار دریانورد پیش‌بینی شده است، اما جبران خسارت احتمالی ناشی از سوء رفتار پیش‌بینی نشده است، لذا مالک ملزم به پرداخت تمام حق و حقوق است و تقریباً هیچ عامل بازدارنده یا توییحی جهت عملکرد ضعیف دریانوردان و ضعف دانش آنها برای سمت مربوطه که می‌تواند موجب خسارت به شناور و زیان به مالک، یا منجر به حوادث ناگوار دریایی شود و تهدیدی برای منافع ملی باشد (اعم از تصادف، آتش‌سوزی یا سایر آسیب‌ها مانند آلودگی دریایی) پیش‌بینی نشده یا اگر شده عدم کارایی و بازوی اجرایی ندارد.»

ضیایی مهرجردی افزود: «این امر موجب شده که سطح تعهد کاری دریانوردان در این حوزه به حداقل برسد و در صورت بروز هرگونه اختلاف، دریانورد خود را محق می‌داند که به مقامات بندری (Port State) شکایت کند و تا دریافت کامل حق و حقوق خود از کشتی پیاده نشود و اصولاً حق همیشه با دریانورد است. به همین جهت، پیشنهاد می‌شود سازوکاری جهت بررسی شکایات مالکان از ضعف دانش یا عملکرد دریانوردان و ارزیابی سازمان بنادر از سطح دانش و توانایی دارندگان گواهینامه صادره از سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد شود، به‌صورتی که این سازوکار در ارتقای سطح آموزش و عملکرد دریانوردان به‌صورت محسوس موثر باشد.»

او خاطر نشان کرد «همچنین عملکرد و دانش پرسنل نیز می‌تواند در بازرسی‌های دوره‌ای که توسط بازرسان Port State جهت به‌روز بودن شناور از حیث رعایت نکات ایمنی انجام می‌شود، ارزیابی شود و مانند پلیس راهنمایی و رانندگی که با رانندگان متخلف و پرخطر برخورد می‌کند و نمره منفی می‌دهد، با دریانوردان هم برخورد شود و با نمره منفی یا ابطال گواهینامه و یا آزمون مجدد جریمه شوند.»

بر اساس گفته‌های ضیایی؛ به دلیل بین‌المللی بودن فعالیت دریانوردان، ضرر و زیانی که به‌واسطه عملکرد ضعیف و عدم دانش دریانوردان اتفاق بیفتد، عواقب جبران‌ناپذیری در پی خواهد داشت.

او در پاسخ به این پرسش که آیا ملوانی هم جزء مشاغل سخت و زیان‌آور است؟ گفت: «با توجه به اینکه این دریانوردان در قراردادهای کوتاه‌مدت استخدام می‌شوند، تحت پوشش بیمه عادی تأمین اجتماعی هستند.»



**در حال حاضر، انتظار و خواسته مالکان کشتی عمل کردن بر اساس عرف بازار جهانی است. ما می‌گوییم به بازار کشورهای خلیج فارس نگاه کنیم و همان‌گونه رفتار کنیم که آنها عمل می‌کنند زیرا کشتیرانی یک رویه بین‌المللی است و ما نمی‌توانیم قراردادهای کاری آن را ایرانیزه کنیم. از طرف دیگر ما «شتر گاو پلنگ» هستیم، از یک طرف باید بخشنامه‌های دولت را اجرا کنیم، از طرف دیگر هم خودمان مدل قرارداد داریم**



که مالکان شناورها و دریانوردان باید از این قراردادها استفاده کنند نه انجمن‌ها. این مقوله‌نامه دست‌وپای دریانوردان و مالکان شناورها را بسته است، در حالی که نرم و پروتکلی که از قدیم در این زمینه رایج بود، چنین مشکلاتی را باعث نمی‌شد.»

ضیایی درباره رویه و پروتکلی که قبلاً برای قراردادهای دریانوردان و ملوانان مورد استفاده قرار می‌گرفت، گفت: «مالکان شناورها بر اساس عرف و پروتکلی که در همه جای دنیا متداول است، اقدام می‌کنند. پروژه‌های کار روی شناورهای کوچک و خدماتی، سه‌ماهه و شش‌ماهه است. البته ماجرای جذب نیرو برای دو شرکت بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش با شرکت‌های دیگر تفاوت دارد. آنها خلوتی هستند و نیروی دریانورد را به‌صورت استخدامی و مستمری‌بگیر جذب می‌کنند نه پروژه‌ای و ماهانه، در صورتی که در شناورهای کوچک نحوه کار کاملاً متفاوت است.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران افزود: «شناورهای اقیانوس‌پیما و بزرگ به‌صورت دائم کار تجارت را انجام می‌دهند و بار جابه‌جا می‌کنند، اما شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن کار مستمر ندارند و مثلاً با شرکت نفت فلات قاره، پایانه‌های نفتی و... به‌صورت پروژه‌ای کار می‌کنند، به همین دلیل برای هر پروژه با ملوان قرارداد می‌بندند و قراردادهایشان هم در قالب ۳ ماهه ۶ ماهه است.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی در واکنش به این گفته که اگر با نگاه یک دریانورد و ملوان به این موضوع بنگریم، می‌بینیم که آنها با قراردادهای سه‌ماهه و شش‌ماهه امنیت شغلی ندارند، گفت: «حقوق دریانوردان در هیچ کشوری مانند مشاغل دیگر نیست و بالاتر است، حتی ممکن است آنها در ۳ ماه کار حقوق چندین ماه یک کارمند عادی را دریافت کنند. قرارداد ملوانان و دریانوردان مانند قراردادهای فوتبالیست‌ها است. همان‌گونه که آنها برای یک سال قرارداد می‌بندند و بعد از آن دوباره باید یا آن را تمدید کنند یا به تیم دیگری بپیوندند، دریانوردان نیز به همین شکل عمل می‌کنند. اگر همه جای دنیا را هم بگردید، می‌بینید که فقط چند درصد قراردادهای آنها دائمی است.»

زمانی که از ضیایی پرسیدیم آیا دریافتی یک دریانورد در سال به اندازه دریافتی یک فوتبالیست یعنی چندین میلیارد است؟ با اشاره به اینکه البته این قیاس مع‌الفارق است، گفت: «قطعاً خیر، دریانورد براساس میزان تحصیلات تجربه و نسبت به عرف بازار حقوق دریافت می‌کند.» او اعلام کرد: «جامعه ایرانی، کار دریایی را نمی‌شناسد و نگاهش به همه مشاغل، کارخانه‌ای یا اداره‌ای است. زمانی که با آنها درباره کار در دریا صحبت می‌شود، ذهنشان به سمت قانون کار می‌رود؛ اما این را باید بدانید که اگر یک دریانورد حقوق خود را در موعد مقرر دریافت نکند،

می‌تواند در هر استانی از کشتی پیاده شود و شکایت کند. به این صورت، هم حقوقش را دریافت می‌کند و هم کشتی فوراً توقیف می‌شود؛ چراکه جنس کار و نوع تعاملات در دریا با کار در خشکی تفاوت دارد؛ بنابراین نمی‌توانیم همان‌گونه که برای کار در اداره و کارخانه قانون می‌نویسیم، برای کار در دریا هم به همان شیوه قانون بنویسیم.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی گفت: «در یک نمونه، کارفرما یک شناور تجسس و نجات را از سازمان بنادر و دریانوردی اجاره و با کربو قرارداد بست و مشخص کرد که ماهانه چقدر باید به آنها پرداخت شود. پس از آن دولت

## د

**جامعه ایرانی، کار دریایی را نمی‌شناسد و نگاهش به همه مشاغل، کارخانه‌ای یا اداره‌ای است. زمانی که با آنها درباره کار در دریا صحبت می‌شود، ذهنشان به سمت قانون کار می‌رود؛ اما جنس کار و نوع تعاملات در دریا با کار در خشکی فرق دارد؛ بنابراین نمی‌توانیم همان‌گونه که برای کار در اداره و کارخانه قانون می‌نویسیم برای دریا هم به همان شیوه قانون بنویسیم**

## ع

در بخشنامه‌ای از افزایش ۲۰ درصدی حقوق کارمندان خبر داد، بنابراین کارفرما مجبور شد ۲۰ درصد به حقوق آنها اضافه کند که باعث شد این نقل‌وانتقال برای کارفرما هیچ سودی نداشته باشد.»

ضیایی در واکنش به این نکته که مقصر این بخشنامه دولت است نه دریانوردان خاطرنشان کرد: «واقعیت این است که ما شتر گاو پلنگ هستیم، از یک طرف باید بخشنامه‌های دولت را اجرا کنیم، از طرف دیگر هم خودمان مدل قرارداد داریم و هم تیپ قرارداد برایمان تعریف کرده‌اند. این قراردادها یک معجونی شده است که اصلاً نمی‌شود آنها را با هم ممزوج کرد.»

او افزود: «مالکان نمی‌خواهند خلاف قوانین کار کنند، بلکه می‌خواهند طبق قوانین رفتار کنند اما در عین حال، این توقع هم وجود دارد که منافع آنها در نظر گرفته شود.» ■

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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

سیدجلال موسوی، نایب‌رئیس کانون کارفرمایی کامیون‌داران که پیش‌تر از قطع خدمات تکمیلی بیمه دانا به دلیل بدهی بیمه‌گذار برای حدود سه ماه خبر داده بود، می‌گوید: «با توجه به بدهی حدود ۲۷۰ میلیاردی کانون شرکت‌های حمل‌ونقل به بیمه دانا، این شرکت خدمات تکمیلی خود را از سه ماه قبل قطع کرده بود و هیچ مبلغی را به‌عنوان خسارت درمان به رانندگان پرداخت نکرده است.»

موسوی توضیح می‌دهد که کانون شرکت‌های حمل‌ونقلی در بروز این بدهی مقصر نیست، بلکه این کسری بودجه به دلیل فیش‌های تقلبی و حذف نیم‌درصد حق بیمه رانندگان در سال گذشته بوده است.

او دلیل این بدهی را ارائه حدود ۱۷۰ میلیارد فیش تقلبی از طرف برخی شرکت‌های حمل‌ونقلی دانسته و می‌افزاید: «سال گذشته هم با توجه به مشکلات تمدید بیمه تکمیلی در نهایت به دلیل رسیدگی نکردن به اعتراض رانندگان و کانون، کار به شورای امنیت واگذار شد و براساس تصمیم این شورا مقرر شد تا اسفندماه یک تصمیم منطقی برای حل این مشکل اتخاذ شود، اما هیچ تصمیمی چه منطقی و چه غیرمنطقی اتخاذ نشد و این چالش‌ها لاینحل ماند.»

نایب‌رئیس کارفرمایی کامیون‌داران کشور یادآور می‌شود: «سال گذشته هم مهلت بیمه ۱۴ مرداد به اتمام رسیده بود و تا ۲۰ شهریور تمدید نشد که با دخالت شورای امنیت، مجدداً قراردادی با بیمه دانا به مبلغ ۹۸۰ میلیارد تومان منعقد و بر این اساس مقرر شد پرداخت خسارت‌های درمان از همان تاریخ ۱۵ مرداد انجام شود و ظاهراً بخشی از کسری بودجه کانون شرکت‌های حمل‌ونقلی و بدهی به بیمه هم از همین امر نشئت گرفته است.»

موسوی در پاسخ به پرسش ترابران مبنی بر توقع رانندگان از خدمات ارائه شده توسط بیمه تکمیلی، می‌گوید: «با توجه به میزان قرارداد و دریافت ۵٪ درصدی حق بیمه از هر راننده به نظر می‌رسد توقع رانندگان مبنی بر افزایش سقف پوشش بیمه‌ای و یا افزایش خدمات تحت پوشش منطقی و امکان‌پذیر نیست؛ چراکه با ۵٪ درصد واقعاً نمی‌توان با مبلغی بیش از این قرارداد بست؛ البته پیشنهاد بنده برای این امر افزایش این حق بیمه از نیم به ۷۵٪ درصد بود که مورد قبول واقع نشد.»

#### ◀ سود مشارکت و وجوه باقی‌مانده کجاست؟

این در حالی است که در تاریخ ۲۵ مردادماه سال جاری، نامه‌ای از طرف سازمان راهداری به کانون انجمن‌های صنفی رانندگان حمل‌کالای سراسر کشور و همچنین کانون انجمن‌های صنفی موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل کالای داخلی ارسال و از آنها خواسته شد که مانع از وقفه در

ضرورت تشکیل یک نهاد اجرایی برای بیمه تکمیلی رانندگان

## درباره حق پوشش!

گزارش از

حنانه راد

ششمین سال اجرای بیمه تکمیلی درمان رانندگان در حالی آغاز می‌شود که همچون سال‌های گذشته اختلاف‌نظرهای زیادی درباره موضوعاتی مانند زمان تمدید، سقف پوشش خدمات و برخی موارد دیگر وجود دارد، ضمن اینکه امسال علاوه بر دغدغه‌های هرساله، به گفته مسئولان کانون کارفرمایی رانندگان کامیون، بیمه‌گذار با یک بدهی ۲۷۰ میلیارد تومانی هم مواجه است؛ با این حال ظاهراً هنوز هیچ سازوکار مناسبی از طرف مسئولان و متولیان امر برای حل مشکل بیمه تکمیلی وجود ندارد و هرچند راهکارها و دستورالعمل‌های متعددی از طریق نامه‌های اداری مسئولان اعلام شده، اما عزم جدی برای اجرایی شدن و حل این مشکلات وجود ندارد.





## د

**نایب‌رئیس کانون کارفرمایی کامیون‌داران: با توجه به میزان قرارداد و دریافت ۵/۰ درصدی حق بیمه از هر راننده به نظر می‌رسد توقع رانندگان مبنی بر افزایش سقف پوشش بیمه‌ای و یا افزایش خدمات تحت پوشش امکان‌پذیر نباشد؛ چراکه با ۵/۰ درصد واقعاً نمی‌توان با مبلغی بیش از این قرارداد بست؛ البته پیشنهاد من افزایش این حق بیمه به ۷۵/۰ درصد بود که مورد قبول واقع نشد**

## ر

شد، اما اینکه این مبلغ صرف چه هزینه‌هایی شد؛ هنوز بعد از ۴ سال مشخص و شفاف‌سازی نشده است.»

متقین مهم‌ترین ایراد طرح بیمه تکمیلی رانندگان را نبود یک نهاد متولی فراگیر به عنوان بیمه‌گذار دانست و اذعان کرد: «هر یک از انجمن‌های و کانون‌های صنفی دربرگیرنده تعدادی از رانندگان و شرکت‌ها بوده و هیچ‌یک نهاد فراگیری برای فعالان این صنف نیستند؛ بنابراین پیشنهاد ما برای حل بنیادین این مشکل، تشکیل صندوق ذخیره و حمایت از رانندگان به‌عنوان یک متولی رسمی فراگیر است که بتواند همه امور مربوط به این صنف را پیگیری و ساماندهی کند.»

او با بیان اینکه مطابقت نداشتن منابع و مصارف، موضوع مشترک همه قراردادهای بیمه تکمیلی رانندگان در سال‌های اخیر و یکی از مشکلات این حوزه بوده، تصریح کرد: «با توجه به تفاوت ماهیت منابع و مصارف که دریافتی درصدی از کرایه و پرداختی سرانه هر راننده است، منطبق بودن این دو تقریباً میسر نیست و به همین دلیل معمولاً با کسری یا مانده وجوه مواجه می‌شوند؛ اما باتوجه به مستقل بودن بیمه‌شده از بیمه‌گذار، وجوه مصرف نشده متعلق به چه کسی است؟ پرداخت‌کننده بیمه یا نهاد بیمه‌گذار؟»

### ◀ القای راننده‌هراسی به مسئولان

به گفته متقین، طی این پنج سال از بابت بیمه تکمیلی همواره درصدی از بارنامه رانندگان کسر شده، اما در زمان پرداخت بر مبنای حق بیمه

خدمات بیمه تکمیلی درمان رانندگان شوند، همچنین تاکید شده بود که ظرف مدت ۱۰ روز از تاریخ این نامه مشترکاً به عنوان صاحبان امضای مجاز، باید نسبت به تعیین میزان سقف پوشش‌ها، تعهدات شرکت بیمه‌گر و همچنین افراد تحت پوشش و انجام فرآیند استعلام، انتخاب شرکت بیمه‌گر و انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی درمان، عمر و حوادث رانندگان بخش کالا با رعایت همه ضوابط و مقررات مربوطه و نیز توجه جدی به حقوق ذی‌نفعان با شرکت بیمه منتخب اقدام کنند.

در همین خصوص، محسن متقین، که یکی از فعالان صنفی در بخش رانندگان و حمل‌ونقل جاده‌ای است در گفت‌وگو با ترابران با یادآوری تاریخچه مختصری از شروع بیمه تکمیلی برای رانندگان، بیان کرد: «بعد از اعتراضات خرداد سال ۹۷، شورای عالی ترابری برای کسب رضایت رانندگان مصوبه‌ای تحت عنوان مصوبه شماره ۲۰۵ ارائه کرد که بر اثر آن مقرر شد شرکت‌های حمل‌ونقلی از محل کمیسیون‌های دریافتی از بارنامه‌ها، حق بیمه رانندگان را پرداخت کنند؛ در واقع این کار - با توجه به اینکه این منابع تامین اعتبار بیمه تکمیلی از محل کمیسیون‌ها بود- به‌عنوان یک امتیاز نوین برای راننده در نظر گرفته شده بود.»

او افزود: «بدین ترتیب بیمه تکمیلی به‌عنوان یک خدمت جدید برای رانندگان از تاریخ ۱۵ مرداد سال ۹۷ اجرایی شد، اما این امر طی سال‌های اخیر نه‌تنها کمکی به کاهش ناراضی‌ت‌های رانندگان نکرد، بلکه به‌دلیل برآورده نشدن انتظارات بیمه‌شدگان، موج جدیدی از انتقادات و ناراضی‌ت‌ها را به‌وجود آورد که امسال باتوجه به معوقات پرداخت شرکت بیمه به بیمه‌شدگان به اوج خود رسیده است.»

این فعال صنفی گفت: «هرچند که در ابتدای شروع این طرح با توجه به رایگان بودن آن برای راننده، مصداق ضرب‌المثل دندان اسب پیشکشی را نباید شمرد بود و رانندگان اعتراضی به مفاد قرارداد نداشتند، اما به‌تدریج با شکایت برخی شرکت‌های حمل‌ونقلی و رأی دیوان عدالت اداری در سال ۱۴۰۰ مبنی بر ابطال مصوبه ۲۰۵ و پرداخت حق بیمه از محل کمیسیون‌ها و همچنین نبود پوشش بیمه‌ای مناسب ناراضی‌ت‌های رانندگان شدت گرفت.»

متقین یکی از موارد بحث‌برانگیز در انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی را مجاز بودن تخصیص ۲۰ درصد از سود مشارکت شرکت بیمه برای بیمه‌گذار عنوان کرد و افزود: «در ابتدا با توجه به رایگان بودن این خدمت برای رانندگان، تخصیص این سود و یا مانده وجوه به شرکت‌ها بلامانع به نظر می‌رسید که البته مابه‌التفاوت پرداختی بیمه به رانندگان در قالب خسارت و میزان وجوه دریافتی در همان سال اول تقریباً بیش از ۳۰ میلیارد تومان بود که احتمالاً بخشی از آن به بیمه‌گذار عودت داده

ماه‌بانه بیمه‌شده، به شرکت بیمه پرداخت شده و این امر مسلماً موجب ایجاد مانده وجوهی شده که باید به پرداخت‌کننده عودت داده می‌شد که نزد بیمه‌گذار باقی‌مانده است.

او درباره حذف نیم‌درصد از بارنامه، چنین توضیح داد: «طی دو سال گذشته با بروز اعتراضات رانندگان در کشور، معمولاً پس از گذشت مدت زمانی از سال بیمه‌ای مدیرکل دفتر حمل کالا اعلام می‌کرد که بانوجه به تکمیل شدن مبلغ قرار داد بیمه‌ای دیگر نیازی به دریافت ۵/۰ درصد از بارنامه نیست که اسفندماه سال گذشته هم این اتفاق تکرار و دریافت ۵/۰ درصد متوقف شد.»

این راننده کامیون با انتقاد از امنیتی‌کردن فضا توسط برخی افراد در انجمن‌ها و ایجاد راننده هراسی در متولیان، یادآور شد: «متأسفانه با انتقال راننده هراسی به مسئولان به آنها القا شده که اگر بیمه قطع شود، اعتراضات رانندگان شدت گرفته و با همین استدلال‌ها شورای امنیت ملی وارد موضوع شده، این نهاد سال گذشته سازمان راهداری را مکلف کرده بود که تا دی‌ماه باید آیین‌نامه‌ها و شیوه‌های اجرایی بیمه تکمیلی هرچه زودتر تدوین و در شورای عالی ترابری تصویب شود، اما با گذشت چند ماه هنوز خبری از این شیوه‌نامه نیست.»

#### ◀ ضرورت تشکیل صندوق حمایت از رانندگان

این فعال صنفی با تأکید بر ضرورت یک نهاد اجرایی برای بیمه تکمیلی

و لزوم شفاف‌سازی فرآیند انعقاد قرارداد و مبالغ دریافتی و پرداختی، افزود: «به نظر من برای تحقق این امر، باید در وهله اول تشکیل صندوق حمایت از رانندگان به‌عنوان یک مرجع فراگیر برای همه رانندگان دارای کارت هوشمند، در دستور کار قرار گیرد تا همه امور اقتصادی اعم از دریافت و پرداخت وجوه به نفع راننده به کار گرفته شود.»

متقین نهاد اجرایی بیمه‌گذار را واجد سه خصوصیت دانست و گفت: «اول اینکه چنین نهادی باید فراگیر باشد به این معنا که عضویت همه رانندگان حمل کالای جاده‌ای کشور دارای کارت هوشمند و شاغل در آن اجباری باشد، دومین خصوصیت آن انجام فعالیت اقتصادی به منظور حفظ منافع عموم صنف بوده و در نهایت باید یک نهاد رسمی قانونی باشد که دارای پشتوانه قانونی بوده و قانون تاسیس داشته باشد.»

او خاطرنشان کرد: «تشکیل صندوق ذخیره و حمایت رانندگان با اخذ اجازه تشکیل و تدوین اساسنامه و تعیین هیئت امنا در چهارچوب مقررات می‌تواند به‌طور شفاف همه امور درآمدزایی و اقتصادی مرتبط با رانندگان کامیون را که تاکنون در اختیار گروه‌های خاص قرار داشته به دست گیرد، یکی از گام‌های مهم برای اصلاح امور است.»

متقین ادامه داد: «متأسفانه علی‌رغم تأکید کارشناسان مبنی بر تشکیل این صندوق و همچنین اذعان برخی مسئولان مبنی بر لزوم وجود چنین نهادی در لایحه قانونی، هنوز اطلاع مشخصی از چگونگی روند تأیید و یا رد این مهم از سوی مسئولان وجود ندارد و مورد غفلت همگان قرار گرفته است.»

او با اشاره به قرارداد جدید منعقد شده در زمینه بیمه تکمیلی گفت: «هرچند که مسائل ذکر شده با انعقاد قرارداد جدید مرتفع نشده، اما ذکر چند نکته در این راستا ضرورت دارد؛ اولاً در سازوکار جدید این‌طور به نظر می‌رسد که وجوه بیمه‌ای که براساس درصدی از کرایه حمل و در هنگام صدور بارنامه از راننده اخذ می‌شود باید مستقیماً به حساب‌های بیمه‌گر (شرکت بیمه) واریز شود و دیگر در اختیار بیمه‌گذار قرار نمی‌گیرد و سازمان راهداری هم مکلف به کنترل و نظارت بر این وجوه شده است؛ ثانیاً ظاهراً با رسیدن به سقف وجوه مورد نیاز، یا باید دریافت وجه بابت بیمه تکمیلی را متوقف کنند یا سقف خدمات را برای مدت باقیمانده سال بیمه‌ای در قرار داد افزایش دهند.»

او با بیان اینکه در قرارداد جدید، هنوز هم این انتقاد که چرا باید افراد غیرمرتبط و کسانی که حق بیمه نمی‌پردازند در لیست بیمه‌شدگان قرار داشته باشند، وارد است؛ خاطرنشان کرد: «من نسبت به اینکه دو کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان کشور متفقاً به‌عنوان بیمه‌گذار طرف قرارداد قرار گرفته‌اند، هیچ انتقاد



**محسن متقین: هر کدام از انجمن‌ها و کانون‌های صنفی دربرگیرنده تعدادی از رانندگان و شرکت‌ها بوده و هیچ‌یک نهاد فراگیری برای فعالان این صنف نیستند بنابراین پیشنهاد ما برای حل بنیادین این مشکل، تشکیل صندوق ذخیره و حمایت از رانندگان به‌عنوان یک متولی رسمی فراگیر است که بتواند همه امور مربوط به این صنف را پیگیری و ساماندهی کند**



یا مخالفتی ندارم، اما در خصوص اینکه آیا این امر در عقد قرارداد جدید یک تحول محسوب شود و خدمات‌رسانی به رانندگان بیمه شده را تسهیل می‌کند، نکته‌ای است که مسئولان کانون انجمن‌های صنفی کارگری رانندگان به‌عنوان شریک جدید عقد قرارداد باید نسبت به آن پاسخگو باشند.»



**یک فعال صنفی: از دیگر مشکلات ما این است که هیچ کدام از رانندگان اختیاری مبنی بر عدم استفاده از بیمه تکمیلی ذکر شده ندارند و پرداخت ۵/۰ درصد از مبلغ بارنامه اجباری است در حالی که باتوجه به مبلغ پرداختی، بسیاری از ما خواستار حذف این بیمه تکمیلی - که دارای حداقل پوشش است - هستیم تا به صورت فردی بتوانیم از بیمه‌های بهتری استفاده کنیم**



#### ◀ قرارداد جدید بیمه تکمیلی با هزاران اما و چرا؟

نوید خیرمند، راننده کامیون و فعال صنفی حمل‌ونقل جاده‌ای نیز درباره انعقاد قرارداد جدید بیمه تکمیلی، چنین توضیح می‌دهد: «قرارداد امسال هم دقیقاً مطابق با سال‌های گذشته است، با این تفاوت که علاوه بر کانون شرکت‌های حمل‌ونقلی، کانون رانندگان و همچنین کانون کامیون‌داران هم صاحب امضا شده‌اند؛ البته ظواهر امر حاکی از صوری بودن این امضاها است و به نظر می‌رسد توافق‌کننده اصلی نماینده کانون شرکت‌های حمل‌ونقلی باشد.»

او همچنین معتقد است که در قرارداد کنونی، اصل ماجرا به لحاظ پوشش خدمات درمانی هیچ فرقی با سال‌های گذشته ندارد و همچنان نارضایتی رانندگان پابرجاست؛ چراکه بسیاری از موارد ضروری سلامتی روزمره مثل دارو، دندانپزشکی و... تحت پوشش بیمه تکمیلی نیستند و تنها تفاوت قرارداد امسال این است که مقرر شده شرکت‌های حمل‌ونقل نیم درصد مبلغ بارنامه را به جای کانون، مستقیم به حساب بیمه واریز کنند.

او درباره دلیل حذف کانون شرکت‌ها به عنوان واسطه برای واریز پول به حساب بیمه، می‌گوید: «باتوجه به اعتراض کانون مبنی بر سندسازی‌های صوری و فیش‌های تقلبی برخی شرکت‌های حمل‌ونقلی، این بار برای جلوگیری از این امر هزینه حق بیمه که همچنان ۵/۰ درصد از بارنامه است، به طور مستقیم از طرف شرکت‌های حمل‌ونقل به شرکت بیمه پرداخت می‌شود؛ هرچند که صنف رانندگان ترجیح می‌دادند خودشان شخصاً این مبالغ را به حساب بیمه واریز کنند.»

خیرمند ضمن انتقاد از تعیین ۵/۰ درصد بارنامه به‌عنوان حق بیمه، تصریح می‌کند: «امسال حق بیمه برای هر نفر ۷۵ هزار تومان در ماه تعیین شده که برای یک خانواده سه نفره، ماهیانه مبلغ ۲۲۵ هزار تومان برآورد می‌شود، اما با تعیین ۵/۰ درصد اگر کارکرد میانگین یک کامیون در ماه بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ میلیون باشد، نیم درصد آن رقمی در حدود ۶۰۰ تا ۷۵۰ هزار تومان که حدود سه تا چهار برابر مبلغ تعیین‌شده خواهد بود و این در حالی است که خدمات بیمه‌ای تعریف‌شده در این قرارداد، حداقل پوشش یعنی فرانشیز ۳۰ درصد را دارد و اصلاً متناسب نیست.»

این راننده می‌افزاید: «از دیگر مشکلات ما، نداشتن حق انتخاب برای بهره‌مند بودن یا نبودن از بیمه تکمیلی و اجبار در پرداخت این ۵/۰ درصد است؛ این در حالی است که باتوجه به مبلغ پرداختی، بسیاری از ما خواستار حذف این بیمه تکمیلی با حداقل پوشش‌ها هستیم تا به صورت شخصی بتوانیم از بیمه‌های بهتری استفاده کنیم.»

او درباره تاثیر نظارت سازمان راهداری بر اجرای درست این قرارداد، تصریح می‌کند: «از روز اول هم سازمان راهداری به عنوان نهاد ناظر بوده و این امر نکته جدیدی نیست، اما حتی با وجود این نهاد ناظر، در برابر اعتراضات رانندگان و دریافت مبلغ بیش از حد هیچ اقدامی انجام نشده و این امر به‌خودی‌خود بسیار شبهه‌برانگیز است که چرا توجهی به این مسائل نمی‌شود.»

خیرمند نبود نمایندگی و شعب بیمه دانا در شهرهای کوچک را از دیگر دغدغه‌های رانندگان در برخی شهرها می‌داند و می‌گوید: «متأسفانه گزارش‌های بسیاری به دست من رسیده که بیمه دانا در شهرهای کوچک نمایندگی نداشته و رانندگان با وجود پرداخت حق بیمه، امکان بهره‌مندی از همین خدمات حداقلی را هم ندارند؛ برای حل این مشکل بهتر بود که انعقاد قرارداد بیمه تکمیلی هر شهر را به انجمن‌های همان شهر واگذار کنند تا باتوجه به شرایط موجود خود، بدون واسطه با یک شرکت بیمه فعال قرارداد ببندند.» ■



از قول رئیس اتحادیه شرکت‌های مسافری اعلام شد

## خلبانان برای مهاجرت متقاضی گواهینامه پایه یک شدند!



ناوگان فعال در یک سال از ۱۵ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به حدود ۶ هزار دستگاه رسیده است.

عامری با بیان اینکه هر چند تقاضا برای خرید اتوبوس در کشور وجود دارد؛ اما قدرت خرید وجود ندارد؛ از این رو تقاضا چشمگیر نیست، افزود؛ «در داخل هم تولیدی نداریم که متقاضی بتواند از خرید داخل استفاده کند، افزود؛ «در حال حاضر هیچ برآوردی از قیمت اتوبوس‌های وارداتی نداریم؛ چراکه قیمت آنها دلاری است و نمی‌دانیم در آن زمان نرخ دلار چقدر است. هنوز هم اتوبوسی وارد نشده و اساساً نمی‌دانیم چه زمانی قرار است این ۵ هزار دستگاه اتوبوس وارد شوند.»

او ادامه داد: «در ایران در ساختار حمل‌ونقل جاده‌ای اغلب خودراننده هستند و بافت آن از ابتدا به این شکل بوده و دولت حتی اگر در بحث قطعات به کمک رانندگان بیاید، می‌توان بخشی از ناوگان زمینگیر را احیا کرد.»

رئیس اتحادیه شرکت‌های مسافری با اشاره به افزایش درخواست رانندگان پایه یک برای مهاجرت، تاکید کرد: «در حال حاضر برخی از کشورها به رانندگان در بخش حمل‌ونقل باری هم اقامت و هم حقوق چند هزار دلار پرداخت می‌کند و ما امروز با افرادی تحصیل کرده و حتی خلبان مواجه هستیم که به دنبال دریافت گواهینامه رانندگی پایه یک هستند تا بتوانند از این طریق به آن کشورها مهاجرت کنند. آن کسی که گواهینامه پایه یک داشته باشد، می‌تواند راننده اتوبوس و کامیون باشد و فرصت مهاجرت دارد.»

رئیس اتحادیه شرکت‌های مسافری کشور می‌گوید: «امروز با افرادی تحصیل‌کرده و حتی خلبان مواجه هستیم که به دنبال دریافت گواهینامه رانندگی پایه یک هستند تا بتوانند مهاجرت کنند.»

احمدرضا عامری درباره استقبال رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقلی از واردات ۵ هزار دستگاه اتوبوس اظهار داشت: «موضوع مهم در رابطه با واردات این ۵ هزار دستگاه اتوبوس این است که وام و تسهیلاتی که دولت برای افزایش قدرت خرید رانندگان و شرکت‌ها ارائه می‌دهد رقم قابل توجهی نیست و از آن مهم‌تر اینکه عوارضی گمرکی هم اعمال می‌شود که هزینه تمام شده را بسیار افزایش می‌دهد.»

به گزارش ایلنا، رئیس اتحادیه شرکت‌های مسافری با بیان اینکه دولت برای نوسازی و توسعه ناوگان باید شرایط حمایتی ایجاد کند، ادامه داد: «با این گرانی‌ها کدام راننده می‌تواند اتوبوس وارداتی خریداری کند؟ در این شرایط باید اقداماتی انجام دهند که انگیزه سرمایه‌گذاری در این بخش ایجاد شود وگرنه با قیمت‌های دستوری بلیت و طولانی شدن مدت زمان بازگشت سرمایه، رغبتی برای توسعه ناوگان ایجاد نخواهد شد. البته با این تورم در کشور بازگشت سرمایه‌ای برای فعالان در حمل‌ونقل جاده‌ای وجود ندارد.»

رئیس اتحادیه شرکت‌های مسافری با تاکید بر اینکه در حال حاضر ریسک سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل بسیار بالا است، گفت: «بیشتر از این که فعالان به دنبال سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل باشند به دنبال فرار از این بخش هستند؛ چراکه حمایتی وجود ندارد؛ به همین دلیل، تعداد

## فراخوان مخاطبان ترابران



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

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

✉ tarabaranmag@gmail.com





## ولی افتاد مشکل‌ها

این روزها، بازار خودروی کشور در بخش سبک و سنگین به حرف و حدیث‌ها و تلاطم‌های بسیاری دچار شده است؛ تا آنجا که درگیرودار توجه افکار عمومی به دعوی زرگری بر سر باید‌ها و نبایدهای واردات خودروهای نو و کارکرده، کسی صدای واردکنندگان را نشنید که اساساً ارز لازم برای خرید و ورود این خودروها باید از کجا تامین شود. در این شماره، پس از گفت‌وگو با یکی از تحلیلگران این صنعت، به سراغ شاهکار شرکت‌های خودروساز ایرانی در تولید خودروهای بی‌کیفیت می‌رسیم که سهم بالایی در وقوع تصادفات رانندگی دارند.

◀ حرف‌هایی برای شیرین شدن دهان

◀ حلقه‌های مفقوده!



برنامه دولت سیزدهم برای بازار خودروی کشور چیست؟

## حرف‌هایی برای شیرین شدن دهان



گفت‌وگو از

بهاره بوذری



سال گذشته، سیدرضا فاطمی‌امین که آن روزها ردای وزارت بر تن داشت در جست‌وجوی راهکاری برای مهار افزایش افسار گسیخته قیمت خودرو در بازار (و البته فرار از استیضاح)، مصرانه پیگیر واردات خودرو بود. اعدادی که او و معاونان زیردستش برای چشم‌انداز واردات بیان می‌کردند آن قدر بلندپروازانه بود که به سختی می‌شد باورشان کرد؛ اما جو خوشبینی به آرامی در بازار خودرو شکل گرفت و فاطمی‌امین هم هرآنچه داشت برای تشدید این جو خوش‌باوری به کارگرفت؛ از تبلیغات رسانه‌ای برای واردات تا گزارش ورود شبانه چند خودرو به‌وسیله لنج به کشور؛ سیاست وزارت صمت کنترل بازار بود، حتی به قیمت ایجاد امید واهی و به رکود کشاندن بازار.

فاطمی‌امین اما سرانجام تسلیم فشارها شد و وزارت صمت را ترک کرد و روزی که رفت، از چند ده هزار دستگاه خودرویی که قرار بود وارد و تحویل شود، فقط چند صد دستگاه وارد شده بود که آنها هم تحویل مشتریان نشده بودند. اکنون از روزی که وزارت صمت وعده واردات چند ده هزار دستگاه خودرو را داده، ماه‌ها می‌گذرد و حاصل آن تحویل «نمادین» تنها دو دستگاه خودرو در هفته دولت بود.

در زمینه آنچه بر واردات خودرو گذشت و چشم‌انداز آن با بابک وفایی، کارشناس و تحلیلگر صنعت خودرو به گفت‌وگو نشستیم. او حتی در روزهایی هم که وعده تیراژ چندهزار دستگاهی واردات خودرو در بازار خریدار داشت، این هدف‌گذاری را دست‌نیافتنی می‌دانست و اکنون نیز معتقد است که همه این وعده‌های بی‌پشتوانه، فقط با اهداف پوپولیستی و کنترل قیمت‌ها در بازار صورت گرفته و باید نگران‌رها شدن فنر قیمت‌ها در آینده نزدیک بود.





**مشکل اصلی در مورد واردات، مربوط به بحث منشأ و تخصیص ارز است و ظاهراً دوستان زمانی که سرگرم شعار دادن هستند، این مهم را در نظر نگرفتند، آن هم در نظام فعلی ما که عملاً واردکننده نمی‌تواند از ارزی که مالک آن است استفاده کند و باید از بانک مرکزی بگیرد. اکنون ما خودروهایی داریم که آماده‌اند وارد شوند، اما دولت نمی‌تواند به آنها ارز بدهد**



دارد، آن هم در نظام فعلی ما که عملاً واردکننده نمی‌تواند از ارزی که مالک آن است استفاده کند و باید از بانک مرکزی بگیرد. اکنون هم معلوم نیست که قرار است ارز این خودروها از کجا تامین شود؟ اکنون ما خودروهایی داریم که آماده ورود به کشور هستند، اما دولت نمی‌تواند به آنها ارز بدهد. روی همین حساب در وضعیتی قرار گرفته‌ایم که به گفته شما، تقریباً ۲ سال است که می‌گویید باید این اتفاق بیفتد، اما نمی‌افتد.

■ **ترابران: شما به مشکل تامین ارز به‌عنوان مانع اصلی واردات خودروها اشاره کردید، این در حالی است که اعلام شده بود از طریق مابه‌التفاوت حاصل از تراز تجاری بین صادرات و واردات به کشور می‌خواهند مشکل ارز را برطرف کنند...**

■ شما از تجار بپرسید که همین جمله یک خطی چقدر زمان می‌برد که اتفاق بیفتد. ما وقتی درباره کالاهای اساسی نمی‌توانیم ارز لازم را تامین می‌کنیم، دیگر خودرو اولویت صدم حاکمیت هم نیست. بله، به واردکننده اسماً می‌گویید که ارز هست، شما پول را بریزید و در صف بایستید. خب پول را می‌ریزیم و در صف می‌مانیم، اما نمی‌شود. بعد گفتند نه این کار را نکنید، شما از صادرکننده ارز بگیرید و با او معامله

■ **ترابران: پس از اعلام ممنوعیت واردات خودرو در سال ۹۷، تقریباً از ۲ سال پیش دستور لغو این ممنوعیت صادر شد و حدود یک سال پیش هم اعلام شد که همه‌چیز برای آغاز مجدد واردات مهیاست و آیین‌نامه‌هایش تدوین شده است، اما اکنون پس از سروصداهای فراوان، اعلام نام‌برنده‌ها و تمام تبلیغاتی که به‌ویژه در دوره وزارت آقای فاطمی‌امین صورت گرفت، هنوز پای خودروهای خارجی جدید به کشورمان باز نشده است. با وجود اراده دولت بر این امر، به نظر شما، چه موانعی بر سر تحقق آن وجود دارد؟**

■ ببینید! اواسط دهه ۹۰، دوره پررونق واردات ما بود؛ به طوری که حدود ۱۰۰ هزار ماشین وارد گمرک و بیش از ۶۰ هزار دستگاه تریکس شدند. آن زمان، تازه برنامه جامع اقدام مشترک یا همان برجام به نتیجه رسیده بود و برندهای خارجی بعضاً مستقیم و گاهی هم به صورت غیرمستقیم ولی نسبتاً علنی همکاری با ایران را آغاز کردند. تا اینکه مجدداً تحریم‌ها شروع شد و بحث افزایش نرخ ارز و کاهش ورود آن به کشور پیش آمد. این‌جا بود که بار دیگر ورود بسیاری از کالاها از جمله خودرو عملاً ممنوع اعلام شد و نوساناتی که پس از این قضیه در بازار اتفاق افتاد، افزایش شدید قیمت همه خودروها - چه وارداتی و چه داخلی - را به دنبال داشت. البته در خودروهای وارداتی این افزایش چشمگیرتر بود، چون وقتی مثلاً می‌گویید لندکروز ۲۵ میلیاردری، عدد خیلی بزرگی به نظر می‌رسد، اما این ماشین ممکن است نسبت به قیمت گذشته‌اش فقط ۲۰ درصد افزایش قیمت داشته باشد.

به هر حال، با افزایش نرخ ارز و افزایش قیمت خودروها ناراضی‌های عمومی بسیاری میان متقاضیان خودرو ایجاد و در نتیجه باعث شد یکی از شعارهای آقای رئیسی هنگام آغاز به کار در سمت ریاست جمهوری این باشد که مهار بازار خودرو را به دست می‌گیریم. راهکارهای مختلفی هم پیشنهاد دادند که تقریباً هیچ‌کدام شدنی نبود، بنابراین در نهایت عنوان شد که اصلاً چرا بازار بسته و انحصاری است، باید خودرو وارد شود تا قیمت‌ها متعادل شود.

تا این‌جا حرف منطقی بود، منتها مانند بسیاری از شعارهای این دولت، محاسبات دقیقی پشت آن نبود، زیرا برای واردات خودرو اصلاً نیازی به دستورالعمل دولت نبود، مانند هر کالای دیگری بازاری وجود دارد که در آن عده‌ای خریدار و عده‌ای فروشنده هستند. وقتی ما جلوی عرضه را گرفتیم یعنی واردات را ممنوع کردیم، بازار دچار مشکل و نوسان شد، پس فقط کافی بود این ممنوعیت را برداریم. مشکل اصلی، مربوط به بحث منشأ و تخصیص ارز بود و ظاهراً دوستان زمانی که سرگرم شعار دادن بودند، این مهم را در نظر نگرفته بودند که این کار به تامین ارز نیاز



کنید و روی یک عدد توافق کنید که آن هم بسیار زمان‌بر است. البته در بحث تامین ارز، کمی هم باید به دولت حق بدهیم، منتها دولت این را شفاف نمی‌گوید که من مشکل تامین ارز دارم و اولویت ارز من هم با کالای اساسی یا دارو است و اصلاً خودرو و قیمت بازار خودرو برایم مهم نیست، اما دولت هیچ‌وقت شفاف‌سازی نمی‌کند. به نظر من، یکی از راهکارها می‌تواند این باشد که مجوز استفاده از ارز اشخاص برای واردات خودرو صادر شود.

■ **ترابران: ویژگی‌های آیین‌نامه واردات خودرو که سال گذشته نوشته شد، تاثیری بر تاخیر در اجرایی شدن واردات خودرو نداشت؟**

■ بله، این آیین‌نامه کار را کمی پیچیده کرد و ما تا مدت‌ها درگیر این تفسیر بودیم که بالاخره چه کسانی می‌توانند ماشین بیاورند؟ شخص یا شرکت؟ از چه مبدایی؟ با چه حجم موتوری؟ چون در اواسط دهه ۹۰، قرار بود فقط نمایندگان رسمی امکان واردات داشته باشند و بدین ترتیب، روی بسیاری از شرکت‌ها نمی‌توانستیم عنوان نماینده رسمی بگذاریم، بعضی‌ها مستقیماً با کمپانی‌های مادر قرارداد داشتند و بعضی هم با اطلاع کمپانی مادر، با واسطه کار می‌کردند، اما وزارتخانه گفت کسانی که من آنها را به عنوان نماینده رسمی تایید کنم و برگه نمایندگی به آنها بدهم، نماینده رسمی محسوب می‌شوند.

بعداً اجازه دادند که اشخاص هم بتوانند خودرو وارد کنند، البته منطقاً

»

**وزیر سابق صمت اعلام کرده بود، در زمستان سال**

**۱۴۰۱، حدود ۲۰ هزار دستگاه و سال بعد ۱۰۰ هزار**

**دستگاه خودرو وارد می‌کند! کسی که چنین ادعایی**

**می‌کند، قطعاً حتی یک بار هم در پروسه واردات**

**حضور نداشته است؛ یعنی ما قرار بود امسال**

**رکورد وارداتمان را بشکنیم؟! در حالی که**

**نرخ ارز الان کجا و آن زمان کجا، روابط ما**

**با جهان الان کجا و آن زمان کجا!**

«

منظور از اشخاص، من و شما نیست بلکه تاجری است که به صورت شخصی کار می‌کند، خودرو را می‌آورد و برای گارانتی هم با واردکننده رسمی قرارداد می‌بندد. به هر حال، این آیین‌نامه تا مقطعی مشکل‌ساز شد، اما مشکل بزرگ این قضیه هیچ‌کدام از این‌ها نیست، این‌ها همه قابل حل بود.

■ **ترابران: بهتر است کمی به عقب برگردیم. اساساً چه شده که با وجود**

**حمایت‌های همه‌جانبه‌ای که دولت از خودروسازان داخلی داشت، به**

**فکر واردات خودرو افتاد و سامانه یکپارچه را راه‌اندازی کرد؟**

■ ببینید! دولت نه از سر خیرخواهی بلکه چون به شدت تحت فشار اقتصادی بود، در ادامه همه کارهای پوپولیستی خود و برای تامین خزانه به سراغ واردات خودرو رفت، وگرنه نه قیمت خودرو در بازار برای دولت مهم است، نه مشکلات مردم که اگر مهم بود، حداقل از سهم خودش در خیلی از موارد مانند ۹ درصد ارزش افزوده، هزینه شماره‌گذاری، هزینه اسقاط یا تعرفه‌های سنگین گمرکی چشم‌پوشی می‌کرد. دولت در واردات خودرو به دنبال پرکردن خزانه با تعرفه‌های بالایی است که روی واردات ماشین‌ها و اسقاط ماشین‌های فرسوده وضع کرده است.

از طرف دیگر، این دولت می‌گوید آمده که قیمت‌ها را تعدیل کند، اما هیچ ابزاری برای این کار ندارد. شما نمی‌توانید به بازار دستور بدهید که قیمت را پایین بیاورید. بازار حرف شما را نمی‌خواند؛ آن هم وقتی نمی‌توانید نرخ ارز را کنترل کنید و خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای با افزایش قیمت مواجه می‌شود.

از طرف دیگر، گفته بود ماشین وارد نکنید تا بتواند شوآف کاهش قیمت‌ها را کامل کند. سال گذشته، بحث سامانه را باز کرد که بیابید ثبت‌نام کنید و بعد هم عددی در مورد تیراژ واردات توسط وزیر اعلام شد که نه شوکه‌کننده، بلکه بیشتر خنده‌دار بود. اعلام کرد در زمستان سال ۱۴۰۱، حدود ۲۰ هزار خودرو و سال بعد ۱۰۰ هزار ماشین وارد می‌کند! مطمئنم کسی که این حرف را زده، حتی یک بار در زندگی در پروسه واردات حضور نداشته و اصلاً نمی‌داند ماجرای واردات چیست. یعنی ما قرار بود در یک سال رکورد وارداتمان را بشکنیم، در حالی که نرخ ارز الان کجا و آن زمان کجا، واردکننده‌های الان کجا و آن زمان کجا و روابط ما با جهان الان کجا و آن زمان کجا.

این اعداد فقط شوآف بود که البته جواب هم داد، سامانه باز شد و دیدیم ۳۴ هزار نفر متقاضی ثبت‌نام کردند و پس از آن قیمت‌ها در بازار پایین آمد، زیرا من مصرف‌کننده به این فکر می‌کنم که سال بعد قرار است ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو بیاید و از مشکلات پیچیده واردات

## ۱۱

**دولت چون به شدت تحت فشار اقتصادی است، در ادامه همه کارهای پوپولیستی خود و برای تامین خزانه به سراغ واردات خودرو رفت، وگرنه قیمت خودرو در بازار برای دولت مهم نیست که اگر مهم بود، حداقل از سهم خودش در خیلی از موارد مانند ۹ درصد ارزش افزوده، هزینه شماره گذاری، هزینه اسقاط یا تعرفه های سنگین گمرکی چشم پوشی می کرد**

## ۱۲

هم اطلاعی ندارم. اخبار دیگر هم در جهت تکمیل این شواهد بود؛ مثلاً خود وزیر برای شرکت کوشا خودرو که عنوان شد واردکننده شرکت کیاست، اما با مشکلات قانونی مواجه شده و کیا گفته آن را قبول ندارد، رپورتاژ می رفت و توضیح می داد. نیروهای خبری شبانه عکس و فیلم می گرفتند و پر و بال می دادند.

هیچکس هم اعتراض نمی کرد که اساساً در بازار کاملاً راکد چه فرقی می کند قیمت چقدر باشد؟ وقتی من حاضر نیستم بخرم چون فکر می کنم قیمت پایین تر می آید، فروشنده هم می گوید من ضرر کردم و حاضر نیستم ۱۰ درصد کمتر از قیمت خرید بفروشم، حتی اگر قیمت ماشین هزار تومان باشد، هیچ معامله ای انجام نمی شود.

حاکمیت اتفاقاً خیلی خوب این قضیه را مدیریت کرد و در گزارش عملکرد دولت کاهش قیمت بازار درج شد، دیگر نمی گویند که این اتفاق به قیمت رکود افتاده است، اما باید بترسیم از روزی که فنر این قضیه در برود و بازار متوجه شود که قرار نیست اتفاق خاصی بیفتد. الان مردم منتظر هستند که با قیمت مثلاً حدود یک میلیارد تومان سانتافه ۲۰۲۲ یا ۲۰۲۳ سوار شوند!

■ **ترابران: در اذهان عمومی یکی از عوامل پشت پرده ای که موجب عدم واردات قطعی خودرو شده، کارشکنی و مخالفتی است که خودروسازان داخلی ما با موضوع واردات دارند زیرا با وارد شدن خودرو، تولیدات کم کیفیت آنها بازار خود را از دست می دهند. آیا با این موضوع موافق هستید؟**

■ این طور نیست. خودروسازان خودشان در واردات دست دارند. یک بار باید حجم بازار را ببینیم و دستمان نباید که ماجرا چیست. اولاً که وقتی دولت سهامدار و مالک اصلی خودروسازان است، پس قانونی وضع نمی کند که به ضرر خودش تمام شود. زیرا بازه قیمتی خودروها از نظر تعرفه ای کاملاً با هم فرق می کند، اگر شما بخواهید کم حجم ترین و ارزان ترین ماشین را از اروپا، ژاپن، کره یا حتی چین بیاورید، باز از ماشین های داخلی بالاتر تمام می شود.

اگر یک روز درهای کشور باز شود و تعرفه واردات صفر شود، آن موقع می توان درباره رقابت بحث کرد، اما با تعرفه ۵۰ یا ۷۰ درصد، گواهی اسقاط و سایر هزینه های قانونی، این ها رقیب داخلی ها نمی شوند. شما در شرایط برابر روی یک خودرو حدود ۷۰ درصد تعرفه پرداخت می کنید، پس در بازی باختید. دوم این که حجم این بازارها را بسنجید؛ صنعت خودروسازی ما در بخش سواری توانسته رکورد تولید ۱/۴ میلیون دستگاه خودرو سواری در سال را بزند و رکورد واردات

ما زیر ۷۰ هزار دستگاه است. حتی در همان دهه ۹۰ که شرایط برای واردات خودرو به کشور مناسب بود، حدود ۵ درصد حجم بازار متعلق به ماشین های وارداتی بود. اساساً وقتی خودروسازان خودشان دارند خودرو وارد می کنند، چرا باید راه را ببندند. اولین خودرویی که پلاک شد، متعلق به سایپا بود. اینکه در دولت، بدنه حاکمیت و مجلس عده ای با واردات خودرو مخالفت می کردند، صرفاً نمایشی است، چه رشیدی کوچی باشد و چه میرسلیم و چه هر کس دیگری، هیچ کس در آن سطح بدون تایید بالادستی حرفی نمی زند. واقعیت این است که نظام تصمیم گرفته واردات انجام شود.

این را هم بگویم که ایران خودرو و سایپا بدترین واردکننده ها هستند چون تجربه نشان داده است که این شرکت ها روی هر خودرویی که دست گذاشته اند مثل پژو ۴۰۷، سوزوکی کیزاشی و... آن را خراب کردند. دولت هم می داند که نمی تواند صرفاً به این ها اعتماد کند چون ایران خودرو و سایپا اصلاً واردات بلد نیستند و مهم تر از آن نمی توانند بفروشند. هزینه های سربار در این شرکت های عریض و طویل بسیار است. علاوه بر این، مثلاً ایران خودرو نمی تواند ۲۵ برند خودرو را بیاورد، چون یکسری از این برندها قراردادهای قطعی دارند و یکسری هم به صراحت اعلام می کنند که اصلاً با ایران خودرو و سایپا به عنوان شرکت های دولتی کار نمی کنند.



**اگر یک روز درهای کشور باز شود و تعرفه واردات صفر شود، آن موقع می‌توان درباره رقابت بحث کرد، اما با تعرفه ۵۰ یا ۷۰ درصد و گواهی اسقاط ۱۵۰ میلیون تومانی این‌ها رقیب داخلی‌ها نمی‌شوند. شما در شرایط برابر روی یک خودرو فقط به دو گواهی اسقاط نیاز دارید؛ یعنی در همان قدم اول ۳۰۰ میلیون گران‌تر از خودروی داخلی تمام می‌شود، پس در بازی باخته‌اید**



■ **ترابران: در شرایط کنونی، چقدر امکان تنوع برند در بحث واردات خودرو وجود دارد؟ چون با شرایط تحریمی که همچنان برقرار است، به نظر می‌رسد ما در واقعیت فقط می‌توانیم خودروهای چینی وارد کنیم. آیا با هیچ کشور دیگری غیر از چینی‌ها می‌شود کار کرد؟**

■ **به صورت غیرمستقیم می‌شود. اخیراً نمایشگاه دستاوردهای دولت با عنوان «وعده: وفا» برگزار شد، بماند که واقعاً باید تاسف خورد به حال دولتی که وفای به عهدش در بخش خودرو شده یکسری ماشین وارداتی بخش خصوصی است که هنوز هم تحقیقاً هیچ کدامشان در خیابان نیامده‌اند و فقط یکی از آنها توانسته پلاک شود، اما به هر حال اگر از نظر تنوع حساب کنید، در همین نمایشگاه «وعده: وفا»، حدود ۱۵ مدل ماشین مختلف آمده بود که در بین آنها برندهای کره‌ای و اروپایی مانند کیا، هوندای فیات و داجیا هم به چشم می‌خورد، البته این تنوع نشانه خاصی نیست، چون این خودروها فقط نمونه هستند.**

■ **ترابران: برخی علت عدم پلاک‌گذاری و کند بودن روند واردات خودروهای نو را مانع‌تراشی‌های سازمان استاندارد اعلام می‌کنند و می‌گویند چطور می‌شود که سازمانی که به خودروهایی مانند پراید تأییدیه ساخت می‌دهد، از خودروهایی مانند تویوتا یا نیسان ایراد می‌گیرد. اصل ماجرای دریافت مجوز استاندارد برای خودروهای صفر خارجی چیست؟**

■ **یک‌سری مشکلات هست که باید مرور کنیم. اولاً استانداردهای ایران**

کاملاً مطابق استانداردهای اروپایی است. ثانیاً طبق قانون استاندارد وقتی می‌خواهید یک خودرو وارد می‌کنید، یا باید طبق استاندارد ایران باشد یا کل پروسه تطابق را خودتان طی کنید یعنی نمونه محصول را بیاورید تا تک‌تک آیتم‌هایش بررسی شود. در نتیجه یا اینها باید تماماً در این‌جا تست شوند که هزینه‌اش بسیار بالاست و امکان تست هم در اختیار نداریم یا اینکه بروید از یک مرجع مورد تایید اداره استاندارد، گزارش تست بیاورید.

شرکت بزرگی که خودرو را تولید می‌کند چون می‌خواهد آن را به بازارهای مختلف بدهد، برای هر بازار این کار را انجام می‌دهد مثلاً شرکتی مانند تویوتا، رنو، کیا، هیوندا به دلیل اینکه می‌خواهد چندصد هزار دستگاه در اروپا بفروشد، تست‌هایش را هم انجام می‌دهد. هزینه‌اش هم حدود ۳۰۰ هزار دلار است. زمانی که ارتباط ما با شرکت‌های خارجی به صورت مستقیم و رسمی بود، می‌توانستیم این مدارک را بگیریم، اما الان که ارتباطی نداریم، چه کسی می‌خواهد این مدارک را به ما بدهد؟ خب این مدارک را فقط شرکت مادر دارد، وقتی با شرکت مادر ارتباطی ندارید، مدارکی هم ندارید. خودتان هم که نمی‌توانید همه را تست کنید، چون اولاً تقریباً هیچ کدام از تست تصادف‌ها را نمی‌توانیم در ایران انجام دهیم و ثانیاً آنقدر گران است که نمی‌ارزد. من که نمی‌دانم فردا صبح می‌توانم ماشین وارد کنم یا خیر، چرا باید برای ۵۰ خودرو چنین هزینه‌ای را متقبل شوم. چیزی که به آن مشکل استاندارد می‌گوییم همین است.

این چالش تا مقطعی طولانی وجود داشت تا اینکه چند وقت پیش عده‌ای آمدند و گفتند این طور نمی‌شود چون از اروپایی‌ها، کره‌ای‌ها و ژاپنی‌ها نمی‌شود گزارش گرفت و از طرف دیگر، بسیاری از ماشین‌های چینی برای بازار اروپا تولید نشده‌اند و انطباقی با استانداردهای آن بازار (و ایران) ندارند (نه اینکه لزوماً ماشین‌های بدی باشند)، بنابراین در نهایت، سازمان استاندارد اعلام کرد اگر خودرو در کشور مبدأ (چین) پلاک شده یعنی استانداردهای آن کشور را دارد و من هم آن را قبول دارم. این کلک را زدند که بتوانند ماشین وارد کنند، چون این کار عملاً غیرقانونی است و استاندارد ملی کشور ما براساس استاندارد اروپاست ولی با توجه به شرایط فعلی که نمی‌توانیم مدارک بیاوریم و استاندارد بگیریم، گفتند اگر به فلان بازار رفتید و دیدید آن ماشین تأیید شده است، ما هم قبول می‌کنیم.

البته کلیت کار منطقی است، چون وقتی خودرویی در کشوری مانند چین مجوز استاندارد گرفته و پلاک شده، خب حتماً از پراید ما بهتر است. بد نیست بدانید همین چانگان‌هایی هم که شرکت سایپا آورده،



بر پایه استانداردهای اروپا تست نشده است. ضمن این‌که یکسری از قطعاتش نمی‌تواند استاندارد اروپا را بگیرد، باز هم نه به دلیل اینکه بد است، بلکه چون طبق استاندارد چین تولید شده‌اند.



**اساساً وقتی خودروسازان خودشان دارند خودرو وارد می‌کنند، چرا باید راه ورود خودرو را ببندند! اولین خودرویی که پلاک شد، متعلق به سایپا بود. این که در دولت، بدنه حاکمیت و مجلس عده‌ای با واردات خودرو مخالفت می‌کنند، صرفاً نمایشی است. واقعیت این است که نظام تصمیم گرفته واردات انجام شود**



پیش از آن اصلاً چنین چیزی سابقه نداشت. واردات خودروی کارکرده هم چالش‌های بسیاری دارد، هم در مورد تامین ارز و هم از نظر بحث‌های استانداردی. البته الان زمزمه‌اش در یکسری شرکت‌ها مطرح شده و شاید شرکت‌هایی برای همین کار تاسیس یا آماده می‌شوند که برون‌د ماشین‌های وارداتی را مانند تجاری‌های وارداتی (تریلی‌ها) را درگمرکات چک کرده و تایید کنند، یعنی موضوع استاندارد به این صورت در حال حل شدن است، اما واقعیت آن است که وقتی آیین‌نامه واردات خودروی صفر ما از قبل وجود داشت، اما هنوز نتوانستیم آن را اجرا کنیم، معلوم نیست تکلیف خودروی دست‌دوم کارکرده که ورودش قبلاً ممنوع بوده، چه خواهد شد. ■

■ **ترابران: بد نیست درباره چالش‌های واردات خودروی کارکرده هم صحبت کنیم. به نظر می‌رسد در مقایسه با واردات خودروهای صفر دست‌ورالعمل آسان‌تری دارد.**

■ **من در یک گفت‌وگوی رادیویی به یکی از نمایندگان مجلس که الان رئیس کمیسیون صنایع شده و از واردات خودروی دست‌دوم حمایت می‌کرد، گفتم: کاش شما ارزیابی می‌کردید که واردات خودروی صفر چه مشکلاتی داشت، سپس واردات خودروهای دست‌دوم را مصوب می‌کردید. اگر قبلاً یک مشکل وجود داشت، حالا یک مشکل دیگر را هم کنار آن گذاشته‌اید، در صورتی که اگر اول باید مشکل واردات خودروهای صفر را حل می‌کردید، این هم به دنبال آن حل می‌شد.**

البته درباره واردات خودروی دست‌دوم برداشتم این است که دولت و حاکمیت پشت آن ایستاده تا سریع‌تر اتفاق بیفتد. به دلیل همان کارهای پوپولیستی تا بازار را کنترل کند و قیمت‌ها را پایین نگاه دارند، چون در هر مقطعی که این امر یک گام به جلو می‌رفت یعنی مثلاً مصوبه‌اش در شورای نگهبان تصویب می‌شد، قیمت بازار یک مقدار پایین‌تر می‌آمد. البته همه‌اش در حد خیردرمانی است. در واقع در مقطعی حاکمیت تصمیم گرفت این مسیر سرعت بگیرد تا بالاخره دولت دست‌آوردی از خود نشان بدهد. دیدید که ظرف یک هفته قانون تصویب شد و به شورای نگهبان رفت، دولت ابلاغ کرد و آیین‌نامه‌اش منتشر شد، فکر می‌کنم کل پروسه ۲ هفته یا ۳ هفته طول کشید که



بررسی زنجیره شکل‌گیری کیفیت در صنعت خودروسازی کشور

## حلقه‌های مفقوده!

گزارش از

تحریریه ترابران

در صنعت خودرو، کیفیت در سه سطح و یا به عبارتی سه نوع کیفیت به شرح زیر معرفی می‌شود:

**کیفیت ذاتی محصول:** این نوع کیفیت که بعضاً کیفیت ژنتیکی نیز نامیده می‌شود، کیفیتی است که در بدو تولد خودرو و از نظر پلتفرمی شکل می‌گیرد؛ بدین صورت که خودروساز در ابتدای مسیر طراحی، با در نظر گرفتن ویژگی‌های متعدد، کیفیت ذاتی خودروی موردنظر را تعریف و جایگاه پلتفرم آن را در میان سایر خودروها مشخص می‌کند.

**کیفیت مهندسی محصول:** به معنای کیفیت فرآیند تولید بی‌عیب و نقص قطعات و خودروی طراحی‌شده. پایین بودن کیفیت مهندسی منجر به ایرادهای فنی در خودروی تحویلی خواهد شد.

**کیفیت برداشتی محصول:** کیفیتی که در ذهن مشتری شکل می‌گیرد. در واقع، در دنیای امروز «کیفیت» صرفاً با مفهوم «بی‌عیب بودن» تعریف نمی‌شود، بلکه برداشت مشتری از کیفیت و شناسایی ویژگی‌های محصول که اثر مستقیم بر این برداشت دارد نیز اهمیت است؛ به همین دلیل، امروزه برای خودروسازان مطرح دنیا در زمینه «کیفیت ذاتی» و «کیفیت مهندسی» خودرو مسئله حل‌نشده‌ای باقی نمانده و آنها با عملکردی فراتر از استانداردهای حداقلی خودرو، تمرکز خود را بر ارتقای «کیفیت برداشتی» محصولات خود معطوف کرده‌اند.

از سوی دیگر، براساس انتظارات ذی‌نفعان مختلف، سه دیدگاه کلی برای تفسیر کیفیت می‌توان در نظر گرفت:

۱- **از دیدگاه شرکت یا بنگاه تجاری:** به‌منظور اینکه شرکت یا بنگاه تجاری هزینه حرکت به سوی کیفیت یا برتری رقابتی پایدار را متقبل شود باید دستاوردهایی مانند کاهش هزینه، افزایش بهره‌وری، افزایش سهم بازار و ارتقای اعتبار و شهرت شرکت برای آن بنگاه تامین شود.

۲- **از دیدگاه مشتری:** از دیدگاه مشتری، کیفیت را باید پاسخ به انتظارات مشتریان و تامین نیازهای آنان تلقی کرد. مهم‌ترین دستاورد برای مشتریان «رضایتمندی» و «کاهش هزینه» است.



امروزه یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودروسازی کشور، عدم برخورداری خودروهای ساخته‌شده از کیفیت مطلوب و نارضایتی مشتریان از کیفیت خودرو و عملکرد خودروساز به شمار می‌رود و این در حالی است که در دهه ۸۰ شمسی، ارزیابی و سنجش نظرات مشتریان و تأیید نوع خودرو در وزارت صنایع و سازمان ملی استاندارد ایران پایه‌گذاری و با ابلاغ قوانین و دستورالعمل‌های مختلف سعی شد تا با استفاده از ظرفیت‌های نظارتی و بازرسی، کیفیت خودرو ارتقا یابد.

با این وجود پس از گذشت سه دهه از عمر سیاست‌های نظارتی و به‌کارگیری انواع شیوه‌های بازرسی، شواهد متقن حاکی از آن است که ارتقای کیفی محسوسی در خودروهای تولید داخل ایجاد نشده است.

در شماره گذشته، با هدف راستی‌آزمایی تأثیر کیفیت ساخت خودروهای داخلی در شدت تصادفات، با یکی از کارشناسان صنعت خودروی کشور درباره وضعیت ایمنی این تولیدات و موانع پیش‌روی خودروسازان برای تولید خودروهای ایمن گفت‌وگویی داشتیم، اما در همین فاصله، متوجه شدیم شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نیز در آذرماه ۱۴۰۱ گزارشی در همین ارتباط تهیه کرده که نشان می‌دهد از عوامل پنج‌گانه شکل‌دهنده کیفیت در صنعت خودرو، مرحله نخست زنجیره شکل‌گیری کیفیت در صنعت خودروسازی کشور یعنی مرحله طراحی که سطح کیفیت ذاتی خودرو را نشان می‌دهد با ضعف جدی مواجه است.

در ادامه، بخش‌هایی از این پژوهش را که در تأیید گفته‌های کارشناس ماهنامه، درباره زنجیره ناقص شکل‌گیری کیفیت در صنعت خودروسازی کشور است، تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.





**طبق آیین نامه ارتقای کیفیت خودروهای سبک  
همه عرضه کنندگان خودرو موظفند به گونه ای اقدام  
کنند که میزان رضایت مشتریان از کیفیت دوام  
نسبت به کیفیت اولیه هر محصول بیش از  
۵ درصد کاهش نیابد، در حالی که نتایج بررسی  
شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نشان می دهد  
در اکثر خودروهای مورد بررسی در مردادماه ۱۴۰۱  
میزان رضایت مشتریان از کیفیت دوام نسبت به  
کیفیت اولیه هر محصول به طور متوسط  
۹/۵ درصد کاهش داشته است**



کیفیت مهندسی خودروها تمرکز دارد و تقریباً هیچ بخشی از کیفیت ذاتی و کیفیت برداشتی خودروها را پوشش نمی دهد.

بدین ترتیب، هرچند مطابق گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، کیفیت خودروها براساس تعداد ستاره کیفی کسب شده توسط خودروهای ساخت داخل کشور، از میانگین ۲/۳ ستاره کیفی در بهمن و اسفند سال ۱۳۹۶ به ۳/۱ در مهرماه سال ۱۴۰۰ رسیده، اما ناکارآمدی سیستم نظارتی فعلی در اعمال استانداردها و اندازه گیری شاخص های کیفی خودرو از یک سو و عدم جامعیت در به کارگیری شاخص های مدنظر، موجب شده تا این شاخص به تنهایی نتواند نشانگر مناسبی برای سطح کیفیت خودروها باشد.

#### ◀ میزان رضایت از کیفیت اولیه خودروهای ساخت داخل

یکی از شاخص های مهم که می تواند تا حدود زیادی کیفیت (کیفیت مهندسی) محصول را از منظر مشتریان تعیین کند، شاخص «میزان رضایت از کیفیت اولیه محصول» یا به عبارتی تعداد ایرادها در سه ماه اول پس از تحویل خودرو است. براساس گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در سال ۱۳۹۶ این شاخص ۳/۷ بوده که در سال ۱۳۹۹ به ۳/۱۲ و در پایان آذرماه سال ۱۴۰۰ به ۲/۷۹ رسیده است، حال آنکه متوسط بین المللی ۹/۰ برآورد می شود. به عبارت بهتر، مصرف کننده ایرانی

۳- از دیدگاه ملی: در این دیدگاه می توان کیفیت را به معنای مطابقت یک محصول با الزامات (ویژگی ها و استانداردهای مصوب) از پیش تعیین شده و توانایی یک محصول در برآورده کردن هدف مورد نظر با حداقل هزینه ممکن دانست. این محصول باید بتواند در جهت افزایش منافع ملی و کاهش آسیب به منابع ملی، افزایش صادرات کشور و فراهم آوردن زندگی سالم تر و راحت تر نقش به سزایی ایفا کند.



#### ◀ ستاره کیفی خودروهای ساخت داخل

در دهه ۷۰ شمسی مفهوم تضمین کیفیت (زودتر از هر صنعت دیگر) وارد صنعت خودروی ایران و تقریباً از اواخر همین دهه، مفاهیمی چون استاندارد QS ۹۰۰۰ و بعداً TS / ISO ۱۶۹۴۶ (که در آن نظامی برای تضمین کیفیت طراحی پیاده می شود) وارد حوزه کاری دو خودروساز بزرگ کشور شد، هرچند در مراحل مختلف زنجیره ارزش صنعت خودرو مسائل و چالش هایی وجود داشته که بی توجهی به آنها سبب شده عملاً ارتقای معنادار کیفیت در صنعت خودرو اتفاق نیفتد.

در حال حاضر، شاخص اصلی ارزیابی کیفی خودرو در کشور در قالب ستاره کیفی ارائه می شود. ستاره کیفی خودروها در کشور براساس ارزیابی های کیفی صورت گرفته مطابق استانداردهای ملی شماره ۱۷۴۷۲، ۱۷۴۷۳، ۱۷۴۷۴ و ۱۷۴۷۵ به دو شکل استاتیک و دینامیک، بر مبنای شناسایی ایرادهای ظاهری و عملکردی خودرو از دیدگاه مشتری انجام و بر این اساس ایرادهای مشاهده شده در خودروها به ۹ دسته تقسیم می شود که عبارت هستند از: فرمان و سیستم تعلیق، موتور و سیستم انتقال قدرت، سیستم ترمز، قطعات و سیستم های الکترونیکی، تزئینات داخلی، بدنه، رنگ، نفوذ باد به داخل خودرو و بالاخره، نفوذ آب به داخل خودرو.

سیس با ارزیابی ایرادهای خودرو در دسته های ذکر شده، یک عدد ستاره کیفی به آن خودرو تعلق می گیرد. البته عدد تعریف شده برای ستاره کیفی خودروها در داخل کشور هیچ ارتباطی با ستاره ایمنی خودروهای بین المللی ندارد. همچنین عدد ستاره کیفی خودروهای داخلی صرفاً بر

در دوره سه ماهه اول استفاده، بیش از سه برابر متوسط جهانی برای رفع ایرادهای خودرو به مراکز خدمات پس از فروش مراجعه کرده است. در عین حال، سهم ایرادها در بخش قطعات، مونتاژ و طراحی به ترتیب ۶۳، ۲۶ و ۱۱ درصد است. البته با توجه به سهم عمده قطعات در مراحل ساخت خودرو، سهم حداکثری قطعات از ایرادها لزوماً به ضعف در صنعت قطعه‌سازی برنمی‌گردد؛ بلکه با نگاهی عمیق‌تر به موضوع، می‌توان ریشه آن را در ضعف طراحی جست‌وجو کرد.

از طرف دیگر، سهم عمده ایرادها به تفکیک مجموعه‌های خودرو به ترتیب به بدنه و اتاق (۳۱ درصد)، مجموعه تعلیق و انتقال قدرت (۲۰ درصد)، ایمنی اعم از کمربند و ترمز (۱۹ درصد)، تهویه مطبوع و وسایل برقی (۱۵ درصد) اختصاص دارد. از نظر سهم خرابی هر یک از قطعات از کل ایرادهای خودرو در سه ماه نخست تحویل نیز مجموعه موتور و مجموعه گیربکس بیشترین سهم از ایرادها را دارند



#### ◀ میزان رضایت از کیفیت دوام خودروهای ساخت داخل

یکی از شاخص‌هایی که می‌تواند درکنار شاخص میزان رضایت از کیفیت اولیه محصول (ایرادهای سه ماه اول استفاده)، تصویر دقیق‌تری از



#### نتایج ارزیابی از ۴۲ شرکت عرضه‌کننده خودرو

در سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که سیستم

خدمات پس از فروش در هیچ‌یک از

شرکت‌های تحت ارزیابی با الزامات

آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق

مصرف‌کنندگان خودرو انطباق کامل ندارد



وضعیت کیفیت در صنعت خودروسازی به دست دهد، شاخص «کیفیت دوام خودرو» است که در دوره ۱۸ ماهه پس از تحویل خودرو ارزیابی می‌شود. در همین ارتباط، مدت دوره تضمین ارائه‌شده از سوی خودروساز به معنای اطمینان دادن از بابت تداوم کیفیت خودرو تلقی می‌شود، این در حالی است که مقایسه «میزان رضایت از کیفیت اولیه» و «میزان رضایت از کیفیت دوام» در این صنعت نشان می‌دهد، روند کلی رضایت از کیفیت اولیه (دوره سه‌ماهه ابتدایی مصرف) از مردادماه ۱۳۹۹ ثابت (در مقاطعی کاهش) اما روند رضایت از کیفیت دوام از مردادماه ۱۳۹۹ کاهش یافته که نشانگر پایین بودن کیفیت دوام قطعات استفاده شده در این صنعت است.

از سوی دیگر، طبق بند ۴-۵ آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودروهای سبک مصوب ۱۳۸۹/۳/۳ وزارت صنعت، معدن و تجارت همه عرضه‌کنندگان خودرو موظفند به‌گونه‌ای اقدام کنند که میزان رضایت مشتریان از کیفیت دوام نسبت به کیفیت اولیه هر محصول بیش از ۵ درصد کاهش نیابد، در حالی که نتایج بررسی و گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نشان می‌دهد در اکثر خودروهای مورد بررسی در مردادماه ۱۴۰۱ میزان رضایت مشتریان از کیفیت دوام نسبت به کیفیت اولیه هر محصول بیش از ۵ درصد (به‌طور متوسط ۹/۵ درصد) کاهش داشته است.

لازم به ذکر است، طبق ماده ۱۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، دوره تضمین برای خودروهای سبک شامل سواری، ون و وانت از تاریخ تحویل به مصرف‌کننده حداقل دو سال یا کارکرد ۴۰ هزار کیلومتر (هرکدام زودتر فرابرسد) تعیین شده و دوره تضمین ارائه‌شده برای اکثر خودروهای پرتیراژ ساخت داخل برابر کف تعیین شده در این آیین‌نامه است، در حالی که خودروسازان مطرح در جهان اقدام به ارائه دوره تضمین ۴ الی ۵ ساله یا کارکردی برابر ۸۰ تا ۱۰۰ هزار کیلومتر می‌کنند.

الزام خودروسازان به ارائه دوره‌های تضمین طولانی، در صورتی که مدیران شرکت‌های خودروساز نگاه بلندمدت به سودآوری بنگاه داشته باشند می‌تواند سبب ایجاد انگیزه جهت افزایش کیفیت شود. اما با توجه به کوتاه بودن دوره مدیریت در شرکت‌های خودروساز این انگیزه تضعیف می‌شود.

همچنین در زیرساخت‌های قانونی موجود، دیدگاه حاکم بر بهبود وضعیت کیفیت ناوگان از دیدگاه ملی، شامل کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌گی است. این در حالی است که دیدگاه مشتری شامل کیفیت محصول، تنوع محصول و قیمت مناسب کمتر مورد توجه قرار گرفته است.





**سهم ایرادهای کیفی مربوط به قطعات خودرو،  
مونتاز و طراحی به ترتیب ۶۳، ۲۶ و ۱۱ درصد  
گزارش شده است. وضعیت موجود کیفیت  
خودروهای ساخت داخل به گونه ای است که تعداد  
عیوب فنی خودرو در سه ماه اول استفاده  
توسط مشتری، به ازای هر خودرو سه ایراد فنی  
(بیش از سه برابر میانگین جهانی) است**



بروند و از سوی دیگر، با وجود خرید برخی پلتفرمها از خودروسازان مطرح دنیا، طی دهه های اخیر، دانش فنی طراحی این پلتفرمها به خوبی بومی سازی نشده است.

عامل موثر دیگر در طراحی باکیفیت، تجهیزات آزمایشگاهی پیشرفته و گران قیمت است، اما متاسفانه سرمایه گذاری لازم برای زیرساخت آزمون های اصلی (مانند آزمون های جاده ای و تصادف) که تغذیه کننده بخش طراحی است، انجام نشده و ایران خودرو و سایپا تنها در بخشی از آزمون ها که به منظور تحویل گیری قطعات از پیش طراحی شده است، سرمایه گذاری کرده اند. باقی خودروسازان داخلی نیز با توجه به ماهیت مونتاز کار بودنشان، در فرایند طراحی ورود جدی نداشته و به تبع سرمایه گذاری جدیدی نیز در این بخش نخواهند کرد.

در عین حال باید به این نکته هم توجه داشت که چون طراح بسیاری از قطعات (خودروساز) با سازنده آن قطعات متفاوت است، تشخیص حد و مرز کاری این دو مجموعه (خودروساز و قطعه ساز) و سهم هر یک در کیفیت قطعه نهایی، مبحث پیچیده ای است، چراکه تعیین اینکه کیفیت پایین یک قطعه ریشه در طراحی (کیفیت ذاتی) دارد و یا ریشه در ساخت (کیفیت مهندسی)، همواره به عنوان یک چالش بزرگ بین خودروساز و قطعه ساز مطرح بوده که باید تعیین تکلیف شود.

**۲- آسیب شناسی زنجیره شکل گیری کیفیت خودروهای داخلی در مرحله تامین قطعات: کیفیت طراحی خودرو به شدت وابسته به زنجیره**

### وضعیت ایمنی موجود خودروهای ساخت داخل

ایمنی خودرو، در دو بخش قبل و بعد از تصادف می تواند بر میزان آسیب دیدگی از تصادفات موثر باشد. ستاره های ایمنی خودروها در کشورهای اتحادیه اروپا و سایر کشورها بر پایه آزمون های تصادف، برخورد با عابر پیاده و دوچرخه سواران و براساس دستورالعمل های داخلی مراکز آزمون تعریف می شود، اما در شرایطی که اکثر تولیدات خودروسازان مطرح در دنیا ۴ تا ۵ ستاره ایمنی دارند (۸۴ درصد خودروهای پرفروش اروپا، سطح ایمنی ۴ ستاره یا بالاتر دارند) امتیاز متوسط خودروهای ساخت داخل کشور در بهترین حالت کمتر از ۳ ستاره ایمنی از ۵ ستاره، آنهم برای برخی از خودروهای تازه تولید شده، تخمین زده می شود. متاسفانه در خصوص خودروهای تولید شده در داخل، چنین اطلاعاتی به صورت دقیق و رسمی منتشر نمی شود و اساسی ترین شاخص و مبنای ارزیابی ایمنی خودرو در کشور، استانداردهای ۸۵ گانه ای است که به عنوان الزامات حداقلی مورد نیاز، توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان بازرسی و کیفیت استاندارد ایران (یعنی دو متولی اصلی این حوزه) تدوین و ابلاغ شده است.



### آسیب شناسی زنجیره شکل گیری کیفیت خودروهای داخلی

با وجود پیچیده بودن فرآیند شکل گیری کیفیت در صنعت خودروسازی در این بخش پنج حلقه اصلی زنجیره شکل گیری کیفیت خودروهای تولید داخل مورد بررسی قرار گرفته است.

#### ۱- آسیب شناسی زنجیره شکل گیری کیفیت خودروهای داخلی

**در مرحله طراحی:** برای شروع طراحی یک خودرو وجود یک پلتفرم باکیفیت اهمیت بسیاری دارد، اما متاسفانه تاکنون در کشور همیشه از پلتفرم های یک نسل قبل تر از زمان طراحی استفاده شده که خود یک عامل اساسی در پایین بودن کیفیت ذاتی محصولات و کیفیت پایین طراحی است. از یک سو به دلیل ماهیت اقتصادی سیاسی شرکت های خودروسازی و همچنین ساختار حکمرانی، مالکیت و قیمت گذاری در این صنعت مانع از آن شده که خودروسازان به سمت پلتفرم های به روز



**از صدها قطعه مورد استفاده در خودرو، فقط ۴۶ قطعه دارای استاندارد اجباری و ۹۶ قطعه دارای استاندارد تشویقی هستند. این امر نشان می‌دهد که عملاً بسیاری از قطعات خودرو (بیش از ۹۰ درصد قطعات) مطابق با هیچ استاندارد، دستورالعمل یا مقررات کیفی خاصی ساخته و تحویل نمی‌شوند**



تامین باکیفیت و توانمند در طراحی قطعات و مجموعه‌هاست، اما همان گونه که در تبیین وضعیت کیفیت نیز گفته شد، سهم ایرادهای مربوط به قطعات با ۶۳ درصد بالاترین دلیل مراجعه مشتریان در دوره سه ماه اول استفاده بوده است.



در ادامه، مشکلات موجود در فرایندهای ارزیابی و نظارت بر تامین قطعات در ایران را می‌توان به شرح زیر فهرست کرد:

۱- از صدها قطعه مورد استفاده در خودرو، تنها ۴۶ قطعه دارای استاندارد اجباری و ۹۶ قطعه دارای استاندارد تشویقی هستند. این امر نشان می‌دهد که عملاً بسیاری از قطعات خودرو (بیش از ۹۰ درصد قطعات) مطابق با هیچ استاندارد، دستورالعمل یا مقررات کیفی خاصی ساخته و تحویل نمی‌شوند و وقتی هیچ دستورالعملی برای تولید بخش اعظم قطعات وجود ندارد، عملاً نظارتی هم بر تولید و توزیع این

قطعات نمی‌تواند وجود داشته باشد.

۲- استانداردهای موجود در حوزه قطعه‌سازی کشور، نیاز به بازبینی دارند، چراکه می‌بایست علاوه بر نتیجه آزمون‌های قطعات، فرایندهای ساخت، فرایندهای آزمون قطعات و همچنین عملکرد قطعات در تعامل با یکدیگر را پوشش دهند.

۳- در حوزه تامین مواد اولیه، سازندگان، عرضه‌کنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات خودرو و قطعات یدکی نظارت دقیق شخص ثالث به‌خوبی در کشور تعریف و اجرایی نشده است و در شرایطی که حدود ۶۰ صنعت مختلف (نظیر فولاد، پتروشیمی، تایرسازی، روانکارها، پلیمرها، نساجی و...) روی صنعت خودرو تاثیرگذار هستند، الزامات استاندارد و نظارت و ارزیابی متناسب با صنعت راهبردی خودرو روی این صنایع تاثیرگذار بر خودرو وجود ندارد.

۴- مکانیزم مشخصی برای دسته‌بندی قطعات براساس اهمیت و میزان تاثیر در رضایت / عدم رضایت مشتریان وجود ندارد.

۵- مراکز و آزمایشگاه‌های آزمون قطعات در شرکت‌های قطعه‌سازی مستقر بوده و با کمترین نظارت ممکن و بالاترین احتمال کم‌کاری در صحنه‌گذاری تطبیق کالا در حال پیش رفتن است.

۶- واردات بدون نظارت کافی مواد اولیه و قطعات بی‌کیفیت.

۷- ارتباط مالی مستقیم مدیران کنترل کیفی با بنگاه‌های تحت بازرسی.  
۸- عدم شفافیت کامل در نوع همکاری، مشارکت، روابط مالی و سایر ارتباطات خودروسازان با قطعه‌سازان.

۹- محدودیت شدید قطعه‌سازی که بتوانند برای خودروساز «مجموعه قطعه» تولید کنند و مسئولیت مجموعه قطعه تولید شده و عملکرد کلی مجموعه تحت شرایط استاندارد را بپذیرند.

۱۰- در مسیر ثبت سفارش و تامین برخی قطعات خارجی، موانعی وجود دارد که در نهایت سبب می‌شود این قطعات با قیمتاً چند برابر قیمت تولیدکننده اصلی به‌دست خودروساز برسد.

۱۱- ضعف ضمانت اجرا برای جریمه شرکت‌های تولیدکننده قطعات بی‌کیفیت خودرو.

۱۲- ضعف و نبود امکان گزارش‌گیری برخط و قابل‌سنجش از مدیران کنترل کیفی بنگاه‌ها.

۱۳- کمبود امکانات و زیرساخت‌های لازم برای بسیاری از آزمون‌های بخش اعظمی از قطعات.

۱۴- ضعف نظام نظارتی در خصوص شرکت‌های آزمون‌کننده و استهلاک دستگاه‌های آزمون در سال‌های اخیر.

۱۵- نوسان کیفیت در مواد اولیه و به‌تبع آن نوسان کیفیت قطعات



**در بین مراحل پنج‌گانه شکل‌گیری کیفیت خودرو، مرحله «طراحی» نسبت به سایر مراحل بیشترین فاصله را از حد مطلوب دارد (۵۶ درصد فاصله). دومین مرحله تأثیرگذار و حائز سهم بالا در کیفیت نهایی خودرو، مرحله «تامین قطعات» است که آن هم در فاصله قابل توجهی نسبت به وضعیت مطلوب قرار دارد (۴۴ درصد فاصله)**



از عمده‌ترین پارامترهای مغفول مانده در حوزه سیستم خدمات پس از فروش نیز می‌توان به «عدم پرداخت خسارت خواب خودرو»، «عدم تعویض خودرو در صورت تکرار عیب» و «عدم اثربخش بودن برخی فرایندهای اجرایی حوزه ستادی خدمات پس از فروش» اشاره کرد. عمده دلایل بروز توقف خودرو مربوط به نارسایی‌های موجود در فرایند سفارش‌گذاری و تامین قطعات یدکی بوده است.



به‌طور خلاصه نتایج این بررسی نشان داده است که مرحله «طراحی» در فاصله ۵۶ درصدی نسبت به سایر مراحل بیشترین فاصله را از حد مطلوب داشته و در عین حال بیشترین اهمیت و تأثیرگذاری را در کیفیت نهایی خودرو داراست.

همچنین مرحله «تامین قطعات» در فاصله ۴۴ درصدی نسبت به وضعیت مطلوب قرار دارد و دومین مرحله تأثیرگذار و حائز سهم بالا در کیفیت نهایی خودرو است. «خط تولید محصول» در فاصله ۴۲ درصدی نسبت به وضعیت مطلوب قرار داشته و سومین مرحله تأثیرگذار در کیفیت نهایی خودرو تعیین شده است.

به همین ترتیب دو مرحله «خدمات فروش» و «خدمات پس از فروش» به‌ترتیب در فواصل ۴۳ و ۴۰ درصدی نسبت به وضعیت مطلوب قرار دارند و نسبت به سایر مراحل زنجیره شکل‌گیری کیفیت در صنعت خودروسازی از اهمیت کمتری برخوردارند. ■

تولیدی و عدم امکان آزمون به تعداد بالا.

۱۶- حذف تدریجی نظام تضمین کیفیت در زنجیره تامین داخلی به علت مشکلات مالی و فنی به‌خصوص طی سالیان اخیر.

۳- آسیب‌شناسی زنجیره شکل‌گیری کیفیت خودروهای داخلی در مرحله ساخت و مونتاژ: با فرض آنکه مراحل قبلی (طراحی و تامین قطعات) با کیفیت مطلوب به انجام رسیده باشد، بیشترین امکان انحراف کیفی در مرحله ساخت و مونتاژ اتفاق می‌افتد.

مشکلات موجود در فرایندهای ارزیابی و نظارت خط تولید خودروسازان در ایران به شرح زیر است:

۱- ارتباط مالی مستقیم بین شرکت‌های بازرسی و خودروسازان.

۲- ضعف در دستورالعمل‌های حوزه بازرسی از دیدگاه مشتری و نبود ضمانت اجرا در این حوزه.

۳- عدم دنبال کردن فرایند ساخت مطابق روش ساخت پیش‌بینی‌شده به دلیل ملاحظات بنگاهی.

۴- استفاده از مجوزهای ارفاقی برای قطعات بی‌کیفیت و نادیده گرفتن ایرادهای مغایرت مشخصاتی در مرحله تحویل‌گیری قطعات ورودی به انبار کالا به بهانه عدم توقف خط تولید.

۵- نوسان کیفیت قطعات ورودی به خط تولید و عدم امکان پایش و آزمون قطعات به تعداد بالا.

۶- فرسودگی تجهیزات و محدودیت‌های ارتقای خط تولید.

۴- آسیب‌شناسی زنجیره شکل‌گیری کیفیت خودروهای داخلی در مرحله فروش: مهم‌ترین علل نارضایتی مشتریان از خودروهای تحویلی در نمایندگی‌های مجاز فروش خودروسازان داخلی، به‌ترتیب «تاخیر در تحویل خودرو» و «ایراد خودرو در زمان تحویل» و «عدم تحویل کامل مدارک» هستند.

طی سال‌های مورد بررسی (۱۳۹۴ الی ۱۴۰۰)، مشتریان صنعت خودرو در سال ۱۳۹۸ بیشترین میزان نارضایتی از خدمات فروش خودروسازان را به ثبت رساندند و اگرچه این روند نارضایتی در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ رو به کاهش گذاشته است، اما هنوز میزان نارضایتی مشتریان از خدمات فروش با وجود کاهش هدف‌گذاری وزارت صمت بیش از ۱۰/۵ درصد فاصله دارد.

۵- آسیب‌شناسی زنجیره شکل‌گیری کیفیت خودروهای داخلی در مرحله خدمات پس از فروش: نتایج ارزیابی از ۴۲ شرکت عرضه‌کننده خودرو در سال ۱۳۹۹ نشان می‌دهد که سیستم خدمات پس از فروش در هیچ‌یک از شرکت‌های تحت ارزیابی با الزامات آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو انطباق کامل ندارد.

بر اثر حذف عرضه ارزهای صادراتی برخی کالاها در سامانه نیما رخ داده است

## مانع ارزی بر سر راه واردات کامیون



ترابران، محدودیت تامین ارز برای ترخیص کامیون‌های وارداتی را مشکل اصلی این آیین‌نامه برشمرد و تصریح کرد: «باتوجه به حذف عرضه ارزهای حاصل از صادرات قیر و برخی صنایع فلزی مثل فولاد و پتروشیمی‌ها در سامانه نیما، واردکنندگان عملاً برای ثبت سفارش و ترخیص کالای خود باید به سراغ ارزهای حاصل از صادرات صیفی‌جات و گوجه و خیار باشند».

او در ادامه گفت: «هرچند که امکان ثبت سفارش بالاخره میسر شده اما محدودیت‌های ایجاد شده و تهیه حواله ارزی از صادرکنندگان مختلف در واقع فرآیند را پیچیده‌تر می‌کند».

این فعال صنفی در ادامه با بیان اینکه در بخشنامه جدید امکان ثبت سفارش فقط تا یک‌ماه آتی میسر شده است، افزود: «اگر افراد در مدت زمان یک ماه موفق به ثبت سفارش با ضوابط ذکر شده، نشوند؛ کامیون‌های بلاتکلیف متروکه اعلام شده و در اختیار سازمان اموال تملیکی قرار می‌گیرند».

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر سرنوشت کامیون‌هایی که پیش از این به سازمان اموال تملیکی معرفی شده بودند، گفت: «همه این دستگاه‌ها با دریافت مبلغ اعاده در حدود ۸۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان بازگردانده شده‌اند و شامل این بخشنامه می‌شوند».

یک واردکننده کامیون می‌گوید: «با توجه به حذف عرضه ارزهای حاصل از صادرات قیر و برخی صنایع فلزی مثل فولاد و پتروشیمی‌ها در سامانه نیما واردکنندگان عملاً برای ثبت سفارش و ترخیص کالای خود باید به سراغ ارزهای حاصل از صادرات صیفی‌جات و گوجه و خیار باشند».

به گزارش ترابران، در پی انتشار دستورالعمل واردات کامیون‌های کارکرده وارداتی و اعلام ضوابط سیستمی آن بالاخره امکان ثبت سفارش برای این کامیون‌های خاک خورده در گمرک بعد از گذشت حدود یک‌سال فراهم شد، اما ظاهراً با محدودیت‌های ایجاد شده، صاحبان کالا و واردکنندگان با مشکلات جدیدی مواجه هستند. بر اساس دستورالعمل منتشر شده، خودروهای وارداتی می‌توانند با کمتر از ۵ سال سن بر مبنای سال ساخت ثبت سفارش شوند و برای این کار کامیون‌های مستعمل نیازی به اخذ مجوز سازمان ملی استاندارد، سازمان حفاظت از محیط زیست و کمیسیون ماده یک سازمان توسعه تجارت در فرآیند ثبت سفارش ندارند.

با این وجود، آنچه که در حال حاضر، منجر به بروز محدودیت برای واردکنندگان کامیون شده، تعیین منشأ ارز و ایجاد محدودیت‌های شدید در این زمینه است. یکی از واردکنندگان در گفت‌وگو با خبرنگار

## معافیت خودروهای کارکرده از کسب مجوز استاندارد و محیط‌زیست



ج) دارای شماره تایید نوع کلی خودرو (WVTA) مندرج بر روی پلاک؛

د) دارای گواهی سازنده مبنی بر انطباق خودرو با ایماک (COC)؛

ه) دارای گواهی GCC ارگان تاییدکننده خودرویی کشورهای حوزه خلیج فارس؛ یا ارائه گواهی‌نامه تأییدیه کشور چین

ز) دارای گواهی تأییدیه کشورهای اتحادیه اوراسیا EAC.

در این دستورالعمل تصریح شده که چنانچه وسیله نقلیه دست‌دوم وارداتی دارای یکی از عیوب عملکردی طبق کاربرد «دسته‌بندی عیوب ایمنی، عملکردی و ظاهری» باشد، به نحوی که رفع آن مستلزم تغییر و جایگزینی قطعه، سیستم یا مجموعه فنی مجزا باشد، باید قطعات اصلی تعویض شده و رفع عیب انجام شود.

سازمان ملی استاندارد، دستورالعمل واردات خودروهای کارکرده و لیست برندهای مجازی که می‌توانند وارد کشور شوند منتشر کرده که بر اساس آن، خودروهای کارکرده از کسب مجوز از سازمان استاندارد و محیط زیست معاف شدند.

طبق بند ۶ این دستورالعمل، وسائل نقلیه دست‌دوم وارداتی باید حداقل یکی از شروطی زیر را داشته باشند:

الف) گواهی صحت‌گذاری صادره از سازمان طی ۵ سال گذشته؛

ب) دارای نشان‌های معتبر کشورهای عضو اتحادیه اروپا، انگلیس، ژاپن و کره جنوبی ذکر شده در کاربرد «نشان‌های معتبر کشورهای عضو اتحادیه اروپا، انگلیس ژاپن یا کره جنوبی»





## واقعیت مجازی

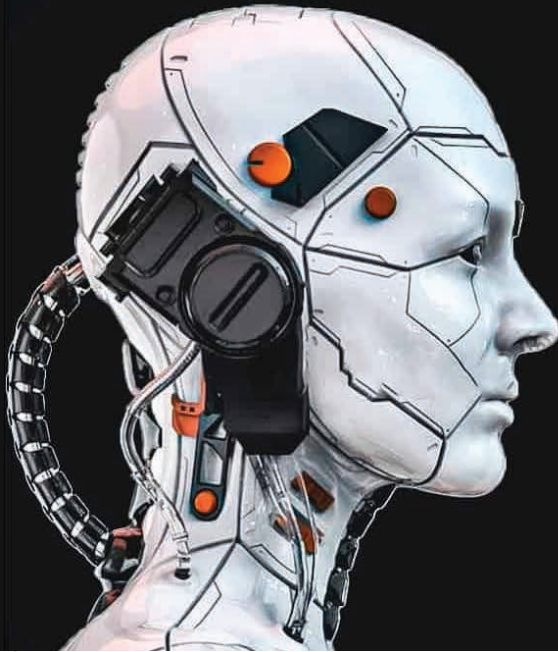
هر چه می‌گذرد، فناوری‌های مبتنی بر AI هوشمندتر شده و بسیاری از فرآیندهای روزمره و پیچیده، چهره هوشمندتری به خود می‌گیرند. آینده حمل‌ونقل هوشمند هم روزه‌روز متفاوت‌تر و هیجان‌انگیزتر می‌شود. در مطالب پیش رو، چشم‌انداز صنعت حمل‌ونقل را براساس ظرفیت‌های تکنولوژیک مبتنی بر هوش مصنوعی بررسی خواهیم کرد.

- ◀ حمل واقعی با هوش مجازی
- ◀ تلاش برای گستراندن فرش قرمز
- ◀ سوار شدن در ایستگاه فناوری



تغییر آینده صنعت حمل و نقل با تکنولوژی‌های مبتنی بر هوش مصنوعی

## حمل واقعی با هوش مجازی



یکی از تکنولوژی‌های مربوط به فناوری هوش مصنوعی، تکنولوژی ChatGPT است، فناوری ChatGPT یا همان Conversational Generative Pre-training Transformer، یک مدل زبانی پیشرفته‌ای است که توسط شرکت Open AI توسعه داده شده و از آنجا که این ابزار قدرتمند قادر به فهم و پاسخ به زبان انسان است، تبدیل به راه‌حل ایده‌آلی برای رویارویی با برخی چالش‌های موجود در صنعت حمل و نقل شده است.

این مدل زبانی روی انبوه زیادی از مجموعه داده‌های مربوط به زبان انسان آموزش دیده و قادر به فهم و پاسخ به زبان انسان در حالت گفت‌وگوی طبیعی است. همچنین گستره وسیعی از فعالیت‌ها اعم از تولید متن، ترجمه زبان و حتی پاسخ به سوالات را پوشش می‌دهد. یکی از توانایی‌های ChatGPT توانایی تولید متن‌هایی شبیه به متن‌های تولیدشده توسط انسان است که این امر برای ارائه خدمات خودکار به مشتری در جایی که پاسخی شبیه به پاسخ انسان مورد نیاز

ترجمه از

عاطفه یعقوبی

صنعت حمل و نقل به دلیل نیاز مستمر آن به بهبود ایمنی و کارایی یکی از صنایع مهم و پویا در جهان به‌شمار می‌رود که اکنون با ظهور تکنولوژی‌های جدید مانند چت‌بات‌ها، یادگیری ماشین و پردازش زبان طبیعی، قادر خواهد بود از مزیت ابزارهای تکنولوژیک هوش مصنوعی نیز برای رسیدن به اهداف اشاره شده، استفاده کند.

در این مقاله، به چگونگی بهبود ایمنی و کارایی در صنعت حمل و نقل توسط تکنولوژی GPT-4 و اپلیکیشن ChatGPT پرداخته شده و درباره اینکه چگونه این تکنولوژی در حال حاضر، در صنعت حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد، توضیح داده می‌شود.



**مسافران برای چک کردن وضعیت پرواز، رزرو بلیت یا کسب اطلاعاتی درباره سفر خود می‌توانند از Chabot استفاده کنند. Chabot یک شرکت حمل‌ونقلی است که توسط ChatGPT پشتیبانی می‌شود. این ابزار هوشمند، پرس‌وجوی مشتری را می‌فهمد و پاسخ مناسبی را به صورت مکالمه طبیعی فراهم می‌کند**



آینده حمل‌ونقل را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

GPT-4 که نسخه ارائه شده بعد از GPT-3.5 محسوب می‌شود، یک مدل زبانی با مقیاس بزرگ است که می‌تواند متن‌هایی شبیه به زبان طبیعی را پیرامون موضوع‌های مختلف تولید کند (GPT-3.5 در واقع همان نسخه‌ای است که در حال حاضر، نسخه رایگان ChatGPT را تغذیه می‌کند). این تکنولوژی، یک مدل یادگیری عمیق قدرتمند تلقی می‌شود که باعث به وجود آمدن انقلابی در نحوه تعامل وسایل نقلیه خودکار با محیط خودشان خواهد شد. در واقع GPT-4 شکل پیشرفته مدل زبانی NLP است که از معماری Transformer (یکی از معماری‌های مربوط به یادگیری عمیق) برای تولید پاسخ‌های زبان طبیعی استفاده می‌کند. این تکنولوژی وسایل نقلیه خودکار را قادر می‌سازد تا بتوانند از طریق

است، بسیار سودمند خواهد بود، بدین ترتیب تکنولوژی ChatGPT می‌تواند برای نیازمندی‌های موجود در صنایع خاصی مانند صنعت حمل‌ونقل تعدیل و تنظیم شود.

یکی دیگر از توانایی‌های مهم ChatGPT توانایی فهم و تفسیر تعداد زیادی داده و اطلاعات است که برای فعالیت‌هایی مانند تحلیل و تفسیر داده به‌منظور بهبود تصمیم‌گیری و نظارت بسیار مفید است. بدین ترتیب، توانایی‌های پیشرفته ChatGPT در فهم و تولید زبان انسانی، آن را به ابزاری قدرتمند در صنعت حمل‌ونقل تبدیل می‌کند.

#### ◀ اتوماسیون پشتیبانی در صنعت حمل‌ونقل

خودکار کردن پشتیبانی و خدمات مشتری در صنعت حمل‌ونقل مزایای متنوعی از جمله صرفه‌جویی در هزینه‌ها، تحلیل سریع صفاها در ارائه خدمات به مشتری و برخی اقدامات کارا تر دیگر را به همراه دارد. ChatGPT با دادن پاسخ‌های شبیه انسان به نیازها و درخواست پشتیبانی مشتریان، نقش حیاتی را در این خودکارسازی دارد؛ برای مثال، مشتری برای چک کردن وضعیت پرواز، رزرو بلیت یا کسب اطلاعاتی درباره سفر خود می‌تواند از Chabot استفاده کند؛ این ابزار هوشمند یک شرکت حمل‌ونقلی است که توسط ChatGPT پشتیبانی می‌شود. Chatbot پرس‌وجوی مشتری را می‌فهمد و پاسخ مناسبی را به صورت مکالمه طبیعی فراهم می‌کند. این امر از طریق فراهم کردن اطلاعات موردنیاز مشتری به‌صورت کارا و سریع، تجربه مشتری را به‌شکل قابل ملاحظه‌ای بهبود می‌دهد.

علاوه بر این، ChatGPT برای خودکار کردن خدمات پشتیبانی مشتری مانند کنترل درخواست استرداد پول بلیت، فراهم کردن اطلاعاتی درباره رویه‌ها و مقررات مربوط به بار و چمدان یا پاسخ به سوالات متداول، بسیار مفید است و می‌تواند به نمایندگان و مسئولین خدمات مشتری در کنترل مسائل اضطراری و پیچیده بسیار کمک کند و همچنین نیاز به کارمندان مربوط به پشتیبان مشتری را کاهش دهد.

در میان تکنولوژی‌های مربوط به فناوری هوش مصنوعی، تکنولوژی‌های استفاده شده در ماشین‌های خودکار نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند. تکنولوژی رانندگی خودکار به‌سرعت در حال رشد بوده و تصویر جدیدی از آینده حمل‌ونقل شکل می‌دهد.

یکی از مشارکت‌کنندگان اصلی در این انقلاب، مدل‌های پردازش زبان طبیعی (NLP) هستند که با عنوان GPT-4 شناخته می‌شوند و توسط شرکت Open AI توسعه داده شده‌اند. در کنار ابزار ChatGPT، تکنولوژی GPT-4 باعث بهبود رانندگی در ماشین‌های خودران شده و



**تکنولوژی GPT-4 توانایی پیش‌بینی زمان تعمیرات مورد نیاز برای جلوگیری از بروز تعمیرات پرهزینه در آینده و بهبود تجارب مشتری به کمک فراهم کردن سفارش‌ها و پیشنهادهای شخصی‌سازی شده بر مبنای ترجیحات مشتری را دارد و از این طریق قادر است هزینه‌های شرکت‌های حمل‌ونقل را به‌طور چشمگیری کاهش دهد**



تشخیص و تفسیر دستورات متنی و شفاهی، محیط پیرامون خود را بهتر درک کنند؛ برای مثال اگر وسیله نقلیه با یک مانع مواجه شود، GPT-4 می‌تواند یک دستور زبان طبیعی تولید کند که قادر است وسیله را برای توقف یا انتخاب یک مسیر متفاوت به منظور برخورد نکردن با مانع، راهنمایی کند.

GPT-4 همچنین به وسایل نقلیه خودکار برای عکس‌العمل در برابر خطرات بالقوه کمک می‌کند؛ به‌گونه‌ای که با تحلیل علائم خطر موجود در محیط، وسیله نقلیه را به‌منظور اخذ یک اقدام گریز ضروری هدایت کند. این قابلیت می‌تواند به ایمن ماندن افراد و دیگر وسایل نقلیه در موقعیت‌های خطرناک کنجر شود.

#### ◀ بهبود تجارب کاربران در صنعت حمل‌ونقل

علاوه بر مزیت افزایش سطح ایمنی، GPT-4 برای بهبود تجارب مسافر نیز کاربرد دارد. وسایل نقلیه خودکاری که به تکنولوژی GPT-4 مجهز می‌شوند، می‌توانند دستورات شفاهی مانند «مرا به نزدیک‌ترین رستوران ببر» را تشخیص داده و با جهت‌یابی به سمت نزدیک‌ترین رستوران، آن دستور را اجرا کنند.

این موضوع به مسافران در صرفه‌جویی هزینه و تلاش برای جست‌وجوی مقصد مورد نظرشان کمک می‌کند. به‌طور کلی، GPT-4 نقش مهمی در توسعه رانندگی خودکار بازی کرده و به دلیل افزایش سطح ایمنی،

تجربه‌ای لذت‌بخش از سفر را برای مسافران فراهم می‌کند.

در سال‌های اخیر، راهکارهای حمل‌ونقل هوشمند به دلیل افزایش جمعیت شهری و نیاز به راه‌حل‌های حمل‌ونقل پایدار و کارا، توجه و سرمایه‌گذاری‌های بسیاری را به خود معطوف کرده‌اند. یکی از مهم‌ترین پیشرفت‌ها در این خصوص، استفاده از تکنولوژی GPT-4 جهت بهینه‌سازی مسیریابی، نگهداری و تعمیرات پیشگویانه و بهبود تجربه مشتری است، برای مثال GPT-4 قادر است، مسیر اتوبوس و قطار را از طریق پیش‌بینی مسیر بهینه بر مبنای داده جمع‌آوری‌شده از مسیرهای قبلی، بهینه‌سازی کند.

GPT-4 از طریق کاربرد سیستم مسیریابی هوشمند که ترافیک را در لحظه رصد کرده و بهترین مسیر را برای سفر پیشنهاد می‌دهد، می‌تواند به راننده‌ها نیز در مسیریابی کارا تر و بهینه‌تر نیز کمک کند.

این تکنولوژی همچنین توانایی پیش‌بینی زمان تعمیرات مورد نیاز برای جلوگیری از بروز تعمیرات پرهزینه در آینده و بهبود تجارب مشتری از طریق فراهم کردن سفارش‌ها و پیشنهادهای شخصی‌سازی شده بر مبنای ترجیحات مشتری را دارد و از این طریق قادر است هزینه‌های شرکت‌های حمل‌ونقل را به‌طور چشمگیری کاهش دهد.

یکی دیگر از کاربردهای بالقوه GPT-4 در زمینه برنامه‌ریزی شهری است. با کمک GPT-4، برنامه‌ریزان می‌توانند به‌سرعت گزارش‌های جزئی درباره توسعه شهری و اثر آن بر جابه‌جایی و ترافیک تولید کنند. این مسئله به کاهش ریسک مرتبط با اجرای پروژه‌های شهری با مقیاس بزرگ مانند ساخت جاده و پل کمک می‌کند.

علاوه بر این، GPT-4 می‌تواند در تعیین نواحی که جابه‌جایی را بهبود می‌دهد، کمک کند؛ برای مثال، مدل هوش مصنوعی می‌تواند مسیرهای جایگزین را برای خطوط دوچرخه یا گذرگاه‌های عابر پیاده پیشنهاد دهد؛ به عبارت بهتر، نواحی را که احتمال ازدحام ترافیک افزایش می‌یابد، تعیین کرده و براساس آن راهکارهایی را پیشنهاد کند. همچنین می‌توان از این تکنولوژی برای توسعه سیستم هوشمند نظارت بر ترافیک نیز استفاده کرد. این کار برای کنترل جریان ترافیک در شهرها بسیار سودمند است.

در عین حال، از آنجا که شهرها به دنبال رفع چالش‌هایی در خصوص تغییر آب‌وهوا و کاهش گازهای گلخانه‌ای هستند، GPT-4 به دلیل پتانسیل تولید گزارش‌های جزئی و پیدا کردن راه‌حل‌هایی برای مسائل پیچیده می‌تواند در سال‌های پیش‌رو یک ابزار بسیار باارزش و ضروری در جابه‌جایی‌های شهری باشد.

ماخذ: [Aicontentfy.com](http://Aicontentfy.com)



رویداد جذب سرمایه برای استارت‌آپ‌های حوزه لجستیک

# تلاش برای گستراندن فرش قرمز

گزارش از  
بهاره بوذری

استارت‌آپ‌ها و سکوهاى مجازى در ایران هر روز دچار چالش جدیدى شده و به جای فرش قرمز، برایشان دام جدیدى پهن مى‌شود. همچنان که اخیراً حسین شریعتمداری، مدیرمسئول روزنامه کیهان، اظهارات جنجالی خود مبنی بر مصادره پلتفرم‌های داخلی «قانون‌گریز» را تکرار کرده و حتی تلویحاً آنان را جاسوس دانسته و با همین فرمان و چراغ سبز، وزارت صمت نیز در نامه‌ای به اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی خواستار تعلیق فعالیت و نماد پلتفرم‌های دیوار و شیپور شده است.

حال در این گیرودار، مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق بازرگانی تهران، در اواخر مرداد ماه، گامی قابل تقدیر در جهت حمایت از ایده‌های نوآورانه و حرکت‌های فناورانه برداشت و رویداد جذب سرمایه برای استارت‌آپ‌های حوزه جابه‌جایی و لجستیک را با حضور ۲۰ تیم ارائه‌دهنده و ۳۵ سرمایه‌گذار در ساختمان امین‌الضرب اتاق تهران برگزار کرد که حضور پرشور استارت‌آپ‌ها در این رویداد می‌تواند نویدبخش بهبود وضعیت ناکارآمد در حوزه جابه‌جایی و لجستیک در ایران باشد. در ادامه، گزارشی از گفتار سخنرانان این رویداد را می‌خوانید.

روز پایانی رویداد تیک‌آف ۱۴۰۲ (از سلسله رویدادهای پیوند) با محوریت جذب سرمایه برای استارت‌آپ‌ها در حوزه جابه‌جایی و لجستیک (Mobility & Logistics) با همت مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق بازرگانی تهران و همراهی صندوق پژوهش و فناوری وستا، سی و یکم مردادماه، در ساختمان امین‌الضرب اتاق تهران برگزار شد. به گزارش ترابرن، در این رویداد، سحر بنگداریور، رئیس مرکز نوآوری



افزود: «تمامی رویدادهایی که با اهتمام مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران انجام می‌گیرد، با حمایت‌های مادی و معنوی اتاق بازرگانی تهران برگزار می‌شود.»

رئیس مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران پیرامون روال رویداد گفت: «این رویداد از تاریخ ۲۰ فروردین ماه کلید خورد و نخستین فراخوان در تاریخ ۲۵ اردیبهشت در سایت اتاق تهران منتشر شد. در پی این فراخوان حدود ۹۰ تیم و ۳۵ سرمایه‌گذار جهت حضور ثبت‌نام کردند و از میان ۹۰ تیم ثبت‌نامی، طی غربالگری که صورت گرفت ۲۰ تیم برگزیده شدند که در تاریخ ۱۰ مرداد جلسه Mentoring با حضور مشاوران و اساتید برجسته اکوسیستم نوآوری برگزار شد و بر اساس شاخص‌هایی که مد نظر قرار گرفته بود، ۹ تیم جهت ارائه در روز نهایی انتخاب شدند.»

او توضیح داد: «این تصمیم به دلیل محدودیت‌های زمانی گرفته شد و گزینه هر ۲۰ تیم، تیم‌های توانمند و مستعدی هستند. از این رو، برای اینکه سرمایه‌گذاران به اطلاعات هر ۲۰ تیم دسترسی داشته باشند کتابچه‌ای از آنها تهیه شده که برای آشنایی بیشتر با طرح‌ها در اختیار سرمایه‌گذاران قرار خواهد گرفت. ضمن اینکه، امروز پایان کار این رویداد نیست و مرکز نوآوری و تحول دیجیتال در فرآیند جذب سرمایه همچنان همراه تیم‌ها و سرمایه‌گذاران خواهد بود.»

بنکداریور خاطرنشان کرد: «در رویدادهای پیشین بیشتر به مقوله فناوری توجه داشتیم، اما اکنون به سمت بازار حرکت کردیم. به قول آقای دکتر داریوش روزبانه «در قلب لجستیک جهان، انبار خوابیده» و این بزرگ‌ترین ارزش است و چنانچه کسی بتواند در این حوزه نوآوری داشته باشد شاخص خواهد شد. دسترسی به بازارهای بزرگ از طریق اصلاح روش‌های لجستیک شکل خواهد گرفت و برای بنگاه‌ها و واحدهای تولیدی هم روش‌های لجستیک بهینه جذاب است.»

او افزود: «با این حال، وضعیت زیرساختی کشور در حوزه لجستیک مطلوب نیست و برای رفع این مشکل و زنجیره تامین و بهبود لجستیک اقدام به برگزاری این رویداد کردیم تا گامی هرچند کوچک برای بهبود این حوزه بزرگ برداریم.»

#### ◀ گستره پهناور حوزه لجستیک

در ادامه رویداد، مدیرعامل صندوق سرمایه‌گذاری جسورانه، درباره جابه‌جایی و لجستیک و اهمیت توجه به این حوزه گفت: «این حوزه می‌تواند اقیانوس آبی باشد برای استارت‌آپ‌ها و سرمایه‌گذاران کشور که روی آن فعالیت می‌کنند. Mobility & Logistics یک واحد

و تحول دیجیتال اتاق بازرگانی تهران، ضمن اشاره به فعالیت‌های این مرکز گفت: «در پی تغییراتی که در دهه‌های اخیر در اکوسیستم نوآوری کشور اتفاق افتاد، اتاق بازرگانی تهران با هدف همسویی با فضای نوآوری حاکم بر کشور اقدام به تاسیس کمیسیون اقتصاد نوآوری و تحول دیجیتال کرد.»

او افزود: «به هم‌رسانی عرضه و تقاضای فناوری و نفوذ نوآوری در دل کسب‌وکارهای سنتی و صنایع بزرگ که از اهداف تاسیس این کمیسیون بود نیاز به نقشه‌راهی داشت که برای تحقق آن مرکز نوآوری و تحول دیجیتال تهران تاسیس شد.»

بنکداریور در ادامه، ضمن اشاره به سرفصل‌های تعریف شده در مرکز نوآوری و تحول دیجیتال برای تحقق اهداف مذکور به سرفصلی تحت عنوان «یک‌سوسازی نیازهای بازار و تحقیقات علمی» اشاره کرده و گفت: «با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود در اتاق تهران و در راستای حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان و تیم‌های فناورپایه دارای سطح تکنولوژی پیشرفته، اقدام به برگزاری سلسله رویدادهای پیوند با محوریت تبادل فناوری و جذب سرمایه کرده‌ایم.»

بنکداریور با اشاره به رویدادهایی که پیش از این توسط مرکز نوآوری و تحول دیجیتال برگزار شد، از برپایی رویدادهایی در حوزه‌های معدن و پتروشیمی نام برد و با تأکید بر اینکه برای برگزاری این رویداد و سایر رویدادها تاکنون هیچ هزینه‌ای از هیچ مجموعه و نهادی دریافت نشده،



**رئیس مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران:**  
**در رویدادهای پیشین بیشتر به مقوله فناوری توجه داشتیم، اما در این رویداد از سمت فناوری به سمت بازار حرکت کردیم؛ چراکه به قول آقای دکتر داریوش روزبانه «در قلب لجستیک جهان، انبار خوابیده» و دسترسی به بازارهای بزرگ از طریق اصلاح روش‌های لجستیک شکل خواهد گرفت**



درسی دانشگاهی است که با همین اصطلاح در برخی دانشگاه‌های دنیا تدریس می‌شود.»



**براساس گزارش مکینزی، از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۱، به‌طور متوسط شاهد ۷۰ درصد رشد سالانه سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک جهانی بوده‌ایم و حتی شیوع ویروس کرونا و مشکلات مرتبط با این بحران، سرمایه‌گذاری در این حوزه را تقویت کرده، به طوری که در سال ۲۰۲۱ نسبت به سال ۲۰۲۰ حدود ۹۵ درصد رشد سرمایه‌گذاری در این حوزه وجود داشته است**



جابه‌جایی و لجستیک در این منطقه یعنی خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۲۲، میزان بالایی از سرمایه‌گذاری جسورانه را جذب کرده و استارت‌آپ‌های فعال در هر یک از دو حوزه جابه‌جایی و لجستیک، به‌ترتیب بالغ بر ۶۶ میلیون دلار (به‌وسیله ۳۰ استارت‌آپ) و ۳۶۲ میلیون دلار (به‌وسیله ۵۰ استارت‌آپ) جذب سرمایه داشته‌اند که این امر باعث شده این دو حوزه در مجموع در این سال، به میزان ۴۲۸ میلیون دلار سرمایه جسورانه جذب کند و بعد از حوزه خدمات بانکی و مالی یا فین‌تک (Financial Technology)، رتبه دوم در این منطقه را کسب کرده‌اند.»

او افزود: «کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات و عربستان همچون موارد دیگر توسعه، در زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه لجستیک هم آمارهای بسیار خوبی دارند، اما جالب این است که کشوری مانند مصر هم که از نظر اقتصادی وضعیت خوبی ندارد، در سال گذشته، ۸۰۰ میلیون دلار در حوزه لجستیک سرمایه‌گذاری کرده است.»

او با اشاره به گزارشی قدیمی اما قابل توجه در سال ۲۰۱۵، درباره مزایای هوشمندسازی در حوزه جابه‌جایی و لجستیک تا سال ۲۰۳۰ از سه جنبه محیط‌زیستی، اقتصادی و اجتماعی، گفت: «لجستیک و جابه‌جایی هوشمند در حوزه محیط‌زیست، ۷۲۳ میلیارد لیتر صرفه‌جویی سوخت به‌همراه دارد، در حوزه اقتصادی، موجب صرفه‌جویی سوخت به میزان ۱/۵ میلیون دلار می‌شود و در حوزه اجتماعی، در کاهش ۴۲/۲ میلیارد ساعت در ترافیک تاثیرگذار است؛ این در حالی است که براساس گزارش

امیر قدیری تصریح کرد: «معتقدم که در این حوزه، فضای خوبی برای فعالیت استارت‌آپ‌ها و سرمایه‌گذاران وجود دارد. البته ممکن است فکر کنید با توجه به حضور برندهای موفق و معتبری مانند اسنپ، تپسی، الوپیک، دیجی‌کالا، میاره و... این حوزه اشباع شده، اما واقعیت‌هایی وجود دارد که با استناد به آنها ادعا می‌کنم این‌گونه نیست و این عرصه جای رشد فوق‌العاده‌ای دارد و استارت‌آپ‌های بسیاری می‌توانند در زنجیره ارزش Mobility & Logistics فعالیت کنند و سرمایه‌گذاران هم می‌توانند در کنار آنها باشند.»

قدیری با اشاره به اینکه براساس گزارش مکینزی، از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۱، به‌طور متوسط شاهد ۷۰ درصد رشد سالانه سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک جهانی بوده‌ایم، یادآور شد: «حتی شیوع ویروس کرونا و مشکلات مرتبط با این بحران، سرمایه‌گذاری در این حوزه را تقویت کرد، زیرا اهمیت حوزه لجستیک با همه‌گیری کووید ۱۹ و گسترش فعالیت‌ها و کسب‌وکارهای آنلاین نمود بیشتری یافت؛ به طوری که در سال ۲۰۲۱ نسبت به سال ۲۰۲۰ حدود ۹۵ درصد رشد سرمایه‌گذاری داشتیم، یعنی ظرف یک سال سرمایه‌گذاری در حوزه لجستیک تقریباً دو برابر شد و به این ترتیب کسب‌وکارهای بزرگی مانند آمازون و علی‌بابا که خود از سردمداران مجموعه فروشگاه‌های آنلاین بوده و هستند، در این دوره با افزایش بیش از حد انتظارات مشتریان خود مواجه و مجبور به بازبینی واحدهای بسیاری از جمله بخش لجستیکی خود شدند.»

مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری غیردولتی وستا با بیان اینکه براساس گزارش سایت Mobility Innovators، حدود ۲۷/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ در حوزه لجستیک سرمایه‌گذاری شده و روند آن کامل افزایشی بوده است، افزود: «مثلاً شرکت Project 44 یکی از استارت‌آپ‌های برتر دنیا در حوزه لجستیک، ۲۰۲ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده که ارزش‌گذاری آن ۱/۲ میلیارد دلار بوده و در واقع به یونیکورن این عرصه (کسب‌وکاری بیش از یک میلیارد دلار ارزش) تبدیل شده است. عدد ۲۰۲ میلیون دلار یعنی فقط در یک شرکت لجستیکی ۱۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده است!»

قدیری با تاکید بر افزایش اهمیت سرمایه‌گذاری در حوزه لجستیک در کشورهای همسایه در سال‌های اخیر افزود: «بر اساس گزارش وامدا (wamda.com) که پلتفرمی از برنامه‌ها و شبکه‌هایی است که هدف آن کمک به تسریع در فعالیت اکوسیستم‌های کارآفرینی در سراسر منطقه منا (Midel East and North Africa) است، حوزه

MNT Halan قبلاً اعلام کرده بود که بیش از پنج میلیون مشتری در مصر دارد که ۳/۵ میلیون نفر از خدمات مالی و ۲ میلیون نفر هم به‌عنوان وام‌گیرنده از آن استفاده می‌کنند. گفته می‌شود این استارت‌آپ ماهانه حدود ۱/۳ میلیون مشترک فعال دارد.

میزان سرمایه‌گذاری استارت‌آپی در سال گذشته در منطقه خاورمیانه نشان می‌دهد که ترکیه و امارات دارای بیشترین تعداد یونیکورن و بیشترین میزان سرمایه‌گذاری استارت‌آپی در منطقه هستند. بر اساس گزارش تحقیقاتی وامدا، امارات با ۱/۸ میلیارد دلار و ترکیه با ۱/۶ میلیارد دلار بیشترین میزان سرمایه‌گذاری استارت‌آپی در سال ۲۰۲۲ را داشته‌اند. هر دو کشور امارات و ترکیه همچنین دارای بیشترین تعداد یونیکورن استارت‌آپی (شرکت‌هایی با ارزش بیش از یک میلیارد دلار) در منطقه هستند. امارات ۴ یونیکورن و ترکیه ۶ یونیکورن دارد. حتی ارزش بعضی از استارت‌آپ‌های ترکیه از ۱۰ میلیارد دلار هم گذشته و به‌نوعی دکاکورن شده‌اند. براساس همین گزارش، در سال گذشته در امارات ۲۵۲ سرمایه‌گذاری استارت‌آپی انجام گرفته که این میزان برای عربستان ۱۵۴ و برای مصر ۱۸۰ قرارداد است، اما در ایران به‌رغم اینکه از بسیاری از کشورهای منطقه زودتر اکوسیستم استارت‌آپی ایجاد شده، در طی سال‌های اخیر استارت‌آپ‌ها با افت عملکرد قابل توجهی مواجه شده‌اند. البته میزان سرمایه‌گذاری استارت‌آپی در ایران به دلیل نبود آمارها چندان مشخص نیست اما دو روایت در این زمینه حاکی از سرمایه‌گذاری بین ۲۰ تا ۵۴ میلیون دلار در سال ۱۴۰۱ است. از طرف دیگر، فاصله معناداری بین ایران و کشورهای دیگر از نظر نسبت سرمایه‌گذاری انجام‌شده در این زمینه با تولید ناخالص ملی وجود دارد. یک بررسی توسط Sarava Insight (گروه تحقیقاتی و مشاوره بینش سرآوا) نشان می‌دهد میانگین میزان سرمایه‌های جذب شده در برخی از مشهورترین استارت‌آپ‌های منطقه نسبت به تولید ناخالص ملی آن کشورها ۱۵/۰ درصد است؛ یعنی عددی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون دلار برای هر استارت‌آپ در مرحله رشد که فاصله زیادی با سرمایه‌گذاری جسورانه فعلی در ایران دارد.

#### ◀ آینده در گرو توسعه فناوری

در رویداد تیک‌آف ۱۴۰۲، معاون توسعه صندوق نوآوری و شکوفایی نیز از جمله سخنرانان بود که ضمن اشاره به تعریف استارت‌آپ گفت: «استارت‌آپ به دنبال مدل کسب‌وکاری است که مقیاس‌پذیر و قابل تکرار است و تمرکز آن روی خلاقیت است.» سیاوش ملکی‌فر، با اشاره به اینکه تمام تیم‌هایی که در این جمع



**بر اساس گزارش‌های منتشرشده، حوزه جابه‌جایی و لجستیک در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۲۲، میزان بالایی از سرمایه‌گذاری جسورانه را جذب کرده و استارت‌آپ‌های فعال در هر یک از دو حوزه جابه‌جایی و لجستیک، به‌ترتیب بالغ بر ۶۶ میلیون دلار (به‌وسیله ۳۰ استارت‌آپ) و ۳۶۲ میلیون دلار (به‌وسیله ۵۰ استارت‌آپ) جذب سرمایه داشته‌اند**



بانک جهانی در ماه مارس ۲۰۲۳، شاخص عملکرد لجستیک ایران ۲/۲ بوده که نشان می‌دهد چه ظرفیت‌های هفته‌ای برای استارت‌آپ‌ها در زمینه درآمدزایی، توسعه و افزایش بهره‌وری وجود دارد.» او ضمن ارائه آماری از حجم جذب سرمایه در حوزه لجستیک در دنیا و منطقه گفت: «این حوزه در سراسر دنیا در حال گسترش است و به همین دلیل است که معتقدیم استارت‌آپ‌ها و تیم‌ها می‌توانند در این حوزه رشد و توسعه داشته باشند.»

#### ◀ حجم سرمایه‌گذاری استارت‌آپی در منطقه خاورمیانه

نگاهی به فعالیت استارت‌آپ‌های کشورهای عربی در همسایگی ایران و حتی در آفریقا، موید اهمیت هشدارهای مدیرعامل صندوق پژوهش و فناوری وستا است. در سال‌های اخیر استارت‌آپ‌های منطقه منا شاهد افزایش چشمگیر جذب سرمایه‌گذاری خطرپذیر خارجی و داخلی بوده‌اند، به‌طوری که استارت‌آپ‌های این منطقه توانستند در سه ماهه ابتدای سال ۲۰۲۳، با افزایش ۱۷ درصدی نسبت به مدت زمان مشابه در سال گذشته میلادی، بیش از ۱/۱ میلیارد دلار سرمایه جذب کنند و حتی در یک مورد استارت‌آپ MNT halan (یک شرکت خدمات پرداخت و اعتبار خرد) از مصر با جذب سرمایه ۲۶۰ میلیون دلاری توانست به ارزش یک میلیارد دلاری برسد و به باشگاه یونیکورن‌های جهان بپیوندد.





**حتی کشوری مانند مصر هم که از نظر اقتصادی وضعیت خوبی ندارد، سال گذشته، حدود ۸۰۰ میلیون دلار در حوزه لجستیک سرمایه‌گذاری کرده؛ با این حال، در ایران به‌رغم اینکه از بسیاری از کشورهای منطقه زودتر وارد اکوسیستم استارت‌آپی شده، میزان سرمایه‌گذاری در این زمینه براساس بعضی برآوردها بین ۲۰ تا ۵۴ میلیون دلار در سال ۱۴۰۱ بوده است**



بر هوش مصنوعی نشانگر آن است که گردش به سمت فناوری وجود دارد و تحولات آینده نشان خواهد داد که آینده از آن فناورپایه‌هاست. او در پایان خاطرنشان کرد: «در ایران سروصدای استارت‌آپ‌های رگولار و نسل اول اجازه نمی‌دهد که نسل چهارمی‌ها زیاد دیده شوند ولی آینده درخشانی در انتظار آنهاست و کم‌کم توجه‌ها به این سمت جلب می‌شود. همچنان که بیمه‌ها اخیراً ۸۰۰ میلیارد تومان در زمینه این استارت‌آپ‌ها سرمایه‌گذاری کرده‌اند.»



در ادامه این رویداد تیم‌های منتخب در مقابل سرمایه‌گذاران و داوران به ارائه طرح خود پرداخته و به پرسش‌های مطرح شده پاسخ دادند. فرزین فردیس، عضو هیئت‌رئیس و عضو شورای راهبردی مرکز نوآوری و تحول دیجیتال اتاق تهران، شهره ناصری، مدیر پایش و کنترل پروژه‌های راهبردی شرکت فناپ و علی ناظمی، مشاور رئیس صندوق نوآوری و شکوفایی ریاست جمهوری از داوران این برنامه بودند. در پایان نیز تیم‌های منتخب که عبارت بودند از موبیکار، ماکوویژن، کارگونت، دکتر موتوری، آپتایم، آرشین، سپریس، لینک اکسپرس و منم پست، به تعامل و تبادل نظر با سرمایه‌گذاران برای جذب سرمایه و انجام فرآیندهای مربوط به آن پرداختند که ترابران نیز خواهد کوشید تا در ماه‌های آینده خوانندگان را با فعالیت آنها بیشتر آشنا کند. ■

حضور پیدا کرده‌اند، قطعاً در مدل کسب‌وکار خود مزیت دارند، گفت: «استارت‌آپ‌ها اغلب دو ریسک دارند، نخست ریسک تحقیق و توسعه و دیگر ریسک تبدیل محصول به بازار، اما از آنجا که اکثر استارت‌آپ‌ها فقط نوآوری در مدل کسب‌وکار را مدنظر قرار می‌دهند، عمدتاً فقط با ریسک دوم سروکار دارند، در حالی که اکنون شکلی از استارت‌آپ‌ها به وجود آمده‌اند که فناوری را هم توسعه می‌دهند و با ریسک تحقیق و توسعه هم مواجه هستند. بنابراین، اگر این دو ریسک را کنار هم بگذاریم با چهار مدل استارت‌آپ مواجه خواهیم بود.»

ملکی‌فر ادامه داد: «گروه اول به صورت حداقلی یا هر دو ریسک مواجه هستند، استارت‌آپ‌های رگولار نسل اولی که مدل استارت‌آپ‌های بزرگ و مطرح دنیا را کپی و بومی‌سازی می‌کنند در این دسته جای می‌گیرند، مانند دیجی‌کالا، اسنپ و تپسی در روزهای اول تولد. گروه دوم، بیشتر در مدل کسب‌وکار خود نوآوری کرده و مدل‌های جدیدی ایجاد می‌کنند. گروه سوم نیز مزیتی در مدل کسب‌وکار خود ندارند و تنها روی توسعه فناوری تمرکز کرده‌اند که با ریسک فنی مواجهند.»

او خاطرنشان کرد: «اما آینده و حاشیه سود متعلق به گروه چهارم استارت‌آپ‌هاست که Deep tec یا ژرف‌فن هستند و با هر دو ریسک آن هم در حد اعلاای خود مواجه می‌شوند؛ چراکه هرکس ریسک بیشتری را بپذیرد، حاشیه سود بیشتری هم برمی‌دارد. ویژگی‌های رایج این گروه از استارت‌آپ‌ها مبتنی بر تحقیق و توسعه بوده و دارای برخی شاخص‌های مشترک هستند.»

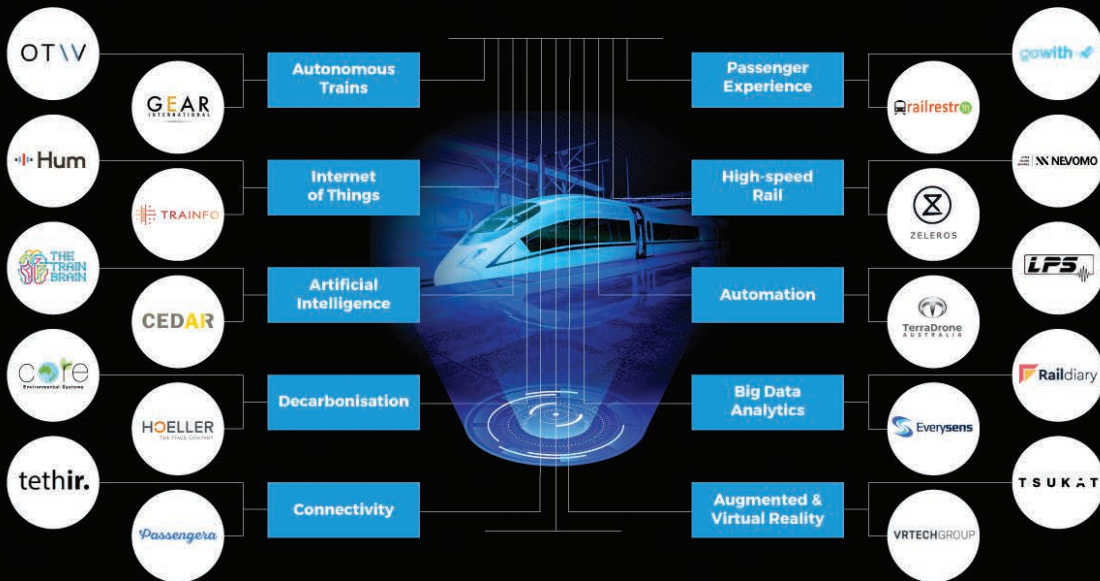
بنا به گفته ملکی‌فر، اغلب این استارت‌آپ‌ها صاحب پروانه ثبت اختراع بوده و چندرشته‌ای محسوب می‌شوند، به این معنا که رشته‌ها را به هم گره زده‌اند. بیش از ۷۰ درصد آنها صاحب محصول فیزیکی هستند، برخلاف استارت‌آپ‌های نسل اول مانند جاباما که دو طرف را به هم وصل می‌کنند. حاشیه سود این نوع شرکت‌ها فوق‌العاده است و آینده متعلق به این استارت‌آپ‌هاست.»

او با اشاره به اینکه اغلب تیم‌هایی که در این رویداد حضور دارند، قطعاً هر دو ریسک را به هم پیوند زده‌اند، خاطرنشان کرد: «مراقب باشید! چراکه، در بلندمدت برد با کسانی است که در کنار مدل کسب‌وکاری خود، فناوری را هم توسعه می‌دهند. نمی‌شود به‌تنهایی به مزیت مدل کسب‌وکاری دل بست، چون توسعه فناوری قطعاً ارزش‌هایی را به کسب‌وکارها اضافه می‌کند.»

ملکی‌فر با بیان اینکه تفاوت شرکت‌های دانش بنیان با استارت‌آپ‌ها این است که خلایقی در مدل کسب‌وکار ندارند و فقط از طریق فناوری رشد می‌کنند، افزود: «سرنوشت استارت‌آپ‌های فعال در کشور و تمرکز آنها

۱۰ روند برجسته صنعت ریلی در سال ۲۰۲۳ میلادی

# سوار شدن در ایستگاه فناوری



ترجمه از

مهدی عبدالملکی

حمل و نقل ریلی در پاسخ به تقاضای روزافزون برای جابه‌جایی سریع بین و داخل شهرها و کشورها، دچار تغییرات چشمگیری شده که استفاده از پهپادها و حسگرهای هوشمند برای پایش خطوط ریلی، پلتفرم‌های ارتباطی دیجیتال و سیستم هدایت خودکار قطارها (ATC) از جمله مهم‌ترین این تغییرات است. در این میان، استارت‌آپ‌های فناورانه ریلی در حوزه فعالیت خود مشغول به توسعه و اجرای راه‌حل‌های مختلفی هستند که به ترکیبی از اطلاعات بیومتریک (Biometric Information)، هوش مصنوعی (Artificial Intelligence) و رایانش ابری (Cloud Computing) نیاز دارد. فناوری اینترنت اشیا (Internet of Things) نیز امکان تعمیر و نگهداری پیشگیرانه را برای شرکت‌های ریلی فعال در حوزه بهره‌برداری فراهم کرده است. به علاوه، روندهای جدیدتر در صنعت ریلی همچون هیبریدسازی ناوگان ریلی و قطارهای سریع‌السیر، در حال ایفای نقش در مسیر توسعه تکنولوژی در این صنعت هستند.

در این گزارش، گروه پژوهشی StartUs Insights به منظور شناسایی روندهای جدید در صنعت ریلی، ۱۶۳۳ استارت‌آپ ریلی از سراسر دنیا را مورد بررسی قرار داده است. این اطلاعات به کمک بیگ دیتا و پلتفرم اکتشاف مبتنی بر هوش مصنوعی این گروه استخراج شده و بیش از ۲/۵ میلیون استارت‌آپ از سراسر جهان را مورد بررسی قرار داده است.



**قطارهای خودران با استفاده از حسگرهای پیشرفته و انتقال سریع اطلاعات، راه‌حلی موثر برای بهبود برنامه زمان‌بندی حرکت قطارها، افزایش قابلیت اطمینان و بهینه‌سازی ظرفیت در صنعت ریلی هستند. ارتقای سیستم سیگنالینگ و سیستم هدایت خودکار قطارها، کاهش خطاهای فنی، بهبود جریان ترافیکی و افزایش اطمینان مسافران به حمل‌ونقل ریلی را به دنبال دارد**



قطار استفاده می‌کند. این استارت‌آپ ایمنی و بهینه‌سازی حرکت قطارها را تضمین می‌کند.

#### ◀ اینترنت اشیا در راه‌آهن

اینترنت اشیا در راه‌آهن، تا حد زیادی بر قابلیت اطمینان و ایمنی حمل‌ونقل ریلی تاثیر می‌گذارد و با پایش شرایط زیرساخت و ناوگان از خرابی آنها جلوگیری کرده، هزینه‌های تعمیر و نگهداری را کاهش داده و باعث افزایش رضایت کاربران می‌شود. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر هستند:

**TRAINFO:** این استارت‌آپ کانادایی با ارائه راه‌حلی مقرون‌به‌صرفه، به کاهش تاخیرهای ترافیکی در گذرگاه‌های راه‌آهن کمک می‌کند. این استارت‌آپ از سنسورهای قطار، بلوتوث و نرم‌افزار پیش‌بینی برای تعیین زمان باز و بسته شدن تقاطعات ریلی استفاده می‌کند. اطلاعات موردنیاز از طریق سامانه‌های اطلاعاتی همچون علائم کنار مسیر یا اپلیکیشن‌های موبایل به لوکوموتیوران منتقل می‌شود.

**HUM:** استارت‌آپ آمریکایی HUM امکان پایش پیشگیرانه را برای مالکان ناوگان ریلی فراهم می‌کند. این استارت‌آپ از حسگرها و اینترنت اشیا برای پایش خودکار ناوگان، پیش‌بینی خرابی چرخ و محور و همچنین تشخیص نشت سوخت یا روغن بهره‌برده و علاوه بر این، امکان ردیابی ناوگان را نیز فراهم می‌کند.

۱۰ روند و نوآوری برجسته صنعت ریلی که بر عملکرد شرکت‌های راه‌آهنی در سراسر دنیا تاثیر گذاشته‌اند، عبارتند از:

- قطارهای خودران با ۱۷ درصد تاثیر در صنعت حمل‌ونقل ریلی
- اینترنت اشیا در راه‌آهن با ۱۷ درصد تاثیر
- هوش مصنوعی با ۱۲ درصد تاثیر
- کربن‌زدایی با ۱۱ درصد تاثیر
- ارتباط با ریل با ۱۱ درصد تاثیر
- تجربه مسافران با ۱۰ درصد تاثیر
- قطارهای سریع‌السیر با ۷ درصد تاثیر
- خودکارسازی سیستم ریلی با ۷ درصد تاثیر
- بیگ دیتا و تحلیل‌های آماری با ۶ درصد تاثیر
- واقعیت افزوده و مجازی با ۲ درصد تاثیر

نحوه توزیع ۱۶۳۳ استارت‌آپ مورد بررسی در این پژوهش جهانی نشان می‌دهد که قاره اروپا مرکز شکل‌گیری اکثر شرکت‌های استارت‌آپی ریلی است، اما در ایالات متحده آمریکا و هندوستان نیز این دست فعالیت‌ها در حال گسترش هستند.

#### ◀ قطارهای خودران

قطارهای خودران با استفاده از حسگرهای پیشرفته و انتقال سریع اطلاعات، راه‌حلی موثر برای بهبود برنامه زمان‌بندی حرکت قطارها، افزایش قابلیت اطمینان و بهینه‌سازی ظرفیت در صنعت ریلی هستند. ارتقای سیستم سیگنالینگ و سیستم هدایت خودکار قطارها، کاهش خطاهای فنی، بهبود جریان ترافیکی و افزایش اطمینان مسافران به حمل‌ونقل ریلی را به دنبال دارد؛ به‌عنوان مثال، سیستم خودران درجه ۴ می‌تواند نواقص را شناسایی و وضعیت بحرانی را کنترل کند. همچنین این سیستم قادر به کنترل سرعت قطار، ترمز و باز و بسته شدن درهای قطار است. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر هستند:

**OTIV:** این استارت‌آپ بلژیکی روی توسعه سامانه کمک لوکوموتیوران پیشرفته برای قطارهای سبک و یافتن راه‌حلی برای هدایت کاملاً خودکار قطارهای سبک و همچنین عملیات مانور تمرکز دارد. استارت‌آپ مذکور از هوش مصنوعی، یادگیری عمیق و حسگرهای قوی برای تطبیق لوکوموتیوها با محیط شهری استفاده می‌کند. این پلتفرم به تشخیص اشیای موجود در مسیر و جلوگیری از برخورد با آنها کمک می‌کند.

**GEAR:** یک استارت‌آپ در کشور آفریقای جنوبی است که راه‌حلی را برای فراهم کردن سیگنالینگ یکپارچه در حمل‌ونقل ریلی معرفی نموده است. این سیستم از اطلاعات مکانی قطارها برای اینترنت‌لاکینگ و کنترل

### ◀ کربن‌زدایی

رایج‌ترین راهکار کربن‌زدایی در صنعت ریلی، جایگزینی قطارهای دیزلی با قطارهای هیدروژنی یا الکتریکی است. برای به حداقل رساندن انتشار کربن‌دی‌اکسید، بهره‌برداران ریلی از لکوموتیوهای الکتریکی استفاده می‌کنند که انرژی آن‌ها از منابع تجدیدپذیری مانند خورشید یا باد تأمین می‌شود. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر هستند:

**Core Environment Systems:** این استارت‌آپ استرالیایی راهکارهای ذخیره انرژی را به صنایع مختلف از جمله صنعت حمل‌ونقل ریلی ارائه می‌دهد. این استارت‌آپ امکان کاهش یا حتی حذف ضررهای مالی را برای بهره‌برداران ریلی فراهم نموده و همزمان کارایی حمل‌ونقل ریلی را افزایش می‌دهد.

**Hoeller Electrolyzer:** یک استارت‌آپ آمریکایی است که قابلیت ذخیره‌سازی سوخت هیدروژنی را در لکوموتیوهای الکتریکی و هیبریدی ارائه می‌دهد. این موضوع، حداکثر خروجی الکترولیز PEM را افزایش داده و همچنین هزینه‌های ذخیره‌سازی هیدروژن سبز را کاهش می‌دهد.

### ◀ ارتباط با ریل

سیستم‌های ارتباطاتی سیار در راه‌آهن که با فناوری نسل پنجم تقویت شده‌اند، امکان ارتباط سریع را فراهم نموده و قابلیت اطمینان حمل‌ونقل ریلی را افزایش می‌دهند.

علاوه بر این، کنترل قطار مبتنی بر ارتباطات (CBTC)، مدیریت کارآمد ترافیک ریلی و نظارت بر دارایی‌ها را ممکن می‌سازد. ارتباط با ریل کاربردهایی همچون ردیابی قطارها، تعمیر و نگهداری و جمع‌آوری اطلاعات مربوط به مسافران را شامل می‌شود. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر هستند:

**Tether:** این استارت‌آپ بریتانیایی، دستگاه‌های الکترونیک نوری (Optoelectronic) اتصال زیرساخت به ناوگان را برای قطارهای خودران و غیرخودران ارائه می‌کند. این دستگاه‌ها با باتری خورشیدی تغذیه شده و میدان دید وسیعی را برای ارتباط بیشتر ایجاد می‌کنند.

**Passengera:** یک استارت‌آپ در کشور جمهوری چک است که پلتفرمی را برای اتصال مسافران ریلی به اینترنت توسعه داده است. از طریق این پلتفرم، مسافران به کمک تلفن‌های همراه یا لپ‌تاپ خود می‌توانند به انواع سرگرمی‌ها، اخبار و اطلاعات مربوط به اقامتگاه‌ها در مقصد، دسترسی داشته باشند. همچنین این پلتفرم اطلاعات مربوط به مسیرها و بلیت‌های مسافران را در اختیار کاربران می‌گذارد.



### رایج‌ترین راهکار کربن‌زدایی در بخش حمل‌ونقل

ریلی، جایگزینی قطارهای دیزلی با قطارهای

هیدروژنی یا الکتریکی است. برای به حداقل

رساندن انتشار کربن‌دی‌اکسید، بهره‌برداران

ریلی از لکوموتیوهای الکتریکی استفاده می‌کنند

که انرژی آن‌ها از منابع تجدیدپذیری مانند

خورشید یا باد تأمین می‌شود



### ◀ هوش مصنوعی

امروزه هوش مصنوعی کاربردهای متعددی از جمله مدیریت دارایی، تعمیر و نگهداری پیشگیرانه و اطلاع‌رسانی اضطراری در صنعت ریلی پیدا کرده است. به کمک الگوریتم‌های یادگیری عمیق و شبکه عصبی، می‌توان زمان‌بندی سیر و حرکت قطارها را بهینه کرد، تأخیرات را به حداقل رساند و سیستم‌های پیشرفته اطلاعات مسافری خدمات حمل‌ونقل را بهبود بخشید. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر می‌باشد:

**The Train Brain:** مدل‌های هوش مصنوعی توسعه داده‌شده توسط این استارت‌آپ سوئدی قابلیت اطمینان حمل‌ونقل عمومی را بهبود می‌بخشد. این استارت‌آپ امکان پیش‌بینی تأخیرات و شبیه‌سازی ترافیک در زمان واقعی را فراهم می‌کند و بهره‌برداران ریلی را قادر به اتخاذ تصمیمات برنامه‌ریزی ترافیک مبتنی بر داده می‌سازد. همچنین این استارت‌آپ موجب می‌شود تا مسافران هنگام برنامه‌ریزی برای سفرهای خود، از اطلاعات بیشتری برخوردار باشند.

**Cedar AI:** با ارائه راهکارهای مبتنی بر هوش مصنوعی به بهره‌برداران ریلی کمک می‌کند تا کارایی را در ایستگاه‌های ریلی بهبود دهند. این پلتفرم آمریکایی، قابلیت ترکیب با نرم‌افزارهای موجود مورد استفاده بهره‌برداران ریلی را دارد تا بدین ترتیب ایمنی را در ایستگاه‌های ریلی تضمین کند. Cedar AI به بهره‌برداران ریلی کمک می‌کند تا فرآیندها را در ایستگاه‌ها بهینه کرده و حجم کار را کاهش دهند.



### ◀ تجربه مسافران

برای بهبود تجربه مسافران، شرکت‌های ریلی از پلتفرم‌های خودکار فروش بلیت، نظارت تصویری برای شناسایی سارقین در هنگام پروز سرقت، راه‌اندازی خدمات حمل‌ونقل درب به درب و فراهم کردن تجربه هتل قطار استفاده می‌کنند.

اپلیکیشن‌های تلفن همراه همچنین امکان مقایسه قیمت بلیت را برای مسافران میسر می‌کند. علاوه بر این، برای ساده‌تر کردن فرآیند خرید بلیت و همچنین شناسایی مسافران، شرکت‌های ریلی از فناوری بیومتریک استفاده می‌کنند.

دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر هستند:

**GoWith:** این استارت‌آپ اسرائیلی یک پلتفرم تخصیص صندلی را برای شرکت‌های مسافری ریلی ایجاد کرده است. بدین ترتیب شرکت‌ها می‌توانند در واگن‌های خود قسمت‌هایی را برای خانواده‌ها و همچنین قسمت‌هایی را برای مسافران معمولی یا تجاری در نظر بگیرند.

**RailRestro:** خدمات آنلاین این استارت‌آپ موفق که فعالیت خود را از هندوستان آغاز کرده است، امکان تحویل غذا به مسافران را بدون تماس تلفنی از طیف وسیعی از رستوران‌های معتبر فراهم و تجربه سفر را به تجربه رستوران‌گردی تبدیل می‌کند.

### ◀ قطارهای سریع‌السیر

در حال حاضر بعضی شرکت‌ها بر روی انطباق زیرساخت‌های موجود و توسعه سیستم‌های پرسرعت جدید مانند هایپرلوپ کار می‌کنند که سرعت بیشتر از ۱۰۰۰ کیلومتر در ساعت را فراهم می‌کند. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر است:

**Zeleros:** استارت‌آپ اسپانیایی Zeleros ناوگان و زیرساخت‌های هایپرلوپ خود را با موتور الکتریکی طراحی می‌کند.

این ناوگان که توسط یک پیش‌رانه الکتریکی هدایت می‌شود، از فناوری شناور مغناطیسی فعال استفاده می‌کند؛ علاوه بر این، استارت‌آپ مذکور یک سیستم محرکه آیرودینامیکی الکتریکی برای ناوگان ایجاد می‌کند تا نیاز به قرار دادن موتورهای خطی در طول مسیر و یک پرتابگر الکترومغناطیسی برای بهینه‌سازی برد را کاهش دهد.

**NEVOMO:** این استارت‌آپ لهستانی یک سیستم ریلی مغناطیسی ایجاد کرده که سرعت آن می‌تواند به ۵۵۰ کیلومتر در ساعت برسد. این قطار از شناور مغناطیسی غیرفعال (Passive) و فناوری موتور خطی استفاده می‌کند، ضمن اینکه در حال برنامه‌ریزی برای فعال کردن فناوری هایپرلوپ و هایپر ریل است.



### کاربردهای واقعیت افزوده و مجازی در صنعت

ریلی شامل مواردی همچون آموزش کارکنان و تعامل

با مشتری است که موجب کاهش هزینه شرکت‌های

ریلی در روند آموزش کارکنانشان می‌شود.

همچنین به کمک این نوع از فناوری، شرکت‌های

مسافری می‌توانند سرگرمی‌هایی را که موجب

بهبود سطح اطلاعات و آگاهی مسافران می‌شود

به مشتریان خود ارائه کنند



### ◀ خودکارسازی سیستم ریلی

خودکارسازی در صنعت ریلی به قطارهای خودران محدود نمی‌شود، چراکه استارت‌آپ‌هایی در حوزه حمل‌ونقل ریلی وجود دارند که به دنبال راه‌اندازی سیستم‌های رباتیک خودکار برای تمیز کردن و تعمیر و نگهداری زیرساخت هستند. خودکارسازی به شرکت‌های ریلی کمک می‌کند تا کارایی دارایی‌ها و نگهداری از آن‌ها را بهینه کنند. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر است:

**TerraDorne:** طیف گسترده‌ای از خدمات را به بخش‌های مختلف صنعتی از جمله صنعت ریلی ارائه می‌دهد. خدمات این استارت‌آپ استرالیایی شامل تصویربرداری هوایی و ارزیابی توپوگرافی و طراحی سه‌بعدی به کمک رایانه است. این استارت‌آپ پایش پل‌های ریلی را به کمک پهپادهای بدون سرنشین انجام می‌دهد.

**Laser Precision Solution:** استارت‌آپ هلندی مذکور استفاده از فناوری لیزر را برای تعمیر و نگهداری خطوط ریلی توسعه می‌دهد. رفع چسبندگی ریل به دلیل رسوب گیاهان و اندازه‌گیری در لحظه اصطکاک بین ریل و چرخ به‌منظور بهینه‌سازی شتاب و کاهش مصرف سوخت، از جمله خدمات ارائه شده توسط این استارت‌آپ است.

### ◀ بیگ دیتا و تحلیل‌های آماری

استفاده از بیگ دیتا در صنعت ریلی، راه را برای بهبود مدیریت دارایی، ارتقای فرآیندهای پیش‌بینی و تقویت پلتفرم‌های مدیریت داده هموار می‌کند. قرار دادن حسگرهای هوشمند در نقاط مختلف مسیر و ناوگان،



**EverySens:** سیستم مدیریت ترافیک (TMS) را به شرکت‌های باری و فورواردری ریلی ارائه می‌دهد. این استارت‌آپ فرانسوی با استفاده از هوش مصنوعی و اینترنت اشیا، در کوتاه‌ترین زمان ممکن راه‌حل‌هایی را برای رفع مشکلات مربوط به مدیریت ترافیک ارائه می‌کند.

#### واقعیت افزوده و مجازی

کاربردهای واقعیت افزوده و مجازی در صنعت ریلی شامل مواردی همچون آموزش کارکنان و تعامل با مشتری است که موجب کاهش هزینه شرکت‌های ریلی در روند آموزش کارکنانشان می‌شود. همچنین به کمک این نوع از فناوری، شرکت‌های مسافری می‌توانند سرگرمی‌هایی را که موجب بهبود سطح اطلاعات و آگاهی مسافران می‌شود، به مشتریان خود ارائه کنند. دو استارت‌آپ زیر در این حوزه شاخص هستند:

**TSUKAT:** در حوزه ریلی، این استارت‌آپ اوکراینی خدمات تعامل با مشتری را در ایستگاه‌های قطار ارائه می‌دهد. برنامه‌های تلفن همراه این استارت‌آپ به مسافران این امکان را می‌دهد تا با استفاده از دستگاه‌های تلفن همراه خود با زیرساخت ایستگاه تعامل داشته باشند و همچنین دستورالعمل‌های ایستگاه را دریافت کنند.

**VRTECH:** این استارت‌آپ هلندی از VR برای آموزش کارکنان و بهبود بازاریابی استفاده می‌کند و همچنین با شبیه‌سازی ایستگاه، خدماتی را که در آینده قرار است در یک ایستگاه ارائه شود، به نمایش می‌گذارد. از طرفی این فناوری به مسافران کمک می‌کند تا خدمات مختلف ارائه شده در ایستگاه را تجربه کنند. ■

**برای بهبود تجربه مسافران، شرکت‌های ریلی از پلتفرم‌های خودکار فروش بلیت، نظارت تصویری برای شناسایی سارقین در هنگام بروز سرقت، راه‌اندازی خدمات حمل‌ونقل درب به درب و فراهم کردن تجربه هتل قطار استفاده می‌کنند. اپلیکیشن‌های تلفن همراه همچنین امکان مقایسه قیمت بلیت را برای مسافران میسر می‌کند**



جمع‌آوری اطلاعات و تجزیه و تحلیل آن‌ها را ساده‌تر کرده و توانایی پیش‌بینی خرابی‌ها نیز باعث می‌شود که عملیات خطوط و ناوگان را بهبود یابد. دو استارت‌آپ شاخص این حوزه به شرح زیر است:

**Raildiary (سیستم مدیریت پروژه):** این استارت‌آپ بریتانیایی یک پلتفرم گردآوری داده را برای شرکت‌های فعال در حوزه احداث خطوط ریلی فراهم می‌کند. این استارت‌آپ، اپلیکیشن Sitediary را توسعه داده که بستری برای مدیریت و تحلیل پروژه‌های ریلی است. کاربردهای این استارت‌آپ در حوزه ریلی شامل مواردی همچون تعمیر و نگهداری، سیگنالینگ، برقی‌سازی و مدیریت بحران است.

## توتال برای ایرباس خودروی برقی سوخت‌رسان ساخت



(Saft) در کارخانه نرساک در جنوب فرانسه ساخته شده است. توتال علاوه بر استانداردسازی شرایط استفاده از وسایل برقی به عنوان یک دستگاه سوخت‌رسان، از روندی برای طراحی و ساخت این خودروها استفاده می‌کند که کمترین اثر محیط‌زیستی را بر روند تامین سوخت و نگهداری از هواپیماها داشته باشد. این شرکت اعلام کرده که تا سال ۲۰۵۰ هیچ کربنی در فعالیت‌های خود تولید نخواهد کرد و این روند از نقطه تولید تا زمان مصرف توسط مشتری رعایت خواهد شد. توتال یکی از بزرگ‌ترین تامین‌کنندگان سوخت در فرانسه، اروپا و آفریقا برای تجهیزات هوایی محسوب می‌شود و تجربه زیادی در تولید انواع دستگاه‌های سوخت‌رسانی و تانکرهای سوخت دارد.

شرکت توتال با همکاری یکی از شرکای خود، نخستین خودروی تحویل سوخت به هواپیماها (ART) را ساخته است که با پیش‌رانه برقی فعالیت می‌کند. این خودروی حمل سوخت قرار است در سایت صنایع ایرباس در تولوز فرانسه استفاده شود، قابلیت حمل دو تانکر سوخت با ظرفیت ۳۰ تن برای هر تانکر را دارد.

زمان تحویل این خودروی سوخت‌رسان برقی تا پایان سال ۲۰۲۳ معین شده است. توتال برای ساخت این خودرو به همکاری با شرکت گوسین (Gaussin) پرداخته که ۴۰ سال سابقه طراحی و تولید باتری برای خودروهای برقی و هیبریدی را دارد. قرار است توتال برای ساخت این خودرو از باتری‌های لیتیوم-یونی استفاده کند که توسط شرکت سافت



## کورمال اقتصادی

پیدا کردن راه‌های جدید هر چند پریچ و خم باشد، ستودنی است اما نه هنگامی که راه‌های تازه به همان راه‌های تاریک و بسته گذشته منتهی شود. همان طور که یکی از بندهای موافقتنامه پرسروصدای الحاق ایران به گروه «بریکس»، بازگشت ایران به برجام است. گویی برای دور زدن تحریم‌ها، گریزی به جز حل مناقشات و رفع تحریم‌ها نیست. در این میان، شاید اولویت دادن به عضویت در بانک توسعه چاره دیگری باشد.



چرا عضویت در بانک توسعه جدید باید مقدم بر عضویت در گروه بریکس باشد؟

## به دنبال آدرس غلط نباشید!

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، با بررسی سابقه و نحوه عملکرد این بانک، دلایل اهمیت عضویت در این بانک را تشریح کرده است. مهم‌ترین ابتکار گروه بریکس، ایجاد «بانک توسعه جدید» به منظور رسیدگی و توجه به بخش زیرساختی و نیازهای توسعه‌ای کشورهای عضو و سایر اقتصادهای نوظهور بود که در سال ۲۰۱۴ عملی شد. پنج کشور عضو بریکس شامل برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی، اعضای موسس بانک توسعه جدید محسوب می‌شوند. افزون بر این، بنگلادش و امارات متحده عربی در سال ۲۰۲۱ و مصر، در مارس ۲۰۲۳ به این بانک ملحق شده‌اند. اروگوئه نیز درخواست الحاق ارائه کرده و در فرایند الحاق قرار گرفته است.

اهداف این بانک را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد: توسعه زیرساخت (تامین مالی پروژه‌های زیربنایی، مانند راه‌ها، راه‌آهن، بنادر و طرح‌های انرژی‌های تجدیدپذیر)؛ توسعه پایدار (تامین مالی پروژه‌هایی که پایداری محیط‌زیستی و شمولیت اجتماعی را ارتقا می‌دهند)؛ حمایت از اقتصادهای در حال ظهور و ترویج نوآوری و انتقال فناوری (سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه و همچنین پروژه‌های مرتبط با انرژی‌های تجدیدپذیر، فناوری‌های پاک و زیرساخت‌های دیجیتال).

ساختار نهادی بانک توسعه جدید از اجزای ذیل تشکیل شده است:

**شورای حکام:** شورای حکام، هر کشور عضو در این شورا، حائز یک نماینده است که معمولاً وزیر دارایی یا نماینده‌ای در جایگاه مشابه است. شورای حکام، مسئول تصویب سیاست‌ها، استراتژی‌ها و تصمیمات اصلی بانک است.

**هیئت‌مدیره:** هیئت‌مدیره از نمایندگان کشورهای عضو تشکیل شده است. رئیس بانک توسعه جدید نیز عضو هیئت‌مدیره است اما حق رأی ندارد. پروژه‌ها توسط هیئت‌مدیره مورد تایید قرار می‌گیرد و ثبات عملیات مالی بانک در سطح کلان را تضمین می‌کند.

**رئیس:** عالی‌ترین مقام اجرایی بانک توسعه جدید و مسئول مدیریت کلان، عملیات و هدایت استراتژیک بانک، توسط شورای حکام منصوب می‌شود و در مقابل هیئت‌مدیره مسئول است.

گروه «بریکس» متشکل از پنج کشوری که در ابتدای قرن، اقتصادهای «نوظهور» نام گرفتند ماه گذشته در پایان نشست خود در آفریقای جنوبی، با عضویت ۶ کشور جدید موافقت کرد که نام ایران نیز در میان اعضای جدید به چشم می‌خورد. اگرچه اعضای بریکس در مجموع حدود ۴۰ درصد جمعیت، نزدیک به یک‌چهارم تولید ناخالص ملی و حدود یک‌سوم خاک دنیا را تشکیل می‌دهند، اما فارغ از تلاش‌های گروه‌های همسو با دولت درباره دستاوردسازی برای دولت سیزدهم، آیا ایران می‌تواند با وجود تحریم‌های فلج‌کننده، جایی برای خود در نظم نوین جهانی دست و پا کند یا صرفاً به آن به عنوان راهی برای حفظ پرستیژ می‌نگرد؟

شواهد نشان می‌دهد که پاسخ این پرسش، گزینه دوم است، چون حتی اگر به بریکس در بهترین حالت به‌عنوان «ابزاری برای دور زدن تحریم» بنگریم، نه عادی‌سازی ارتباطات با دنیا و در گامی فراتر به دنبال رویای دلارزدایی باشیم، آب در هاون کوبیده‌ایم؛ آن هم در شرایطی که حتی مبدع گروه بریکس (جیم اونیل) نیز می‌گوید: «وقتی چیزهایی درباره ایده حذف دلار و تشکیل ارز مشترک بین کشورهای بریکس را می‌شنوم، خیلی جلوی خودم را می‌گیرم که قهقهه نزنم.»

به همین دلیل است که نمایندگان بخش خصوصی، بدون ذوق‌زدگی درباره چشم‌انداز امیدوارکننده‌ای که توسط حامیان دولت درباره گسترش روابط تجاری ایران در اثر پیوستن به چنین گروه‌هایی ترسیم می‌شود، به فکر منافع عینی اقتصادی چنین مذاکراتی هستند. پیشنهاد آنها این است که ایران به‌جای تلاش برای عضویت در گروه بریکس، ابتدا بر عضویت در بانک توسعه جدید (NDB) که توسط کشورهای بریکس تشکیل شده، تمرکز کند تا امکان استفاده از منابع مالی آن برای پروژه‌های زیرساختی کشور فراهم شود.





**اهداف بانک توسعه جدید را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد: توسعه زیرساخت (تامین مالی پروژه‌های زیربنایی، مانند راه‌ها، راه‌آهن، بنادر و طرح‌های انرژی‌های تجدیدپذیر)؛ توسعه پایدار (تامین مالی پروژه‌هایی که پایداری محیط‌زیستی و شمولیت اجتماعی را ارتقا می‌دهند)؛ حمایت از اقتصادهای در حال ظهور و ترویج نوآوری و انتقال فناوری**



سرمایه پذیرفته‌شده که توسط اعضای موسس پرداخت شده، ۵۰ میلیارد دلار (۱۰ میلیارد دلار به‌ازای هر عضو) است. به هر یک از اعضا، سهام مساوی در سرمایه پذیرفته‌شده، یعنی ۱۰۰ هزار سهم به‌ازای هر عضو به ارزش ۱۰ میلیارد دلار اختصاص داده شده است. بر اساس ضوابط هر یک از اعضا، سرمایه پذیرفته‌شده خود را به‌صورت اقساطی پرداخت می‌کنند. در ابتدا، اعضا باید ۲۰ درصد از سهام خود را به‌صورت نقدی/ارزی و باقیمانده را در قالب اقساط پرداخت کنند. سهمیه (سهام) اختصاص یافته به هر یک از اعضا، میزان حق رأی آنها برای تصمیمات عملیاتی و مالی را تعیین می‌کند. در حال حاضر، هر عضو ۲۰ درصد از کل سهام را در اختیار دارد. بر اساس مواد توافقنامه بانک توسعه جدید، هر ۵ سال یکبار به‌منظور ایجاد تعدیل در سهمیه اعضا بر اساس موقعیت اقتصادی در حال تحول

**معاونان رئیس:** بانک توسعه جدید، معمولاً از چندین معاونت برخوردار است که هر کدام مسئول حوزه‌های خاصی مانند عملیات بانکی، مالی، مدیریت ریسک و استراتژی هستند.

**دپارتمان‌ها و ادارات:** هر کدام وظایف خاصی مانند ارزیابی پروژه، ارزیابی ریسک، امور حقوقی و ارتباطات را برعهده دارند.

بانک توسعه جدید، تأکید زیادی بر شفافیت و پاسخ‌گویی دارد و به‌طور منظم گزارش‌هایی را در مورد فعالیت‌ها، عملکرد مالی و اثرات توسعه خود منتشر می‌کند. همچنین به‌منظور حصول اطمینان از استفاده صحیح از منابع مالی و رعایت استانداردهای بین‌المللی، تحت حسابرسی خارجی نیز قرار می‌گیرد. علاوه بر این، بانک توسعه جدید در فرآیند ارزیابی پروژه‌های خود، پادمان‌های اجتماعی و محیط‌زیستی را لحاظ می‌کند. این امر، منجر به تضمین تطابق پروژه‌های تامین مالی شده با استانداردها و دستورالعمل‌های بین‌المللی به‌منظور کاهش اثرات منفی بالقوه بر جوامع مختلف و محیط‌زیست می‌شود.

#### ◀ روندهای تصمیم‌گیری

بانک توسعه جدید، مدعی است که در فرآیند تصمیم‌گیری، روندی دموکراتیک را دنبال می‌کند که طی آن، تصمیمات از طریق مشورت و اجماع میان کشورهای عضو اتخاذ می‌شود و اتخاذ تصمیمات عمده مانند تصویب پروژه‌ها و تغییر خط‌مشی‌ها، اغلب به تأیید هیئت‌مدیره نیاز دارند؛ اما از آنجا که این بانک بر اساس یک سیستم سهمیه‌بندی عمل می‌کند که در آن، هر کشور عضو بر اساس اندازه و ظرفیت اقتصادی خود، مقدار مشخصی از سرمایه را در این بانک مشارکت می‌دهد، این سهمیه، تعیین‌کننده قدرت رأی هر یک از اعضا در فرآیندهای تصمیم‌گیری است. به عبارت بهتر، هر چه کشوری از سهم بزرگ‌تر برخوردار باشد، دارای قدرت رأی بیشتری نیز خواهد بود.



دولت‌های متقاضی دریافت وام، باید استانداردهایی را رعایت نمایند که مهم‌ترین آنها عبارتند از:

- همسویی پروژه با اولویت‌های استراتژیک بانک توسعه جدید مبنی بر توسعه پایدار، مقابله با تغییرات اقلیمی و رشد فراگیر.
- توجیه‌پذیری مالی و مقرون‌به‌صرفه بودن پروژه از نظر اقتصادی.
- برخورداری وام‌گیرنده از سابقه خوب در مدیریت پروژه و عملکرد مالی.
- الزام وام‌گیرنده به ارائه تضمین کافی درباره بازپرداخت مبلغ وام.
- انطباق با سیاست‌های حفاظت از محیط‌زیست و اجتماعی.
- علاوه بر شرایط عمومی، این احتمال وجود دارد که بانک توسعه جدید برای انواع خاصی از پروژه‌ها، اقدام به تعیین شرایط خاصی نماید. به‌عنوان مثال، پروژه‌های بخش انرژی ممکن است نیازمند رعایت استانداردهای بهره‌وری یا حجم معینی از انتشار کربن داشته باشند.

**۲- وام‌های سندیکایی:** وام‌های سندیکایی به معنای وام‌هایی است که به‌طور مشترک توسط گروهی از وام‌دهندگان ارائه می‌شوند تا ریسک و بهره وام با سایر وام‌دهندگان به اشتراک گذاشته شود. الزامات و استانداردهای لازم برای دریافت وام‌های سندیکایی نیز مشابه وام‌های سایر پروژه‌ها تعیین شده است.

**۳- ضمانت‌ها:** ضمانت‌نامه‌ها نوعی بیمه هستند که در صورت عدم بازپرداخت وام، از وام‌دهندگان در برابر خسارت محافظت می‌کنند. ضمانت‌های بانک توسعه جدید می‌تواند به جذاب‌تر کردن پروژه‌ها برای وام‌دهندگان کمک و تامین مالی پروژه‌ها را تسهیل کند.

**۴- سرمایه‌گذاری:** در این نوع از تامین مالی، بخشی از سهام پروژه در اختیار بانک قرار می‌گیرد.

علاوه بر اینها، خدمات متنوع دیگری نیز به وام‌گیرندگان ارائه می‌شود؛ از جمله ارائه کمک‌های فنی که طیف گسترده‌ای از موضوعات مانند مدیریت پروژه، ارزیابی محیط‌زیستی و تدارکات را پوشش می‌دهد.

◀ **بعضی از پروژه‌های بانک توسعه جدید در بخش حمل‌ونقل**

همان‌گونه که در گذشته اشاره شد، پیشبرد توسعه پایدار، سرمایه‌گذاری و تامین مالی زیرساخت‌ها و توسعه همکاری منطقه‌ای و در پهنه وسیع‌تر، همکاری میان کشورهای درحال توسعه، جزو اولویت‌های کلان و کلیدی بانک توسعه جدید محسوب می‌شوند. در ادامه به مهم‌ترین بسترهای مشارکت بانک توسعه جدید در راستای تامین مالی پروژه‌های حمل‌ونقل اشاره خواهد شد:

**پروژه‌های بهسازی شبکه حمل‌ونقل نوسازی ناوگان لوکوموتیو در روسیه:** این برنامه یک پروژه ۷/۵ میلیارد دلاری است که در قالب آن،

آنها، یک بازنگری در سهمیه‌ها صورت می‌گیرد و به اعضای جدید، بر اساس مذاکره سهمیه اختصاص داده می‌شود؛ نکته حائز اهمیت آنکه سهمیه‌های تعیین شده جدید، نباید موقعیت اعضای موسس را به کمتر از ۵۵ درصد از مجموع قدرت رأی تنزل دهند؛ به دیگر سخن، مدیریت کلان بانک در انحصار اعضای موسس باقی خواهد ماند.

افزایش سرمایه برای تمامی کشورهای عضو آزاد است. این امر به اعضا اجازه می‌دهد تا سهام خود را گسترش دهند و حق رأی بیشتری کسب کنند البته حق رأی اعضای جدید در هیچ شرایطی، نباید قدرت برتر اعضای موسس در تصمیم‌گیری را خدشه‌دار نماید. در صورت بحرانی شدن وضعیت اقتصادی یک عضو، تمام یا بخشی از سهام آن کشور توسط بانک توسعه جدید خریداری می‌شود. این امر، باعث کاهش سهمیه و حق رأی اعضا می‌شود. بنابراین اجرای سیستم سهمیه‌ای در بانک توسعه جدید، این امکان را فراهم می‌کند که قدرت رأی نسبی بر اساس موقعیت اقتصادی و افزایش سرمایه تغییر کند؛ هر چند که حق وتوی اعضای موسس در تصمیم‌گیری‌های مهم را حفظ می‌کند.

#### ◀ مکانیسم‌های تامین مالی

بانک توسعه جدید، از مکانیسم‌های تامین مالی مختلفی برای ارائه وام به کشورهای عضو خود استفاده می‌کند. این مکانیسم‌های تامین مالی عبارت هستند از:

**۱- وام‌های پروژه:** معمولاً وام‌های پروژه، صرف تامین مالی زیرساخت‌ها یا بازسازی پروژه‌های زیرساختی می‌شوند. در همین راستا، شرکت‌ها یا



**بانک توسعه جدید، تاکید زیادی بر شفافیت و پاسخ‌گویی دارد و به‌طور منظم گزارش‌هایی را در مورد فعالیت‌ها، عملکرد مالی و اثرات توسعه خود منتشر می‌کند. همچنین به منظور حصول اطمینان از استفاده صحیح از منابع مالی و رعایت استانداردهای بین‌المللی، تحت حسابرسی خارجی نیز قرار می‌گیرد**



## ۱۱

**بانک توسعه جدید، مدعی است که در فرآیند تصمیم‌گیری، روندی دموکراتیک را دنبال می‌کند که طی آن، تصمیمات از طریق مشورت و اجماع میان کشورهای عضو اتخاذ می‌شود؛ اما از آنجا که هر کشور عضو بر اساس اندازه و ظرفیت اقتصادی خود، مقدار مشخصی از سرمایه را در این بانک مشارکت می‌دهد، این سهمیه، تعیین‌کننده قدرت رأی هر یک از اعضا در فرآیندهای تصمیم‌گیری است**

## ۱۲

**توسعه و نوسازی ترمینال کانتینری دوربان:** این پروژه توسط Transnet (شرکت دولتی که DCT را اداره می‌کند) اجرا می‌شود. وام بانک توسعه جدید، به تامین مالی تهیه و نصب جرثقیل‌های مدرن و سایر تجهیزات حمل بار کمک خواهد کرد. توسعه این ترمینال به DCT اجازه می‌دهد تا قابلیت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ‌تر و با ظرفیت ناخالص بیش از ۱۰۰ هزار تن یا ۹۰۰۰ TEU را کسب نماید.

این پروژه همچنین با کوتاه‌تر شدن زمان گردش کشتی و افزایش توان عملیاتی، کارایی DCT را بهبود می‌بخشد. پیش‌بینی شده که این پروژه حدود ۱۰ هزار شغل در طول زمان ساخت و ۵۰۰۰ شغل دائمی را پس از تکمیل، ایجاد کند.

**پروژه ارتقای شبکه اتوبوسرانی سریع کوریتیا (برزیل):** هدف این پروژه، بهبود کارایی و پایداری سیستم حمل‌ونقل سریع اتوبوس (BRT) کوریتیا در برزیل است. بانک توسعه جدید در قالب این پروژه، تامین مالی ساخت ایستگاه‌های جدید، گسترش شبکه BRT و خرید اتوبوس‌های جدید را برعهده خواهد گرفت.

**کریدور ۴ فاز دوم پروژه ریلی مترو چنای (هند):** طول این کریدور، ۲۴/۶ کیلومتر و دارای ۲۳ ایستگاه خواهد بود. بانک توسعه جدید، ۳۴۶ میلیون دلار برای تامین مالی این پروژه اختصاص داده است.

**پروژه بهبود شبکه حمل‌ونقل شهری گوانزو در چین:** این پروژه، ساخت یک خط حمل‌ونقل ریلی شهری جدید در گوانزو چین را تامین

حدود ۲۰ درصد از ناوگان لوکوموتیو راه‌آهن روسیه (RZD) با مدل‌های جدید و کارآمدتر جایگزین خواهد شد؛ در همین راستا بانک توسعه جدید، اقدام به پرداخت وام ۵۵۰ میلیون دلاری کرده که به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل شبکه راه‌آهن روسیه و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای کمک می‌کند. از آنجا که این طرح، یک پروژه پرریسک است، تامین مالی بانک توسعه جدید، به کاهش ریسک این پروژه کمک کرده و اجرای آن را تقویت می‌کند.

تامین مالی بانک توسعه جدید برای برنامه نوسازی ناوگان لوکوموتیو را می‌توان به‌عنوان بخشی از تلاش‌های گسترده‌تر بانک در جهت حمایت از توسعه زیرساخت‌ها در بازارهای نوظهور و کشورهای درحال توسعه تلقی کرد. با اجرای این پروژه، حجم شبکه حمل‌ونقل ریلی روسیه، به میزان ۲۲ درصد افزایش یافته؛ مصرف سوخت، به میزان ۵ درصد و انتشار گاز دی‌اکسیدکربن، به میزان ۴/۵ درصد کاهش خواهد یافت.

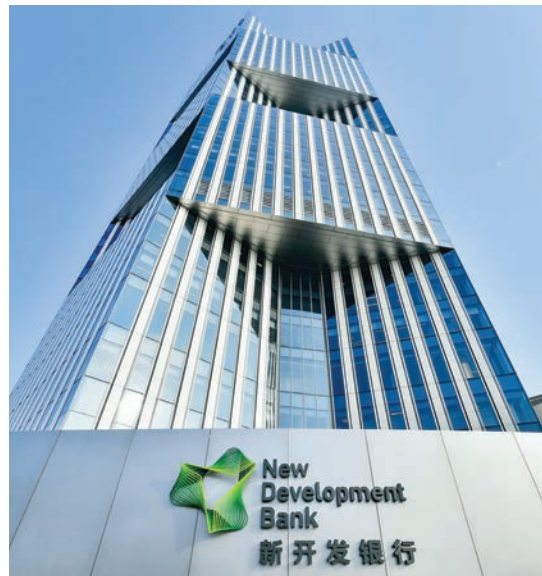
**پروژه توسعه فاز سوم فرودگاه بین‌المللی شیان یانگ:** در سال ۲۰۱۸ بانک توسعه جدید، اعطای وام ۸۰۵ میلیون یوانی، یعنی حدود ۱۱۸ میلیون دلاری برای تامین مالی پروژه توسعه فاز سوم فرودگاه بین‌المللی شیان‌یانگ را تصویب کرد. با اجرایی شدن این پروژه، ظرفیت فرودگاه به جابه‌جایی ۸۳ میلیون مسافر در سال افزایش خواهد یافت و آن را به یکی از بزرگ‌ترین فرودگاه‌های چین تبدیل می‌کند.

وام این بانک، به‌منظور ساخت سه باند جدید، ساختمان ترمینال جدید و سایر زیرساخت‌های پشتیبانی استفاده خواهد شد. انتظار می‌رود این پروژه در طول ساخت‌وساز، منجر به ایجاد بیش از ۱۰ هزار شغل و منافع اقتصادی قابل‌توجهی برای منطقه شود. این پروژه به‌گونه‌ای طراحی شده است که با محیط‌زیست سازگار باشد و با اجرای اقداماتی به‌منظور صرفه‌جویی در انرژی و کاهش انتشار گاز کربن همراه است.

**پروژه سیستم حمل‌ونقل سریع منطقه‌ای دهلی - غازی آباد - میروت (RRTS):** هزینه این پروژه در مجموع، ۳ میلیارد و ۷۵۹ میلیون دلار برآورد شده که بانک توسعه جدید، مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار وام به این پروژه اختصاص داده است. بانک توسعه آسیایی و بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی (AIIB)، از دیگر مشارکت‌کنندگان مالی در این پروژه هستند که به‌ترتیب به پرداخت ۱۰۴۹ میلیون دلار و ۵۰۰ میلیون دلار وام متعهد شده‌اند. منابع مالی بانک توسعه، برای حمایت از ساخت فاز اول RRTS استفاده خواهد شد که دهلی را به Meerut در ایالت اوتارپرادش متصل می‌کند. حداکثر سرعت در این کریدور ۸۲ کیلومتری، ۱۸۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود که زمان سفر را به کمتر از ۶۰ دقیقه کاهش می‌دهد. تاریخ تکمیل نیز سال ۲۰۲۵ پیش‌بینی شده است.



**کشورهایی که مایل به پیوستن به بانک توسعه جدید هستند، باید الزامات مالی خاصی را رعایت کنند که شامل اشتراک سرمایه بانک توسعه و تعهد به مشارکت در صندوق ذخیره این بانک است که عمل به این دو الزام برای ایران دشوار خواهد بود؛ آن هم در شرایطی که حتی پرداخت حق عضویت ایران در نهادهای بین‌المللی نیز به دلیل تحریم‌های اقتصادی و مالی با چالش مواجه شده است**



#### ◀ پیش‌شرط‌های الحاق به بانک توسعه جدید

پیش‌شرط‌های فنی برای پیوستن کشورها به بانک توسعه جدید بریکس را به چند دسته می‌توان تقسیم کرد:

- برخورداری از یک سیستم اقتصادی و مالی سالم
- سابقه حکمرانی خوب و بخش عمومی شفاف و پاسخگو
- تعهد به توسعه پایدار
- چهارچوب قانونی کشور درخواست‌کننده باید از امکان همکاری با بانک توسعه جدید و اجرای پروژه‌های تحت حمایت آن برخوردار باشد.
- سازگاری رویه‌های ارزیابی پروژه با سیاست‌های بانک
- کشور درخواست‌کننده باید از ظرفیت مدیریت پروژه‌های تامین مالی شده توسط بانک توسعه ملی از جمله قابلیت تهیه اسناد پروژه، نظارت بر اجرای پروژه و مدیریت ریسک‌های پروژه برخوردار باشد.
- سوابق کشور متقاضی در اجرای طرح‌های عمرانی
- کشورهای مایل به پیوستن به بانک توسعه جدید، ملزم به اشتراک در سرمایه بانک توسعه جدید و تعهد به مشارکت در صندوق ذخیره بانک توسعه جدید نیز هستند.

#### ◀ چشم‌انداز عضویت ایران در بانک بریکس

بر مبنای آنچه آمد، می‌توان گفت که بانک توسعه جدید با وجود آنکه نهادی نوپدید در نظام مالی جهانی به‌شمار می‌رود، اما ساختار، قواعد و کنش‌های آن در قالب همکاری و رقابت با نهادهای سنتی این عرصه طراحی شده و در تعارض با آنها قرار ندارد. البته این بانک شروطی مانند «نوع روابط دولت-جامعه» را که از سوی بانک جهانی در ارائه تسهیلات مدنظر قرار می‌گیرد، لحاظ نمی‌کند و عمدتاً بر توسعه پایدار تمرکز دارد. با این حال، همان‌گونه که اشاره شد، الحاق به این نهاد نیازمند برخی قابلیت‌ها در اقتصاد کلان کشورهاست و ایران نیز برای عضویت در این نهاد باید نظر موافق شورای حکام را جلب نماید که نخستین شرط آن، برخورداری از یک سیستم اقتصادی و مالی سالم است؛ این در حالی است که شرایط تحریمی، چنان ایران را در محدودیت قرار داده که این کشور را حتی در دریافت منابع مالی خود از عراق که در آن از نفوذ زیادی برخوردار است، با معضل جدی مواجه کرده است.

دومین شاخص، برخورداری از سابقه حکمرانی خوب به‌ویژه بخش عمومی شفاف و پاسخگو برخوردار است که اگر برآوردهای سازمان‌هایی مانند سازمان شفافیت بین‌الملل، مبنای ارزیابی این بانک قرار گیرد، چالش‌ها برای ایران سهمگین خواهد بود. اما اگر بانک برآوردهای بین‌المللی در این راستا را ملاک قرار ندهد، شرایط می‌تواند متفاوت باشد.

مالی خواهد کرد. این شبکه حمل‌ونقل ریلی، به طول ۲۷ کیلومتر و برخورداری از ۱۴ ایستگاه است. دولت چین به‌منظور تامین مالی بخشی از این پروژه، وامی به مبلغ ۳/۴ میلیارد یوان از بانک درخواست کرده که مبلغ موردنظر در دست بررسی است.

**پروژه توسعه زیرساخت اکوتوریسم مگالایا در هند:** بانک توسعه جدید با پرداخت ۷۹ میلیون دلار، پروژه توسعه زیرساخت‌های اکوتوریسم در مگالایا را تامین مالی می‌کند. بر اساس این پروژه، احداث جاده‌ها، مسیرهای پیاده‌روی و مراکز گردشگری جدید در مقاصد اکوتوریسم ایالت انجام خواهد شد.





**ایران برای عضویت در بانک توسعه جدید باید نظر موافق شورای حکام را جلب نماید که نخستین شرط آن، برخورداری از یک سیستم اقتصادی و مالی سالم است؛ این در حالی است که شرایط تحریمی، چنان ایران را در محدودیت قرار داده که حتی در دریافت منابع مالی خود از عراق هم که در آن از نفوذ زیادی برخوردار است، با معضلات جدی روبه‌رو است**



منابع آن متمرکز گردد. از آنجا که این بانک مهم‌ترین منفعت عینی ناشی از عضویت ایران در بریکس است بهتر است به جای تمرکز بر عضویت در بریکس که عمدتاً جنبه پرستیژی و تبلیغی دارد، بر عضویت در این بانک متمرکز شویم. ■

شاخص دیگر، تعهد به توسعه پایدار است که ایران از این نظر هم با چالش‌های جدی در اجرای معاهده پاریس و رعایت استانداردهای محیط‌زیستی مواجه است. در عین حال، کشور متقاضی عضویت باید ظرفیت مدیریت پروژه‌های تامین مالی شده توسط بانک توسعه جدید شامل ظرفیت تهیه اسناد پروژه، نظارت بر اجرای پروژه و مدیریت ریسک‌های پروژه را داشته باشد. در این حوزه موقعیت ایران نیازمند بررسی‌های فنی است. افزون بر این، سوابق کشور متقاضی در اجرای طرح‌های عمرانی نیز حائز اهمیت است و از آنجا که ایران رکورددار تاخیر در انجام پروژه‌های عمرانی است، در کسب موفقیت در این شاخص، احتمالاً با چالش‌هایی مواجه خواهد شد.

علاوه بر این پیش شرط‌های فنی، کشورهایی که مایل به پیوستن به بانک توسعه جدید هستند، باید الزامات مالی خاصی را نیز رعایت کنند. این الزامات شامل اشتراک سرمایه بانک توسعه جدید و تعهد به مشارکت در صندوق ذخیره بانک توسعه جدید است. عمل به این دو الزام نیز دشوار خواهد بود؛ آن هم در شرایطی که حتی پرداخت حق عضویت ایران در نهادهای بین‌المللی نیز به دلیل تحریم‌های آمریکا با چالش مواجه شده است. بدین ترتیب، در شرایط کنونی ایران تنها می‌تواند بر زمینه‌سازی برای عضویت در این بانک و نه دستیابی آسان و سریع به

**کشتیرانی رابین مارین**

تهران، خیابان شریعتی، پایین تر از پل رومی، پلاک ۱۷۸  
www.rabinmarine.com  
**021 2229 5669**



**خدمات تخصصی ما**

- مجربترین تیم در زمینه حمل محمولات پخشالی .
- دارای کانتینرهای استاندارد، پخشالی، Open Top, Flat Rack .
- سرویس حمل تخصصی مواد پتروشیمی با Flexi Tank و ISO Tank .
- سرویس اختصاصی ترنس‌شپینگ از بنادر جنوبی کشور به کشورهای حوزه خلیج فارس، هند، چین، آسیای جنوب شرقی و بالعکس .
- ارائه خدمات فورواردری و استعلام آنلاین .
- حمل و نقل سریع و مطمئن کالا به صورت ex-work در تمامی نقاط جهان .
- ارائه سرویس crossstuffing به مقصد تمامی بنادر جهان .
- تراژیت داخلی و خارجی از/ به کشورهای حوزه CIS .
- حمل و نقل هوایی و زمینی از/ به اروپا و تمام نقاط دنیا .
- دارای نمایندگی وشعب در تمام بنادر ایران .



**۱۲ ماه کارانه**  
**۵ سال خدمات پشتیبانی**

**انواع سندلی های بادی و وزنه ای داخلی و خارجی :**

- ◆ راهبر قطار
- ◆ راننده اتوبوس
- ◆ کاپیتان کشتی و خدمه
- ◆ ماشین سنگین و نیمه سنگین
- ◆ ماشین آلات راهسازی و معدنی و جرقیل ها

📍 دفتر فروش: تهران - سه راه آذران



شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

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

دفتر مرکزی:

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

کارخانه:

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

 [www.FardaDiesel.com](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 کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت

خدمات کربوری و فورواردری

مالک بیش از ۲۵۰ دستگاه کشنده و انواع یدک  
تانکر چادری کفی تیفه بغلدار کمبریسی

خدمات حمل و نقل سراسری

دارای شعب فعال در اقصی نقاط کشور  
تهران، بندرعباس، بندر امام خمینی (ره)، بندرانزلی، بندر امیرآباد

جزه برترین شرکت های  
حمل تانکرک مخصوصا  
حمل روغن خام خوراکی در کشور



IRU



دفتر مرکزی: تهران، پونک، بزرگراه شهید آیت الله اشرفی اصفهانی، بن بست 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

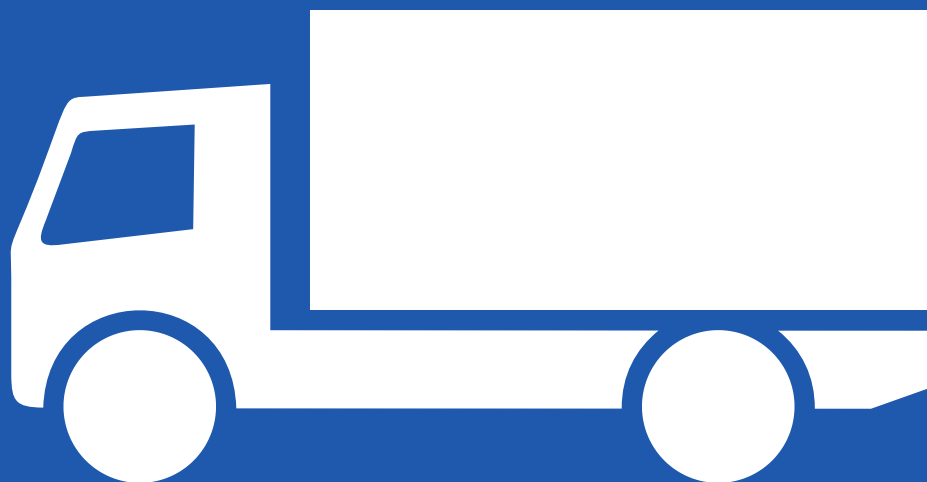
📠 ۰۲۱-۴۰۴۴۹۴۱۷

🌐 www.khsco.ir

✉ khatte\_saba@yahoo.com

# NEC

## FREIGHT FORWARDING SERVICES



Italy  
New East Company s.r.l.  
Via Volontari della Libertà, 25 Z.I. Terrafino Empoli  
+39 05711831789  
trucksales@neweastcompany.com  
www.neweastcompany.com

Iran  
Narin East Cargo  
No. 18, Kish Ave, North Didar, Nelson Mandela, Tehran  
+98 21 8866 0105  
info@neciran.com  
neciran.com/linkedin



# راهنمای شرکتهای حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



| صفحه  | حمل و نقل بین‌المللی تهران |
|---|----------------------------|
| ۱۱۷   | آرسام بار آریایی           |
| ۱۱۶   | آرش تیر زمین               |
| ۱۲۶   | آرمان دریا زمین            |
| ۱۴۹   | آریا فرین جام              |
| ۱۱۹   | آرین ترابری امیر           |
| ۱۲۰   | اسکان پروتد پارس           |
| ۱۱۶   | اسرع ترابری                |
| ۱۲۵   | افرا بار                   |
| ۱۲۷   | اکسون ترابری ابریشم        |
| ۱۲۲   | الماس ترابری پارس          |
| ۱۱۷   | الیت آریا جم               |
| ۱۱۸   | امید اندیش                 |
| ۱۱۷   | امین ترابری                |
| ۱۲۵   | ایران سریع                 |
| ۱۲۰   | ایران ترکمن                |
| ۱۱۸   | ایران پروتد بار            |
| ۱۲۷   | ایلینا لجستیک              |
| ۱۲۸   | بارایستا توان ترابری       |
| ۱۱۷   | بارپروان ایران             |
| ۱۱۸   | بایند                      |
| ۱۲۱   | بارفابری کامیاران          |
| ۱۲۵   | بارمان ره تنیس             |
| ۱۲۰   | به تام ترابری              |
| ۱۱۶   | بی‌تا ترابری               |
| ۱۲۳   | پارسا ترابری پریشیا        |
| ۱۲۳   | پارساترابری کاسپین         |
| ۱۲۳   | پارس پیشرو دریا گوهر       |
| ۱۲۶   | پارس ترابری                |
| ۱۲۱   | پارس سما کالا              |
| ۱۲۱   | پارس گیتا                  |
| ۱۱۹   | پارسیان زمین دریا          |
| ۱۲۰   | پریشیا سفید ترابری         |
| ۱۲۹   | پل وان ترابری              |
| ۱۲۵   | پنج اقلیم                  |
| ۱۲۰   | پیروز رانان جهان           |
| ۱۴۹   | پیشرو ترابری متحد آراز     |
| ۱۱۶   | پیشرو حمل کالا             |
| ۱۲۴   | پیشرو ناوگان سیراف         |
| ۱۳۰   | پیشناز اطلس                |
| ۱۱۶   | پیشنازان                   |
| ۱۲۷   | تات فریر ایرانیان          |
| ۱۲۹   | ترابری صد راه جم           |
| ۱۳۵   | ترکیب حمل و نقل            |
| ۱۴۵   | توزال تکر و آسیا           |
| ۱۲۶   | تیران                      |
| ۱۱۷   | تیرکاران                   |
| ۱۲۳   | تهران تیر                  |
| ۱۲۱   | تهران راهوار               |
| ۱۲۰   | تهران رخش                  |
| ۱۲۲   | جاده ابریشم                |
| ۱۲۳   | جاده ابریشم فرابر          |
| ۱۲۴   | جاده پویان جهان            |
| ۱۲۷   | جوانه کارگو بار            |
| ۱۲۷   | جهان جاده                  |
| ۱۲۲   | جهان یخچال بار             |
| ۱۵۱   | حامد بار                   |
| ۱۱۶   | خزر ترابری                 |
| ۱۲۳   | خط سفید خزر                |
| ۱۱۶   | خیام ترابری                |
| ۱۲۴   | دریا زمین اروند            |
| ۱۱۷   | دلنا بار                   |
| ۱۲۴   | دنیا گرد                   |
| ۱۱۸   | دی ترانس صبا               |
| ۱۲۶   | راگا ترابری پاسارگاد       |
| ۱۲۶   | راگا ترابری پارسیمان       |
| ۱۲۷   | رادمان ترابری              |
| ۱۲۹   | رادمان دریایی ماهان        |
| ۱۲۱   | راه گستر فارس              |
| ۱۱۸   | راه وند                    |
| ۱۱۷   | روشن تیر                   |
| ۱۱۷   | رهیاد ابریشم               |
| ۱۲۵   | رهبار                      |
| ۱۱۹   | رهزاد ترابری               |
| ۱۲۲   | زمرد ترابری نوین           |
| ۱۲۹   | سان لجستیک                 |
| ۱۱۹   | سپهران ترابری              |
| ۱۲۸   | سما مروارید آسیا           |
| ۱۵۱   | سی‌رود کالای خاورمیانه     |
| ۱۱۷   | سینا صدر                   |
| ۱۲۰   | سی بی ترابری               |
| ۱۲۵   | شامخ فرابر                 |
| ۱۲۸   | شاهین ترابری               |
| ۱۱۶   | شهاب ترابری آریا           |
| ۱۱۷   | شهاب تاقب                  |
| ۱۲۵   | شهام ترابری                |
| ۱۲۲   | شیب                        |
| ۱۳۶   | صحرا ترابری                |
| ۱۲۴   | کارگیا نیک نام             |
| ۱۲۹   | کارینا ترابری کیان         |
| ۱۲۱   | فراز رانان جهان            |
| ۱۱۶   | کاسپین                     |
| ۱۱۸   | کالا بر                    |
| ۱۲۶   | کالا سپید ترابری           |
| ۱۲۴   | کهکشان سیر آسیا            |
| ۱۳۰   | کیان ترابری حافظ           |
| ۱۲۰   | گنج بار تهران              |
| ۱۱۹   | لایبر ترانسپورت کیش        |
| ۱۲۱   | ماکو سیر                   |
| ۱۲۸   | ماهان ترنس                 |
| ۱۱۹   | مرسا ترابری پیشرو          |
| ۱۱۷   | مژده ترابری                |
| ۱۲۱   | مسیرا اکسیر                |
| ۱۲۰   | ملک ترابری                 |
| ۱۲۱   | مهان تندر بار              |
| ۱۳۰   | مهرداد ناوگان              |
| ۱۲۶   | مهرکاران تهران             |
| ۱۱۷   | میهن ترابری                |
| ۱۱۶   | نآمداران ترابری            |
| ۱۲۳   | نصرالرافدین                |
| ۱۲۲   | نیک تک                     |
| ۱۳۴   | ویرا آسمان دریا            |
| ۱۱۸   | ویسمان                     |
| ۱۲۲   | هاگ بار                    |
| ۱۱۹   | هویار ترابری               |
| ۱۲۹   | یونیپاک                    |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی</b>    |                            |
| ۱۳۷   | آرنا لجستیک                |
| ۱۳۶   | اسپاد ترابری ویرا          |
| ۱۶۲   | ایده آل راه                |
| ۱۳۷   | ترنم تیریز                 |
| ۱۳۶   | سایران گستر سیلان          |
| ۱۳۷   | سرافراز ترابری             |
| ۱۳۷   | شهاب سحر آذر               |
| ۱۳۷   | کالجار                     |
| ۱۳۷   | نبرو ترابری                |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی</b>    |                            |
| ۱۳۷   | آرتگ نگین                  |
| ۱۳۶   | شهاب تیر آریا              |
| ۱۳۷   | مروارید ماکو               |
| ۱۲۰   | نیک بر                     |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان</b>      |                            |
| ۱۳۱   | آبا تمیم گیتی              |
| ۱۳۱   | آبنازاه طوس                |
| ۱۳۲   | آتا ترابری اطلس            |
| ۱۳۳   | اجاقی                      |
| ۱۳۲   | آسا پروتد طوس              |
| ۱۳۳   | آسا ترابری شرق             |
| ۱۳۲   | بانی راه توس               |
| ۱۳۲   | بیسان ترابری پویا          |
| ۱۳۲   | پیشناز ترابری عصر خاوران   |
| ۱۳۱   | تایما بارید تیر پارس       |
| ۱۳۴   | توکا ترابری                |
| ۱۳۱   | جواهر نگار توس             |
| ۱۳۲   | خادم لجستیک                |
| ۱۳۲   | خلیج فارس ریل              |
| ۱۳۱   | ره تاش توس                 |
| ۱۳۳   | زرین ترابری آسیا           |
| ۱۳۱   | زهره شب                    |
| ۱۳۱   | سپهر زاوه طوس              |
| ۱۳۳   | سدنا آسیا بار فرابر        |
| ۱۳۳   | سلمان ترابری توس           |
| ۱۵۵   | کارگیا ترابری آسیا         |
| ۱۳۱   | کیا مهر ترابری             |
| ۱۳۱   | مارال ترابری ایرانیان      |
| ۱۳۳   | میچکا ترابری شرق           |
| ۱۳۴   | همهران شب توس              |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل</b>      |                            |
| ۱۶۲   | بادیا اردبیل               |
| ۱۳۶   | مانا ترابری                |
| ۱۳۶   | ماهور کیان سیلان           |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان البرز</b>       |                            |
| ۱۳۷   | قهرمان سیر البرز           |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان</b> |                            |
| ۱۶۲   | استاد ترابری               |
| ۱۳۴   | حنان ترابری شرق            |
| ۱۳۴   | صبا ماهان مشهد             |
| ۱۳۴   | شاهراه طلایی کیهان         |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان</b>     |                            |
| ۱۶۲   | ایران ویج                  |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه</b>    |                            |
| ۱۳۰   | روانسر ترابری              |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان</b>       |                            |
| ۱۳۴   | زرین بار پیشرو             |
| ۱۶۰   | فراانتر ترابری             |
| <b>حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان</b>     |                            |
| ۱۳۴   | روان ترابری امید           |
| ۱۴۸   | نیکسان کالا تجارت          |
| ۱۲۸   | هزیر راه                   |
| <b>حمل و نقل داخلی کل کشور</b>                |                            |
| ۱۶۳   | پیام بار دلچیان            |
| ۱۳۸   | تکران سرعت سیراف           |
| ۱۳۹   | توکا                       |
| ۱۳۵   | جاده رانان رفسنجان         |
| ۱۳۵   | حمل و نقل پتروشیمی         |
| ۱۳۵   | سعادت ترابری               |
| ۱۳۹   | شیاهنگ بروجن               |
| ۱۶۲   | صنایع روغن بار گلزا        |
| ۱۶۳   | فولاد ترابری خاورمیانه     |
| ۱۶۳   | طارق                       |
| ۱۶۲   | عدل ترابری توس             |
| ۱۶۲   | گلدشت دماوند               |
| ۱۶۲   | ممتاز                      |
| ۱۳۹   | وطن گرد                    |
| <b>حمل و نقل داخلی استان هرمزگان</b>          |                            |
| ۱۳۸   | آتشین ترابری هرمزگان       |
| ۱۳۹   | آتیه گستر همکاران          |
| ۱۳۸   | آزاده بندر                 |
| ۱۳۸   | آذر ترابری هرمز            |
| ۱۳۹   | احسان هرمزگان              |
| ۱۳۹   | امیر ترابری مهرگان         |
| ۱۳۸   | بندر پیشناز                |
| ۱۳۹   | توحید هرمزگان              |
| ۱۳۹   | دوستان هرمزگان             |
| ۱۳۹   | رشید بار بندر              |
| ۱۳۸   | سعادت بندر                 |
| <b>حمل و نقل سنگین و فوق سنگین</b>            |                            |
| ۱۳۵   | ستی                        |
| ۱۳۵   | سنگین ترابری               |
| <b>خدمات لجستیک</b>                           |                            |
| ۱۲۳   | امیر لجستیک                |
| ۱۴۹   | راین لجستیک                |
| ۱۲۶   | سام ران لجستیک             |
| ۱۶۳   | سهند لجستیک                |
| ۱۲۸   | صبا لجستیک                 |
| ۱۵۳   | هدف مارین                  |



نامداران  
حمل نقل بین المللی و لجستیکی

کریبر- 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  
کریبر فورواردر

Khazar Tarabar  
International Transport Co.  
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از  
ایران به عراق و بالعکس

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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



بی تا ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریبر- 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

☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

☎ ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

☎ ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ info@bitatarabar.com

www.bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریبر- 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  
متحدہ 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

کریبر-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 tasamilikli A.S

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

Tel:(+90216)4699990

Fax:(+90216)4699059

EUROPE OFFICE

HANI TRANS GmbH

Vogelsanger Weg 6 .50354 Hürth

Tel:+49 6331 2281010-11

Fax:+49 633 2271012

www.hanitrans.de

info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قنبر (بازارست).

کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



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

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار  
راه اندیشه، نرسیده به سهروردی،  
پلاک ۱۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

☎ ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰-۷۲

☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

✉ info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



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



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

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷

☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹

www.asratarabar.com



کاسپین  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریبر 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



آرش تیرزین  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریبر - 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

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

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

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

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

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

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





Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

### دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۲) / ۸۸۸۲۰۱۶۲ / ۸۸۸۲۰۱۸۳

ایمیل: Deltabar@deltabar.com

وبسایت: www.deltabar.com



### باربران ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶ / ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

ایمیل: barbaraniran

ایمیل: Farid@barbaraniran.com

وبسایت: www.barbaraniran.com



### روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

ایمیل: info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

### سینا صدر

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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

تلفن: ۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفن: ۷۷۶۸۵۱۶۸

ایمیل: sinasadr@neda.net.ir



### الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

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

تلفن: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

ایمیل: info@elitetaria.com

وبسایت: www.elitetaria.com



### شرکت مهین ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۳

ایمیل: info@mihan-tarabar.com

وبسایت: www.mihan-tarabar.com



### مژده ترابار

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

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

تلفن: ۴۵۸۴۲

تلفن: ۴۴۰۵۸۹۵۷

ایمیل: info@mojdehtarabar.com

وبسایت: www.mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی - هوایی - دریایی کریر - فورواردر

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

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

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

تلفن: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

وبسایت: www.arsambarco.com



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

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

خدمات Trading Company

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

تلفن: +359-877443900

ایمیل: info@safecargo-co.com

وبسایت: www.safecargo-co.com



### امین ترابار

همراهی امین و امن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: amintarabar

ایمیل: info@amintarabar.com

وبسایت: www.amintarabar.com



### شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: shahabsaghebintl

ایمیل: info@shahabsagheb.com

وبسایت: www.shahabsagheb.com



### تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲ / ۶۶۷۲۵۹۳۲

ایمیل: info@tirakantransport.com

وبسایت: www.tirakantransport.com



### رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

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

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

تلفن: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ایمیل: ecmelan2003@yahoo.com



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 بنادر  
ایران و بالعکس ◀ ترانزیت داخلی و خارجی  
به کشورهای CIS  
◀ حمل محمولات فله و پروژه ای  
◀ حمل هوایی ◀ حمل زمینی از اروپا  
◀ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی  
بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران  
◀ شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران  
◀ دارای دفتر اصلی در کشور امارات، کانادا،  
انگلستان و چین

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان  
لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳  
تلف (خط ۵) 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 اللهی  
(ویلا)، شماره ۲۲۷

۰۲۱-۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۰۲۱-۸۶۰۳۷۱۴۱

۰۲۱-۸۸۹۱۲۷۱۱

Info@rahvand.com

www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



Deutch-Iranische



ECO



Iran,Belgium



info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

info@barbodea.com





**HUYAR TARABAR**  
**هویار ترابار**  
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 ترابار پیشرو**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی



**بارفراوری پارسیان زمین دریا**  
Persian Land Sea Forwarding

**Power Beyond Cargo**

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



**رهزاد ترابار**  
**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 تارابار**

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 رایین**  
KARO 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

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 ترابار امیر**  
RIAN TARABAR AMIR  
International Transport Co.LTD.  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فرورادر



شرکت حمل و نقل بین المللی و  
کشتیرانی

**لاینر ترانسپورت کیش**

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

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

✉ Info@linertransportkish

WWW.LINERTRANSPORTKISH.COM



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

From Anywhere to IKA ...

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

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persian speakers

✉ cargo@larafreight.com



**ایران ترکمن**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

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

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

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸  
☎ ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

✉ [Info@iranturkeman.com](mailto:Info@iranturkeman.com)



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

☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۵۵۱۹۲

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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۵۳۴۷ / ۸۸۳۴۲۸۶۵ / ۸۸۳۴۲۸۶۴

☎ [behtam.tarabar](mailto:behtam.tarabar) ☎ [h.miri@behtam.net](mailto:h.miri@behtam.net)

☎ [www.behtam.net](http://www.behtam.net) ☎ [Info@behtam.net](mailto:Info@behtam.net)



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](mailto:Info@persiasepidtarabar.com)

☎ [www.persiasepidtarabar.com](http://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 سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

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

☎ [www.piroozranan.com](http://www.piroozranan.com)



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](http://www.ganjbar.com) ☎ [info@ganjbar.com](mailto:info@ganjbar.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر و فورواردر

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

☎ 04432759351-4

✉ [infonikbarco@gmail.com](mailto:infonikbarco@gmail.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**تهران رخس**

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](mailto:info@trclco.com)

☎ [www.trcl.ir](http://www.trcl.ir)



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

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](mailto:Info@sebonetarabar.com)

☎ [www.sebonetarabar.com](http://www.sebonetarabar.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**اسکان بروودت پارس**

حمل تخصصی  
کالاهای فاسد شدنی

☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴  
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵

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



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

**متخصص در امور روسیه**

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

ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از 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

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

☎ (داخلی) ۶۶۰۱۸۱۸۲  
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰

☎ [www.malektarabar.com](http://www.malektarabar.com) ☎ [Info@malektarabar.com](mailto:Info@malektarabar.com)





**amyaran**  
شرکت بازرگانی کامیاران  
(با مسئولیت محدود)

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



**Pars Gita**  
INTERNATIONAL FREIGHT CO. LTD.  
پارس گیتا  
حمل و نقل بین المللی

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس گیتا**  
(تاسیس ۱۳۶۵ - تهران)

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

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶  
۸۸۳۰۴۰۳۲-۳  
☎ ۸۸۸۴۴۴۵۴۳

✉ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس سما کالا**  
(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک  
۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸

☎ ۸۸۱۷۱۱۵۰

✉ info@parsamakala.com



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

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



rsa Daryaye Fartak

نماینده خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

**ایرسا دریای فرتاک**

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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۵۵۳۷۷

✉ info@irsadaryayefartak.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

**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

مهر ماه ۱۴۰۲



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هگبار

COMPANY: HARBORWAY TRANSPORT, WWW.HAGBARCO.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، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص  
کرج، خیابان سپاه اسلام، خیابان  
شهید عباس شفیعی (جلال)

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۹

✉ info@hbtc.biz

🌐 www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

♦ انبارداری و توزیع

♦ مشاوره لجستیک

♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

♦ مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

📍 تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،

خیابان عطار، پلاک ۴۸

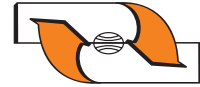
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی  
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، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق

♦ دارای نمایندگی فعال در دوی، چین، تاجوان، تایلند، مالزی

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

♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

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

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

☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

🌐 www.almastpgroup.com

✉ info@almastpgroup.com



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

کشتیرانی

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

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۸

✉ info@zomorrod tarabar.com

🌐 www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهاب

(مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

www.shibshahab.ws

info@shibshahab.ws



شیب

شیب

(سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

www.shib.ws

Info@shib.ws



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

جان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

📍 تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت،

شماره ۲۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

☎ ۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

☎ ۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

✉ Info@jybco.com

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

تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۵۸







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

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

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

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 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، بندر خم شهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغانون، خرم آباد

نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره

تهران، ابتدای نواب، برج سهیل

۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶-۱۹

۶۶۳۸۱۴۲۰



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



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

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



### شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

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



### شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک



### تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

- دریایی - زمینی - هوایی
- صادرات - واردات - ترانزیت
- حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

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

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

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصبیر، 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  
📍 بازارگان، 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**  
هفتگی  
services

واردات و صادرات در سراسر جهان  
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

📍 تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷ / ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰

🌐 www.Tavfreight.com ✉ sales@Tavfreight.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کاهشان سیر آسیا**  
کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازارگان، 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



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی هواپیمایی  
با مسئولیت محدود - شماره ثبت: ۱۱۵۴۱۰

سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌های

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

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

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

تهران، خیابان طالقانی خیابان

ایران شهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

afrabar2@gmail.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.

کریر- فورورادر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق، سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس، دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

تهران، خیابان فلسطین نبش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarie.com

info@iransarie.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



رهبار

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورورادر

ترخیص و ترانزیت کالا

تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۴۶، واحد ۳

۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

rahbarco.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی  
بارمان لجستیک

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

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



مدیریت: احمد رضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

**TIRAN**  
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

## تیران

- حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱

۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com

حمل و نقل بین المللی

## مهرکاران تهران

MEHR KARAN Tehran International Transportation

- 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  
کالا سپید ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport Co (LTD)

## کالا سپید ترابر

(با مسئولیت محدود)

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

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

۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پارس ترابر

PARS TARABAR International Shipping & Forwarding Agency

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

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

(۴۰ خط) ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳

۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

## سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و 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

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

ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی ◀ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ◀ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور

سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه

متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا

دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ◀ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹

۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

۸۸۱۷۴۲۹۵ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران





## شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابر

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به  
سهرابه فاطمی، کوچه شهید حمید  
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲  
☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که
- ♦ امنیت داشته باشد انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

www.ritco.co

info@ritco.co

### Jahan Jadedeh

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  
☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadedeh.com info@jahan-jadedeh.com

(کریر و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ایلیا لجستیک**

Elya Logistics Intl Transport co.ltd

تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده  
☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷

☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

### جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
JAVANEH CARGO BAR  
Int'l Transportation Co. Ltd.

ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای  
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد،  
نبش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com info@javahehcargo.com

### تات فرابر ایرانیان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا،  
انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،  
چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق،  
پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹

☎ ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

Alipour@tatfarabar.com trans\_shams

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

### Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی

دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵  
☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ 📠 ۸۸۹۷۷۹۴۰

فورواردر - ترانزیت

axontarabar.ir info@axontarabar.ir

### Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

(با مسوولیت محدود)

## شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی



کریر و فورواردر  
Carrier & Forwarder

تهران، میدان هفت تیر،  
خیابان مفتح جنوبی، خیابان  
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶

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



www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## هژیرراه

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ  
نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ / ۲۲۱۲۳۹۳۱-۰۲۱-۰۲۱

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

## صبا لجستیک

حمل و نقل محمولات  
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

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

۰۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com info@sabaLc.com



## ماهان ترانس

با مسوولیت محدود

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده‌ای کالا  
کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار

تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲، طبقه ۲، واحد ۵

۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲

ترمینال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

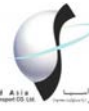
۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

## سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

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

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

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 ترابر**  
حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، فله، مایعات  
حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع، ترکیه و بالعکس  
حمل کالا های صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن، کانتینر  
انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا  
حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ، مرکب)  
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه، بارگیری و بسته بندی

📍 تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتح جنوبی، خیابان ورزنده، پلاک ۸، واحد ۳



کریر و فورواردر  
Carrier & Forwarder  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

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

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

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳  
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

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



## شرکت یونپاک

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- بسته بندی لوازم منزل و مبلمان • ساخت صندوق های چوبی
- بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
- حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- جابجایی دفاتر 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 ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd



**PISHCAZ  
ATLAS**

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 ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:  
جعفر سوری

jafarsouri@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**روانسر ترابر**

(با مسئولیت محدود)

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

۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

www.kthcargo.com

info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کیان ترابر حافظ**

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L 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  
☎ ۳۷۱۲۶۲۸۴  
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰  
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸  
☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳  
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM  
www.taniabarbod.com



سپهر زوه طوس  
SEPEHR ZAVEH TOOS  
ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای  
داخلی و بین المللی

مشهد، بلوار شهید قرنی، قرنی  
۲۱، ساختمان تجاری مجدا، ورودی  
اداری ۲، طبقه ۵، واحد ۵۰۴

☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۶۳۷۰-۷۱  
☎ ۳۷۱۲۷۳۸۳  
☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۲۰  
✉ info@sepehrtoos.ir  
sepehrtoos.ir/railroad

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@abanrahtoo.com ☎ ۰۹۱۵۳۱۲۶۰۲۶  
www.abanrahtoo.com bidel@abanrahtoo.com



### دریای آبی متحد

شرکت نمایندگی کشتیرانی

« 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



### 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  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۰۱۲۴۶  
☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com rahtash@gmail.com



KIA MEHR TARABAR  
International Transport Company  
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 / ۳۸۶۹۷۷۶۹  
☎ ۰۵۱-۳۸۶۹۷۷۴۹  
☎ ۰۹۱۵۳۱۶۶۷۵۳  
✉ Malekabad1358@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 ترنس (دستگاه مولد برق) در دیپوی 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



### ره تاش 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 ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰  
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۹۹۷۸  
☎ بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

**WAGON BAR** واگن بار آسیا  
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل 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



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

**KHADEM**  
Logistics Holding



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

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی  
ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری



**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 ترابری پویا**  
حمل و نقل بین المللی  
شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

حمل انواع محمولات سنگین و ترافیکی در داخل کشور و به کشورهای آسیای میانه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان) و ترکیه

مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

🌐 www.bisantarabar.com ✉ info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پیشتاز ترابری**



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 ترابری: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷-۹ / ۳۳۸۲۲۱۰۱

✉ pishtaztarabar@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 دبی
- دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۴۰۵

☎ +9851-38114747 ☎ +989153141875

🌐 www.Danesh-Biz.Com ✉ Info@Danesh-Biz.Com





## «مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین المللی در سال ۱۴۰۱

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

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

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین المللی

## سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین المللی

## آسا ترابر شرق

کریر - فورواردر



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

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲  
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱ / 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, Gelayol 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  
 ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۹۲-۴ / 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



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

کریر-فورواردر  
(جاده‌ای - 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



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

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

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

✉ info@shahrahtalayi.com



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

کریر-فورواردر  
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

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

✉ Hannantarabarshargh@gmail.com



**زرین بار پیشرو**  
Iran , Guilan , Port of ASTARA

**Progressive Golden Freight**  
Consulate of International Transportation Operations

📍 گیلان، آستارا، خیابان فارابی، حد فاصل، کوی تابنده و حسینیه  
☎ ۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷ contact@zarrein.com

www.zarrein.com



**همراهان شب توس**  
HAMRAHAN SHAB TOOS

◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده‌ای دریایی ریلی و هوایی  
◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی  
◀ دارای انبار سربو شده، 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




مدیریت آقای مهاجری

شرکت بازرگانی **مروارید تجارت توانا مکران**  
شرکت حمل و نقل بین المللی **سبا ماهان مشهد**

کریر- فورواردر- ترخیص کالا  
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

📍 زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶  
☎ ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ☎ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵  
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸

✉ Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com



**روان تراب نوین امید**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

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



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

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

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



**Sangin Tarabar**  
Road Transport Co Ltd.

**سنگین ترابار**  
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

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

تهران، خیابان ولی عصر، بالاتر از شهید بهشتی، برج سرو ساعی، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۴

☎ ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶ ☎ ۸۸۷۲۱۵۲۶

🌐 www.sangintarabar.com ✉ info@sangintarabar.com

**سستی**  
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...

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 ۶) ☎ 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

✉ aligholamhoseyni537@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 ☎ ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

🌐 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  
**شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی**

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹

🌐 www.ptec-ir.com ✉ info@ptec-ir.com



**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

☎ ۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / 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

☎ ۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷ / ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳

فرشاد حاتمی

تهران، 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

☎ ۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

۳۴۴۶۸۷۰۱

☎ ۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ 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

تهران، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

☎ ۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

☎ ۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۲

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

☎ ۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸ ☎ ۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

✉ 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

☎ ۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰ ☎ ۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ط ۶ واحد ۳۱

☎ ۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ 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



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.

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**مروارید ماکو**  
(سهامی خاص)

▀ ترابری بین المللی ▀ زمینی، هوایی، دریایی ▀ بسته بندی و ترخیص کالا

▀ Road & airway ▀ Shipping & packing ▀ custom clearance & services

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۷۴۰

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶

☎ (+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 ۱۸، واحد G

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



ARTA LOGISTICS

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**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

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰

☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰

www.artalogistic.com ✉ info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## نیرو ترابار

کریر - فروردر

Nirou Tarabar

International Transport

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب

گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

## شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

- سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

☎ 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

☎ ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

☎ ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴

☎ ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴

www.lbeg.ir

✉ info@lbeg.ir

✉ Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

## آرنگ نگین



شرکت حمل و نقل بین المللی

## قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

ترخیص و بارگیری

استریپ

حمل و نقل داخلی



دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

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 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 تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه های، حمل و نقل غرفه ۱

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۳۴

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 / ۰۹۱۳-۳۴۵۷۶۷۱ / 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

۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹ / ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴

atashin\_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com







شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**رشید بار بندر**

بندرعباس، بلوار امام خمینی،  
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه  
هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

رشدبار\_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای  
**دوستان هرمزگان**

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه  
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به  
خارج از کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،  
ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

تلفن: ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی

تلفن: ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل  
**دوستان هرمزگان**

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه  
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به  
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

تلفن: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

Info@doostanhormozgan.com

شرکت حمل و نقل و نقل و ملن گرد  
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز،  
درون شهری و برون شهری

خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲

جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

تلفن: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰-۱۳

تلفن: ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

تلفن: ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

Vatangard@gmail.com

www.vatangardco.com



شرکت حمل و نقل  
**توکا**

بزرگ مقیاس هوشمند

اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده در  
بازار بورس اوراق بهادار  
دارای گواهینامه IMS از شرکت IMQ ایتالیا  
دارای تقدیرنامه ۲ ستاره عالی سازمانی

۱) مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی

از حمل مواد اولیه تا محصولات

۲) تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی

۳) توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی،

حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر

و سایر مناطق کشور

۴) توانمند در اجرای پروژه‌های متنوع و حمل و نقل

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

۵) توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی

(جاده ای و ریلی)

۶) نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو دیزل (گواه)

با رتبه ممتاز کشوری

۷) دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل

راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵-۷۹

تلفن: ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵

دفتر اصفهان: ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۵

شعبه مبارکه: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۵

شعبه کاشان: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۵

شعبه زین شهر: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۹

رشت (داخلی ۱۵۳): ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

خواف (داخلی ۱۵۳): ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

Info@tukatarasport.ir

www.tukatransport.ir



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: ۰۹۱۷۳۶۶۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com

ehsan.hormozgan@yahoo.com



امیر ترابره هرمزگان

شرکت حمل و نقل

یا مسئولیت محدود

- با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل
- دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس
- دارای انبار جهت تخلیه و بارگیری و دیپوی کالا
- نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی
- دارای بیمه نامه معتبر جهت حمل محمولات و پرداخت خسارت احتمالی در کمترین زمان
- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین از مبدا بندر عباس  
به تمام نقاط با کامیون های کفی، چادری، ترانزیت، یخچالدار،  
لبه دار، خاور و کامیون های کشویی و کمرشکن و بوژی

بندرعباس، میدان شهید، خ امام، کوچه پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات، ط ۷، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸ / ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶

دفتر عملیاتی: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، قطعه ۹۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی  
**آتیه گستر همکاران**

حمل انواع کالا از بندرعباس  
به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس اپ:

۰۹۱۷۶۶۱۷۹۱۹

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی  
صدر، ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

@agh\_transport

www.aghtrans.com



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

**شاهنگ بروجن**  
(متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی

دانشگاه آزاد

تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰

۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

تلفن: 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 - ۲۲۵۳۲۳۴ - ۷



Fanus\_Talae\_Jazire\_Shipping 

www.iglship.com 

# راهنمای شرکتهای کشتیرانی و خدمات دریایی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور



| شماره | نام شرکت             | شماره | نام شرکت             | شماره | نام شرکت               | شماره | نام شرکت                |
|-------|----------------------|-------|----------------------|-------|------------------------|-------|-------------------------|
| ۱۵۲   | مدیریت بار و دریا    | ۱۴۲   | راشا تجارت شایگان    | ۱۴۶   | پاشا دریا شرق          | ۱۴۴   | خدمات دریایی و کشتیرانی |
| ۱۵۳   | مروارید اقیانوس آرام | ۱۴۳   | راهیان تجارت مارین   | ۱۴۴   | پردیس اقیانوس سیراف    | ۱۴۴   | آباد اختر آریامن        |
| ۱۵۲   | مروارید دریای آرام   | ۱۱۸   | راهیان دریای سعادت   | ۱۴۵   | تاجران دریا کالا       | ۱۴۳   | آینوس خارک              |
| ۱۵۱   | موج مد               | ۱۴۳   | رایکا دریا تجارت     | ۱۲۴   | ناو ساحل اروند         | ۱۵۴   | آبتین راه خاورمیانه     |
| ۱۳۰   | مهر دریا ناوگان      | ۱۵۵   | روشن دریای پاریس     | ۱۴۷   | ترنگ دریا (TDS)        | ۱۵۳   | آراد راه دریا           |
| ۱۴۲   | نیک یاد دریا         | ۱۵۲   | ساعی ترابری آرامش    | ۱۵۳   | توسعه تجارت رویینا     | ۱۴۴   | آرمان راه کوروش         |
| ۱۴۵   | ونوس دریا            | ۱۴۴   | ساعی پاریس دریا      | ۱۵۱   | توسعه تجارت کارن مکران | ۱۵۱   | آریا بندر سینتا         |
| ۱۵۱   | هفت دریا             | ۱۴۷   | سام دریا آسیا        | ۱۵۰   | توشه بر                | ۱۴۷   | آریا راد مهر دریا       |
| ۱۴۶   | هلال دریای ایرانیان  | ۱۴۴   | سپید بندر مکران      | ۱۴۲   | جهان دنیز کالا         | ۱۵۰   | آرین ترنس               |
| ۱۴۶   | هماهنگ دریای پاریس   | ۱۵۰   | ستاره                | ۱۴۶   | خط استوا مارین         | ۱۵۰   | آرین سپهر اروند         |
| ۱۵۳   | هزا ناو دریا         | ۱۴۳   | ستاره آبی دریا (BSL) | ۱۴۵   | خط کرانه دریایی        | ۱۵۵   | آسمان دریا رها          |
| ۱۴۹   | هیوا امید دریا       | ۱۴۵   | سلهین دنیز           | ۱۵۲   | خورشید دریایی آبی      | ۱۵۰   | آهنگ دریا               |
| ۱۴۶   | یکتا مارین           | ۱۵۱   | سپا رسا مانا         | ۱۴۳   | داتام دریای اروند      | ۱۵۵   | اینکار ترابری پارسا     |
|       | خدمات بندری          | ۱۵۳   | سیراف دریا لیان      | ۱۴۹   | دروازه طلای دریای نور  | ۱۴۸   | اتحاد دریایی دوستی      |
| ۱۴۸   | امیدان ساحل پارسیان  | ۱۴۵   | سیمای دریای گناوه    | ۱۴۳   | دریا پرتوی گیتا        | ۱۵۰   | اسپندان ترابری آتیه     |
| ۱۴۲   | تیم دریا             | ۱۴۲   | شاخص صدف دریا        | ۱۴۶   | دریا پیمای امین پارس   | ۱۵۴   | البرز سیریک             |
| ۱۵۱   | خلیج پزم             | ۱۵۲   | فانوس ساحل           | ۱۴۶   | دریا تجارت سامیار      | ۱۴۴   | امواج دریا              |
| ۱۴۸   | دریای آبی خلیج فارس  | ۱۴۲   | فرتاک دریای آرام     | ۱۳۶   | دریا سرعت              | ۱۵۴   | امواج زرین دریا         |
| ۱۴۵   | ساحل نمایان بندر     | ۱۵۰   | فرمد                 | ۱۴۷   | دریا سفیر هرمز         | ۱۵۴   | اوزال دریا              |
| ۱۴۵   | کسری افق دریا        | ۱۴۸   | کیان راه ساحل        | ۱۳۱   | دریای آبی متحد         | ۱۵۰   | ایران ترابری            |
|       |                      | ۱۵۲   | گذرگاه دریای پاریس   | ۱۴۹   | دریای آرام آمانیس      | ۱۴۷   | ایرسا دریا لجستیک       |
|       |                      | ۱۴۷   | لنکا آبی کیش         | ۱۵۳   | دریای نیلگون شفق       | ۱۲۱   | ایرسا دریای فرتاک       |
|       |                      | ۱۵۰   | لنگر دریای جنوب      | ۱۵۲   | دنیز دریا نورد متحد    | ۱۴۶   | ایرسا مارین             |
|       |                      | ۱۴۴   | ماروس ترابری         | ۱۵۴   | دورقی                  | ۱۴۵   | پاسارگاد لاین           |



## 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/کریر 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  
۸۸۳۲۳۸۳۷  
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۳۲۳۸۳۷





FARTAK DARYAYE ARAM  
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶  
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹  
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶  
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

## فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak\_darya

Info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

## جهان دنیز کالا

- « فورواردی »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



## شرکت خدمات 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



NIK PAD DARYA  
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی

## نیک پاد دریا

- حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- حمل محمولات فله
- حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- حمل کانتینر های یخچالی
- حمل کانتینر های یخچالی

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۱ طبقه ۴ واحد ۱۳

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

## شاخص صدف دریا

- « صادرات و واردات و ترخیص کالا »
- « ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحر (عمان) و جبل علی (امارات) »
- « ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی »
- « سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند، بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین. »

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

۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵

INFO@SHAKHSSD.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 »
- « (WAREHOUSING-CROSS STUFFING) »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com







# B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 [www.bslshipping.com](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 فوروردی • 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 آرمان

کارگزاری ترابری دریایی  
نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳  
۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



## شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص  
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات  
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی  
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



## شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات  
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان  
• مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)

• حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، نلسون ماندلا (چردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴،  
طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

## پردیس اقیانوس سیراف

- نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
  - سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
  - ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
  - ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
  - ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بن بست صدر، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی  
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd  
Shipping Agency & Int'L  
FreightForwarder



### تاجران دریا کالا

نماینده خطوط کشتیرانی

#### نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO

- سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:
- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

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

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

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



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
Reg No.: 468726 (محدود)

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۵۰۰ (خط ۳۵)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

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



### 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)



### توزال تکرو آسیا

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

📍 تهران، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳، طبقه دوم 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 کشتیرانی ونوس دریا

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

تهران، میدان آرژانتین، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان صهبا، طبقه ۱، واحد ۱

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۰۹۰۰۱ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | 📠 ۰۹۱۲۷۶۶۲۷۲

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

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح

دفتر گنساوه: ۰۷۷ - ۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر تهران: ۰۲۱ - ۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر دبئی: ۰۹۷۱۵ - ۱۷۱۳۰۲۴

دفتر بندرعباس: ۰۷۶ - ۳۳۴۵۴۱۹۱

www.pasargadline.com office.thr@pasargadline.ir

### 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 بندر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

📍 عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

✉ [ksh.co.asl@gmail.com](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 دریائی (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 بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴  
☎ 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 ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۶۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱ بندرعباس  
☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ بوشهر

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



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@daryapeymayeaminpars.com](mailto:shm@daryapeymayeaminpars.com)  
✉ [es@daryapeymayeaminpars.com](mailto:es@daryapeymayeaminpars.com)



نمابندگی خطوط کشتیرانی  
**هماهنگ 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 نیش  
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی  
**لتکا آبی کیش**

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نیش کوچه  
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

تلفن: ۸۸۱۰۰۷۰۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)  
Blue.Lotka.Kish | info@ltkshipping.com  
www.bluelotkakish.com



کشتیرانی بین الملل  
**ایرسا دریا لجستیک**

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸  
Irsa.darya.logistics.shipping

www.irsalogistics.com | Info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی  
**آریا رادمهر دریا**

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی  
حمل کالای خطرناک / ترخیص  
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹،  
ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ | فکس: ۸۸۳۱۹۳۶۷  
www.armdshipping.com | info@armdshipping.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰  
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲  
www.torangdarya.com  
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR  
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات،  
طبقه ۹، واحد ۹۰۲

تلفن: ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ | فکس: ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی  
**دریا سفیر هرمز**

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BND، BIK، Bushehr، و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

📍 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)

**بیمه آسیا**  
خدمات بیمه‌ای بوبره‌ژ (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، میدان قبا، 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)



Alliance of Friendship Sea Shipping Agency Co.

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

www.ariafarin.com    Info@ariafarin.com



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 باردرستی)  
لجستیک معکوس

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۳۵۹۰۶۲۰-۰۹۳۹ | 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

**پیشروترابر متحدآراز**

♦ دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه

♦ وارد کننده کشتنده از اروپا

♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا

♦ کربری و فورواردری

دفتر نمایندگی کشور ترکیه

☎ +۹۰ - ۵۰۷۵۶۰۱۳۵۹

📧 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



شرکت اسپندان ترابری  
Spandan Tarabar Atieh  
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر، پلاک ۴ واحد ۷  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۹۶۰۸  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳  
☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸  
m.bahrami@sta-co.com  
✉ info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری  
**آهنگ دریا**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاہ، 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@mehd.net



**ایران ترابری**  
نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین‌المللی • حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا • ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

## ARIAN GROUP

**ARIAN TRANS**  
نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی  
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

**JSF Air**  
حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

**ARIAN Sepehr**  
حمل و نقل دریایی

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



www.cargobooking.com

**TCIS**  
خدمات فنی و بازرسی

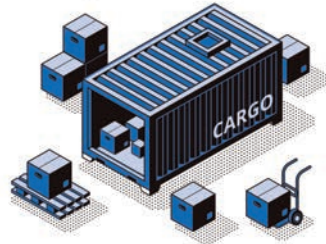
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

**TCIS**

www.tcisrns.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com  
info@ariantrans.com



شرکت **لنگر دریا جنوب**

**South Sea Anchor Co Ltd**  
sea&port Service Customs Clearance  
Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، ♦ صادرات، واردات ♦ نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از

بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

بندر امام خمینی (سریندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاہ، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

☎ ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ ☎ ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

✉ info@langardarya.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: ۸۸۷۰۸۰۰۳۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶  
 فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸  
 ایمیل: info@abssshipping.com  
 وبسایت: www.abssshipping.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی سراسری  
 شرکت برتر در حمل‌ونقل کشور  
 در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

- « دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل‌ونقل »
- « صدور بارنامه‌های دولتی در سراسر کشور »
- « ارائه خدمات حمل‌ونقل در سراسر کشور در سریع‌ترین زمان توسط تریلرهای حمل‌خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها »
- « دارای ترمینال اختصاصی »

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



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

- « ارائه دهنده خدمات بارفربری 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  
 وبسایت: www.searoadkala.com



شرکت کشتیرانی  
**سُها رَسا مانا**

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس  
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

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 فوروردی کشتیرانی
- OPEN TOP - REEFER - GP - FLAT RACK
- خدمات حمل Door To Door
- سرویس منظم روزانه ترانزیت یخچالی و چادری به دبی و عمان
- ارائه خدمات حمل ترکیبی به آفریقا، کانادا و ..
- Cross stuffing in Dubai and Turkey

دفتر مرکزی

بندرعباس، تقاطع مرادی، کوچه مهیار ۱، ساختمان آرتیس، طبقه ۳، واحد ۳۰۵  
 تلفن: 09763220071 - 09763220511

شعبه ۱

شیراز، بلوار امیرکبیر، مقابل شهرک امیرکبیر، ساختمان هانیک، طبقه ۲ - واحد ۳  
 تلفن: 07138337368

تلفن همراه  
 09129174737

www.karenmakran.com



تهران، خیابان خرمشهر (آبادانا)،  
 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 (خط): ۲۲۲۲۵۳۰۳  
 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  
 وبسایت: 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 (خط): ۸۸۷۹۲۷۹۳  
 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 LCL و FCL و 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 تانکر • انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴  
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹  
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳  
✉ info@blueseasun.com  
🌐 www.BlueSeaSun.com



**کشتیرانی گذرگاه دریای پارس**  
Pars Sea Passage

• نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL  
• خدمات حمل door to door  
• ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از / به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا • حمل کالاهای خطرناک

📍 تهران، سعادت آباد، میدان کاج، کوچه علی اکبر، پلاک ۲، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
✉ gmr@psp-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**مرورید دریای آرام**

• ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"  
• دارای نماینده ی ترخیص در امارات  
• انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

📍 تهران، یوسف آباد، خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

☎ ۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶  
۸۸۰۶۷۱۳۸  
☎ ۸۸۰۶۷۱۲۶  
✉ info@csp-shpg.com  
🌐 www.csp-shpg.com



**SAEI TARABAR ARSHAM**  
SHIPPING AGENCY CO. LTD

• ارائه سرویس حمل و نقل و 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  
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹  
Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran  
Tel : (+9821) 88106921-2 Fax : 88712758  
www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



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 دریاوندی، پ ۶۶، طبقه ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹  
✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی  
**شرکت دینزدیانورد متحد**


• دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان  
• ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL و ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL  
• ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس • خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲، برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

کدپستی ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴

U.A.E. (Dubai) OFFICE: Deniz Seafarer United Company Ltd. 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  
☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹  
aminifanusahel.com  
operation@fanussahel.com  
✉ Fanus@fanussahel.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، Oman و Antwerp ▶ سرویس حمل  
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ▶ سرویس حمل زمینی و  
هوایی ▶ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ▶ سرویس کانترینر یخچالی  
▶ سرویس ریلی ▶ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب  
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین فلکسی، استافینگ،  
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،  
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ 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 ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (۳۹/۴۰۷)

📠 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



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



ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانترینر، قله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی
- (فرواردرینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
- از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،

ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal

شرکت کشتیرانی پایانه کالا  
**البرز سیریک**

حمل دریایی کلیه کالاهای  
فله، تریلی، یخچالی از  
بندرعباس به امارات و عمان  
به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران،  
چهارراه جهان بار، کوچه دکتر  
ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم

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 ۴۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
تهران، شمال میدان هفت تیر،  
خیابان غفاری، شماره ۲۰،  
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۰-۸

داخلی (۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۰-۸

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)،  
آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد،  
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،  
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ◆ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ◆ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ◆ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ◆ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ◆ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ◆ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ◆ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ◆ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ◆ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

**اوزال دریا**

تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

@ozaldarya

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

**شرکت آبتین راه خاورمیانه**

(نماینده خطوط کشتیرانی)

۱. نمایندگی خطوط کشتیرانی
۲. ارائه خدمات حمل و نقل دریایی کالای فله و جنرال کارگو از بنادر مختلف
۳. حمل کالای عمومی و پروژه ای از کلیه بنادر دنیا به ایران و بالعکس با در اختیار داشتن شبکه نمایندگیهای کارآمد.
۴. قابلیت انجام حمل های ( فورواردری زمینی و دریایی و هوایی )
  - (کانتینر در بست) FCL، (خرده بار کانتینری) LCL
  - (کامیون در بست) FTL، (خرده بار کامیونی) LTL
  - (حمل بار هوایی) Air Shipment
- انجام امور چارترینگ و نمایندگی کشتی HANDYMAX و PANAMAX
- ترانزیت کالاهای وارداتی و صادراتی

آدرس: ایران - تهران خیابان خالد اسلامبولی خیابان بیست و سوم پلاک ۹ طبقه چهارم واحد ۲  
تلفن: +۹۸۲۱ ۸۸۵۰۹۸۹۸  
فاکس: +۹۸۲۱ ۸۸۷۸۴۲۵

Email: info@abtinway.com

Website: www.abtinway.com





# RDP LINE

## کشتیرانی روشن دریای پارس

### Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و 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. (LCC)

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 ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

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

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

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

✉ info@etpcargo.com



## کارتکیا ترابری 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 آرمنی‌تاز 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
- کانینتر • 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 ۱۵

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)

شرکت راه آهن حمل و نقل (سای عام)



### 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 فله در بندرعباس و سنگان

www.rwt.ir

info@rwt.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



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 ...

### سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



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 ۳۴۳۹ ۳۳۶۲

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


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

### راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

[asiabarco@asiabarco.com](mailto:asiabarco@asiabarco.com)
[www.asiabarco.com](http://www.asiabarco.com)



## بازرگانی لطفی

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

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: ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

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 کمرگ 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

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸

بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲

دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

داخلی بوشهر: ۰۲۱-۴۵۹۴۳  
 داخلی تهران: ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

lrrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co





## شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان
  - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
  - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلووآسی استانبول ترکیه
  - انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A  
TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI  
ÇAKAN ANTREPO
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir. ☎ +905347875532 ☎ +902627540126 ☎ ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ ☎ ۰۶۶۲۷۱۲۶۵-۶
- Farhad Azarafza ☎ +905323131857 ☎ +989122077929 ☎ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ ☎ ۰۶۶۲۷۷۰۵۶-۸

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 افشین ابراهیمی رهبر

- 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، بلوار رسالت جنوبی، کوچه اردیبهشت، ساختمان عرشیا، طبقه ۴، واحد ۸

مدیریت: افشین ابراهیمی رهبر

- ☎ ۰۷۶۰۹۱۰۹۹۸۹۴-۵ ☎ ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

Bazargani.rahbar@yahoo.com



### شرکت بازرگانی هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص  
دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوی

تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد 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



شرکت

### سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت کارسانان 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 کاربری ها 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



International Freight Forwarding

Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی،

پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳

☎ ۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

www.amadrah.com

✉ info@amadrah.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بادپا اردبیل

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۷-۸

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

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 فکله سینا و میدان ترهبار، ترسیده به ترمینال مسافری، ساختمان STC طبقه چهارم

✉ badpa\_ardabil@yahoo.com

موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز  
قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه  
۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)



ممتاز

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸



حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی

کردستان  
ایران ویچ

☎ سنندج، خیابان طالقانی، کوچه مولوی کرد، پلاک ۸

☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸

☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱

☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد قزنی، خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹

☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰

☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷

☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۳

✉ iranvichco@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: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰

☎ ۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳

☎ مسافری ابهر: پایانه مسافری

☎ مسافری

☎ دفتر امام حسین: ۰۲۴۳-۵۲۷۳۳۵۷

☎ دفتر ترمینال: ۰۲۴۳-۵۲۱۴۰۳۵

☎ خرم دره: ۰۲۴۳-۵۵۲۸۱۰۸



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

☎ تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

✉ idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

☎ کریر- فورواردر

☎ حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت

☎ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور

☎ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه، افغانستان و قفقاز

☎ زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰

☎ ۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

☎ ۳۳۲۶۴۲۹۶

✉ ostadtarabar@gmail.com







موسسه آموزش مهل 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



**PBDC**  
PAYAM BAR DELIJAN

شرکت حمل و نقل

**پیام بار دلیجان**

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co

- حمل و نقل ریلی داخلی
- حمل و نقل ریلی بین المللی
- انجام امور ترکیبی و لجستیک

📍 تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خ نیما یوشیج، مجتمع آکادا سنتر، طبقه ۶، واحد ۴۰۲

☎ ۰۲۱ - ۴۴۲۱۰۱۲۰

☎ ۰۲۱ - ۴۵۸۱۲۵۲۵

🌐 slc.ir

✉ info@slc.ir



شرکت حمل و نقل ریلی و  
لجستیک بین المللی

**سهند لجستیک**



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



**METSCO**

شرکت حمل و نقل

**فولاد ترابار میانه**

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 اندیشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابار خاورمیانه، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ ☎ ۳۳۸۳۲۳۵۷

✉ fooladtarabartransport@gmail.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 Info@poleone.com

## Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD  
Carrier and Forwarder

Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh  
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821) 88322297 +9821) 88322296

Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



## Rahian Tejarat Marine Co.

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

+98 21 87700269

info@rtmarine.co



Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

## Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



## Shipping & Int'l Transport Co.

info@m-sp-co.com

Tel: 021 88 17 83 30 0921 358 51 69

No 12, Unit 7, East 14th St, Beihaghi St,  
Argentina Sq, Tehran - Iran

www.m-sp-co.com



Unit 2, First floor, No.161, Motahari  
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

## Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi  
st. ,Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com

# شرکت راه آهن حمل و نقل

(سهامی عام)



اولین و بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی (بخش خصوصی)

پیشگام در حمل و نقل چندوجهی

پیشرو در ترانزیت ریلی



#### شماره تماس نمایندگی ها :

- اراک : ۰۳۶-۰۳۳۱۲-۰۸۶ اسفهان : ۰۳۱-۰۳۶۵۱۵۸۹۹
- اهواز : ۰۱۱-۰۳۵۷۱۹-۰۶۱ سیرجان : ۰۳۴-۰۴۲۲۰۶۰۳۵
- نکا و بندر امیرآباد : ۰۱۱-۰۳۴۷۳۱۵۱۹ تبریز : ۰۴۱-۰۳۴۴۲۴۴۴۸
- بندرعباس : ۰۷۶-۰۳۳۷۵۲۲۲۰ و ۰۷۶-۰۳۳۷۵۶۸۲۱-۲
- سرخس : ۰۵۱-۰۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱-۰۳۴۵۲۹۱۰۱
- مشهد : (شهید مطهری، طبس، سنگان) ۰۵۱-۰۳۷۳۱۴۷۸۶
- یزد و بافق : ۰۳۵-۰۳۷۲۴۲۷۷۶ هزنجان : ۰۲۴-۰۳۳۷۷۸۳۷۲
- کرمانشاه : ۰۸۳-۰۳۴۲۱۸۵۵۹ شاهرود : ۰۲۳-۰۳۲۳۶۰۶۹۰
- کرمان و زرنند : ۰۳۴-۰۳۳۴۳۴۸۹۰

#### اهم فعالیت های شرکت :

- حمل ریلی انواع مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور
- حمل ریلی انواع مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور
- حمل و نقل بین المللی انواع محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی
- متخصص در ارائه خدمات فوروردی انواع کالاهای تجاری از کشورهای CIS چین و ترکیه به ایران و برعکس
- دارای امکانات لجستیکی ملکی نظیر: ناوگان باری و سازه های تخلیه مواد فله در ایستگاه های بندرعباس و سنگان

#### اطلاعات تماس دفتر مرکزی :

فکس : ۰۲۱-۰۶۶۴۲۱۲۱۶ تلفن : ۰۲۱-۰۶۶۴۲۲۴۹۰ آدرس : تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴  
 وب سایت : www.rwt.ir : info@rwt.ir : پست الکترونیک : کد پستی : ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴







# شرکت ترکیب حمل و نقل

صمیمانه از شما برای حضور در دهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته دعوت می نماید.

## حمل و نقل

دارای نمایندگی های فعال در بنادر ، مبادی های ورودی و خروجی کشور

نماینده کشور ایران در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب

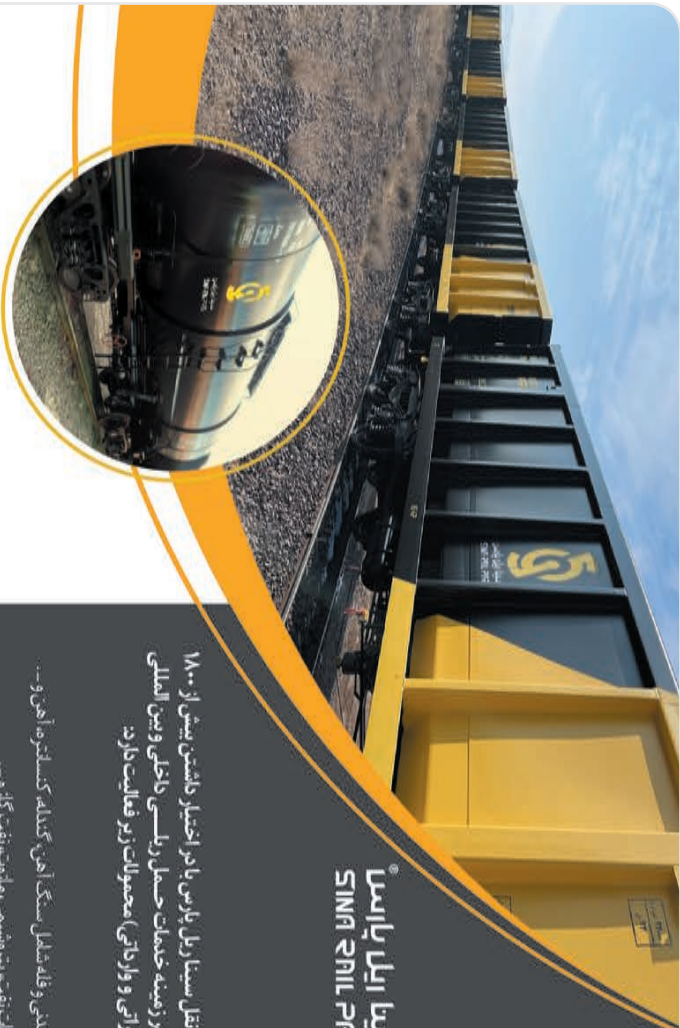
۰۲۱۶۶۹۱۳۹۲۸-۹

@ info@tarkibtrans.ir

www.tarkibtrans.ir



تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، بعد از خوش، پلاک ۱۵۸  
کد پستی ۱۴۵۷۹۷۶۷۴۱



## سینا ریل پارس SINAM RAIL PARS

### معرفی:

شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با در اختیار داشتن بیش از ۷۰۰۰ دستگاه واگن در زمینه خدمات حمل ریلی داخلی و بین المللی (ترانزیتی، صادراتی و وارداتی) محصولات زیر فعالیت دارد:

- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| <b>حمل بین المللی</b> | <b>حمل داخلی</b>     |
| ۱- ترانزیتی           | ۱- واگن لبه بلند     |
| ۲- صادراتی            | ۲- واگن مخزن دار     |
| ۳- وارداتی            | ۳- مواد نفتی و روغنی |
|                       | ۳- واگن مخزن دار     |
|                       | مواد شیمیایی         |
|                       | ۴- واگن مسقف         |
- فعالیت های حمل شرکت

- ⑤ انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کلسیت، زغال سنگ و ...
- ⑤ انواع محصولات نفتی، پتروشیمی، مازوت، نفت گاز و ...
- ⑤ انواع محصولات شیمیایی، اسید سولفوریک و سود مایع و ...
- ⑤ انواع روغن صنعتی و خودرویی.
- ⑤ انواع علات و پیکه های کشاورزی، سیمان و کود شیمیایی کسبه ای.

ایران، تهران، بزرگراه شهید، ستاری شمال،  
نیش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰، ساختمان  
سینا، طبقه سوم، واحد ۱۰

۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹  
۱۴۸۱۹۴۳۹۴۱  
WWW.SRPT.IR  
INFO@SRPT.IR  
MARKETING@SRPT.IR

### به نام خدا با سینا ریل پارس، فراتر از پهنه پارس

- ⑤ مشتریان ما در بخش حمل و نقل شرکتی قابل اعتماد می خواهند.
- ⑤ هدف ما ارائه خدمات حمل و نقل ریلی، توأم با اطمینان و آسودگی خاطر، برای شرکای تجاری است و با تحویل به موقع و مطمئن امروز، پیشترانه توفیقات فردای آنها خواهیم بود.
- ⑤ موفقیت شرکت تجاری ما، موفقیت ماست.

- انواع واگن
- ⑤ واگن لبه بلند
  - ⑤ واگن مخزن دار حمل مواد نفتی و روغنی
  - ⑤ واگن مخزن دار حمل مواد شیمیایی
  - ⑤ واگن مسقف



## سینا ریل پارس SINAM RAIL PARS



بانک صادرات ایران

## چک دیجیتال نقد در حساب رانندگان

صنعت حمل و نقل با سهم نزدیک به ۹ درصدی از تولید ناخالص داخلی کشور در چهار حوزه مشخص حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی، صحنه بزرگ نقل و انتقال پولی و مالی است. این صنعت با توجه به ساختار سنتی و سهم قابل توجه «خودمالکی» به ویژه در حوزه کشنده‌های جاده‌ای، به طور جدی به سامانه های تسویه وجوه و مبادلات پولی آتی و لحظه‌ای در هر ساعت از شبانه روز دسترسی دارد؛ به طور مثال کرایه حمل متعارف توسط انواع تریلی کفی، لبه، بغل دار و ترانزیت از تهران به مراکز اغلب استان‌های کشور در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، عموماً بیش از ۱۰ میلیون تومان است که از سقف تراکنش‌های بانکی دستگاه‌های خودپرداز یا سامانه‌های همراه بانک تمامی بانک‌های کشور فراتر خواهد رفت. «چکنو» بانک صادرات ایران اما بهترین ابزار برای پاسخ‌گویی به این نیاز در هر لحظه از شبانه‌روز تا سقف ۵ میلیارد ریال در هر برگه الکترونیکی چک است. ثبت، انتقال و واریز آتی به حساب ذی‌نفع، مهم‌ترین ویژگی این ابزار نوین پولی برای فعالان و زحمت کشان حوزه حمل و نقل است که بدون نیاز به شعبه و در فضایی مطمئن و امن، با تحویل بار، فوراً امکان دریافت کرایه حمل خود را می‌یابند.



نصب کن

یکنو

نقد چهارم برداشت





چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران برای اولین بار در نظام بانکی کشور

## با «چکنو» به چک اعتبار بیشتر بدهید



چک فراهم می‌شود و با اتمام فرآیند صدور دسته‌چک، مشتری می‌تواند به صورت غیرحضوری با انتخاب گزینه دریافت اطلاعات دسته چک و سرپال چک‌های مصرف نشده، صدور چک و درج اطلاعات ذی‌نفع، اقدام به صدور چک دیجیتال کند.

چکنو صادر شده به دو صورت حضور در شعبه یا ورود به نرم‌افزار همراه بانک صادرات ایران امکان نقد کردن آن وجود دارد. همچنین در زمان انتقال مبلغ چک امن دیجیتال به حساب ذی‌نفع، امکان انتقال آن به دیگری نیز وجود دارد.



### مزایای «چکنو»

تسهیل خدمات غیرحضوری چک (تقاضای دسته‌چک، صدور، انتقال به غیر، نقد کردن، و ...)، عدم نگرانی از سرقت، مفقودی، از بین رفتن

«چکنو»، نخستین چک امن دیجیتال فعال در کشور که از سوی بانک صادرات ایران در دسترس اشخاص حقیقی دارای حساب جاری قرار گرفته است. دست‌کم ۲۲ ویژگی منحصر به فرد دارد و فرصت‌های متنوعی را برای مشتریان، جامعه و نظام بانکی فراهم می‌آورد.

سامانه «چکنو» با هدف ایجاد بستری امن برای ارائه چک دیجیتال و رفع مخاطرات احتمالی چک‌های کاغذی راه‌اندازی شده که امکان مدیریت و نظارت آنلاین مبادله چک را برای شبکه بانکی و بانک مرکزی فراهم می‌کند.

### درخواست آنلاین و سریع «چکنو»

استفاده از چک امن دیجیتال بانک صادرات ایران نیازمند نصب کردن نرم‌افزار همراه بانک صادرات ایران و نرم‌افزار «هامون» برای انجام امضای الکترونیکی است. با نصب نرم‌افزار «هامون» بر روی تلفن همراه، عملیات غیر حضوری احراز هویت از طریق سامانه «شاهکار» انجام خواهد شد و گواهی امضای الکترونیکی در اختیار مشتری قرار خواهد گرفت.

سپس برای استفاده از چک امن دیجیتال با ورود به همراه بانک صادرات ایران و انتخاب گزینه فعال‌سازی، امکان درخواست دسته



حساب‌های جاری، خرید و فروش خدمات و کالا، بازار سهام، و مشارکت در طرح‌های تولیدی برخوردار است و در بین بانک‌های بزرگ کشور قرار دارد. براین اساس اجرای طرح‌های نوین بانکداری الکترونیک، مانند چکنو می‌تواند ضمن رضایت مشتریان فعلی بانک صادرات ایران، به جذب سایر فعالان کسب و کار در بازار سهام، خرید و فروش، معاملات ملک و دارایی و صنایع مختلف کمک کرده و با افزایش اعتبار چک، و رقم مبادلات با اطمینان بالا، رونق بخش‌های مختلف اقتصاد کشور را به همراه داشته باشد.



#### ◀ پیامک چکنو و نقل و انتقال چک

چکنو اولین چک امن دیجیتال کشور و محصول نوین بانک صادرات ایران است که ذی‌نفعان چکنو می‌توانند با ارسال شماره تلفن همراه خود به سرشماره ۴۰۴۰۷۰۱۷۰۱، پیامک اطلاع از ثبت یا انتقال چک را دریافت کنند.

سامانه «پیام ایران» با سرشماره ۴۰۴۰۷۰۱۷۰۱ از سوی بانک مرکزی برای انجام فرآیندهای مرتبط با چک‌های صیادی از طریق ارسال پیامک برای آن دسته از مشتریان که به گوشی‌های هوشمند دسترسی ندارند، ایجاد شده و سرویس‌هایی نظیر ثبت، تایید، انتقال، استعلام چک و همچنین ثبت شماره همراه قابل ارائه است.

با ثبت و معرفی شماره تلفن همراه در سرویس شماره ۵ این سامانه، به محض صدور چک برای ذی‌نفع، پیامک ویژه ثبت یا انتقال چک برای وی ارسال می‌شود. در صورتی که ذی‌نفع چک، قصد دریافت پیامک مربوطه را دارد، با یکبار استعلام یکی از چک‌های در وجه خود از طریق این سامانه و ارسال کد تاییدی که در خاتمه عملیات دریافت می‌کند، فرآیند ارسال پیامک برای وی عملیاتی می‌شود. ضمناً امکان تغییر شماره نیز از همین طریق امکان‌پذیر است.

در حوادث غیرمترقبه مانند آتش‌سوزی و...، افزایش امنیت و کاهش ریسک در پرداخت، داشتن الزامات قانونی چک کاغذی، امکان صدور و وصول چک در هر ساعت از شبانه‌روز، سرعت و دقت بیشتر در نقدشوندگی نسبت به چک کاغذی، جلوگیری از تحریف، مخدوش شدن و مغایرت عدد و حروف نسبت به چک کاغذی، برخی از مزایای «چکنو» برای مشتریان و استفاده‌کنندگان از این محصول بانکی نوین به شمار می‌رود. عدم نیاز به ارسال نسخه فیزیکی چک، حذف نگرانی افراد در خصوص ثبت چک در سامانه، صرفه‌جویی در مصرف کاغذ و مزایای زیست محیطی، حذف مراحل زمان‌گیر مثل جابه‌جایی، دسته‌بندی و حسابداری چک‌ها و مدیریت ریسک بهتر نیز از دیگر مزایای «چکنو» برای مشتریان است.

در این راستا، کاهش ارزیابی برای واردات مواد اولیه کاغذ چک، تمرکز کارکنان بر ارائه سایر خدمات بانکی با خلاصی از مشکلات مرتبط بر کارسازی چک کاغذی، حرکت در مسیر بانکداری دیجیتال، کاهش هزینه بانکداری، افزایش کیفیت خدمات بانکی، امکان استعلام، مشاهده کارتابل و دسترسی به سابقه چک‌های کارسازی شده از طریق بازیابی ذخیره داده‌ها و اثر مثبت بر سودآوری بانک نیز در زمره مزیت‌های «چکنو» برای بانک صادرات ایران و نظام بانکی کشور است.

اثرات مثبت «چکنو» اما منحصر به استفاده‌کنندگان از این محصول مالی نوین نمی‌شود و کل فضای اقتصاد و جامعه را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. کاهش بیشتر تعداد چک‌های برگشتی، کمک به افزایش اعتبار چک در بازار و کنترل بهتر تخلفات احتمالی و کمک مؤثر به کاهش زندانیان چک از جمله تبعات به کارگیری نخستین چک امن دیجیتال کشور برای اقتصاد و جامعه است.

#### ◀ «چکنو» و حذف تدریجی چک‌های کاغذی

در واقع با چکنو یک زیست بوم جدیدی در کنار زیست بوم موجود ایجاد می‌شود و پس از مدتی تصمیم‌گیری درباره حذف چک‌های کاغذی صورت خواهد گرفت. از این رو، شرایط موجود برای چک‌های صیادی تغییری نخواهد کرد.

در حال حاضر بانک صادرات ایران همچنان از توان بالای حضور در بازار معاملات، تسهیلات، سپرده‌ها، کارت‌ها و حساب‌های بانکی،

پیشروان  
گواه



طرح پیگیری کار مشتریان (Follow up) شرکت گواه کلید خورد

## گواه یار، همراه هر لحظه مشتریان

گواه دارای بزرگترین شبکه خدمات پس از فروش در حوزه خودروهای تجاری در کشور است که این موضوع سبب شده دسترسی رانندگان محترم به نمایندگی‌ها و تعمیرگاه‌های مجاز سهل‌تر از سایر خودروسازان و عرضه‌کنندگان خودرو در کشور باشد. در گذشته تقریباً همه خدمات برای مشتریان در شرکت گواه به شکل سنتی انجام می‌شد، اما اکنون با به‌روزرسانی و ارتقاء سیستم‌ها بیشتر خدمات در بستر IT بوده و علاوه بر ارائه خدمات تعمیراتی، بسیاری از خدمات اعم از نوبت‌دهی، پذیرش خودرو، روند تعمیر خودرو و حتی میزان رضایت مشتریان به طور داینامیک قابل مشاهده و ارزیابی است.



هرچند که اقدامات گواه طی سال‌های اخیر همواره در جهت جلب رضایت مشتری بوده اما یکی از اقدامات مهم این شرکت طی دو سال گذشته که به منظور افزایش رضایت مشتریان و مدیران نمایندگی‌ها انجام شده، ارتقاء سامانه خدمات پس از فروش و همچنین در دسترس بودن همیشگی برای مشتریان بوده است.

عملکردی است که بر اساس این شاخص‌ها رضایت مشتریان توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) اندازه‌گیری و نتایج به صورت ماهانه به اطلاع عموم رسانده می‌شود. به گفته وی، بررسی شاخص‌ها در سال گذشته نشان دهنده روند صعودی رضایت مشتریان از خدمات گواه بوده است. نعمتی از طرح پیگیری روند کار مشتری در گواه خبر داد و گفت: «در این طرح پس از ترخیص خودرو، براساس خدمات ارائه شده به مشتری، مواردی وجود دارد که توسط کادر فنی از مشتریان نظرسنجی شده و پس از آن، مشتریان به سه دسته اعم از مشتریان کاملاً ناراضی از خدمات که قصد بازگشت به سیستم ندارند، مشتریان

احمد نعمتی، مدیر امور مشتریان شرکت گواه، از ارائه خدمات مجازی و برخط در شرکت گواه خبر داد و افزود: «شرکت گواه با راه‌اندازی سامانه خدمات پس از فروش (سینو) به منظور گسترش خدمات مجازی، خدماتی از قبیل پیشخوان مجازی مشتریان، نوبت دهی اینترنتی، مشاهده مراحل تعمیرات خودرو و همچنین دسترسی به سوابق خودرو برای مشتریان را فراهم کرده است؛ بنابراین باتوجه به تلاش گواه برای ارائه خدمات بهتر، رضایت مشتریان از خدمات پس از فروش (CSI) در سال ۱۴۰۱ روند صعودی و با ثباتی را تجربه کرد.» مدیر امور مشتریان گواه در این باره ادامه داد: «شاخص رضایت مشتریان (CSI) که متشکل از ۴ شاخص ادراکی و ۳ شاخص

هستند که موارد به حوزه برنامه‌ریزی و سفارشات ارجاع و پس از بررسی‌های لازم و پس از خرید، قطعات برای شبکه ارسال می‌شود تا مشتری در مراجعه به شبکه منتظر نماند.»



#### گواه یار در دسترس مشتریان سراسر کشور

او با تاکید بر اینکه شرکت خدمات پس از فروش گواه، به منظور افزایش خدمات امدادی خود اقدام به راه‌اندازی «گواه یار» کرده است، توضیح داد: «در سال ۱۴۰۱ برابر نیاز به ارائه خدمات امدادی به صورت شبانه روزی گام بلندی در ارائه این نوع خدمات برداشته شد به طوری که برای سهولت شماره تماس ۴۷۹۷۷ مرکز پیام شرکت گواه راه‌اندازی شد که به صورت شبانه‌روزی جهت ارائه خدمات امدادی پاسخگوی مشتریان محصولات شرکت ایران خودرو دیزل است.»

نعمتی در پایان از ارائه خدمات خودرو جایگزین خبر داد و خاطرنشان کرد: «در این طرح مقرر شده که با توقف خودرو به هر دلیلی در نمایندگی مجاز گواه، تسهیلاتی در نظر گرفته شده که با موافقت مشتری تا زمان اتمام تعمیر و ترخیص خودروی مشتری، خودرو جایگزین به ایشان تحویل شود.»

راضی که در سیستم باقی می‌مانند و مشتریانی که از خدمات دریافتی رضایت کامل نداشته، اما تمایل به بازگشت مجدد در سیستم را دارند؛ تقسیم می‌شوند.»

نعمتی از طرح پیگیری کار مشتریان (Follow up) خبر داد و گفت: «این طرح پس از اتمام تعمیرات و ترخیص خودرو، پس از گذشت ۴۸ ساعت از خدمات ارائه شده، با مشتریان تماس گرفته می‌شود و درباره کیفیت خدمات ارائه شده، نظرات مشتریان اخذ و بر اساس آن بازخوردهای لازم به نمایندگی‌های مجاز گواه ارائه می‌شود که این امر تاثیر بسیار زیادی در افزایش رضایتمندی مشتریان دارد.»

او اظهار کرد: «علاوه بر موارد ذکر شده، یک نظرسنجی ماهانه هم از مشتریان انجام می‌شود که از نتایج آن به منظور بهبود خدمات، شناسایی عارضه‌های موجود در فرآیندها و ارتقای عملکرد آنها استفاده می‌شود.»

نعمتی سیستم‌های ارتباطی و همچنین تامین قطعات یدکی مورد نیاز را مهمترین دغدغه‌های سازمان در ارائه خدمات به مشتریان برشمرد و افزود: «شرکت خدمات پس از فروش گواه جهت رفع موارد ذکر شده اقداماتی از قبیل راه‌اندازی سامانه جدید خدمات پس از فروش (سینو) منطبق با استانداردهای روز، سفارش‌گذاری عمده قطعات از منابع خارجی و همچنین شناسایی منابع جدید را انجام داده است.»

مدیر امور مشتریان درباره روند سفارش قطعات توضیح داد: «سابق بر این سفارش‌گذاری قطعات به صورت امداد ویژه انجام می‌شد که این امر به خودی خود زمان‌بر بود اما در حال حاضر نمایندگی‌ها ملزم به نیازسنجی و سفارش‌گذاری عمده برای چند ماه پیش‌روی خود



# بیمه باربری



## بیمه مسئولیت متصدیان حمل و کشتی



دنیا دنیا آرامش  
**بیمه پارسیان**

مدیریت بیمه های باربری : ۸۸۲۴۲۲۵۳

مرکز ارتباطات : ۰۲۱-۸۲۵۹

[www.parsianinsurance.ir](http://www.parsianinsurance.ir)  
[club.parsianinsurance.com](http://club.parsianinsurance.com)



15<sup>th</sup>  
IRAN  
STONE  
EXPO  
2023

MAHALLAT  
NIMVAR  
10-13  
OCTOBER

Visiting Hours:  
10:30-19:00

پانزدهمین  
نمایشگاه

بین المللی  
سنگ ایران  
محلات - نیم ور

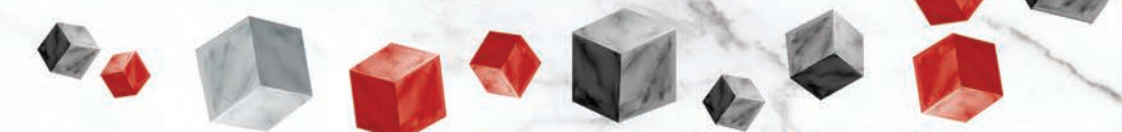
۱۸-۲۱ مهر ۱۴۰۲

ساعت بازدید

۱۰:۳۰ الی ۱۹:۰۰



IRAN STONE TOWARDS  
GLOBAL MARKET



📱 iran.stoneexpo

برگزار کننده: شرکت نمایشگاهی یکتاسنگ / شرکت فرجاد تجارت

+98 918 865 0703  
+98 912 068 9406

+98 864 332 4025-6

FARJAD  
Events & Exhibitions Organizer

IRAN STONE EXPO  
MAHALLAT\_NIMVAR

✉ Info@Iranstoneexpo.com

🌐 www.Iranstoneexpo.com



بیمه یا سارگاد

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: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴  
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir



# کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های 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

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



# آبیس مارین



## سرویس ویژه کانتینر (خشک و یخچالی)

کشورهای موزه فلج 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