



MARINE 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@msp-co.com



ناصیک



ناصیک راه
خودرو راه





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

 www.abdismarine.com

SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com



DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Port services
- » Ship agency
- » Regular port calling schedule at
AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 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 سویق عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

 Pakar.shipping.co

 www.pakargroup.co

 pakarshipping@gmail.com



ARIANTRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

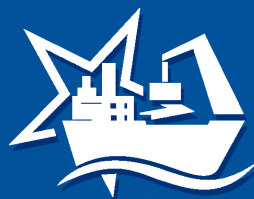
Air Transportation - Road Transportation
Sea Transportation - Rail Transportation
Cargo inspection - Warehousing

+021 79343

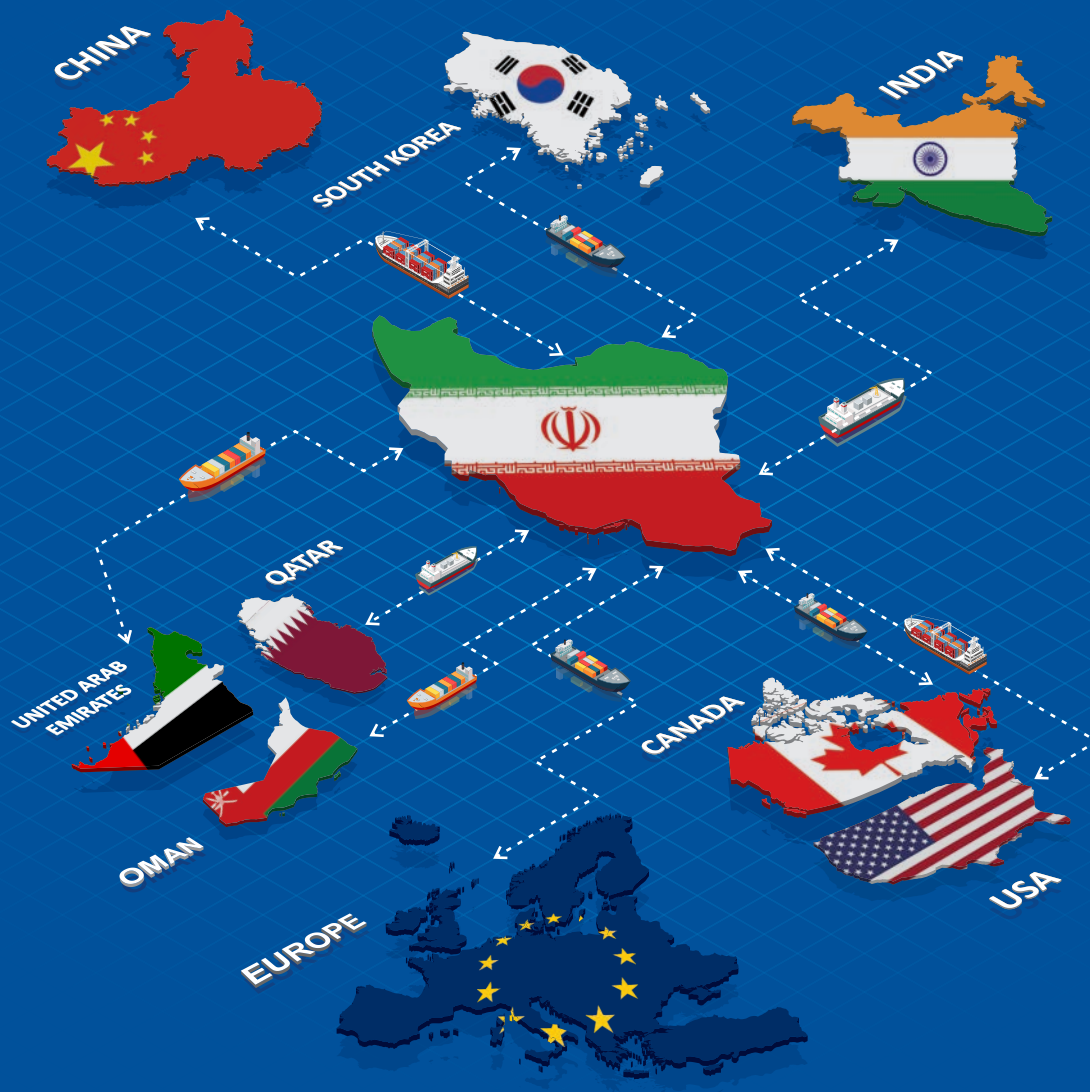
/ariantrans

www.ariantrans.com





B. S. L
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

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



بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



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

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

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



جمهوری اسلامی ایران
وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی



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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseasir.com

 general@sevenseasir.com

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
info@pas-shipping.com

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

حمل جاده ای، دریایی و هوایی



مهرداد 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

نماینده و خدمات کشتیرانی شماره ثبت: ۱۹۶۲۲

MEHR DARYA Navgan
Shipping Agency



www.mehrlogistics.com



02191006050



info@mehrlogistics.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

شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
(سهامی عام)



Iran public Warehouses & customs services co.



ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



www.pwcs.co.ir

☎ ۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

✉ ۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

@ info@pwcs.co.ir

📍 تهران، میدان شیخ بهایی، ابتدای خیابان سئول، کوچه ماهتاب، پلاک ۲۵



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
 تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰
 نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۳

✉ info@hilaldarya.com

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

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com



**PASSARGAD
UNITED SEA**



✉ info@pasusea.com

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

website: www.afsmarine.com





Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

۸۸۱۰۰۷۰۱



نرم افزار مدیریت حمل و نقل بین المللی

رویان

رویان با خودکارسازی بسیاری از فعالیت‌ها باعث عملکرد بهتر و بهینه‌تر، کاهش خطای انسانی و در نهایت رضایت‌مندی بیش‌تر مشتریان شما خواهد شد.



 SALES@ROYAN.CO

 WWW.ROYANTMS.COM

 021 44 35 14 80



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
تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵ / ۲۶-۳۳۳۸۶۴۲۵۲۵-۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴
تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ ۰۲۱

ceo@shakhessd.com

لجستیک و زنجیره تامین (Logistics & SC)



زنجیره تامین (Supply Chain)

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

لجستیک (Logistics)

جابجایی مواد در کل یک زنجیره تامین، لجستیک است.

نمبر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰
info@ilslogistic.com

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



انتشار گزارش فعالیت‌های سال ۱۴۰۱ تیپاکس



گزارش سالانه را
از اینجا بخوانید



TIFAXX
Courier Service

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

وبسایت : www.rtmarine.ir

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



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 ریشترکس



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 ایمیل: info@betaco.org

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزننگاه

ره تاریک و لغزان است

- ◀ لغزیدن در بازار پریچ و خم بیمه
- ◀ رقابت بر سر پوشش!
- ◀ کارت زرد برای بیمه سبز!



۵۷ زیرساخت

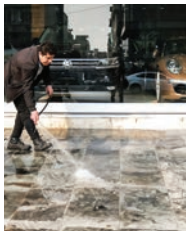
بی‌کفایتی در سرمایه

- کیفیت اتفاقی نیست
- عمر همین پنج روز و شش باشد!

۶۹ لنگرگاه

تشریفات دریاداری

- ◀ آیین جدید مدیریت ترافیکی بنادر
- ◀ شیوه جدید آمدوشد در بارانداز
- ◀ سندروم ضعف لجستیکی



۸۵ فرمان

پینه‌دوزی خودرویی

- تولیدات دست‌چندم؛ برای کشورهای دست‌دوم!
- ماشین عالی برای جیب‌های خالی!
- کنش دولت، واکنش بازار

۹۹ جایگاه

رنج شوق

مروری بر سرگذشت یکی از پیشکسوتان و مدیران برجسته صنعت گردشگری کشور



بازار



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم
شماره دویست و سیزدهم / آذر 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 کجباف،

امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: 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 ۸۵ 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

021-88140071



پرسه در مه

از انقلاب مشروطه در سال ۱۲۸۵ تا همین پاییز ۱۴۰۲، ایران زمین دگرگونی‌های سیاسی و اجتماعی بسیاری به خود دیده و همیشه آستان حوادث تازه‌ای بوده است، حوادث بزرگی که هر بار اعتماد بخشی از جامعه را، به‌عنوان بزرگ‌ترین سرمایه اجتماعی هر ملت، به یغما برده است. القسه، وطن را با دو چشم نگران می‌نگریم و چشم‌به‌راه هیچ گشایشی نیستیم، چراکه احتمال به مبارک‌باد آمدن غمی نو در خاورمیانه‌ای که سایه جنگ و ناآرامی لحظه‌ای دست از سر آن برنمی‌دارد، بیشتر از هر نقطه دیگر جهان است. اگرچه هر چه تهدیدها پررنگ‌تر باشد، ضرورت دوراندیشی و مدیریت ریسک هم بیشتر می‌شود، اما بر اثر ناراستی‌ها و شکست‌های مکرر، دیوار بلند بی‌اعتمادی آنچنان از هر سو ما را فراگرفته که دیگر نه دولت‌ها، نه رسانه‌ها، نه شخصیت‌ها و نه سازوکارهای مالی مانند بانک‌ها و بیمه‌ها برای ایرانیان سرخورده تکیه‌گاه قابل‌اطمینانی باقی نگذاشته‌اند؛ همچون خواب‌زدگان در هوای تاریک و مه‌آلود پرسه می‌زنیم و سرانجام در بن‌بست ندانستن‌ها و بدفهمی‌ها گرفتار می‌شویم.

اما اجازه بدهید از شرح این حدیث پریشانی، نقبی به دغدغه‌های مطرح‌شده در این شماره ترابران بنزیم. پیشینه صنعت بیمه در ایران به دوره قاجار بازمی‌گردد، زمانی که ناصرالدین‌شاه امتیاز تاسیس «اداره حمل‌ونقل و سازمان بیمه در ایران» را به فردی روس به نام لازار پولیاکف واگذار کرد؛ اما این طرح اجرا نشد و بعد از آن، در زمان حکومت احمدشاه در سال ۱۲۸۹، دو شرکت روسی با نام‌های نادژدا و کافکاز مرکوری فعالیت‌های بیمه‌ای را در ایران آغاز کردند و به تدریج شرکت‌های خارجی بازار بیمه ایران را در دست گرفتند تا اینکه در سال ۱۳۱۴، با ایده دکتر الکساندر آقاییان و با بهره‌گیری از سرمایه دولتی «شرکت سهامی بیمه ایران» تاسیس شد و از سال ۱۳۲۹، با تاسیس اولین شرکت خصوصی بیمه‌ای به نام «بیمه شرق»، بخش خصوصی ایرانی هم به این صنعت راه پیدا کرد. غرض از بیان این تاریخچه، آن است که بگوییم با گذشت همه این فراز و فرودها و طی بیش از یک‌صد سال سابقه ارائه پوشش‌های بیمه‌ای، ما هنوز در فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی جامع و شفاف از نقش بی‌بدیل بیمه در زندگی مردم لنگ می‌زنیم. واژه بیمه در فرهنگ ناظم‌الاطباء به معنی اطمینان در مقابل مخاطره‌ای است که احتمال وقوع باشد، یعنی بیمه فرار است چتر گسترده‌ای باشد در مقابل باران‌های سیل‌آسا زیرا سیل که جاری شد، بستن سد سودی ندارد، اما ما مردمان حسرت‌ها و ای‌کاش‌هاییم. ندانسته سوار بر امواج می‌شویم و دل به دریا می‌زنیم و رهاوردمان چیزی جز خزه زیر آب نیست.

از سوی دیگر، نگاه انتفاعی بیمه‌گران برای جذب سود حداکثری و نبود نظارت کافی بر کارکرد شرکت‌های بیمه آفتی است که به خرمن سرمایه بیمه‌گذاران افتاده است. بیمه‌گر باید فضایی را فراهم آورد که مشتریان اعتماد همه‌جانبه‌ای به شرکت بیمه داشته باشند و نهایت اعتماد فقط با رفتار حرفه‌ای و با دانش و تبحر در جزئیات کار تحقق می‌یابد. بیمه‌گر ماهر باید تمامی اطلاعات و تعهدات بیمه‌نامه‌ها را صادقانه به بیمه‌گذار ارائه کند و در صورت بروز خسارت همدلانه همراه مشتری آسیب‌دیده باشد، اما در حال حاضر، تضاد منافع میان بیمه‌گذاران و بیمه‌گران برای پرداخت حق بیمه کمتر و پرداخت خسارت کمتر، چرخه باطلی را شکل داده است، آنچنان‌که شرکت بیمه، به جای اینکه در مواقع بحرانی یاریگر بیمه‌گذار باشد، خود به بحرانی بزرگ و بغرنج مبدل می‌شود. از این رو، برای جست‌وجوی گوهر گمشده اعتماد، گزیری جز پیمودن راه ناهموار هم‌اندیشی و هم‌صحبتی نیست اما چه باید کرد که بیابان را سراسر مه گرفته است/ چراغ قریه پنهان است...



ایران خودرو 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



ره تاریک و لغزان است

در هوای سرد و غبارآلوده‌ای که در ارتباط بین شرکت‌های حمل‌ونقل و شرکت‌های بیمه حکم فرماست، نگرانی‌ها را دید نتواند و تکیه بر تشخیص خویش را نشاید. در این گرگ‌ومیش، حتی اگر سلامی را پاسخ گویند، نفس‌ها ابر می‌شود و در جنگلی از قوانین ناجور ناپدید می‌گردد.

صحبت‌های نگفته و راه‌های نرفته در باب پوشش‌های بیمه‌ای در بخش حمل‌ونقل به قدری است که ما در این شماره تنها توانستیم برخی مسائل و دغدغه‌ها را مطرح کنیم و برای طی کردن منازل تا رسیدن به مطلوب که همان بهبود روابط دو طرف ماجرا است، مسیر دور و درازی در پیش خواهیم داشت.

◀ لغزیدن در بازار پریچ و خم بیمه

◀ رقابت بر سر پوشش!

◀ کارت زرد برای بیمه سبز!

نشستی درباره چالش‌های شرکت‌های حمل‌ونقل در حوزه بیمه مسئولیت

لغزیدن در بازار پریچ و خم بیمه



گفت‌وگو از

بهاره بوذری

■ **ترابران:** در صنعت حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل بین‌المللی با توجه به پریسک بودن حمل کالا و احتمال بالای بروز خطر و حادثه، مفهوم مدیریت ریسک اهمیت ویژه‌ای دارد و بیمه اصلی‌ترین ابزاری است که برای مدیریت بهینه ریسک در اختیار شرکت‌های حمل‌ونقل قرار می‌گیرد. در این نشست قصد داریم با بهره‌گیری از نظر کارشناسان بیمه و حمل‌ونقل، در مورد انواع محصولات بیمه‌ای در صنعت حمل‌ونقل البته با تاکید بر حوزه بیمه‌های مسئولیت حمل‌ونقل بین‌المللی، آسیب‌شناسی داشته باشیم. اگر موافق باشید بحث را با سقف پوشش بیمه‌های مسئولیت آغاز کنیم.

با توجه به صحبت‌هایی که با برخی شرکت‌های حمل‌ونقل داشتیم، یکی از مشکلاتی که در بحث بیمه مسئولیت وجود دارد، این است که در زمان خسارت متوجه می‌شوند پوشش بیمه‌ای که برای شرکت‌های حمل‌ونقل در نظر گرفته شده، با سطح مسئولیت شرکت حمل در مقابل صاحب کالا، همخوانی ندارد. آیا این مشکل بیشتر به مفاد قراردادهای شرکت بیمه برمی‌گردد یا به دلیل ناآگاهی خود شرکت‌های حمل‌ونقل است؟

■ **ابوالقاسم دباغ (رئیس هیئت‌مدیره بیمه پاسارگاد):** قبل از آن که به موضوع طرح پوشش بیمه مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بپردازیم، باید یک موضوع مشخص باشد و آن این است که متصدی حمل‌ونقل بر اساس چه قانونی و چقدر مسئول است؟ در اینجا است که بسیاری مسائل پیش می‌آید. اجازه دهید کمی مساله را باز کنم تا مشخص شود چقدر جزئیات قابل تفسیر در این حوزه وجود داشته و متخصصان بیمه و حمل‌ونقل بحث‌های فنی فراوان در این خصوص دارند.

در حمل‌ونقل داخلی که قوانین داخلی حاکم هستند، تفاوت‌های نگاه وجود دارد. قانون مدنی ایران متصدی حمل را امانتدار به حساب می‌آورد و مسئولیت وی را مبتنی بر تقصیر می‌داند. به عبارت دیگر، بر اساس ماده ۵۱۶ قانون مدنی در صورت اثبات تفریط یا تعدی متصدی حمل، او

در سال ۱۶۸۸، یعنی ۳۳۵ سال پیش، بازرگانان و کشتی‌داران انگلیسی، بیمانی را پایه‌گذاری کردند که می‌توان آن را نخستین شکل از پوشش‌های بیمه باربری به شکل امروزی دانست. آنها در قهوه‌خانه «ادوارد لویدز» گرد هم آمدند و تصمیم گرفتند تا در سود و زیان سفرهای دریایی با یکدیگر سهیم باشند. به این ترتیب، یکی از مکانیزم‌های بزرگ و فعال در صنعت بیمه، کار خود را آغاز کرد و هنوز هم اگر یک کشتی تحت پوشش دچار سانحه شود، ناقوسی در ساختمان لویدز، نواخته می‌شود. البته از نظر ما اهالی رسانه، نکته جالب‌ترین سرگذشت آنجاست که لویدزی‌ها پس از مدتی با انتشار روزنامه تخصصی بیمه‌ای ابتکار عمل جالبی به خرج دادند تا بیمه‌گران در جریان انتشار آخرین اخبار و وقایع تجارت و بیمه قرار بگیرند.

حالا و در آستانه سیزدهم آذرماه که به نام «روز بیمه» شناخته می‌شود، ترابران هم به سراغ یکی از مسائل پیچیده و پرابهام صنعت حمل‌ونقل یعنی بیمه مسئولیت رفته است. در شرایطی که سابقه فعالیت بیمه در کشور به صورت غیررسمی بیش از یک قرن و به صورت رسمی (آذر ماه ۱۳۱۰) بیش از ۹۰ سال است، گفت‌وگوی ما با صاحب‌نظران نشان می‌دهد که همچنان، بیمه برای اکثریت قریب به اتفاق شرکت‌های حمل داخلی ابزاری پردردسر و نه تسهیل‌کننده و اطمینان‌بخش است و بیمه‌گذاران و بیمه‌گران ایرانی نتوانسته‌اند با زبانی مشترک به گفت‌وگو بنشینند؛ عارضه‌ای که می‌تواند در مراودات تجاری که امروزه بیش از پیش لغزنده و پریسک به نظر می‌رسد، به از کار افتادگی همیشگی شرکت‌ها منجر شود.



ابوالقاسم دباغ: در حمل و نقل داخلی که قوانین داخلی حاکم هستند تفاوت نگاه وجود دارد. قانون مدنی ایران متصدی حمل را امانتدار به حساب می آورد و مسئولیت او را مبتنی بر تقصیر می داند. به عبارت دیگر از ابتدا مسئول نیست، مگر آنکه صاحب کالا تقصیر او را اثبات کند، اما در قانون تجارت ایران نگاه به مسئولیت متصدی حمل، مبتنی بر مسئولیت بدون اثبات تقصیر است



قانون گذار منظورش از مقصر حادثه خود بیمه گذار (شرکت حمل و نقل) نبوده است، به نظر می رسد در این آیین نامه نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل بر مبنای «فرض مسئولیت» است نه «فرض تقصیر»؛ به عبارت دیگر، فرض شده که در حادثه های متصدی حمل می تواند مسئول باشد اما مقصر نباشد.

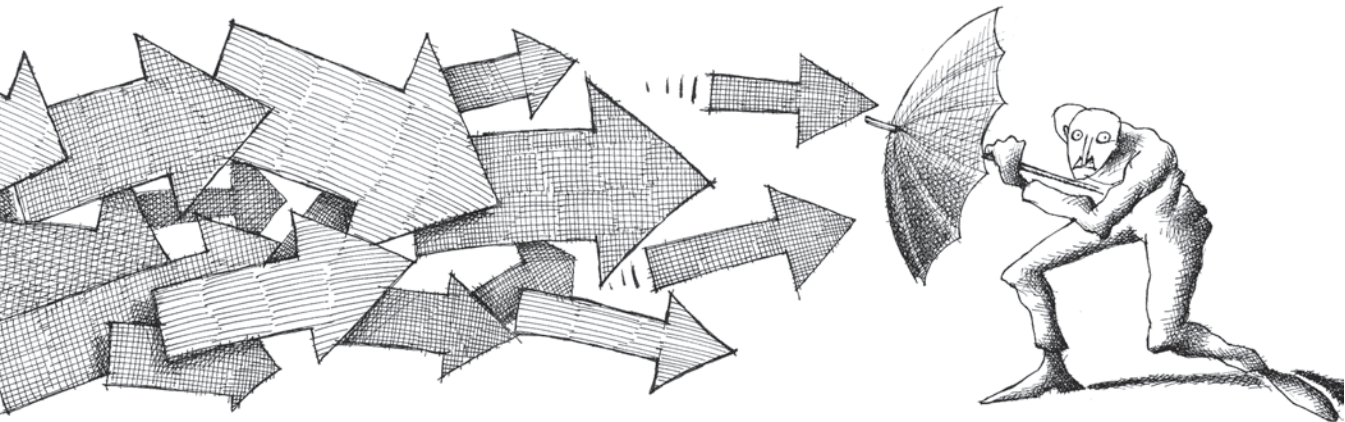
این نوع نگاه در بین حقوقدانان و فعالان صنعت بیمه مدافعان و مخالفان خود را دارد و اصولاً موضوعات قابل بحث فنی و حقوقی هستند. به همین دلیل است که نوع نگاه بیمه گر و نوع قرارداد بیمه

مسئول جبران خسارت وارده به کالا خواهد بود و بار اثبات این موضوع با صاحب کالا است. یعنی از ابتدا او مسئول نیست مگر آنکه صاحب کالا تقصیر او را اثبات کند، اما در قانون تجارت ایران در باب هشتم نگاه به مسئولیت متصدی حمل، نظریه مسئولیت بدون اثبات تقصیر است. بر اساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت، در ابتدا متصدی حمل را مسئول قیمت کالای تلف شده یا گم شده می داند؛ مگر آنکه ثابت کند در این تلف یا گم شدن بر اساس مواردی که مشخص شده مسئول نبوده است. در اینجا بار اثبات عدم مسئولیت با حمل کننده است، یعنی از ابتدا مسئول شناخته می شود مگر آنکه خودش بتواند عدم تقصیر و مسئولیت خود را اثبات کند؛ ضمن آنکه در قانون مدنی بر اساس ماده ۵۱۶، خسارت قابل مطالبه محدود به تلف شدن کالایی است که برای حمل به متصدی حمل سپرده شده است؛ در حالی که بر اساس مفاد ۳۶۸ تا ۳۸۸ قانون تجارت، به غیر از خسارت کالا، خسارتهایی مانند تاخیر و خسارتهای غیرمستقیم هم مصداق می یابد.

نکته دیگر در ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران آن است که برعکس کنوانسیون های بین المللی که عمدتاً سقفی را برای مسئولیت حمل کننده در نظر می گیرند، در این ماده متصدی حمل معادل قیمت کالا مسئول است. البته قانون گذار اجازه کاهش یا افزایش این حد غرامت را داده است اما به صورت کلی و عام تا حد قیمت کالا او را مسئول می داند.

همین موضوع یکی از مسائل اصلی در بیمه متصدی حمل و نقل داخلی است که باعث شده نرخ های این رشته بیمه بسیار فراتر از نرخ حق بیمه های مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل بین المللی شود.

مبحث حقوقی دیگر در آیین نامه ۸۷ مصوب شورای عالی بیمه در مورد شرایط عمومی قرارداد بیمه مسئولیت مدنی متصدیان حمل داخلی نمود پیدا می کند. در این آیین نامه در ماده ۱۴، حق جانشینی و امکان باز یافت از مقصر حادثه گنجانده شده است. اگر به درستی بپذیریم که در اینجا



متصدیان حمل چه فورواردر، چه کریپر، چه خط کشتیرانی، چه هواپیما موضوع دیگری است و هر یک از این‌ها به‌موجب بارنامه‌ها یا راهنماهای صادره، مسئولیت‌هایشان تعریف شده است. به عقیده من، شرکت‌های بیمه کاملاً آمادگی دارند که در چهارچوب کنوانسیون مربوطه و بارنامه‌های صادره، مسئولیت‌های مشخص شده را بپذیرند، حتی مثلاً در CMR بنای محاسبه غرامت ناشی از فقدان یا وارد شدن خسارت به ارزش کالا حداکثر ۸/۳۳ SDR برای هر کیلوگرم کسری از وزن ناخالص کالا قرار می‌گیرد، اما ممکن است شرکت حمل، به ما بگوید من به دلایلی بیشتر از سقف قانونی بیمه می‌خواهم (CMR) با ارزش اظهار شده) که در این صورت شرکت‌های بیمه آمادگی بررسی و ارائه بیمه مورد نظر او را دارند.

■ **وحید حایری (کارشناس بیمه‌های حمل و نقل):** به نظر من هم دلیل اینکه گاهی، مسئولیت کمتری تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد، بیشتر از سمت تقاضا است، زیرا این سقف غرامت در چند جا می‌تواند محدود شود، مثلاً در حمل زمینی بین‌المللی می‌گوییم پوشش مسئولیت در CMR، حداکثر ۸/۳۳ SDR در ازای هر کیلوگرم از وزن ناخالص کالا است. این سقف مسئولیت حمل‌کننده است. خب ۸/۳۳ SDR حدود ۱۲ دلار است که برای یک کامیون ۲۰ تنی، چیزی حدود ۲۴۰ هزار دلار یا حدود ۱۲ میلیارد تومان می‌شود، در حالی که تقاضای شرکت حمل، مثلاً پوشش بیمه تا سقف یک میلیارد، ۵۰۰ یا ۷۰۰ میلیون تومان است. در کنار موضوع سقف بیمه مسئولیت، به هنگام عقد قرارداد CMR نرخ تسعیر ارز مشخص می‌شود، چراکه معمولاً غرامت براساس ارز خارجی مطالبه می‌شود. حال اگر نرخ تسعیر ارز کمتر از واقعیت روز لحاظ شده باشد، باز هم سقف پرداخت بیمه‌گر محدود می‌شود. به عبارت دیگر، ما راجع به بیمه اموال صحبت نمی‌کنیم که بگوییم با موردی مانند «کم‌بیمه‌شدگی» مواجه هستیم، بلکه فردی آگاهانه مسئولیتش را کمتر بیمه می‌کند، یعنی خودش تصمیم گرفته بخشی از ریسک را نزد خود نگه دارد و بخشی را به شرکت بیمه منتقل کند. بیمه‌گذار در این کشور زندگی می‌کند و می‌داند که دلار در بازار ۵۲ هزار تومان است؛ پس وقتی می‌گوید من می‌خواهم قرارداد بیمه‌ام با دلار ۲۶ هزار تومانی باشد، یعنی من پذیرفته‌ام که هرچقدر خسارت خوردم، نیمی از آن را شرکت بیمه بدهد و نیمی دیگر از آن را خودم بگذارم تا به صاحب کالایم پرداخت شود.

البته به نظر من، وقتی یک نفر تا این حد سهم پایین‌تری را بیمه می‌کند، شرکت‌های بیمه اساساً نباید این‌گونه بیمه‌ها را بپذیرند. یکی از

اهمیت می‌یابد. مثلاً بیمه‌گری استدلال می‌کند در خسارتی که بیمه‌گذار مقصر نیست چرا باید خسارت پرداخت کنم؟ حال با درک پیچیدگی‌ها و تفاسیر مختلف در قوانین داخلی، در هنگامی که به سمت حمل بین‌المللی می‌رویم با تعدد کنوانسیون‌ها و قوانین بین‌المللی روبه‌رو می‌شویم که اهمیت وجود دانش حقوقی و بیمه‌ای در متصدی حمل و نقل را دو چندان می‌کند. در مقایسه قانون تجارت ایران با کنوانسیون‌های بین‌المللی نکته مهمی که نمایان می‌شود همان موضوع محدودیت مسئولیت است. در قریب به اتفاق کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی سقف مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود است و جبران خسارت ارزش کالا با رعایت آن سقف انجام می‌شود اما همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد در قانون تجارت ایران سقف پرداخت غرامت قیمت کالای از بین رفته است.

اما در پاسخ به پرسش شما، براساس آنچه پیش‌تر گفتم، مهم آن است که ابتدا بدانیم متصدی حمل چقدر و براساس چه قوانینی مسئول است؟ شرکت‌های حمل و نقل هر کدام به‌موجب یک سند، صاحب مسئولیت می‌شوند، مثلاً هرکدام از بارنامه‌ها یا راهنماهای FBL یا CMR یا TBL و یا بارنامه حمل داخلی واجد شرایط خاصی است. CMR درباره پوشش بعضی از مسئولیت‌های کریپر جاده‌ای است، TBL و FBL مسئولیت فورواردرها را مشخص می‌کند. پس باید این بیمه‌ها را از هم جدا کنیم. بیمه‌نامه‌های باربری که متعلق به صاحب کالا و از جنس بیمه اموال است، یک موضوع است و بیمه‌های مربوط به



دباغ: در مقایسه کنوانسیون‌های بین‌المللی با قانون تجارت ایران نکته مهمی که نمایان می‌شود، موضوع محدودیت مسئولیت است. در قریب به اتفاق کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی سقف مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود است و جبران خسارت ارزش کالا با رعایت آن سقف انجام می‌شود اما در قانون تجارت کشور ما، سقف پرداخت غرامت، قیمت کالای از بین رفته است





غلامحسین امیری: در قانون امور گمرکی، رویه‌های مختلفی وجود دارد که فورواردرها مجاز به انجام آنها هستند، اما هنوز به دنبال پوشش بیمه‌ای آنها نرفته‌ایم. یکی از این رویه‌ها، رویه ورود موقت است که در مورد جزئیات آن کارهایی انجام شده اما کامل نیست. رویه مرجوعی هم در حال حاضر مشمول پوشش بیمه‌ای نیست. داشتن انبارهای اختصاصی و سردخانه‌های عمومی رسمی هم جزء اختیار قانونی شرکت‌های فورواردری است اما آن هم تحت پوشش بیمه قرار ندارد



منعکس کردیم که در نهایت منتج به آیین‌نامه ۱۶۱ جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور شد. در آن مصوبه یکسری وظایف برای کریرها تعیین شد و یکسری وظایف هم برای فورواردرها. مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری هم لازم‌الاجرا است و اگر شرکتی از انجام آن شانه‌خالی کند، بلافاصله به کمیسیون مربوطه منعکس شود، در آن کمیسیون پنج نفر از سازمان‌های مختلف حضور دارند و می‌توانند برای مدتی از فعالیت شرکت جلوگیری کنند که البته همه اینها به دلیل پشتیبانی از منافع خود شرکت‌ها است، چون اگر بیمه نکنند، تمام دارایی‌شان را از دست می‌دهند. بنابراین، از آن سال ۷۷ که این آیین‌نامه مصوب شده، شاید میزان پوشش بیمه‌ای کم بوده، اما کمتر کسی بوده که CMR صادره خود را بیمه نکرده باشد.

حمید علیجانی (مدیر اتکایی و امور بین‌الملل شرکت بیمه دانا): درباره علت کم بودن سقف پوشش بیمه‌ای در بیمه‌های مسئولیت مدنی متصدیان حمل بین‌المللی، این موضوع بیشتر ناشی از نوع ترکیب محمولاتی آن بارفرابر است. به عبارت دیگر، وابسته به نوع کالا و تعداد بارنامه صادره برای هر نوع کالا است. وقتی ارزش هر کیلوگرم از

آسیب‌های این موضوع آن است که هنگام دریافت خسارت حسن‌نیت به حداقل می‌رسد، بیمه‌گذار چون می‌داند هر فاکتور دلاری که ارائه کند، شرکت بیمه عملاً نیمی از آن را پرداخت می‌کند (چون با دلار ۲۶ هزار تومانی قرارداد بسته است)، پس اعداد و ابعاد خسارت را بزرگ‌تر اعلام می‌کند تا میزان خسارت پرداختی از طرف آنها واقعی‌تر شود. بنابراین، مشکل اصلی در تقاضای پوشش‌های کمتر است، نه عرضه. از این نکته هم نباید غافل شد که طبیعتاً هرچه تقاضا به سمت پوشش کامل‌تر باشد، چون اندازه این بازار و ابعاد صندوق بیمه بزرگ‌تر می‌شود امکان کاهش نرخ بیشتر می‌شود، ولی وقتی تقاضا کم باشد، طبیعتاً بیمه‌گران‌تر هم تمام می‌شود. اگر همه سقف پوشش را بخواهند ممکن است قیمت‌ها آن‌قدر کاهش یابد که جذابیت وجود داشته باشد.

■ ترابران: اگر یک شرکت حمل، تقاضای بیمه با پوشش کم می‌کند، آیا در زمان حمل از لحاظ قانونی برایش مشکلی پیش نمی‌آید؟

■ حایری: آقای امیری در زمان مسئولیت در سازمان راهداری خودشان کمک کردند مصوبه‌ای ابلاغ شود که به موجب آن، شرکت حمل‌ونقل ایرانی که سند CMR را صادر می‌کند، مجبور باشد آن را بیمه کند زیرا بسیاری از شرکت‌ها این کار را نمی‌کردند، اما در کل، کریپر یا هر کسب‌وکار دیگر ریسکی دارد که مختار است آن را نزد خود نگه دارد یا با روش‌های دیگر مانند بیمه آن را به دیگران منتقل کند.

■ غلامحسین امیری (کارشناس ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی):

پوشش مسئولیت، مسئله بسیار مهمی است که اگر به آن دقت نشود، معضلات پیچیده‌ای به‌وجود خواهد آورد؛ به همین دلیل ما در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، پیگیر آن مصوبه‌ای شدیم که آقای حایری به آن اشاره کرد. در زمانی که ترانزیت تازه شروع شده بود، کامیونی که متعلق به یکی از شرکت‌هایی بود که به مقصد ارمنستان کالای رنگ حمل می‌کرد، سر یک پیچ و در یک منطقه روستایی واژگون شد، محموله هم بیمه نشده بود. آن زمان کشور ارمنستان تازه استقلال پیدا کرده بود. به هر حال، مردم روستا همه رنگ‌ها را برداشتند و خانه‌هایشان را رنگ زدند و هیچ‌چیز از آن محموله باقی نماند. صاحب کالا ادعای خسارت کرد، ولی نهایت کاری که ما توانستیم انجام دهیم، این بود که فعالیت شرکت را برای چند ماه متوقف کنیم.

بعد دیدیم چاره‌ای نیست، بالاخره برای اینکه بیمه را جا بیندازیم، باید یکسری مقررات بگذاریم تا شرکت‌ها موظف شوند این کار را انجام بدهند، در نتیجه دست‌به‌کار شدیم و به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

موضوع دیگری که در خصوص مسئولیت بارفرابران اهمیت دارد نوع خدماتی است که آنها ارائه می‌دهند. اگرچه بیشتر صحبت‌ها تا اینجا در حوزه مسئولیت آنها در بخش حمل کالا بوده، ولی بر اساس مقررات نمونه (Model Rules) فیاتا مصوب ۲۰۱۹ خدمات بارفرابری محدود به حمل کالا نبوده و دربرگیرنده خدمات دیگری مانند انبارداری، جابه‌جایی، بسته‌بندی و توزیع کالا نیز است. این بدان معناست که تمرکز محصولات بیمه‌ای نباید صرفاً معطوف به حمل کالا باشد.

متاسفانه تحریم‌های مرتبط با صنعت بیمه سبب عدم تبادل دانش و اطلاعات شده و نتوانسته‌ایم محصولات بیمه‌ای جامعی طراحی کنیم اما در کشورهای پیشرفته محصولات بیمه‌ای که دربرگیرنده خدمات بارفرابری باشد متنوع است. برخی از آنها به صورت پوشش جامع بوده مانند پوشش‌هایی که TT CLUB ارائه می‌دهد و برخی دیگر بر اساس نوع خدمات بارفرابر به طور اختصاصی تعریف شده است.

■ **ترابران: یکی دیگر از گلابه‌هایی که مطرح می‌شود، این است که ما در حال پرداخت حق بیمه‌های مضاعف برای ریسک‌هایی هستیم که همپوشانی دارد. مثلاً صاحب کالا بیمه باری دارد، فورواردرها برای کالا بیمه مسئولیت دارند و کریر نیز برای همان کالا بیمه مسئولیت دارد، یعنی برای یک حادثه چند حق بیمه پرداخت شده است.**

■ **حایری: من بارها این نکته را از صاحبان کالا و حتی شرکت حمل‌ونقل شنیده‌ام که مگر من چند بار باید حق بیمه پرداخت کنم؟ صاحب کالا بیمه باری می‌دهد، فورواردر بارنامه‌اش را بیمه کرده و من کریر هم بیمه دارم، در صورتی که یک کالاست و من سه تا حق بیمه می‌دهم. ظاهراً حرف نادرستی نیست، اما واقعیت این است که این سه طرف، یک چیز مشترک را بیمه نکرده‌اند، اولاً بیمه باری بیمه اموال است، مثلاً صاحب کالا می‌خواهد کالایش را از انبار فروشنده در کشور چین تا محل انبار خریدار در تهران بیمه کند. یک بیمه‌نامه می‌خرد و شرکت بیمه هم که می‌داند با یک مجموعه ریسک روبه‌رو است (در حین حمل، زمان تخلیه و بارگیری، در زمان ترانشیپمنت یا انبار گمرک) در مجموع حق بیمه‌ای را اعلام می‌کند، اما بیمه‌گر می‌داند در صورت پرداخت خسارت در اکثر مواقع، خسارت پرداختی از محل بیمه‌های مسئولیت بازیافت می‌شود. به همین دلیل بیمه‌های باری ارزان است. یعنی شرکت بیمه با اطلاع از این‌که اگر حادثه در حین حمل اتفاق افتاد، کسی هست که از طریق آن بازیافت کند نرخ می‌دهد.**

پس صاحب کالا، بیمه‌ای دارد که به بیمه‌گر اجازه می‌دهد، اگر خسارتی در حین حمل اتفاق افتاد، برود و آن را بازیافت کند، ولی در بیمه‌های

محمولات کمتر از میزان مسئولیت حمل‌کننده طبق سند حمل یا قرارداد حمل باشد، حمل‌کننده به منظور مدیریت منابع مالی خود بابت پرداخت حق بیمه، به کمتر از میزان تعهد طبق کنوانسیون بیمه‌نامه خریداری می‌کند. مثلاً فرض کنید سقف تعهد متصدی حمل بر اساس سند حمل صادره معادل ۱۰۰ واحد برای هر وسیله حمل، اما حداکثر ارزش محمولاتی که توسط او حمل می‌شود معادل ۵۰ واحد باشد، در این صورت منطقی نیست که متصدی حمل اقدام به خرید بیمه‌نامه به میزان مقرر در قانون یا کنوانسیون حاکم بر سند حمل کند.

برای خرید بیمه‌نامه مناسب هم از حیث میزان پوشش مورد نیاز و هم مبلغ حق بیمه، تنظیم صحیح فرم پیشنهاد یا درخواست بیمه بسیار حائز اهمیت است. اگر اطلاعات ریسک به درستی در اختیار بیمه‌گر قرار گیرد و بیمه‌گر نیز در این رشته تجربه کافی داشته باشد، بیمه‌نامه مربوطه می‌تواند پاسخگوی نیازهای متصدی حمل باشد. متاسفانه به دلیل رقابت‌های غیرفنی، امروزه در حالی که برخی از بیمه‌گران همچون یک خیاط ماهر با توجه به اطلاعات مندرج در پیشنهاد بیمه، بیمه‌نامه را می‌توانند به‌صورت سفارشی برای مشتریان خود صادر کنند، برخی دیگر صرفاً بیمه‌نامه را با رویکرد حفظ سهم بازار صادر می‌کنند.

البته برخی بیمه‌گذاران هم بدون توجه به اهمیت بحث میزان کفایت پوشش‌های بیمه در قیاس با تعهدات آنها در قبال مشتریان صرفاً به میزان حق بیمه توجه می‌کنند.



حایری: بیمه‌گران باید دانش حمل‌ونقلی خود را که اغلب بسیار محدود و قدیمی است، به‌روز کنند، البته ما در ایران و در بحث بیمه حمل‌ونقل بین‌المللی، با عواملی از جمله تحریم‌ها، تغییرات شرایط، تغییر رفتار همسایگان، قانون‌گذاری‌های متعدد، بخشنامه‌های خلق‌الساعه از جانب نهادهای مختلف و... مواجه هستیم و گاهی تغییرات آنها به قدری سریع است که به‌روز نگه داشتن بیمه‌گران کار بسیار دشواری می‌شود



مسئولیت حمل و نقل چنین نیست، مثلاً اگر کسی بخواهد الان از ما بیمه CMR بخرد و بگوید براساس ارزش اظهارشده بیمه شود، قیمتی که ما می‌دهیم خیلی بیشتر از کلوز A بیمه باربری است، چون همان‌طور که گفتم، بیمه باربری جای بازیافت دارد، اما در بیمه CMR در اکثر مواقع نقطه بازیافتی وجود ندارد.

■ مسعود عطری (مدیرعامل شرکت دریابار): در حال حاضر، برای کالاهای وارداتی از طریق جاده/زمینی از نظر پوشش بیمه‌های باربری و

مسئولیت حمل و نقل چنین نیست، مثلاً اگر کسی بخواهد الان از ما بیمه CMR بخرد و بگوید براساس ارزش اظهارشده بیمه شود، قیمتی که ما می‌دهیم خیلی بیشتر از کلوز A بیمه باربری است، چون همان‌طور که گفتم، بیمه باربری جای بازیافت دارد، اما در بیمه CMR در اکثر مواقع نقطه بازیافتی وجود ندارد.

■ مسعود عطری (مدیرعامل شرکت دریابار): در حال حاضر، برای کالاهای وارداتی از طریق جاده/زمینی از نظر پوشش بیمه‌های باربری و

معضل خودمالکی و مشکل نرخ بیمه CMR



وحید حایری - کارشناس بیمه‌های حمل و نقل

هم بدتر است و مثلاً اگر خسارتی فرضاً در کردستان عراق، افغانستان یا حتی آذربایجان رخ دهد، نمی‌دانیم باید چطور ارزیابی شود. در ایران یک ارزیاب مستقل مورد تایید بیمه مرکزی یا کارشناس شرکت بیمه اصالت حادثه، علت حادثه و میزان خسارت را برآورد می‌کند، اما آنجا اصلاً این‌طور نیست، یعنی ما نه به ارزیابها دسترسی داریم و نه حتی می‌شود به درستی تشخیص داد که آیا خسارت مورد ادعا، واقعاً اتفاق افتاده یا خیر.

موضوع بعدی، به خطای مصطلحی در بحث CMR مربوط می‌شود. همان‌طور که می‌دانید در بارنامه مشخصات فروشنده و خریدار و در راهنما مشخصات فرستنده و گیرنده (عمدتاً فورواردر و نماینده او در مقصد) درج می‌شود. بر اساس الزامات کنوانسیون CMR، برای صدور آن باید نام، آدرس و مشخصات گیرنده و فرستنده به‌طور کامل مشخص باشد، اما این موضوع اغلب با هدف مشخص نبودن صاحب کالا و همچنین رقابت بین شرکت‌های کربری و اینکه صاحب کالاها شناسایی نشود و حتی رانندگان هم خردار نشوند که این کالا متعلق به چه کسی است، اطلاعات مخدوش و ناقص ثبت می‌شود؛ نکته اینجاست که این راهنما در زمان صدور دست شرکت بیمه نیست و فقط در زمان خسارت به دست بیمه‌گر می‌رسد، بنابراین زمانی که می‌خواهیم خسارت پرداخت کنیم با این مشکل روبه‌رو هستیم که اصالت حادثه، میزان خسارت رخ داده در کشور همسایه و حتی هویت ذی‌نفع را نمی‌توانیم تایید کنیم.

در حال حاضر، به دلیل خودمالکی بخش اعظم ناوگان ایرانی، حتی حق بیمه CMR را هم رانندگان پرداخت کنند، به همین دلیل در اکثر مواقع، بحث شرکت‌های حمل و نقل کربری این است که رانندگان ما نرخ بیمه شما را قبول نمی‌کنند. به بیان دیگر، شرکت حمل و نقلی با بیمه قرارداد می‌بندد، نرخ را می‌پذیرد و ریسکش را کامل بیمه می‌کند، اما بعد از دو هفته می‌گوید که راننده‌های ما این نرخ بیمه را قبول ندارند و خواستار کاهش نرخ بیمه و کاهش سقف پوشش‌ها تا سطح مورد قبول راننده می‌شوند.

همچنین در گذشته به دلیل اینکه بارنامه‌های CMR کد رهگیری نداشت، اگر شرکت‌ها برخی از بارنامه‌های CMR خود را هم بیمه نمی‌کردند، شرکت‌های بیمه‌ای متوجه نمی‌شدند، اما اخیراً به دلیل الزام شرکت‌های حمل و نقل به اخذ کد رهگیری از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای صدور هر CMR، شرکت‌های بیمه از همه آنها خردار می‌شوند و این خودش مسائلی را برای شرکت‌ها ایجاد کرده است؛ مثلاً می‌گویند بارهایی که به مقصد A می‌فرستیم، توسط صاحب کالا بیمه شده است و دیگر بیمه مسئولیت نمی‌خواهیم، یا اینکه کالای ما مثلاً محموله ما مصالح ساختمانی است و هیچ ریسکی ندارد و نمی‌خواهیم پوشش داشته باشیم و... به این دلیل شرکت‌های بیمه‌ای با آنها دچار چالش‌های مختلفی هستند.

از طرف دیگر، عمده محمولات با پوشش بیمه‌ای CMR، به کشورهای همسایه روانه می‌شوند و وضعیت کشورهای همسایه از ما

دنبال کرایه ارزان‌تر و حتی رساندن کالای خود به مقصد بدون پرداخت کرایه حمل هستند. بارها مثل این روزها اتفاق می‌افتد که به‌دلیل متعدد از جمله رکود و کاهش حجم واردات و صادرات و گاه رقابت، شرکت‌های کشتیرانی ناگزیر به پیشنهاد کرایه حمل دریایی معادل صفر دلار از بنادر ایران به بنادر امارات بالاصح دبی می‌شوند و این بدان معنی است که صادرکننده فقط هزینه‌های محلی مبدأ و مقصد شامل THC را پرداخت می‌کنند و هیچ وجهی بابت کرایه حمل کالای خود نمی‌پردازد، درحالی‌که شرکت کشتیرانی (NVOCC) مالک کانتینر حداقل می‌بایستی کرایه حمل دریایی (Slot Rate) را به کریر/مالک کشتی پرداخت کند. من شاهد بوده‌ام که صادرکننده‌ای که کالای گران‌قیمتی همچون پسته که ارزش یک کانتینر ۴۰ فوت آن حدود ۱۰ میلیارد تومان است، بدون توجه به اینکه آیا حمل مورد نظر از پوشش بیمه‌ای مناسب برخوردار است یا خیر به دنبال حداقل کرایه حمل ممکن هستند و در مواردی حاضر نیستند حتی ۲۰ دلار کرایه حمل برای کالای خود بپردازد!

در این شرایط چگونه می‌توان از شرکت کشتیرانی انتظار تأمین پوشش بیمه‌های مناسب برای مسئولیت‌هایش داشت؟! البته در اینجا نیز مسئله تحریم‌ها موانعی بر سر راه شرکت‌های کشتیرانی برای تأمین پوشش‌های بیمه‌ای در حمل‌های مربوط به ایران ایجاد کرده است. من به شخصه بعد از قریب به ۵۲ سال سابقه فعالیت در امور حمل‌ونقل بین‌المللی و نمایندگی کشتیرانی، طی سال‌های گذشته هیچگاه در مقام فرورادر بارنامه‌ای به‌نام شرکت خودم چاپ و صادر نکرده‌ام، زیرا امکان تأمین پوشش بیمه‌ای مناسب و مطمئن برای مسئولیت‌های گسترده صادرکننده بارنامه وجود نداشته است.

■ **امیری:** فرورادرها برخلاف کریرها مسئولیت وسیعی دارند. البته وظایف فرورادر هم مشخص است، اما گسترده‌تر و فراتر از کریرهاست.

قرار می‌گیرد، اگر فرورادر و کریر خارجی باشند، نحوه جبران خسارت که در نهایت ارزی خواهد بود به چه شکل صورت خواهد گرفت؟! مسئله‌ای که مورد توجه و اهمیت قرار می‌گیرد، در مورد صادرات از طریق دریا و کانتینر است که اکثراً پوشش بیمه‌ای مطمئن ندارند یا اگر احیاناً پوششی داشته باشند، راهکار جبران خسارت احتمالی در مواردی که باید به‌صورت ارزی صورت گیرد ابهاماتی دارند.

همان‌طور که مطلعید از سال ۲۰۱۶ با ازسرگیری فراگیری تحریم‌ها، خطوط عمده کشتیرانی (Main Liners) سرویس‌های خود را به بنادر ایران به‌طور کامل قطع کردند و تدریجاً شرکت‌های کشتیرانی تحت عنوان NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) جایگزین آنها شدند و هر کدام بنا به تناسب سایز خود تعدادی کانتینر در مالکیت خود دارند ولی مالک یا اجاره‌کننده مستقیم کشتی نیستند، بلکه به‌صورت جزئی روی کشتی مالکان یا اجاره‌کنندگان دیگر برای جابه‌جایی کانتینر خود جا (Space) اجاره می‌کنند.

در حال حاضر، بیش از یکصد شرکت NVOCC که اکثر آنها در اصل مالکیت ایرانی دارند ولی شرکت و کانتینرهای آنان در کشورهای حاشیه خلیج فارس ثبت شده‌اند. بین بنادر ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس و تعداد اندکی نیز به بنادر هندوستان و چین و به ندرت به چند بندر اروپایی سرویس‌دهی می‌کنند. این دسته از شرکت‌ها برای حمل‌هایی که به عهده می‌گیرند، بارنامه‌هایی صادر می‌کنند که در اکثر موارد فاقد پوشش بیمه‌ای دربرگیرنده مسئولیت‌های کامل آنان هستند و حتی برخی از این شرکت‌های شرایط پشت بارنامه خود را از بارنامه سایر شرکت‌های کشتیرانی کپی می‌کنند، بدون توجه به محتوی و تأمین پوشش مطمئن برای مسئولیت‌های مندرج در پشت بارنامه.

متأسفانه برخی از صادرکنندگان ما نیز بیش از آنچه باید در پی حمل سالم و کامل رساندن کالای صادراتی خود به خریداران خارجی باشند، به



د

حایری: یکی از آیت‌هایی که شرکت حمل‌ونقل باید به آن دقت کند، موضوع اعزام ارزیاب به صحنه حادثه است. شرکت حمل‌ونقل باید بداند که بیمه قبول کرده که خودش ارزیاب بفرستد یا ارزیاب مستقل (در ایران از بیمه مرکزی) بیاید، همچنین هزینه آن را چه کسی باید بدهد. اگر کسی آگاه باشد همین الان هم قراردادهایی هست که شرکت بیمه حق ندارد، ارزیاب خودش را برای هر جایی بفرستد

ر

قانون حمل‌ونقل یا عبور کالای خارجی از قلمروی کشور گنجانده شد. به این ترتیب، اکنون قانون امور گمرکی اجازه داده است که هرگونه الزاماتی که در این قانون وجود دارد، تحت پوشش بیمه‌ای قرار گیرد.

■ **علیجانی:** باید اضافه کنم، سوابق گذشته مبین آن است که در گذشته سعی شده تا مقررات داخلی منطبق با مقررات بین‌المللی باشد، اما به دلیل عدم تداوم این فعالیت‌ها، با گذشت زمان انحراف مقررات داخلی نسبت به بین‌المللی گسترده‌تر می‌شود. به عنوان مثال، آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا تا حدودی در راستای مقررات نمونه فیاتا در سال ۱۹۹۶ مصوب شده، ولی با تغییر مقررات نمونه در سال ۲۰۱۹، می‌بینیم که آیین‌نامه مذکور به‌روزرسانی نشده است و این عدم به‌روزرسانی می‌تواند مشکلاتی را در حوزه مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد کند. در این موضوع، می‌توانیم به تعریف کالای گران‌قیمت اشاره کنیم که در صورت ایجاد ابهام در این که آیا فرضاً مجسمه سنگی در شمول کالای گران‌قیمت است یا خیر، با وجود مقررات نمونه ۲۰۱۹ می‌توانیم به سادگی به پاسخ برسیم، ولی با استفاده از مفاد آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، ممکن است نتوان به راحتی مشکل را برطرف کرد.

■ **حایری:** یک خطای مصطلح دیگر هم در بحث CMR وجود دارد. همان‌طور که می‌دانید در بارنامه مشخصات فروشنده و خریدار و در

در بند ۱۷ ماده ۲۰ آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، مسئولیت آنها فراتر از حمل در نظر گرفته شده است.

در این بند آمده است: «انعقاد قرارداد خدمات فوروردی از قبیل جمع‌آوری کالا، انبارداری، بیمه باربری، بسته‌بندی کالا، تفکیک و توزیع کالا، اظهار کالا به مراجع رسمی، دریافت وجوه و تهیه اسناد مربوطه به کالا با مشتری» پس عملیات فوروردی خیلی فراتر از آن چیزی است که الان می‌بینیم و انتظار صدور بارنامه از آنها را داریم، یک نیم‌بندی راجع به مسئولیت آنها در صدور بارنامه‌شان وجود دارد، اما راجع به بقیه مسئولیت‌ها هیچ چیزی وجود ندارد.

در قانون امور گمرکی هم رویه‌های مختلفی وجود دارد که فورواردها مجاز به انجام آنها هستند، اما هنوز دنبال این رویه‌ها نرفته‌ایم. یکی از رویه‌های مجاز فعالیت، رویه ورود موقت است که در مورد جزئیات آن کارهایی شده اما کامل نیست. نکته‌ای که باید در اینجا به آن اشاره کنم این است که رویه مرجوعی (حمل کالای مرجوعی) هم جزء عملیاتی است که فورواردها می‌توانند انجام آن را برعهده بگیرند، اما در حال حاضر مشمول پوشش بیمه‌ای نیست، البته قبلاً بود و تحت رویه ترانزیت قادر به ایفای آن بودند، اما متأسفانه اخیراً می‌گویند فقط مربوط به ترانزیت است، به عبارت دیگر، در حال حاضر اگر من کالایی را ترانزیت کنم، اما وسط کار به هر دلیلی تصمیم گرفته شود که برگشت بخورد و فورواردر باید به فرستنده مرجوع کند، در برگشت دیگر تحت پوشش بیمه قرار ندارد که باید به حال آن فکری کرد.

در قانون امور گمرکی، داشتن انبارهای اختصاصی (ماده ۲۷ قانون امور گمرکی) و سردخانه‌های عمومی رسمی (ماده ۳۱ قانون امور گمرکی) هم برای شرکت‌های حمل‌ونقلی و فوروردی دیده شده و اختیار قانونی برای آن وجود دارد؛ با این امید که زمانی شرکت‌ها بتوانند این کارها را انجام دهند، اما چون تحت پوشش بیمه قرار نمی‌گیرد، کسی دنبال آن نرفته است. البته با توجه به اینکه این دو موضوع بازار خوبی دارد و کار بسیار گسترده و بزرگی است، درخواست از شرکت‌های بیمه این است که روی دو موضوع و همچنین در خصوص فراهم کردن بیمه‌نامه‌های رویه‌های ورود موقت بهتر از آنچه فعلاً هست، رویه ورود موقت برای پردازش، رویه مرجوعی، رویه کرانه‌بری یا کاپوتاژی، واحدهای گمرکی اختصاصی به ترتیب موضوع مواد ۵۰، ۵۱، ۵۲، ۹۹ و ۳۲ قانون امور گمرکی تلاش کرده و بیمه‌های لازم را به شرکت‌های حمل‌ونقل ارائه کنند.

این را هم باید بگویم که تا پیش از سال ۷۴ براساس قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن فقط وجه نقد و ضمانت‌نامه بانکی به‌عنوان تضمین تحویل کالا پذیرفته می‌شد و بیمه‌ای وجود نداشت، اما سال ۷۴ بیمه در



علیجانی: به دلیل رقابت‌های غیرفنی، امروزه در حالی که برخی از بیمه‌گران همچون یک خیاط ماهر با توجه به اطلاعات مندرج در پیشنهاد بیمه، بیمه‌نامه را می‌توانند به صورت سفارشی برای مشتریان خود صادر کنند، برخی دیگر صرفاً بیمه‌نامه را با رویکرد حفظ سهم بازار صادر می‌کنند. البته برخی بیمه‌گذاران هم بدون توجه به اهمیت میزان کفایت پوشش‌های بیمه در قیاس با تعهدات آنها در قبال مشتریان صرفاً به میزان حق بیمه توجه می‌کنند



راه‌نامه مشخصات فرستنده و گیرنده (عمدتاً فورواردر و نماینده او در مقصد) درج می‌شود. بر اساس الزامات کنوانسیون CMR، برای صدور آن باید نام، آدرس و مشخصات گیرنده و فرستنده به‌طور کامل مشخص باشد، اما اغلب با هدف مشخص نبودن صاحب کالا و همچنین رقابت بین شرکت‌های کبری و اینکه صاحب کالا را نشناسند و حتی رانندگان هم خبردار نشوند که این کالاها متعلق به چه کسانی است، اطلاعات مخدوش و ناقص ثبت می‌شود.

نکته اینجاست که این راه‌نامه در زمان صدور دست شرکت بیمه نیست و فقط در زمان خسارت به دست بیمه‌گر می‌رسد، بنابراین زمانی که می‌خواهیم خسارت پرداخت کنیم با این مشکل روبه‌رو هستیم که اصالت حادثه، میزان خسارت رخ داده در کشور همسایه و حتی هویت ذی‌نفع را نمی‌توانیم تایید کنیم. با همه این اوصاف، همیشه این شرکت‌های بیمه هستند که در مظان اتهام پرداخت نامتناسب خسارات قرار می‌گیرند، در حالی که اگر کرایه‌ها و صاحبان کالا جای بیمه‌گران بنشینند و کلاه خودشان را قاضی کنند، متوجه می‌شوند تشخیص اصل و اصالت موضوع بسیار سخت است.

این حاصل شرایطی است که بر کشور ما حاکم است. بنابراین، بیمه‌گر نمی‌تواند بگوید یک کرایه‌گر خاص تخلف می‌کند و من قراردادم را با او فسخ می‌کنم. شرکت‌های بیمه باید شرایط موجود را بپذیرند تا در این رشته فعالیت کنند.

■ **ترابران: گاهی رانندگان افغان یا ترکمنستانی مثلاً به مرز لطف‌آباد و سرخس می‌آیند و بارهای ایران را می‌برند و اجازه ادامه مسیر به رانندگان ایرانی در خاک خود نمی‌دهند. با توجه به اینکه این کشورها به CMR پایبند نیستند، اگر برای بار خسارتی ایجاد شود، تکلیف شرکت حمل ایرانی برای پرداخت خسارت چیست؟**

■ **حایری:** ابتدا بگویم تا جایی که اطلاع دارم این معضل از اول آبان ماه رفع شده و رانندگان ایرانی می‌توانند به ترکمنستان تردد داشته باشند، اما در کل، این موضوع یکی از معضلات موجود ما برای CMR بوده است. قبلاً کامیون همان بود، اما کشنده و راننده عوض می‌شد و کرایه ایرانی اصلاً اطلاع نداشت که راننده دوم چه کسی است، زیرا به خاطر بحث قاچاق، رانندگان اجازه نداشتند همدیگر را ببینند. اگر در CMR مشخصات راننده دوم و شماره پلاک کرایه دوم نوشته می‌شد، بیمه CMR تا خود مقصد پوشش داشت، ولی وقتی اطلاعات راننده و کرایه دوم وجود نداشت، ما عملاً مجبور بودیم به کرایه ایرانی بگوییم که تا نقطه صفر مرزی CMR شما پوشش بیمه‌ای دارد و باید تعهدی از صاحب کالا بگیری که من تا اینجا مسئولیت دارم، وگرنه عملاً نمی‌توانیم خسارت را پرداخت کنیم.

در اینجا باید توجه کنیم که فعالان بیمه‌ای مجبور هستند درباره صنایع و موضوعات مختلفی اطلاعات عمومی داشته باشند، اما داستان حمل‌ونقل فرق دارد، یعنی ما هم در این بخش با تغییرات تکنولوژیک مواجه هستیم که به تبع آن قوانین هم باید مدام به‌روز شود و هم اینکه در ایران هر لحظه یک اتفاق جدیدی در حال رخ دادن است که کار را پیچیده‌تر می‌کند؛ مثلاً ترکمنستان یک روز تصمیم می‌گیرد که از فردا مقرراتی را به مورد اجرا بگذارد که شرکت بیمه نه از آن اطلاع پیدا می‌کند و نه حتی درکی از این موضوع دارد. در نتیجه اگر به کالایی با راننده و کرایه دوم خسارت وارد شود، شرکت بیمه می‌گوید من براساس قرارداد پیش می‌روم و خسارت قابل پرداخت نیست. در حالی که کرایه اول هم نمی‌توانسته کار دیگری انجام دهد.

بنابراین بیمه‌گران باید دانش حمل‌ونقلی خود را که اغلب بسیار محدود و قدیمی است، به‌روز کنند، هرچند واقعاً سخت است که شرکت بیمه بتواند خودش را به این تغییرات سریع هماهنگ کند. مخصوصاً اینکه ما در ایران و در بحث بیمه حمل‌ونقل بین‌المللی، با عواملی از جمله تحریم‌ها، تغییرات شرایط، تغییر رفتار همسایگان، قانون‌گذاری‌های متعدد، بخشنامه‌های خلق‌الساعه از جانب نهادهای مختلف و... مواجه هستیم و گاهی تغییرات آنها به قدری سریع است که به‌روز نگاه داشتن بیمه‌گران کار بسیار دشواری می‌شود. البته خود شرکت‌های حمل‌ونقلی

■ **حایری:** حتی فراتر از آن، اگر کشور مبدأ و مقصد نیز نپذیرفته باشند، اما فرستنده، گیرنده و کریر براساس کنوانسیون CMR توافق کنند، این مقررات حاکم خواهد بود.

■ **تراپران:** با توجه به اینکه ارزش واقعی کالا در زمان پرداخت خسارت اهمیت زیادی دارد، شرکت‌های بیمه در قراردادهای CMR چقدر درباره این موضوع دقت دارند؟ علاوه بر این، آیا ارزیابی مسافتهای دور یا نزدیک حمل هم برای آنها اهمیت دارد؟

■ **حایری:** در موضوع CMR بیمه‌گر به ارزش کالا نگاه نمی‌کند، بلکه به حد مسئولیت کریر نگاه می‌کند. در عین حال، حمل‌کننده بیشتر از

هم برای به‌روز نگه داشتن خودشان معضل دارند، چه برسد به شرکت‌های بیمه که شغل اصلی‌شان بیمه‌گری است، نه حمل‌ونقل.

■ **امیری:** درباره اینکه کشور افغانستان CMR را قبول ندارد، باید بگویم که کنوانسیون CMR یکی از کنوانسیون‌های نادری است که اگر یک طرف حالا چه مبدأ و چه مقصد عضو آن باشد، کافی و لازم‌الاجرا است. در مورد کنوانسیون‌های دیگر، باید طرف مقابل هم در مورد اجرای آن مصمم باشد، اما در این کنوانسیون به صراحت گفته شده عضویت یک طرف برای لازم‌الاجرا بودن کافی است و مثلاً گیرنده نمی‌تواند بگوید چون افغانستان عضو کنوانسیون CMR نیست، من نمی‌پذیرم.

انتظارات معقول و مطالبات نامعقول

حمید علیجانی - مدیر اتکایی و امور بین‌الملل شرکت بیمه دانا



مسئولیت متصدیان حمل، نیازمند آن است که الزاماً تمامی متصدیان حمل دارای وکیل حقوقی متخصص در حمل‌ونقل و مشاور با تجربه در حوزه بیمه بوده تا بتوانند محصول بیمه‌ای مناسبی را خریداری کنند. اما شرایط فعلی حاکی از آن است که بسیاری از متصدیان حمل امکانات نیروی انسانی مذکور را نداشته و اساس خرید بیمه‌نامه بر مبنای مشورت با افراد غیر متخصص شده است.

در خصوص استفاده از خدمات ارزیابان خسارت مورد تایید بیمه مرکزی هم باید بگویم، بر اساس مصوبه شماره ۸۵ شورای عالی بیمه، این ارزیابان می‌توانند از سوی بیمه‌گران به عنوان Loss Adjuster یا از سوی بیمه‌گذاران به عنوان Loss Assessor به منظور بررسی و تحقیق در مورد علت بروز حادثه و تحقق خسارت، تعیین مقدار خسارت و تشخیص میزان تعهد بیمه‌گر منصوب شوند. هماهنگی و تعامل بین بیمه‌گر با بیمه‌گذار در انتخاب ارزیاب خسارت به‌خصوص در خارج از کشور نقش اساسی در نتیجه نهایی خواهد داشت. مثلاً شرایطی را تصور کنید که بیمه‌گذار بدون اطلاع بیمه‌گر، یکی از شرکت‌های ارزیابی خسارت را منصوب کرده و شرکت مذکور با توجه به درخواست او اقدام به بازدید و ارائه گزارش نهایی می‌کند، اما پس از مطالعه گزارش، مشخص می‌شود که مبلغ خسارت تعیین شده، اختلاف ناچیز دارد یا بیش از مبلغ حقالزحمه او است که در این شرایط انجام بازرسی توسط شرکت‌های بازرسی منطقی نیست.

یکی دیگر از مواردی که سبب عدم تکامل محصولات بیمه‌ای این حوزه شده است عدم آگاهی کافی متصدیان حمل از حدود و میزان مسئولیت خود است. این عدم اطلاع به نظر بنده ناشی از دو علت است. یکی اینکه برخی از شرکت‌های حمل‌ونقل به دلیل تحریم‌ها نتوانسته‌اند همسو با متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی رشد کنند و دیگر آن که تعدد قوانین و مقررات مرتبط با مسئولیت آنها باعث ایجاد سردرگمی در شناخت مسئولیت‌های خود نسبت به صاحبان کالا شده است. به عنوان نمونه، قوانین و مقررات مرتبط با مسئولیت بارفرابر اعم از اینکه در سمت مباشر (Freight Forwarding Agent)، مجری حمل (Performing Carrier) یا پیمان‌گزار حمل (Contracting Carrier) باشد شامل قانون تجارت و مقرراتی از قبیل شرایط بارنامه فیاتا، مقررات نمونه فیاتا، شرایط عمومی خدمات بارفرابری و آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا است؛ این در حالی است که بسته به وسعت کسب و کار بارفرابر و سند حملی که صادر می‌کند، کنوانسیون‌های دیگری در حوزه حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی به آن مقررات اضافه می‌شود.

در این بین شاهد وجود برنامه‌هایی هستیم که متصدیان حمل‌ونقل بر اساس نمونه‌های خارجی اقدام به چاپ بارنامه و استفاده از آن می‌کنند. در واقع، این به‌اصطلاح جنگل قوانین و مقررات در رابطه

■ **ترابران: پس تا اینجا می‌توان این جمع‌بندی را داشت که ما الان در حوزه بیمه CMR دچار ابهاماتی هستیم که به دلیل تحریم نمی‌توانیم این ابهامات را برطرف کرده و شفاف‌سازی داشته باشیم.**

■ **حایری:** لزوماً همه مسائل هم مربوط به تحریم نیست و بیشتر رقابتی است. ببینید! بیمه CMR اکنون تا حدی جذاب شده، اما در گذشته این طور نبود. در یک بازه زمانی (حدود ۱۰ سال قبل) اصلاً شفافیت وجود نداشت، زیرا چیزی به نام کد رهگیری نداشتیم. شرکت‌های حمل‌ونقل هم خودشان اظهار می‌کردند فرضاً ۱۰۰ تا CMR داریم که شرکت بیمه باید بیمه کند. در آن دوره توافق شده بود که شرکت حمل‌ونقل از اول تا آخر ماه CMR صادر کند و ۱۰ روز هم فرصت داشته باشد تا گزارش بدهد. در آن زمان گزارش‌های سازمان راهداری از واردات، صادرات و ترانزیت چیزی حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار حمل کامیونی از مرزهای جاده‌ای بود، در حالی که هم‌زمان تعداد CMRهای بیمه‌شده به ۱۳۰ هزار عدد هم نمی‌رسید، این یعنی برای ۹۰ درصد کالاهای تحویل داده شده به مقصد، اصلاً حق بیمه‌ای پرداخت نمی‌شد، اما آن کالاهایی که دچار خسارت می‌شد، حتماً به شرکت بیمه گزارش می‌شد.

خب این یک معضل محسوب می‌شد و در آن بازه زمانی ضریب خسارت این رشته بسیار افزایش یافته بود. از طرف دیگر، شرکت‌های بیمه به این سمت رفته بودند که وقتی نمی‌توانیم درست حق بیمه بگیریم، پس خسارت درست هم نمی‌دهیم. من خیلی جاها به بیمه‌گذاران حق دادم و ابدأ معتقد نیستم که همیشه یک عده در صنعت حمل‌ونقل اشکال دارند و صنعت بیمه هیچ وقت اشکالی نداشته است، اما امروز به جایی رسیده‌ایم که حداقل شرکت‌های بیمه می‌گویند ما حق بیمه‌مان را درست می‌گیریم، پس الان معضل صنعت بیمه، گرفتن حق بیمه نیست، چون سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کد رهگیری می‌دهد و اقدام به گزارش‌گیری برای شرکت بیمه می‌کند.

در نتیجه، معضل امروز این است که بیمه نمی‌تواند یکسری از خسارت‌هایش را درست برآورد و خسارت را به ذی‌نفع واقعی پرداخت کند تا شخص دیگری پس از دو ماه نگوید که من صاحب واقعی کالا هستم. این معضل بزرگ امروز ما است.

من معتقدم که اگر صنعت حمل‌ونقل همه نیازهایش شفاف باشد و صنعت بیمه هم با حسن نیت برخورد کند، هم کارها خیلی آسان‌تر انجام می‌شود و هم نرخ‌ها بسیار پایین می‌آید.

■ **ترابران: برای رفع چنین مشکلاتی چه اقداماتی باید انجام داد؟ چه راهکارهایی پیشنهاد می‌دهید؟**

ارزش کالا مسئول نیست، به شرط اینکه از سقف مسئولیت خود رد نشده باشد. به همین دلیل در زمان نرخ‌گذاری، ارزش کالا اهمیتی ندارد، بلکه به‌صورت کلی و به دسته‌بندی کالا توجه می‌شود؛ در واقع هر کدام از محمولات سوختی، جنرال کارگو، یخچالی، خودرو و... با نرخ خاصی تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد.

درباره نرخ بیمه براساس مسافت هم باید بگویم، زمانی که بیمه ایران بخش بزرگی از بازار CMR را در اختیار داشت، جدول نرخش بر اساس مبدأ و مقصد بود حتی مثلاً ترکیه را از نظر مسافت به سه قسمت تقسیم کرده بودند، اما به مرور زمان چون مقصد عمده کالاهایی که CMR برای آن صادر می‌شود، کشورهای همسایه است، شرکت‌های بیمه به‌ویژه زمانی که کریر محصول را کمتر از کنوانسیون بیمه می‌کند، دیگر با مبدأ و مقصد کاری ندارند؛ اما اگر سقف را بیمه کند، مبدأ و مقصد مهم می‌شود؛ به‌عنوان مثال، کشورهای همسایه را در یک گروه، کشورهای با یک فاصله مشابه از ایران را در گروه دیگر و کشورهای اروپایی را در گروه سوم قرار می‌دهند، پس قیمت از تهران به آلمان یا فرانسه فرق ندارد، اما قیمت تهران به عراق با نرخ تهران تا آلمان در صورتی که سقف تعهد را خریده باشند، متفاوت است و طبیعتاً ریسک آن فرق می‌کند. این موضوع برای رفت‌وبرگشت کالا هم صدق می‌کند. البته اینکه این روش درست یا غلط است، موضوع دیگری است.



مسعود عطری: بخش عمده ناسامانی‌های بیمه‌ای در اثر تحریم‌ها به وجود آمد. قبل از تحریم‌ها می‌توانستیم پوشش بیمه مسئولیت‌های خود را برای حمل‌های بین‌المللی نزد شرکت‌های بیمه اروپایی بیمه کنیم ولی پس از آغاز دور اول تحریم‌ها این امکان از بین رفت، ضمن اینکه در اغلب کشورها، شرکت‌های فورواردر می‌توانند از پوشش بیمه‌ای برای کلیه مسئولیت‌های خود از جمله غفلت یا اشتباه پرسنل هم برخوردار شوند اما در ایران این کار نیز به سادگی میسر نیست



خود را در جبران خسارت به میزان ۵۰ درصد کاهش می‌دهند.

■ **حایری:** البته سازمان راهداری، بخش نرم‌افزاری آن را در بخش کربری و راهنما CMR (نه برنامه فوروردی) به‌طور جدی دنبال می‌کند تا شبیه برنامه‌های حمل داخلی شود، اما مشخص نیست چه زمانی رونمایی شود. همین‌کد رهگیری فعلی، بخشی از آن خواهد بود. یکی از مسائل ما این است که وقتی ایران به CMR پیوست و مصوبه مجلس داریم، زمانی که سند CMR صادر می‌شود، قانون تجارت کنار می‌رود و محاکم قضایی ما باید براساس کنوانسیون CMR رأی بدهند، اما در بسیاری از پرونده‌ها قاضی به قانون تجارت توجه می‌کند.

■ **ترابران:** یکی دیگر از مشکلات فعالان حمل‌ونقلی، ارزیابان بیمه است. آنها نسبت به دو موضوع گلابه دارند، یکی اینکه ارزیاب‌های شرکت‌های بیمه از خود مجموعه هستند و نمی‌توانند ارزیابی درست، منصفانه و دقیقی داشته باشند؛ دیگر اینکه ارزیابان بیمه آشنایی چندانی درباره صنعت حمل‌ونقل ندارند.

■ **علیجانی:** یکی از ایراداتی که در حوزه بیمه مسئولیت مدنی متصدیان حمل ملموس است، نگاه بیمه‌گران در ارتباط با سقف تعهد است. بدین ترتیب که در بیمه‌های باربری ملاک بیمه‌گران در جبران خسارت ارزش کالا بوده، در حالی که در بیمه‌های مسئولیت مدنی متصدیان حمل عبارتست از سقف تعهد بر اساس قانون حاکم بر سند حمل یا ارزش محموله، هر کدام که کمتر باشد. بنابراین هنگامی که بیمه‌گران مسئولیت در رسیدگی به خسارت‌ها همچون بیمه‌گران باربری ارزش محموله را ملاک عمل در جبران خسارت در نظر می‌گیرند، سبب نارضایتی ذی‌نفعان می‌شود. به عنوان مثال، فرض کنیم محموله‌ای به وزن ۱۰۰۰ کیلوگرم به ارزش ۱ میلیون دلار نزد بیمه‌گران باربری برای حمل جاده‌ای بین‌المللی با کلوژ A بیمه شده باشد و در مسیر حمل به دلیل حادثه وسیله نقلیه ۵۰ درصد آن معادل ۵۰۰ هزار دلار متحمل خسارت شود.

بدیهی است برای جبران خسارت از سوی بیمه‌گران مسئولیت باید مبلغ خسارت نهایی در قیاس با سقف تعهد بیمه‌گر در حوزه بیمه مسئولیت در نظر گرفته شود، ولی برخی از بیمه‌گران مسئولیت، همان‌طور که بیمه‌گر باربری، ۵۰ درصد سرمایه بیمه‌شده را پرداخت می‌کند، آنها نیز مسئولیت

وقتی توجهی به نوع پوشش خود نداریم

مسعود عطری - مدیرعامل شرکت دریابار



مبلغ ناچیزی که معمولاً دویست میلیون ریال است به عنوان ارزش کالا در برنامه درج می‌کند و در صورت بروز حادثه منجر به خسارت با توجه به اصل جانشینی حداکثر میزان خسارت دریافتی همان مبلغ مندرج در برنامه خواهد بود.

به این نکته هم باید توجه داشت که بخش عمده ناسامانی‌های بیمه‌ای در اثر تحریم‌ها به وجود آمد. در سال‌های دور و قبل از تحریم‌ها می‌توانستیم پوشش بیمه مسئولیت‌های خود را در مقام فورواردر برای حمل‌های بین‌المللی نزد شرکت‌های بیمه اروپایی بیمه کنیم، ولی متأسفانه پس از آغاز دور اول تحریم‌ها این امکان نیز از بین رفت؛ ضمن اینکه در اغلب کشورها شرکت‌های فورواردر می‌توانند از پوشش بیمه‌ای برای کلیه مسئولیت‌های خود از جمله غفلت یا اشتباه (Error/Omission/Negligence) پرسنل یا اشخاص تحت خدمت خود برخوردار شوند، اما متأسفانه در ایران این کار نیز به سادگی میسر نیست.

متأسفانه صاحبان کالا نیز نسبت به موضوع بیمه باربری کالاهای وارداتی خود توجه لازم را ندارند و در اکثر موارد ملاحظه می‌شود که حتی شرکت‌ها و گروه‌های بزرگ صنعتی مقوله بیمه را از منظر اجبار به هنگام ثبت سفارش نگاه می‌کنند و در انتخاب نوع پوشش بیمه مناسب برای کالای خود ناآگاه هستند. بارها ملاحظه می‌شود برای ماشین‌آلاتی که میلیون‌ها دلار ارزش داشته و کالا فاقد بسته‌بندی مناسب بوده پوشش بیمه‌ای کلاس "C" که کمترین سطح پوشش خسارت را دارد، خریداری شده است.

در حمل‌های داخلی از مبادی ورودی به مقصد نهایی نیز صاحبان کالا به پوشش بیمه‌ای مسئولیت متصدی حمل داخلی (صادرکننده برنامه) و اصل جانشینی در بیمه‌نامه باربری توجه ندارند و به تصور اینکه بیمه باربری خود پوشش‌دهنده کلیه ریسک‌ها تا مقصد نهایی است، از صادرکننده برنامه درخواست پوشش بیمه کامل معادل ارزش واقعی کالای خود را نمی‌کنند و در نتیجه صادرکننده برنامه



علیجانی: قبلاً سعی می‌شد تا مقررات داخلی منطبق با مقررات بین‌المللی باشد، اما با گذشت زمان انحراف مقررات داخلی نسبت به بین‌المللی گسترده‌تر می‌شود. به عنوان مثال، آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل بین‌المللی کالا تا حدودی در راستای مقررات نمونه فیاتا در سال ۱۹۹۶ مصوب شده، ولی با تغییر مقررات نمونه در سال ۲۰۱۹، آیین‌نامه مذکور به روزرسانی نشده که می‌تواند مشکلاتی را در حوزه مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین‌المللی ایجاد کند



■ **حایری:** قرارداد خوب یا بد در بازار بیمه CMR زیاد است. یکی از آیت‌هایی که شرکت حمل و نقل باید به آن دقت کند، همین موضوع ارزیابی خسارت است. شرکت حمل و نقل باید بداند که بیمه قبول کرده که خودش ارزیاب بفرستد یا ارزیاب مستقل (در ایران از بیمه مرکزی) بیاید، همچنین هزینه آن را چه کسی باید بدهد. اگر کسی آگاه باشد همین الان هم قراردادهایی هست که شرکت بیمه حق ندارد، ارزیاب خودش را برای هر خسارتی بفرستد. البته تجربه من می‌گوید که خیلی از مواقع ارزیاب شرکت بیمه عدد بالاتری از ارزیاب مستقل بیمه مرکزی تعیین می‌کند، اما همیشه این شائبه و حداقل نگرانی از سمت ذی‌نفعان بیمه‌نامه وجود دارد که ارزیابی به‌درستی اتفاق نیفتاده است.

■ **ترابران: و سخن آخر...**

■ **حایری:** بیمه تجربه جهانی است. علم بیمه در کشور ما وارداتی است. بنابراین باید ببینیم بهترین راهکار در دنیا چیست. معمولاً شرکت‌های حمل و نقل که البته نقشی فراتر از حمل و نقل را بر عهده دارند و عملاً شرکت‌های لجستیکی محسوب می‌شوند، یک بیمه‌نامه براساس مجموعه عملکردهایشان می‌گیرند؛ یعنی مجموعه زنجیره لجستیک بیمه می‌شود. در آن مدل، شرکت بیمه می‌گوید که فعالیت شما در سال در زمینه فوروردی، صدور بارنامه و کربری چقدر بوده و چه تجهیزاتی یا انبارهایی

دارید. در نهایت، براساس مجموعه فعالیت‌هایی که در یک سال داشتید، می‌گویند من این‌قدر از شما حق بیمه می‌گیرم و این پوشش‌های کلی را هم به شما می‌دهم. دیگر نمی‌خواهد بشمارد که چند بارنامه صادر کردید و اعلام کنید بلکه می‌گوید براساس فعالیت حرفه‌ای که دارید، هر جا آسیب دیدید در این چهارچوب شما را بیمه می‌کنم. خب این بیمه‌نامه قابل اجرا است، اما دو موضوع وجود دارد: یکی اینکه مقوله گسترده‌ای است و شناخت آن سخت است و ما با دانش کم باید آن را درست کنیم و دیگر اینکه اصلاً فرض کنیم چنین بیمه‌نامه‌ای وجود داشته باشد، چند شرکت حمل و نقل ایرانی آن را خریداری می‌کنند؟!

■ **امیری:** من می‌خواهم بگویم از همین می‌گذرد مشخص است که چقدر موضوع بیمه اهمیت دارد و چقدر در سیستم حمل و نقل ناآگاهی دیده می‌شود. پیشنهاد من این است که با همکاری بیمه‌ها همایشی برگزار شود و شرکت‌های حمل و نقل را دعوت و مشکلات را تشریح کنیم، هم مسئولیت‌های شرکت‌های حمل و نقل و هم مسئولیت‌های شرکت‌های تشریح شود تا همه بدانند که شرکت‌های بیمه چه امکاناتی دارند که می‌توانند در اختیار بخش حمل و نقل بگذارند، قطعاً شرایط بهتر از حالا خواهد بود. البته ما نسبت به ۱۰ یا ۱۵ سال پیش خیلی تغییر کردیم، نه این‌که کار نشده باشد، ولی کند است.

در گذشته، ما دوره‌های آموزش برای فرماندهان نیروی انتظامی سراسر کشور داشتیم تا آنها را با مسائل حمل و نقل بیشتر آشنا کنیم، از جمله اینکه سند حمل چیست. برایشان جزوه طراحی کردیم که همان را به‌عنوان بخشنامه ابلاغ کردند و چقدر مفید و کارساز بود. باید چنین دوره‌هایی برای دیگر سازمان‌های همکار هم برگزار شود. بنابراین برگزاری این‌گونه همایش‌ها بسیار مفید خواهد بود. ما باید تلاش کنیم که به سازمان‌های مرتبط نسبت به مقوله حمل و نقل آگاهی بدهیم. قبلاً در وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اتکا به نظرات و استدلال کارشناسی نمی‌گذاشتند قوانین و مقررات به ضرر سیستم حمل و نقل تصویب شود، اما الان هر روز مقررات جدیدی تصویب می‌شود و محدودیت‌هایی را به چرخه حمل و نقل وارد می‌کنند، از جمله قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، به‌ویژه اصلاحیه آن. امروزه، برخی مسئولان فقط جلسه برگزار می‌کنند، اما حوصله ندارند خودشان را با نیروی انتظامی، ستاد مبارزه با قاچاق و... درگیر کنند، با این حال، تشکل‌ها نباید از پیگیری مطالبات خسته یا ناامید شوند. به امید اینکه کمک‌های بیشتر به صنف حمل و نقل داشته باشیم و برای فعالیت بهتر، شرکت‌های بیمه هم بیشتر همکاری کنند. ■

شرکت‌های بیمه در مسابقه با یکدیگر برای جذب پرتفوی بیشتر هستند

رقابت بر سر پوشش!

در هر اختلاف و تضارب منافی، دو طرف ماجرا بخشی از تقصیر را بر عهده دارند. عارضه همیشگی نارضایتی شرکت‌های حمل از پوشش شرکت‌های بیمه هم اگرچه تا حدی برخاسته از ناآگاهی صنف حمل‌ونقل از جزئیات بیمه‌نامه‌ها و خرید بیمه‌نامه ناقص است، اما در این میان، نمی‌توان منکر این حقیقت شد که ناآشنایی کارگزاران بیمه با بیمه‌نامه‌های تخصصی و کوتاهی برخی شرکت‌های بیمه در ارائه خدمات مناسب، پیامدهای این عدم تعامل را تشدید کرده است. ترابران در گفت‌وگو با غلامعلی ثبات، عضو رسمی انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه و عضو پیشین شورای عالی بیمه، نگاهی بر نحوه برخورد شرکت‌های بیمه با نیازمندی‌های بیمه‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل داشته است.



غلامعلی ثبات، عضو رسمی انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه و عضو پیشین شورای عالی بیمه، در گفت‌وگو با ترابران، درباره گلایه شرکت‌های حمل‌ونقل در زمینه نرخ‌شکنی شرکت‌های بیمه و رقابت ناسالم بین این شرکت‌ها برای جذب بیمه‌گذار چنین توضیح داد: «نرخ‌شکنی زمانی مطرح می‌شود که نرخ مصوبی وجود داشته باشد و شرکت‌های بیمه پایین‌تر از آن نرخ بیمه بفروشند، اما بعد از اینکه تعرفه‌ها در صنعت بیمه آزاد شد، دیگر نرخ مصوبی به طور مشخص نداریم که شرکت‌های بیمه بخواهند کمتر از آن بفروشند و نرخ‌شکنی کنند. البته در موارد خاصی که سرمایه بیمه‌نامه از حد معینی بالاتر باشد، شرکت‌های بیمه موظف هستند که موافقت بیمه مرکزی را درباره نرخ و شرایط بیمه‌نامه بگیرند، اما فکر می‌کنم در بحث مسئولیت باربری نرخ بیمه‌نامه‌ها کمتر از آن حد نصاب مورد نظر بیمه مرکزی باشد و



یکی از مشکلات در این بخش، رویکرد کلی بعضی از شرکت‌های بیمه است که بین خودشان مسابقه افزایش فروش، افزایش سهم بازار یا افزایش میزان صدور بیمه‌نامه دارند، زیرا این مهم‌ترین پارامتری است که می‌توانند با آن شعار موفقیت بدهند. پس روی حق بیمه حساسیت زیادی به خرج نمی‌دهند و فقط اینکه پرتفوی بیشتری جذب کنند، برایشان اولویت دارد



نیازی به اخذ مجوز نباشد.»

او در عین حال تصریح می‌کند: «البته درباره نرخ‌شکنی برداشت دیگری هم وجود دارد، اینکه شرکت‌های بیمه حق بیمه‌ای را که به بیمه‌گذار اعلام می‌کنند کمتر از نرخ فنی منطبق با اصول بیمه‌گری است؛ در واقع، شرکت‌های بیمه نرخی را می‌دهند که خودشان می‌دانند این نرخ در تناسب با ریسکی که تحت پوشش قرار می‌دهند نیست و به احتمال زیاد حق بیمه‌ای که در مجموع دریافت می‌کنند پاسخگوی تعهداتشان نخواهد بود. من فکر می‌کنم در بازار بیمه ما، به‌ویژه در رشته‌های مسئولیت بازرسی، شرکت‌های بیمه با این فرض که ضریب خسارت این رشته به حد خطرناک نرسیده به خودشان اجازه می‌دهند نرخ‌های کمتری را در رقابت با همدیگر اعلام کنند تا بتوانند پرتفوی بیمه‌گذار را بگیرند و حق بیمه‌ای کسب کنند.»

ثبات افزود: «در کل معتقدم، مشکل در رویکرد کلی شرکت‌های بیمه است که مسابقه افزایش فروش، افزایش سهم بازار یا افزایش میزان صدور بیمه‌نامه بین خودشان دارند زیرا این مهم‌ترین پارامتری است که می‌توانند با آن شعار موفقیت بدهند. بنابراین به شعب و شبکه فروش خود الزام می‌کنند که باید فروش هر چه بیشتر داشته باشند. در نتیجه، آنها روی حق بیمه حساسیت زیادی به خرج نمی‌دهند، همین که پرتفوی‌ای را جذب کنند، برایشان اولویت دارد. البته این موضوع همگانی نیست و همه شرکت‌های بیمه در چنین رقابتی شرکت نمی‌کنند.»

عضو رسمی انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه، با یادآوری اینکه بیمه‌گذار هم بالاترین شاخصی که برای انتخاب شرکت بیمه در نظر می‌گیرد میزان حق بیمه پرداختی است، خاطرنشان کرد: «البته بیمه‌گذار بسته به اینکه چقدر به محتوای بیمه‌نامه اشراف داشته باشد، می‌تواند تشخیص بدهد که آیا مابه‌ازای آن حق بیمه کمتری که پرداخت می‌کند، تعهد بیمه‌گر هم کاهش پیدا کرده یا در بیمه‌نامه فرانشیز بیشتر و استثنائات بیشتری اعمال شده است یا نه.»

◀ در صورت انتخاب ارزیاب مرضی‌الطرفین

این عضو پیشین شورای عالی بیمه در پاسخ به یکی دیگر از انتقادات همیشگی بیمه‌گذاران از بیمه‌گران مبنی بر این که در زمان پرداخت خسارت، بیمه‌گران با استناد به بند و تبصره‌هایی از شرایط بیمه‌نامه که بیمه‌گذار در جریان جزئیات آنها نیست، تا حد ممکن از پرداخت خسارت شانه خالی می‌کنند، تصریح کرد: «بیمه‌گذاران رشته بازرسی معمولاً افراد با تجربه و آگاهی هستند و به محتوای بیمه‌نامه اشراف دارند، بنابراین معمولاً دقت می‌کنند که در آن بیمه‌نامه اشکالی وجود نداشته باشد که بیمه‌گر بتواند خسارت را کمتر از حد واقع بپردازد. به نظر من، راه‌حل اغلب این موارد اختلافی آن است که همان روز صدور بیمه‌نامه، بیمه‌گذار و بیمه‌گر روی انتخاب ارزیاب خسارت مورد توافق (مرضی‌الطرفین) به نتیجه برسند، تا موقع پرداخت خسارت نظر آن ارزیاب برای هر دو طرف لازم‌الاجرا باشد و نه درگیر اختلاف، دوری و دادگاه شوند و نه نارضایتی به وجود بیاید. این شیوه اگر رواج پیدا کند و بیمه‌گذار احساس کند روز حادثه و زمان دریافت خسارت، یک نفر هست که از حقوقش دفاع کند کمتر نگران می‌شود که بیمه‌گر مبلغ خسارتش را کم یا دیر پرداخت کند.» او افزود: «من معضلات پرداخت خسارت‌ها را ناشی از محتوای ضعیف و نارسای بیمه‌نامه‌ها می‌دانم تا اراده بیمه‌گران که بخواهند برخلاف مفاد بیمه‌نامه خسارت را کمتر پرداخت کنند، بنابراین، ضروری است که مفاد بیمه‌نامه‌ها با نگاه تخصصی بازنگری و اصلاح شود.»

ثبات درباره بحث ایجاد انحصار در زمان عقد قرارداد با شرکت‌های بیمه چنین توضیح داد: «این انحصار از طرف بیمه‌گذاران به‌وجود می‌آید، یعنی بیمه‌گذارانی که تعداد زیادی بیمه‌شده گروهی دارند (مانند بانک‌ها که بیمه‌گذاران از آنها وام می‌گیرند و می‌خواهند LC باز کنند) برای اینکه درآمد جانبی برای خود یا احتمالاً نمایندگی و کارگزاری بیمه خودشان ایجاد کنند، به بیمه‌شده‌ها الزام می‌کنند که باید فقط از شرکت مورد نظر ما بیمه بگیرید. خود صنعت بیمه و شرکت بیمه چنین اختیاری ندارد که بتواند بیمه‌گذاران را ملزم به عقد قرارداد با خود کند.»



راه حل اغلب موارد اختلافی بین بیمه‌گر و شرکت‌های حمل این است که همان روز صدور بیمه‌نامه، بیمه‌گذار و بیمه‌گر روی انتخاب ارزیاب خسارت مورد توافق (مرضی الطرفین) به نتیجه برسند تا زمان پرداخت خسارت نظر آن ارزیاب برای هر دو طرف لازم الاجرا باشد و نه درگیر اختلاف، داوری و دادگاه شوند و نه نارضایتی به وجود بیاید



راستی آزمایی می‌شود و چقدر دقیق و درست است. من تاکنون ندیده‌ام شرکت بیمه روی قیمتی که در اسناد خرید درج شده است تردید کند یا بخواهد قیمت واقعی را در بیاورد و از آنجا که بر همان اساس هم حق بیمه گرفته، برایش دشوار است که در زمان پرداخت خسارت بخواهد روی ارزش واقعی کالا ایراد بگیرد.

ثبات درباره پیشنهاد برگزاری همایش برای اطلاع‌رسانی بیشتر به شرکت‌های حمل‌ونقل و ارتباط بهتر آنها با شرکت‌های بیمه، تصریح کرد: «اقدام بسیار خوبی است اما من فکر می‌کنم در برگزاری همایش، توجهات بیشتر معطوف تشریفات می‌شود. شاید راه‌حل بهتر این باشد که بیمه‌گذاران بیمه‌های باربری، از شرکت‌های بیمه بخواهند که برای همکاران بخش بیمه خود دوره‌های آموزشی یک روزه یا چند ساعته بگذارند. به نظرم از دوره آموزشی، نتیجه بهتری گرفته می‌شود، چون برگزاری همایش جنبه رسانه‌ای پیدا می‌کند و برخی مقامات سخنرانی می‌کنند، اما اگر بیمه‌گر از تعداد محدود بیمه‌گذاران خود دعوت و کلاس‌های آموزشی خود را با حضور مدرسان از داخل یا خارج از شرکت برگزار کند، می‌توان از این کلاس‌ها به عنوان امتیازی برای بازاریابی هم استفاده کرد. به هر حال، به شدت مورد نیاز است که بیمه‌گذاران اشراف لازم را درباره خرید بیمه‌نامه و دریافت خسارت داشته باشند. در چنین شرایطی، زبان مشترک پیدا می‌شود و احتمال بروز سوءظن و سوءبرداشت از محتوای بیمه‌نامه‌ها کاهش می‌یابد.» ■

عضو رسمی انجمن حرفه‌ای صنعت با تایید عدم تسلط برخی نمایندگان فروش بیمه برای راهنمایی درست بیمه‌گذاران، گفت: «بخشی از اختلاف بیمه‌گران و بیمه‌گذاران در بحث صدور بیمه‌نامه، به شبکه فروش یا خود شرکت‌های بیمه مرتبط می‌شود، یعنی شاید نمایندگان به قدر کافی تجربه و تخصص لازم نداشته باشند یا عجله‌ای که برای فروش دارند باعث می‌شود که وقت کافی نگذارند تا بیمه‌گذار را به‌خوبی توجیه و راهنمایی کنند. این تعجیل در فروش همچنین باعث می‌شود که در خود متن بیمه‌نامه هم اشکالات و ابهاماتی به وجود بیاید که بعداً در زمان پرداخت خسارت، مشکل‌ساز شود.»

▶ پیچیدگی خرید بیمه را به مشاور بسپارید

او ادامه داد: «بیمه‌گذاران باید برایشان جا بیفتد که خرید بیمه‌نامه به‌ویژه بیمه‌های مرتبط با مسئولیت باربری بسیار پیچیده و دارای مفاهیم گسترده‌ای است. بنابراین، بهتر است مشاوره بیمه خاص خود را داشته باشند و از طریق مشاوره بیمه‌ای هم برای خرید بیمه‌نامه و هم برای دریافت خسارت اقدام کنند.»

او درباره میزان اطلاع شرکت‌های بیمه از ارزش واقعی کالاهایی که بیمه‌نامه حمل برایشان صادر می‌شود، تصریح کرد: «در مجموع، درباره ارزش کالا، بیمه‌گران به LC یا قیمتی که روی بارنامه درج شده استناد می‌کنند. ضمناً در زمان وارد شدن خسارت هم اگر بیمه‌گر به این نتیجه برسد که قیمت اعلام‌شده با قیمت واقعی کالا همخوانی ندارد و کمتر اعلام شده، ممکن است قاعده نسبی را اعمال کند. به هر ترتیب، این نکته بین شرکت‌ها بیمه جای بررسی بیشتری دارد. واقعاً مشخص نیست که این اسنادی که مبنای تعیین ارزش کالا قرار می‌گیرد چقدر

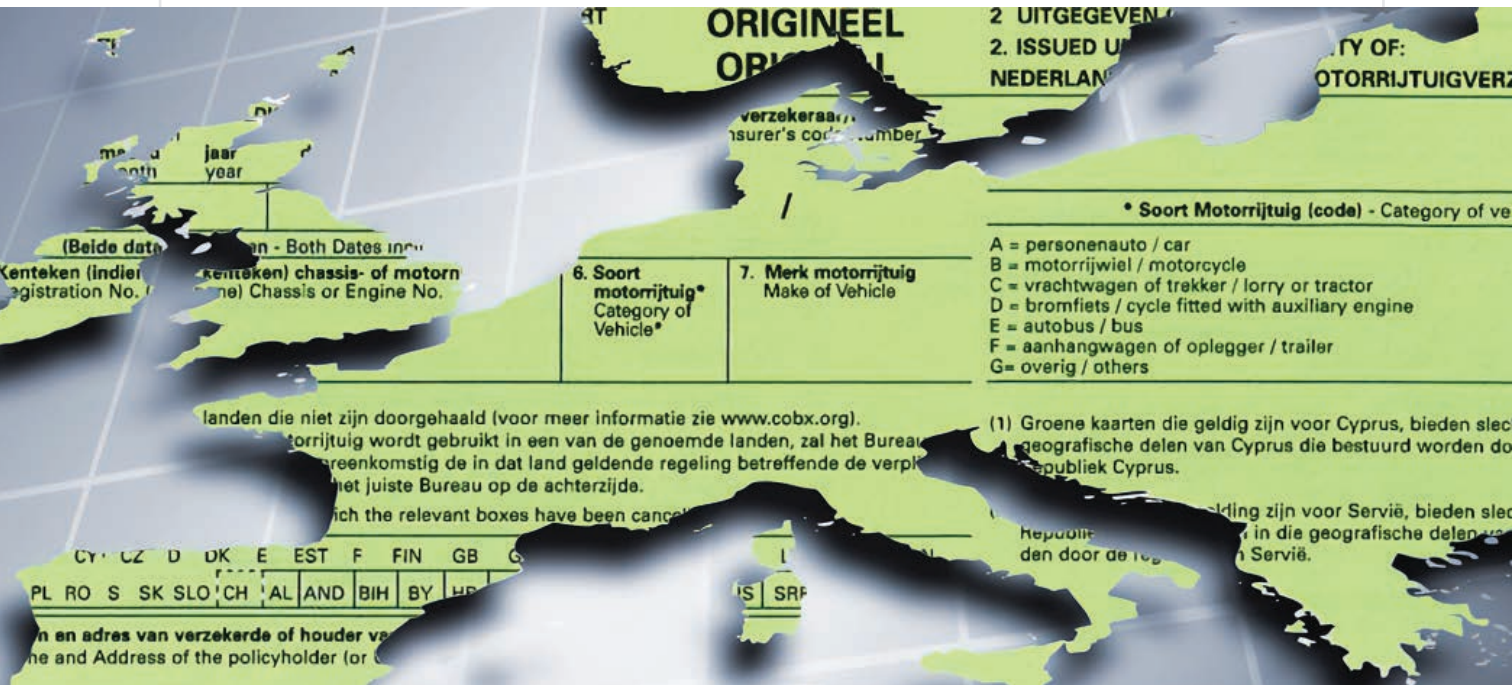


من معضلات پرداخت خسارت‌ها را بیشتر ناشی از محتوای ضعیف و نارسای بیمه‌نامه‌ها می‌دانم تا اراده بیمه‌گران که بخواهند برخلاف مفاد بیمه‌نامه خسارت را کمتر پرداخت کنند بنابراین ضروری است که مفاد بیمه‌نامه‌ها با نگاه تخصصی بازنگری و اصلاح شود



دو روی سکه تعلیق یا ماندگاری ایران در کنوانسیون نظام بیمه هماهنگ شخص ثالث در اتحادیه اروپا

کارت زرد برای بیمه سبز



گزارش از

مونا روشندل



پس از نگرانی برای بسته‌تر شدن حلقه‌های تحریم، اخذ کارت هوشمند، دریافت ارز، بهره‌مندی از قطعات یدکی اصل و... اکنون رانندگان ایرانی حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی نگران‌تر از همیشه هستند؛ چراکه تصور نداشتن پوشش بیمه سبز در سفرهای بین‌المللی ناخودآگاه پای آنها را بر پدال ترمز و دستانشان را بر صورت فرمان می‌کوبد و حکمی شبیه تابلوی ایست برای آنها دارد. این احتمال از زمانی قوت گرفته که شورای بیمه سبز با صدور اطلاعیه‌ای، از تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز از نخستین روز سال ۲۰۲۴، به دو دلیل عدم امکان پرداخت حق عضویت به علت تحریم‌ها و عدم رعایت الزامات و ضوابط آن شورا خبر داد. به این صورت آنها خود و موقعیت حرفه‌ای خود را در چشم‌انداز سال ۲۰۲۴ معلق و پا در هوا می‌بینند.

جالب است که با وجود حیاتی بودن پوشش این بیمه برای رانندگان فعال در حوزه ترانزیت و بین‌الملل، گفته می‌شود که به دلیل اهمال بیمه مرکزی حدود یک سال این خبر مسکوت ماند تا اینکه امسال با تنگ شدن زمان و نزدیک شدن به روز موعود، با ورود پارلمان بخش خصوصی و وزارتخانه‌های ذی‌ربط، بیمه مرکزی گام‌هایی را به منظور رفع غفلت ۴۰ ساله خود در جهت رعایت الزامات و ضوابط بیمه سبز برای رفع این تعلیق برداشت؛ اما آیا فرصت باقی و اقدامات کافی است؟



عضو و دبیر کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران:
ایران در سال ۱۳۵۶ با تصویب یک الحاقیه به
قانون بیمه شخص ثالث، به عضویت شورای بیمه
سبز در کمیسیون اقتصادی سازمان ملل درآمد.
این عضویت مخصوص اعضای کمیسیون اقتصادی
اتحادیه اروپا همراه با ترکیه، آذربایجان و ایران
می‌شود که ۴۸ عضو هستند و بیمه شخص ثالث
را برای کامیون‌ها و خودروهای ترانزیتی
بین خود صادر می‌کنند



◀ غفلت ۴۰ ساله گریبان ایران را گرفت

در همین رابطه، سمیه بابایی، عضو و دبیر کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران در توضیح چرایی تعلیق احتمالی ایران از عضویت در کنوانسیون بیمه سبز و اقداماتی که برای رفع آن انجام شده، ابتدا به تاریخچه این موضوع اشاره می‌کند و با اعلام اینکه ایران در سال ۱۳۵۶ با تصویب یک الحاقیه به قانون بیمه شخص ثالث، به عضویت شورای بیمه سبز در کمیسیون اقتصادی سازمان ملل درآمد، می‌گوید: «این عضویت مخصوص اعضای کمیسیون اقتصادی اتحادیه اروپا همراه با ترکیه، آذربایجان و ایران می‌شود که ۴۸ عضو هستند و بیمه شخص ثالث را برای کامیون‌ها و خودروهای ترانزیتی بین خود صادر می‌کنند.»

او به بیانی دیگر، سخنان نیکویی را در خصوص دلایل تعلیق ایران تأیید می‌کند و می‌افزاید: «با این وجود، متأسفانه از سال گذشته، این شورا به دو دلیل اعم از عدم امکان پرداخت حق عضویت به علت تحریم‌ها و عدم رعایت الزامات و ضوابط آن شورا، مصوبه‌ای را علیه ایران صادر و اعلام کرد که از نخستین روز سال ۲۰۲۴ عضویت ایران در شورای بیمه سبز به حالت تعلیق درمی‌آید و دیگر نمی‌توانیم برای رانندگان ایرانی بیمه کارت سبز صادر کند.»

آخرین ماه فصل بهار بود که رانندگان حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت از تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز هم‌زمان با آغاز سال ۲۰۲۴ میلادی خبر دادند. معنای این خبر چیست؟ اینکه بدون بیمه سبز، رانندگان عازم کشورهای اروپایی باید لحظه ورود به هریک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا، بیمه اجباری آن کشور را خریداری کنند و اگر این کار را انجام ندهند در صورت بروز حادثه مقصر شناخته خواهند شد و همه خسارات را هم باید خودشان پرداخت کنند که بدون شک هیچ راننده‌ای از عهده آن برنمی‌آید. این را هم در نظر داشته باشیم که اگر تردد از ۵ کشور اروپایی در مسیر یک راننده باشد از هر کدام از آن کشورها باید به صورت مجزا بیمه خریداری شود که به‌خودی‌خود هزینه هنگفتی را رقم می‌زند. حالا آنچه مبهم است، چرایی تعلیق عضویت ایران از کنوانسیون کارت سبز و رسانه‌های شدن آن از زبان رانندگان به جای مسئولان است.

◀ اهمال در بدنه بیمه مرکزی

وقتی از محمد نیکویی، رئیس هیئت‌مدیره انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره تعلیق ایران از عضویت در کنوانسیون نظام بیمه هماهنگ کارت سبز می‌پرسیم، به اهمال بیمه مرکزی در این زمینه و حتی اقرار مسئولان ذی‌ربط اشاره و خاطر نشان می‌کند: «مسئول مربوطه در بیمه مرکزی به هر دلیلی بی‌توجهی محض نسبت به موضوع داشته است.»

او معتقد است: «از یک‌طرف، نادیده گرفتن و بی‌اهمیت شمردن اطلاعیه ارسال‌شده درباره تعلیق ایران از این کنوانسیون در بیمه مرکزی و از طرف دیگر، پرداخت نکردن حق عضویت در چند سال متوالی موجب شده که عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز از ابتدای سال ۲۰۲۴ به حالت تعلیق درآید.»

نیکویی با بیان اینکه بدنه حمل‌ونقلی کشور، چه در بخش خصوصی و چه دولتی، تازه با دریافت اعلامیه تعلیق متوجه شده که چه فاجعه‌ای در بیمه مرکزی ایران رخ داده است، می‌افزاید: «البته در جلسات مختلف، درباره دلایل عدم پرداخت حق عضویت ایران صحبت‌هایی عنوان شده که ما نسبت به صحت و سقم آن اطلاع دقیقی نداریم و مسئولان مربوط باید این اخبار را تأیید کنند، اما قطعاً یکی از عوامل موثر بر این ماجرا تحریم‌ها و محدودیت‌های ایجاد شده برای اقتصاد کشور ما است که در عدم توانایی برای پرداخت حق عضویت به وضوح دیده می‌شود؛ اما همانطور که گفتم، همه ماجرا به اینجا ختم نمی‌شود و عوامل دیگری نیز وجود داشته که گفته می‌شود مقامات سیاسی و اقتصادی در تلاش برای رفع کردن آنها هستند.»

نکرده که نمی‌دانیم دلیل این غیبت چیست؛ آیا روایت صادر نمی‌شد؟ آیا ایران را جدی نمی‌گرفتند و دعوتنامه رسمی ارسال نمی‌کردند؟ نماینده ایران شرکت نمی‌کرد؟ یا... این ابهام هیچ وقت در جلسات بررسی این موضوع نیز روشن نشد.

او در پاسخ به این پرسش که گفته می‌شود بیمه مرکزی یک سال این خبر را اعلام نکرد و موجب از دست رفتن زمان یک‌ساله برای رفع تعلیق شد، تاکید می‌کند: «آنها از همان ابتدا متوجه شده بودند که باید آیین‌نامه بنویسند و دفتر بیمه کارت سبز را از بیمه مرکزی منفک کنند، بنابراین اقدامات لازم را آغاز کرده بودند، اما گویا امسال که به زمان موعود نزدیک شدیم، اهمیت موضوع بیشتر احساس شد و این کار در اولویت قرار گرفت و بیمه مرکزی در ۲ ماه به صورت ضربتی اقدامات لازم را ساماندهی کرد.»

◀ خطر وابستگی محض ایران به ناوگان خارجی

اما اگر به هر دلیلی تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز لغو نشود، چه عواقبی در انتظار رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل و تجار خواهد بود؟ در همین زمینه، محمدعلی سلیمانی، عضو هیئت‌مدیره شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی تهران رخس، با اشاره به اینکه در صورت تعلیق بیمه سبز ایران از سال ۲۰۲۴ کامیون‌های ایرانی باید بیمه سبز خود را از دیگر کشورها تهیه کنند، می‌افزاید: «این امر به نوبه خود مسائل و مشکلات عدیده‌ای را به وجود می‌آورد که مهم‌ترین آن حضور دلالت و هزینه‌هایی است که مستقیم یا غیرمستقیم شرکت‌های حمل‌ونقل نسبت به پرداخت آن مجبور می‌شوند.»

سلیمانی خاطر نشان می‌کند: «کامیون‌ها پس از طی مسیر داخلی باید بیمه‌نامه را در مرز خریداری کنند که این امر برای کامیون‌های پلاک ایرانی و خارجی امری ضروری است. چنانچه رانندگان به تهیه بیمه سبز برای کامیون‌ها در مسیرهای ترانزیتی قادر نباشند، عملاً فعالیت ناوگان ایرانی به سرحد مرزهای کشور محدود می‌شود و وابستگی کشور به ناوگان خارجی برای کالاهای وارداتی و صادراتی به‌ویژه کالاهای اساسی کشور مانند دارو، مواد اولیه و مواد غذایی به شدت افزایش می‌یابد.»

◀ در جست‌وجوی راه جایگزین

رئیس هیئت‌مدیره انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره رفع این مشکل چندان امیدوار به نظر نمی‌رسد. او می‌گوید: «با وجود تلاش‌های مستمر وزارت امور خارجه، وزارت اقتصاد و دارایی، وزارت راه و شهرسازی و حتی اتاق بازرگانی ایران و بخش خصوصی برای

عضو کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران در توضیح این دو دلیل چنین می‌گوید: «دلیلی به نام تحریم برای تعلیق عضویت ایران از یک کنوانسیون، فقط مختص به این موضوع نیست و اصولاً در همه نامه‌ها و مکاتباتی که با ایران انجام می‌شود، تحریم‌ها به‌عنوان عاملی بازدارنده در همکاری‌های متعدد با ایران عنوان می‌شود، اما برای ما دلیل دوم یعنی انطباق ساختار دفتر ملی کارت سبز با مقررات شورای دفاتر کارت سبز مهم‌تر است.»

او با بیان اینکه ایران از همان نخستین سال عضویت در این نهاد باید نهادی مستقل و غیردولتی را برای اداره و انجام عملیات داخلی و بین‌المللی کارت سبز تشکیل می‌داد که در این زمینه بالغ بر ۴۰ سال کوتاهی کرده است، می‌گوید: «به همین دلیل، شورای کارت سبز در بخشنامه سال گذشته خودش با شماره ۹۶/۲۲۷۱ دو محدودیت نامبرده را برای ایران قرار می‌دهد و تاکید می‌کند که اگر این دو رفع نشود، ایران از عضویت در این شورا تعلیق می‌شود.»

◀ کرسی ایران خالی ماند!

بابایی تصریح می‌کند: «ما سال‌های بسیاری عضو این کنوانسیون بودیم و بدون اینکه دفتر و نهاد مستقلی برای آن داشته باشیم، یک نفر در بیمه مرکزی این کار را انجام می‌داد. همچنین ما یک کرسی در این شورا داریم که گویا در دو جلسه اخیر نماینده ایران در جلسات آن شورا شرکت



ایران از همان نخستین سال عضویت باید نهادی مستقل و غیردولتی را برای اداره و انجام عملیات داخلی و بین‌المللی کارت سبز تشکیل می‌داد که در این زمینه بالغ بر ۴۰ سال کوتاهی کرده است. به همین دلیل، شورای کارت سبز در بخشنامه سال گذشته خود تاکید می‌کند که اگر پرداخت حق عضویت و رعایت الزامات آن نهاد صورت نگیرد، ایران از عضویت در این شورا تعلیق خواهد شد





ما سال‌های بسیاری عضو کنوانسیون بیمه سبز بودیم و بدون اینکه دفتر و نهاد مستقلی برای آن داشته باشیم، یک نفر در بیمه مرکزی این کار را انجام می‌داد. همچنین گویا در دو جلسه اخیر نماینده ایران در جلسات آن شورا شرکت نکرده که نمی‌دانیم دلیل این غیبت چیست؛ روایتی صادر نمی‌شد؟ دعوتنامه ارسال نمی‌شد یا نماینده ایران شرکت نمی‌کرد



بخش دولتی که دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای باشد به کرات با بیمه مرکزی مذاکره داشته و به نتیجه نرسیده است. حالا هم متأسفانه برای جبران قصور بسیار دیر شده است.»

او تصریح می‌کند: «اگر توافقات بخش خصوصی ایران با شرکت‌های بیمه‌ای خارجی به نتیجه نرسد و نتوانیم این بیمه را برای رانندگان خریداری کنیم، ناگوارترین موضوعی که به آن دچار می‌شویم این است که اگر راننده‌ای در خارج از کشور به حادثه‌ای دچار شود، هیچ‌گونه پوشش بیمه‌ای برای جبران خسارات ندارد.»

◀ اقدام جهادی برای جبران مافات

دبیر کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران نسبت به حل مشکل امیدوارتر است. او می‌گوید: «نهادهای ذی‌ربط از جمله بیمه مرکزی، وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، حتی وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی و امور خارجه و اتاق بازرگانی ایران وارد عمل شده‌اند تا بتوانند حداقل نقص تشکیل دفتری مستقل و غیردولتی برای اداره و انجام عملیات داخلی و بین‌المللی کارت سبز را رفع کنند.»

به گفته بابایی؛ بیمه سبز برای بیمه مرکزی عایدی مالی ندارد، اما این نهاد به‌منظور ایفای مسئولیت ملی و اجتماعی خود برای رفع این مشکل تلاش و اقدامات موثری انجام داده است.

او تأکید می‌کند: «از سال گذشته که مصوبه تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز ابلاغ شد، این ماجرا به دلایل مختلفی مسکوت

جبران مافات اما به‌دلیل تاخیر حداقل یک ساله ایران برای پیگیری این موضوع، فعلاً هیچ‌گونه امیدواری برای رفع این مشکل وجود ندارد.»

نیکویی تأکید می‌کند: «به همین دلیل، در حال حاضر به‌عنوان راه جایگزین، انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در حال مذاکره با چند شرکت بیمه‌گر خارجی به‌ویژه در ترکیه است تا در صورت توافق بتواند از طریق این شرکت‌های بیمه‌گر برای رانندگان شاغل روی ناوگان ترانزیتی و صادراتی ایران در مسیرهای اروپایی پوشش بیمه سبز خریداری کند.»

نیکویی با بیان اینکه هزینه چنین رویه‌ای طبیعتاً در مقایسه با صدور کارت بیمه سبز در ایران افزایش خواهد یافت، می‌گوید: «این افزایش هزینه به این دلیل است که تا پیش‌ازین ما یک پوشش بیمه‌ای را با نرخ مشخصی بر مبنای ریال خریداری می‌کردیم که اکنون علاوه بر اینکه باید به یورو پرداخت کنیم، شامل نوسان نرخ تسعیر ارز نیز می‌شود.»

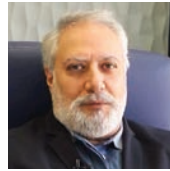
او می‌افزاید: «درست است که این افزایش هزینه مربوط به شرکت‌های حمل‌ونقلی است، اما سنگینی آن بر دوش رانندگان و آثار وضعی آن بر هزینه‌های صادرات و شرکت‌های صادراتی خواهد بود؛ چراکه رانندگان باید این افزایش هزینه را جزء هزینه‌های سفر خود محاسبه کنند و برای این کار به افزایش کرایه حمل مجبور می‌شوند.»

چگونگی پرداخت حق عضویت ایران در کنوانسیون بیمه سبز و چرایی ناتوانی کنونی ایران در پرداخت آن، یکی دیگر از پرسش‌های ترابران است که رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در پاسخ به آن چنین توضیح می‌دهد: «نخستین نکته این است که گفته می‌شود حق عضویت ما چند سال است که پرداخت نشده است. همچنین در سال‌های اخیر، تحریم‌ها سخت‌گیرانه‌تر و حلقه محاصره اقتصادی ایران هم تنگ‌تر شده است؛ بنابراین مبادلات مالی چه برای بخش خصوصی و چه برای دولت بسیار دشوارتر از قبل شده است. در صورتی که تا پیش از این با روش‌های مختلف می‌توانستیم مبادلات مالی خود را انجام دهیم.»

او خاطرنشان می‌کند: «بخش دولتی صرفاً ناظر بر فعالیت و عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، دفتر ترانزیت و پایانه‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است، بنابراین نمی‌تواند کاری انجام دهد، زیرا تقصیری در این زمینه نداشته است که بخواهد جبران کند. با این حال آنها هم همراه ما هستند. اقدام اصلی را باید بیمه مرکزی انجام می‌داد که متأسفانه نه به هشدارهای خارجی و نه به هشدارهایی که از طرف داخلی به آنها داده شد، کوچک‌ترین توجهی نکرد.»

نیکویی می‌افزاید: «این در حالی است که هم بخش خصوصی و هم

او تصریح می‌کند: «هر چند که در اساسنامه شورای کارت سبز اجازه چنین کاری به کشوری داده نمی‌شود، اما گویا شرکت‌های ترک نیز ابتدا با انجمنی در ایران نیز به توافق رسیده بود اما به دلیل همان تضاد منافی که گفته شد، پیش‌بینی می‌شود پس از مدتی به نفع صنعت حمل‌ونقل کشورشان ناسازگاری و از صدور کارت سبز برای ایران امتناع کنند؛ بنابراین چنین موضوعی می‌تواند هم درباره اشتغال رانندگان این حوزه و هم داشتن هزینه اضافی برای آنها به ضرر ایران باشد.»



رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران: به دلیل تاخیر حداقل یک ساله ایران برای پیگیری این موضوع، فعلاً هیچ گونه امیدواری برای رفع این مشکل وجود ندارد. به همین دلیل، به‌عنوان راه جایگزین، انجمن در حال مذاکره با چند شرکت بیمه گر خارجی به‌ویژه در ترکیه است تا در صورت توافق بتواند از طریق این شرکت‌ها بیمه سبز خریداری کند



◀ تشکیل دفتر ملی کارت سبز در ایران

دبیر کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران خاطرنشان می‌کند: «به همین سبب، ما به این نتیجه رسیدیم که ابتدا باید همه توان و همت خود را برای رفع تعلیق به کار بریم و بعد در مرحله پس از آن به دنبال راه‌حل‌های جایگزین برویم تا اگر فرضاً یک درصد هم نتوانستیم در پایان کار نظر این شورا را جلب کنیم بتوانیم از راه‌های جایگزین استفاده کنیم.» او با بیان اینکه کارگروهی با نام ساماندهی ساختار دفتر کارت سبز در بیمه مرکزی ایران تشکیل شد، توضیح می‌دهد: «این کارگروه موفق به تصویب و ابلاغ آیین‌نامه اجرایی قانون الحاق دولت ایران به سیستم بین‌المللی بیمه مسئولیت مدنی وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث (کارت سبز) با عنوان آیین‌نامه شماره ۱۰۳ شد. این آیین‌نامه نیز به زبان

انگلیسی ترجمه و برای شورای دفاتر کارت سبز ارسال شد.» بابایی می‌افزاید: «پس از این کار، هیئت‌موسس دفتر ملی کارت سبز در ایران با مشارکت ۵ شرکت بیمه دارای بیشترین سهم بازار در رشته شخص ثالث انتخاب و توسط سندیکای بیمه‌گران ایران به بیمه مرکزی معرفی شدند. سپس اساسنامه موسسه مجری بیمه‌های شخص ثالث بین‌المللی تدوین شد که مراحل تصویب نهایی آن توسط همین هیئت موسس در حال انجام است.»

به گفته بابایی؛ محل استقرار دفتر ملی کارت سبز و سرمایه اولیه آن نیز تعیین شده و به گفته هیئت‌موسسین در مراحل نهایی ثبت است. او تأکید می‌کند: «از آنجا که شورای دفاتر کارت سبز اعلام کرده که ادامه مذاکره ما با ایران منوط به دو شرط است که یکی از آنها تشکیل این دفتر و تعریف اساسنامه برای آن و الحاق آن به سیستم بین‌المللی کارت سبز است، اکنون به آنها اطلاع داده‌ایم که اقداماتی که ایران باید برای رفع این تعلیق انجام دهد، صورت گرفته است. به همین دلیل، امیدواریم که در جلسه نهایی آن شورا که قرار است در پایان سال جاری میلادی برگزار شود، بر رفع تعلیق ایران از عضویت در این کنوانسیون رأی دهند و آن رأی را به کشورهای عضو هم ابلاغ کنند تا آنها در جریان باشند.»

ماند تا اینکه در شهریور ماه امسال این مسئله به شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی اتاق بازرگانی ایران کشیده شد و آنها در دبیرخانه با حضور نمایندگان نهادهای ذی‌ربط، ICC، کمیته‌ها و کمیسیون‌های مختلف اتاق بازرگانی ایران، نماینده وزارت امور خارجه و نماینده وزارت راه و شهرسازی جلسه‌ای را تشکیل دادند و موضوع را به‌صورت رسمی مطرح کردند و به این نتیجه رسیدند که بیمه مرکزی خودش با شورای دفاتر کارت سبز مکاتبه کند و جلسات ویدئوکنفرانس با آنها داشته باشند تا قبل از تشکیل جلسه آنها در پایان سال جاری میلادی برای تصمیم‌گیری نهایی درباره تعلیق ایران، بتوان حداقل‌ها را برای رفع تعلیق تأمین کرد یا زمانی را برای احراز شرایط لازم کسب کرد.»

بابایی با بیان اینکه هم‌زمان با این اقدام بیمه مرکزی، برخی از انجمن‌ها نیز به دنبال راه‌حل‌های جایگزین بودند، می‌افزاید: «آنها در نظر داشتند تا بتوانند از ترکیه یا دیگر کشورهای عضو کنوانسیون کارت سبز، برای رانندگان بین‌المللی ایران بیمه سبز خریداری کنند. این در حالی است که اگر آنها بتوانند موافقت ترکیه را نیز به دست آورند به نظر می‌رسد باز هم این کار عملی نشود زیرا صدور بیمه سبز برای رانندگان ایرانی برای خود شرکت‌های ترک تضاد منافع ایجاد می‌کند.»



◀ به رفع تعلیق خوشبین هستیم

دبیر کمیته بیمه اتاق بازرگانی ایران در پاسخ پرسش دیگر ترابران مبنی بر اینکه با توجه به اقداماتی که تاکنون ایران انجام داده است، چند درصد احتمال دارد که این تعلیق رفع شود و آیا ممکن است موانع دیگری بیش پای ایران بگذارند، می‌گوید: «بر اساس تجربه ارتباطات بین‌المللی باید بگویم که آنها قائل به ضوابط هستند، بنابراین وقتی الزامی گذاشتند که ما آن را انجام داده‌ایم، بدون شک این تعلیق را رفع خواهند کرد و عضویت ما در این کنوانسیون ابطال نخواهد شد. البته در بدترین شرایط اگر این اتفاق هم رخ ندهد پیش‌بینی می‌کنیم که به ما مهلت دهند تا بتوانیم اقدامات دیگری برای این کار انجام دهیم.»

۱۱

کارگروه ساماندهی ساختار دفتر کارت سبز در بیمه مرکزی ایران، اکنون موفق به تصویب و ابلاغ آیین‌نامه اجرایی قانون الحاق دولت ایران به سیستم بین‌المللی بیمه مسئولیت مدنی وسایل نقلیه موتورسی‌کلت در مقابل شخص ثالث با عنوان آیین‌نامه شماره ۱۰۳ شده است. هیئت‌موسس دفتر ملی کارت سبز در ایران هم با مشارکت ۵ شرکت بیمه دارای بیشترین سهم بازار در رشته شخص ثالث انتخاب شده است

۱۲

او درباره تأثیرات منفی مصوبه تعلیق ایران از عضویت کنوانسیون بیمه سبز می‌گوید: «متأسفانه با وجود اینکه ما تا پایان سال جاری میلادی فرصت داشتیم که برای رفع تعلیق تلاش کنیم، اما سفارت رومانی در ارائه روایت به رانندگان ایرانی به بهانه نداشتن بیمه سبز خودداری کرد. البته با تلاش‌های کنسولگری ایران در آن کشور و نماینده بیمه مرکزی رومانی، فعلاً قانع و این مشکل رفع شده است.»

بابایی می‌افزاید: «مسئله دیگری که اهمیت دارد، امکان مبادله مالی برای ایران آن هم در زمان تحریم است که کارشناسان می‌توانند آنها را قانع کنند که در حوزه مبادلات مالی هم تاکنون هر خسارتی که رخ داده، ایران توانسته از عهده آن برآید و خسارات را پرداخت کند.»

با این حال، با وجود اینکه گفته می‌شود اقدامات لازم برای رفع تعلیق ایران همچنان ادامه دارد، باید برای اطلاع از نتیجه برگزاری اجلاس شورای بیمه سبز منتظر پایان سال جاری میلادی باشیم و هم‌زمان، برای راه‌های

جایگزین تدبیر بیندیشیم. ■

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 هرچه کامل‌تر رویدادها و چالش‌های بخش حمل‌ونقل کشور است، یاری دهند.

چشم‌به‌راه دریافت اندیشه‌ها و پیشنهادهای گرانقدرتان هستیم.



☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

✉ tarabaranmag@gmail.com

شرکت خدمات بندری

سپید بندر ماهشهر



بهره بردار بنادر آبادان

عضو منطقه آزاد تجاری اروند و برخوردار از شرایط ویژه

انجام کلیه خدمات بندری - صادرات - واردات و ترخیص کالا

☎ ۰۶۱-۵۳۲۴۲۰۶۱ ۰۶۱-۵۳۲۴۲۲۳۲

📞 ۰۹۱۶۶۵۲۰۵۹۰

📍 آبادان، دهکده بریم، خیابان شهدا، پلاک ۲۱

✉ sepidbandar@yahoo.com



بی کفایتی در سرمایه

کیفیت راز پایداری است، رازی که کلید کشف آن در سرمایه و منابع مالی نهفته، این گونه است که اگرچه کارشناسان خیره و سازمان‌های ارزیابی کیفی مانند آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در کشور داریم اما آنچه از شواهد امر بر می‌آید، این است که راه‌های کشور کیفیت نامطلوبی دارد، چرخه عمر ماشین‌آلات و سیستم‌های حمل‌ونقل کشور کوتاه می‌شود و دارایی‌های سرمایه‌ای ما روزبه‌روز کاهش می‌یابد. در پرونده پیش رو، مروری بر دلایل این بی‌کفایتی‌ها داشته‌ایم.

◀ کیفیت اتفاقی نیست

◀ عمر همین پنج روز و شش باشد!

آشنایی بیشتر با یکی از آزمایشگاه‌های قدیمی کنترل و ارتقای کیفیت پروژه‌های عمرانی در کشور

کیفیت اتفاقی نیست

گفت‌وگو از

بهار تهامی

یکی از مهم‌ترین اهداف کنترل کیفیت در ساخت‌وساز را می‌توان جلوگیری از هدر رفتن سرمایه‌ها و منابع دانست که این امر، فقط با یافتن پارامترهای موردنیاز طراحی سازه و نیز مقایسه و تطبیق ویژگی‌های مصالح با استاندارد و مشخصات فنی لازم برای آنها، میسر می‌شود.

با همین هدف، شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک به‌عنوان بزرگ‌ترین شرکت کنترل کیفی فعالیت‌های عمرانی زیربنایی در سطح کشور، وظیفه کنترل کیفیت مصالح مصرفی، نحوه اجرا و ارزیابی سازه‌های ساخته شده را با انجام آزمایش‌های مختلف مخرب و غیرمخرب برعهده دارد.

این شرکت کار خود را از سال ۱۳۳۴ در دانشکده فنی دانشگاه تهران و با تحقیق و مطالعه روی خاک‌های ایران برای ساخت راه‌های اصلی کشور آغاز کرد و پس از دو سال تحت نظر سازمان برنامه قرار گرفت تا اینکه در سال ۱۳۴۲ به استناد مصوبه هیئت‌وزیران، نام آن به «آزمایشگاه فنی و خاک‌شناسی» و سپس در سال ۶۳ به «آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک» تغییر یافت.

به مناسبت روز جهانی استاندارد در ۲۲ مهرماه، با دکتر مجید کیانیور، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک که از سال ۱۳۵۰ زیر نظر وزارت راه اداره می‌شود، گفت‌وگویی داشتیم. او ضمن تشریح حوزه‌های فعالیت این آزمایشگاه، خاطرنشان می‌کند در صورت اصلاح ساختاری این شرکت از تصدی‌گری به حاکمیتی و نظارت جدی‌تر روی فعالیت دیگر آزمایشگاه‌های فنی کشور، ضمانت کیفیت ساخت پروژه‌های عمرانی امکانپذیر می‌شود.





امروزه، بیش از ۶۸۰ نوع آزمایش در آزمایشگاه قابل ارائه به ذی نفعان و شرکتهایی است که در پروژه‌های عمرانی انجام وظیفه می‌کنند؛ از مقاومت مصالح، آسفالت معابر اصلی و فرعی، قیر، آزمایشگاه شیمی، آزمایشگاه‌های غیرمخرب، سنگ‌شناسی گرفته تا نگهداری زیرساخت‌ها و نحوه بهسازی و بازسازی راه‌ها



و نحوه بهسازی و بازسازی راه‌ها. ما در پروژه‌های مختلف نفتی و بندری هم در بحث مطالعات ژئوتکنیک حضور گسترده‌ای داریم. اکنون با کارفرماهای بخش خصوصی هم به‌خوبی ارتباط برقرار کرده‌ایم و همکاری‌های بسیار خوبی خصوصاً در زمینه‌های مطالعات ژئوتکنیک یا پروژه‌های پالایشگاهی و پتروشیمی این بخش خصوصی وجود دارد. در بخش قیر و آسفالت، شاید به جرئت می‌توان گفت در این بخش خدمات منحصربه‌فردی ارائه می‌دهیم که با توجه به تعدد حضور شرکت‌های خدمات فنی آزمایشگاهی «تایید صلاحیت‌شده» از سوی سازمان نظام مهندسی، تقریباً در هیچ جای کشور این خدمات به این تنوع و گستردگی ارائه نمی‌شود و تمام هم‌وغم ما این است که بتوانیم خدمات خود را مبتنی بر مشتری‌مداری و تامین نیازهای فنی کارفرمایان و پیمانکاران ارائه کنیم.

ما با مجموعه‌هایی که در زمینه ساخت و نگهداری راه‌ها عهده‌دار مسئولیت هستند، مانند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، شرکت آزادراه‌ها، شهرداری‌های کلان‌شهرها و... ارتباط تنگاتنگی داریم و تلاشمان بر این است که به آنها در کنترل کیفی حین ساخت و اجرا و بهره‌برداری کمک کنیم؛ مثلاً در زمینه پیمایش راه‌ها و شریان‌های اصلی کشور، سالانه بین ۷۰ تا ۷۵ هزار کیلومتر پیمایش مسیر داریم (از حدود ۳۰۰ هزار کیلومتر راه فرعی و اصلی موجود در کشور) و تمام این راه‌ها توسط

■ **ترابران: با توجه به اینکه همه پروژه‌های عمرانی بزرگ و شاخص کشور، قبل از اجرا توسط کارشناسان آزمایشگاه فنی مکانیک خاک مورد بررسی قرار می‌گیرند، لطفاً در ابتدا کمی درباره پیشینه و شرح وظایف این مرکز توضیح دهید.**

■ می‌دانید که آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در سال ۱۳۳۴ بنیان‌گذاری شده و تقریباً ۲ سال قبل از آن هم به‌صورت غیررسمی فعالیت داشته، یعنی مجموعاً حدود ۷۰ سال قدمت دارد و از قدیمی‌ترین شرکتهایی محسوب می‌شود که در زمینه کنترل و ارتقای کیفیت پروژه‌های عمرانی در کشور انجام وظیفه می‌کند.

تا سال ۱۳۵۰ این آزمایشگاه زیر نظر سازمان برنامه و بودجه کشور بود، اما از سال ۱۳۵۰ به‌دلیل اهمیت پروژه‌هایی که در بخش راه و ترابری وجود داشت، زیر نظر این وزارتخانه قرار گرفت. در سال ۱۳۶۳ نیز اساسنامه به تصویب نمایندگان مجلس می‌رسد.

در واقع یکی از معدود شرکتهایی است که اساسنامه آن مصوب مجلس شورای اسلامی است و دایره فعالیت‌های آزمایشگاه هم آن‌قدر عمیق و وسیع دیده شده که می‌تواند به صدور خدمات فنی مهندسی در خارج کشور هم بپردازد. حتی ایجاد نمایندگی در خارج از کشور هم جزء یکی از اختیاراتی است که در اساسنامه آن ذکر شده است.

در حال حاضر، حدود ۷۵ درصد عملکرد آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک به وزارت راه و شهرسازی و حدود ۱۳ درصد از هم به پروژه‌های وزارت نیرو مربوط می‌شود. مابقی ظرفیت در خدمت ۳۷ دستگاه اجرایی دیگر از جمله بنیاد مسکن، وزارت کشور، وزارت نفت، شرکت‌های خصوصی، وزارت صنعت، معدن و تجارت در بخش معدن و... است.

خوشبختانه به‌دلیل نظم و انضباط خاصی که در بحث ارتقای فنی نیروها وجود داشته، همه مدیران آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک بر مبنای ضابطه خاصی انتخاب می‌شوند. کاملاً فنی، کارآموده بوده و منطبق بر استانداردهای روز، دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و نشریاتی که در سطح کشور توسط سازمان برنامه و بودجه منتشر می‌شود کار را انجام می‌دهند. اگر هم استاندارد در زمینه‌ای تدوین نشده باشد، ما دفتری به نام آموزش و پژوهش داریم که استانداردهای روز دنیا را جمع‌آوری می‌کنند (حتی آنهایی که هنوز در کشور نهادینه نشده‌اند) و از آنها در شیوه‌های جدید کاری بهره می‌بریم.

امروزه، بیش از ۶۸۰ نوع آزمایش در آزمایشگاه قابل ارائه به ذی نفعان و شرکتهایی است که در پروژه‌های عمرانی انجام وظیفه می‌کنند؛ از مقاومت مصالح، آسفالت معابر اصلی و فرعی، قیر، آزمایشگاه شیمی، آزمایشگاه‌های غیرمخرب، سنگ‌شناسی گرفته تا نگهداری زیرساخت‌ها

دستگاه‌های RSP یا دستگاه‌های اسکنر لیزری که در اختیار داریم پیمایش و تصویربرداری می‌شود، دستگاه‌های مذکور اطلاعات مربوط به راه‌ها را برداشت و توسط نرم‌افزارها ثبت می‌کنند تا توسط کارشناسان تحلیل و براساس تحلیل‌های موجود نقاطی که نیاز به مرمت و حتی توجه بیشتر برای روکش آسفالت و... دارند به کارفرما اعلام و بر آن مبنا تخصیص اعتبار انجام شود.

بارها پیش آمده که قصد داشتند مسیری را حتی در کلانشهرها بازسازی و نوسازی کنند که با طرحی که ما دادیم هزینه‌ها تا حدود ۶۰ یا ۷۰ درصد پایین‌تر آمده و هزینه نگهداری هم به ۴۰ تا ۵۰ درصد کاهش یافته و توانسته‌اند این اعتبار را در جاهای بهتر هزینه کنند.

در بخش قیر و آسفالت هم آزمایش‌های متعددی انجام می‌شود، خصوصاً در زمینه کنترل کیفی قیر تا مشکلات مربوط به نگهداری راه‌ها به حداقل برسد، در واقع همکاری آزمایشگاه با پیمانکاران و کارفرماها اطمینان‌خاطری برای ارتقای کیفیت پروژه‌های عمرانی است. بد نیست بدانید که عمر مفید آسفالت در کشور بین ۵ تا ۷ سال است، در حالی که استاندارد دنیا بیش از ۱۰ سال است، بنابراین باید تلاش کنیم تا به استاندارد جهانی برسیم.

در سال‌های اخیر، ۱۷۰ نوع آزمایش جدید در سبب کاری این شرکت قرار گرفته که برخی از آنها بیش از حد نیاز کشور است. در سال‌های گذشته، به طور میانگین آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک یک میلیون و

۴۰۰ هزار آزمایش را در سال انجام می‌داد که سال گذشته به حدود ۳ میلیون آزمایش رسیدیم و امسال برنامه رسیدن به ۴ میلیون آزمایش در دستور کار قرار دارد.

■ **ترابران: دغدغه همیشگی ما در ترابران کاهش تصادفات است و بخشی از عوامل دخیل در آن هم مربوط به کیفیت نامناسب راه‌های کشور می‌شود. با سازمان راهداری هم بارها در مورد این موضوع مصاحبه داشتیم و همیشه مشکل کمبود بودجه و تامین مالی بحث بهسازی راه‌ها را مطرح می‌کنند، اما ظاهراً بنابر توضیحات شما، امکان کاهش هزینه‌های نگهداری وجود دارد...**

■ **بله؛ با توجه به ارقامی که در حال حاضر در زمینه قیمت مصالح وجود دارد، سالانه می‌بایست بین حدود ۴۰ تا ۴۵ هزار میلیارد تومان صرف نگهداری راه‌های اصلی کشور کنیم که تامین آن مشکل خواهد بود، اما همان‌طور که گفتم، با همین کاری که آزمایشگاه فنی مکانیک خاک انجام می‌دهد، می‌توان این هزینه نگهداری را تا حدود ۵۰ درصد کاهش داد و این مبلغ ۱۸ تا ۲۲ هزار میلیارد تومان را صرف امور ضروری‌تر کرد مثلاً ممکن است به‌صورت چشمی یک کارشناس بگوید که فلان محور باید به‌صورت کامل روکش آسفالت شود، اما وقتی همکاران کارشناس ما برداشت مکانیزه انجام دهند، ممکن است به این نتیجه برسند که تمام طول محور نیاز به روکش کامل ندارد و در بخش‌هایی از مسیر می‌توان با مرمت آسفالت هزینه‌ها را کاهش داد.**

■ **ترابران: آیا حوزه فعالیت آزمایشگاه صرفاً ارائه اطلاعات آزمایشگاهی و مشاوره‌ای است؟ در مرحله تصمیم‌گیری سازمان راهداری در نحوه ساخت و نگهداری راه‌ها نقشی ندارد؟**

■ **بله؛ ما تحلیل اطلاعات را در اختیار نهادهای ذی‌ربط می‌گذاریم و آنها با توجه به منابعی که دارند خودشان بر حسب صلاحدید روی پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی، اعتبار تعریف می‌کنند.**

■ **ترابران: یک چالش اساسی در کشور که به اندازه اهمیت آن مورد توجه قرار نگرفته، بحران فرونشست است که در تعدادی از استان‌ها مانند اصفهان و شیراز با توجه به اهمیت تاریخی‌شان این موضوع در حال تبدیل شدن به فاجعه است. آزمایشگاه فنی خاک در حوزه مقابله با فرونشست تاکنون چه اقداماتی انجام داده است؟**

■ **ما چون یک شرکت درآمد- هزینه‌ای هستیم و حاکمیتی محسوب نمی‌شویم، تمام خدماتی که ارائه می‌دهیم بر مبنای نیاز متقاضیان است.**

»

در سال‌های اخیر، ۱۷۰ نوع آزمایش جدید در سبب کاری این شرکت قرار گرفته که برخی از آنها بیش از حد نیاز کشور است. در سال‌های گذشته، آزمایشگاه به طور میانگین سالانه حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار آزمایش انجام می‌داد که در سال ۱۴۰۱، به حدود ۳ میلیون آزمایش رسیدیم و امسال برنامه رسیدن به ۴ میلیون آزمایش در دستور کار قرار دارد

«

د

با توجه به قیمت فعلی مصالح، سالانه باید بین

۴۰ تا ۴۵ هزار میلیارد تومان صرف نگهداری

راه‌های اصلی کشور کنیم که تامین آن مشکل

خواهد بود، اما با همین کاری که آزمایشگاه فنی و

مکانیک خاک انجام می‌دهد، می‌توان این هزینه

نگهداری را تا حدود ۵۰ درصد کاهش داد

و این مبلغ ۱۸ تا ۲۲ هزار میلیارد تومان را

صرف امور ضروری دیگر کرد

د

■ اگر از ما درخواست شود، در حوزه ژئوفیزیک می‌توانیم روی نحوه روند آتی دشت‌هایی که در معرض فرونشست هستند گزارش‌هایی را تهیه کنیم تا مشخص شود که مثلاً عمق آبرفت به چه شکلی است یا چه تهدیداتی در آن منطقه وجود دارد، اما همانطور که قبلاً گفتیم، علت عمده فرونشست تغییراتی است که در رژیم طبیعی زمین در آن منطقه اتفاق می‌افتد که ممکن است از طریق فعالیت‌های مختلف زمین‌شناسی باشد یا عدم توجه به مسئله زیست‌محیطی که برداشت بی‌رویه آب یکی از عوامل اصلی است.

■ **ترابران: آیا در مورد مکان‌یابی سازه‌های بزرگی مانند استادیوم‌های ورزشی هم مشاوره‌ای از آزمایشگاه گرفته می‌شود؟ چون اخیراً اخباری منتشر شده درباره اینکه مثلاً محل انتخاب‌شده برای ساخت استادیوم جدید در تهران در محل گسل‌های مهم پایتخت قرار دارد یا در چمن ورزشگاه رفسنجان قنات باز شده است.**

■ **بینید! شما در هر مکانی می‌توانید هر سازه‌ای را احداث کنید، اما موقع احداث باید نسبت به هزینه‌های ناشی از موقعیت جغرافیایی آن آگاهی داشت و برای چنین ویژگی‌هایی، پیش‌بینی‌های زیرساختی مخصوصاً از نظر مطالعات زمین‌شناختی، طراحی و هزینه‌ای مترتب بر آنها صورت گیرد. شما در بسیاری از کشورها می‌بینید که روی دریا، زمین استحصال و خشکی ایجاد شده و فرودگاه ساخته‌اند یا حتی زیر دریا**

اما به‌لحاظ فنی اگر بخواهم روی بحث فرونشست صحبت کنم، باید بگویم این پدیده‌ای نیست که به‌صورت طبیعی اتفاق بیفتد، بلکه بر اثر دست‌اندازی‌ها و دستکاری‌هایی است که انسان در طبیعت پیرامون خود انجام و رژیم طبیعی منطقه را تغییر می‌دهد، مانند برداشت بی‌رویه‌ای که از سفره‌های آب زیرزمینی انجام می‌دهیم.

وقتی در مناطق مختلف تصمیم‌هایی می‌گیریم که به محیط‌زیست آسیب می‌زند و آمایش سرزمین را رعایت نمی‌کنیم، قطعاً این فرونشست‌ها اتفاق می‌افتد، اما این موضوع به‌صورت طبیعی و مستقیم به آزمایشگاه ارتباط مستقیم پیدا نمی‌کند، چراکه کار ما به‌مثابه یک آزمایشگاه تشخیص پزشکی است، پزشک بر مبنای شرایط و شرح‌حال بیمار برایش آزمایش‌هایی می‌نویسد تا ابتدا ببیند مشکل چیست و براساس نتیجه آزمایش بیمار، تشخیص می‌دهد و نسخه تجویز می‌کند. آزمایشگاه فنی مکانیک خاک هم دقیقاً همین شرح حال را دارد، بر مبنای نیاز مهندسان مشاور و دستگاه‌های نظارتی از آزمایشگاه درخواست همکاری می‌شود تا در ادامه و براساس نتایج بررسی‌ها، تصمیم‌گیری لازم درباره طراحی سازه، تکنولوژی ساخت، نحوه بهره‌برداری و شیوه‌های مقابله با آسیب‌های احتمالی صورت گیرد.

به عبارت دیگر، مقوله فرونشست زمین یک موضوع فرابخشی و چنددستگاهی و نیازمند همکاری و تعامل سازمان‌های زمین‌شناسی، نقشه‌برداری، وزارت نیرو و راه و شهرسازی و وزارت کشور است و تا جایی که می‌دانم، اقدامات نسبتاً مناسبی هم از سوی متولیان امر از جمله سازمان زمین‌شناسی و نقشه‌برداری کشور در خصوص شناسایی پهنه‌های فرونشست و نرخ تقریبی وقوع آن در سال (در قالب نقشه‌های پهنه‌بندی) انجام شده است.

البته این نکته را هم اضافه کنم که در شرایط کنونی که امکان تغذیه پایدار آب‌های زیرزمینی وجود ندارد، احتراز از ساخت‌وساز در محدوده پهنه‌های مذکور مورد تاکید ماست و آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در کنار توانمندی‌های خود در حوزه انجام عملیات حفاری و مطالعات ژئوتکنیک با مجهز شدن به تجهیزات و فناوری روز دنیا در حوزه‌های ژئوفیزیک مانند رادار نفوذ زمین GPR و دستگاه ژئوالکتریک چندکاناله، آماده همکاری با متولیان امر در ارزیابی مناطق مستعد فرونشست و شناسایی حفرات و شکاف‌های لایه‌های زیر زمین است.

■ **ترابران: آیا اگر آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک، وظیفه‌ای در زمینه کنترل فرونشست داشت، می‌توانستید اقدام موثری در کاهش شدت فرونشست‌ها انجام دهید؟**



در زمینه پیمایش راه‌ها و شریان‌های اصلی کشور، سالانه بین ۷۰ تا ۷۵ هزار کیلومتر پیمایش مسیر داریم (از حدود ۳۰۰ هزار کیلومتر راه فرعی و اصلی موجود در کشور) و تمام این راه‌ها توسط دستگاه‌های RSP یا دستگاه‌های اسکنر لیزری پیمایش و تصویربرداری می‌شود تا براساس تحلیل‌های موجود نقاطی که نیاز به مرمت و حتی توجه بیشتر برای روکش آسفالت و... دارند به کارفرما اعلام شود



نونل جاده‌ای احداث کرده‌اند، پس محدودیتی وجود ندارد، اما باید هزینه‌های مطالعاتی، اجرایی و ساخت آن را پیش‌بینی کرد. آن کسی موفق است که بتواند منطبق با شرایط بهترین تصمیم را بگیرد، من نمی‌توانم به پروژه‌هایی که اشاره کردید ایرادی بگیرم چون اطلاعاتی در این موارد ندارم، اما ممکن است یک جایی قنات باشد و حتماً اگر سازه معمولی بسازید، ممکن است دچار اشکال شود، اما اگر تمهیدات مهندسی لازم، مسائل ژئوتکنیکی و زمین‌شناسی را انجام بدهید، قطعاً می‌توان منطبق با آن شرایط، طراحی جدید و مناسبی داشت.

ترابران: ظاهراً آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در زمینه احداث بنادر جدید مانند بندر ریگ، گناوه و دیلم هم مشارکت داشته است...

بله مطالعات ژئوتکنیک دریایی در این سه بندر را به آزمایشگاه سپرده‌اند، همکاران آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک در استان بوشهر خدمات خوبی را ارائه دادند و در حال حاضر، روی بحث ژئوتکنیک دریایی هم تسلط بسیار خوبی در شرکت وجود دارد و خدماتی که ارائه می‌شود قابل قبول و با استاندارد بالا است. خوشبختانه گستره فعالیت ما در کشور به جایی رسیده که هر پروژه‌ای که دولت اراده کند به فاصله یک تا دو ساعت می‌توانیم در محل پروژه حاضر شویم و خدمات فنی را ارائه بدهیم.

ترابران: اخباری وجود دارد مبنی بر اینکه ممکن است آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک تبدیل به نهادی حاکمیتی تحت عنوان سازمان پایش پروژه‌های عمرانی کشور شود تا این حوزه هم یک متولی پیدا کند و هم از جلوی موازی‌کاری‌هایی که در این زمینه هست یا مراکزی که در بخش خصوصی ایجاد شدند گرفته شود. لطفاً درباره علت این پیشنهاد توضیح دهید.

استحضار دارید که بین ۲۱ تا ۲۳ درصد بودجه عمومی کشور، صرف طرح‌های تملک سرمایه‌ای می‌شود و هر ساله چیزی حدود ۸۰ هزار ردیف هزینه‌ای در پیوست‌های ۱، ۲ و ۳ بودجه سنواتی اختصاص به پروژه‌های عمرانی دارد که از این میان حدود ۶۰ تا ۸۰ هزار پروژه، استانی و مابقی ملی هستند. تامین مالی این پروژه‌ها هم همواره یکی از دغدغه‌های اصلی دولت است، ضمن اینکه باید از توجه به مقوله کیفیت ساخت هم غافل نشد، چراکه ما آن‌قدر منابع مالی نداریم که هر پروژه‌ای را بارها و بارها اجرا کنیم، به همین دلیل جای یک نهاد حاکمیتی واقعاً خالی است تا ما از QC (یا Quality Control) به معنای کنترل کیفیت به QA (Quality Assurance) یا تضمین کیفیت برسیم.

از نظر من به‌عنوان یک کارشناس، باید کلاً کارهای تصدی‌گری به بخش خصوصی واگذار شود و دولت از طریق همین شرکت یا تشکیل یک نهاد یا موسسه جدید، بر فعالیت‌های شرکت‌هایی که کار آزمایشگاهی انجام می‌دهند نظارت و پیگیری داشته باشد تا کار به سمت‌وسوی مناسب‌تری هدایت شود و در نهایت ماحصل کار این باشد که عمر مفید پروژه‌ها افزایش یابد، ارتقای کیفیت داشته باشیم و از قیمت تمام‌شده پروژه‌هایمان کاسته شود.

بنابراین به‌طور خلاصه، هدف اصلی این است که یک سازمان یا موسسه یا شرکت حاکمیتی ایجاد شود تا صرفاً در زمینه تضمین کیفیت، بر فعالیت شرکت‌های متعددی که کار کنترل کیفیت یا همان QC را انجام می‌دهد، نظارت کند.

ترابران: این موضوع فعلاً فقط در حد طرح است یا اقداماتی هم انجام شده است؟

طی ۲ یا ۳ سال گذشته بارها و بارها نامه‌نگاری‌های این موضوع انجام شده و در آخرین مورد از طریق کمیسیون امور عمومی دولت و شورای اداری کشور ارجاع شده است تا آنها تصمیم بگیرند که آیا وجود چنین شرکتی ضرورت دارد یا باید از طریق دیگری عمل شود، ولی هنوز پاسخی دریافت نشده است. ■



اهمیت توجه به هزینه چرخه عمر در کسب و کار حمل و نقل ریلی

عمر همین پنج روز و شش باشد!



همان‌گونه که در مقدمه ذکر شد، هزینه چرخه عمر، شامل سه سرفصل اصلی است. البته در جایی که اسقاط ماشین مستلزم هزینه باشد این قلم را هم در هزینه چرخه عمر در نظر می‌گیرند. در برخی شرایط هم اسقاط به‌عنوان درآمد محسوب می‌شود که حالت اخیر در کشور ما مصداق بیشتری دارد، بنابراین در این نوشته از سرفصل‌های هزینه چرخه عمر حذف شد.

الف) هزینه خرید (تملک اولیه) (Initial Acquisition Cost): شامل هزینه طراحی، آماده‌سازی فرایند ساخت و ساخت و همه دیگر هزینه‌هایی که در قیمت فروش آن تجمیع می‌شوند.

ب) هزینه‌های بهره‌برداری و عملیاتی (Operation Cost): شامل هزینه راه‌اندازی و بهره‌برداری و نگهداری برنامه‌ریزی شده (Scheduled Maintenance).

پ) هزینه‌های تعمیر و نگهداری (Maintenance Cost): شامل هزینه تعمیرات برنامه‌ریزی نشده (اتفاقی).



سعید قصابیان

کارشناس ارشد صنایع ریلی و تحلیلگر اقتصادی

هزینه چرخه عمر، به معنای کلیه هزینه‌های یک ماشین از شکل‌گیری ایده تا اسقاط آن است و سه سرفصل اصلی را دربرمی‌گیرد، با این حال، اغلب صرفاً به قیمت خرید اکتفا و از دو سرفصل دیگر غفلت می‌شود و به همین دلیل تجارب ناکام زیادی از عدم توجه به هزینه چرخه عمر در انتخاب دارایی‌های سرمایه‌ای وجود دارد.

در مطلب حاضر، به این سه سرفصل اشاره و مصادیقی از بی‌توجهی به آنها و خسارات ناشی از این غفلت ذکر شده است. در اهمیت هزینه چرخه عمر ماشین‌آلات و سیستم‌ها همین بس که در استاندارد سیستم مدیریت کسب و کار حمل و نقل ریلی، به‌عنوان امری الزامی مورد تأکید گرفته است.

در انتخاب هر تجهیز یا سیستم باید هر سه سرفصل هزینه را مدنظر قرار داد؛ چراکه در نظر گرفتن هزینه خرید به‌تنهایی در انتخاب تجهیزات یا سیستم‌ها و بی‌توجهی به دو سرفصل دیگر می‌تواند خسارات زیادی به سازمان وارد کند.

سهم هر کدام از این سه قلم در هزینه کل، بسته به نوع ماشین متفاوت است. به‌عنوان مثال در «لکوموتیو» هزینه تعمیرات و نگهداری بر دیگر هزینه‌ها می‌چربد؛ در حالی که در مورد «خودرو سواری» غلبه با هزینه بهره‌برداری است.

کاربردهای هزینه چرخه عمر عبارت هستند از:

۱- تصمیم‌گیری در مورد انتخاب دارایی‌های سرمایه‌ای

۲- تصمیم‌گیری در مورد زمان بهینه جایگزینی دارایی‌ها

۳- تعیین استراتژی‌های خرید

◀ مصادیقی از خسارات بی‌توجهی به هزینه چرخه عمر

در ادامه، مصادیقی از اکتفا به هزینه خرید و کم‌توجهی به هزینه‌های مرتبط با بهره‌برداری و هزینه‌های نگهداری و تعمیرات (نت) و پیامدهای آن یادآوری می‌شوند:

۱- در دهه ۵۰ قطارهای توربوپرتن به سیستم ریلی کشور وارد شدند. قطارهایی در لبه تکنولوژی روز که سیستم رانش آنها از موتورهای دوار استفاده می‌کرد. در ابتدا هزینه این قطارها را فقط هزینه خرید تصور



ما از تجربه شکست‌خورده توربوپرتن عبرت نگرفتیم

و مجدداً در دهه ۸۰ قطارهای سریع‌پردیس را با

کمک فنی آلمانی‌ها در ایران راه‌اندازی کردیم

اما رفتار با این قطارها هم مانند توربوپرتن‌ها بود.

در محاسبات، به هزینه خرید اکتفا و از هزینه

نگهداری و تعمیرات غفلت شد، بنابراین آنها هم

هیچ‌گاه کارگاه تعمیراتی درست و درمانی نداشتند

و امروز تعداد ترن‌ست‌های رهاشده در قبرستان

از ترن‌ست‌های در سرویس بیشتر هستند



کردیم، اما پس از ورود به سرویس متوجه شدیم که هزینه نت (نگهداری و تعمیرات) این قطارها خیلی بیشتر از آنی بوده که در ابتدا تصور و پیش‌بینی می‌شد. با این پیش‌فرض‌های اشتباه، این قطارها به‌دلیل مسائل و مشکلات نگهداری در فاصله کمی بعد از شروع بهره‌برداری به‌تدریج از سرویس خارج شدند.

قدیمی‌های راه‌آهن وضعیت تعمیر و نگهداری توربوپرتن‌ها و وضعیت فوجی کارگاه تعمیراتی و نیروی انسانی این قطارها را به‌خاطر دارند. با اطمینان می‌توان گفت که در طول سرویس‌دهی توربوپرتن‌ها هیچ تبدیری برای تجهیز یک کارگاه هم‌تراز با تکنولوژی این قطارها و تامین منظم قطعات یدکی این تجهیز پیچیده و همچنین تربیت و نگهداشت پرسنل نگهداری و بهره‌برداری پیاده نشد، تا آنجا که آرزوی سفر ۸ ساعته به مشهد به شکست سختی دچار شود.

مسئولان راه‌آهن عملاً به هر پیشنهادی برای سامان دادن به وضعیت نت این قطارها دست رد زدند و همواره تلاش کرده‌اند کج‌دار و مریز از این سرمایه‌های گران‌قیمت ملی بهره‌برداری کنند؛ چراکه هزینه‌های نت را در محاسبات خود منظور نکرده بودند، در حالی که هزینه یک قطار فقط هزینه خرید آن نیست. لازم به ذکر است، پیشنهاد صنایع هلیکوپترسازی ایران در اوائل دهه ۷۰ به راه‌آهن برای انجام تعمیرات اساسی این موتورها و نگهداری آنها با مخالفت راه‌آهن مواجه شد. علت این پیشنهاد هم مشابهت عملکرد موتورهای دوار توربوپرتن با موتورهای دوار هلیکوپترهای رایج در ارتش ایران بود.

۲- توربوپرتن‌ها برخلاف لکوموتیوهای رایج در راه‌آهن ایران از سوخت ویژه‌ای استفاده می‌کردند که تامین آن به مثابه تافته جداافتاده‌ای از نظام بهره‌برداری راه‌آهن ایران و مانعی برای سهولت بهره‌برداری و پشتیبانی فنی از این قطارها بود؛ تا آنجا که در سال‌های دهه ۷۰ به‌ناچار قوای محرکه (و به‌تبع آن سیستم انتقال قدرت) این قطارها با صرف هزینه زیاد از حالت موتور دوار به موتور دیزل تغییر یافت، اما این تغییر چیزی از بزرگی شکست این پروژه کم نکرد.

۳- از تجربه شکست‌خورده توربوپرتن عبرت نگرفتیم و مجدداً در دهه ۸۰ قطارهای سریع‌پردیس را با کمک فنی آلمانی‌ها در ایران راه‌اندازی کردیم، اما رفتار با این قطارهای های‌تک (Hi Tech) همان بود که با توربوپرتن‌ها شد. در محاسبات، به هزینه خرید اکتفا و از هزینه نگهداری و تعمیرات غفلت شد، بنابراین این قطارها همچون توربوپرتن هیچ‌گاه کارگاه تعمیراتی درست و درمانی نداشتند و هنوز هم ندارند و امروز تعداد ترن‌ست‌های رهاشده در قبرستان، از ترن‌ست‌های در سرویس بیشتر هستند. همه اینها باعث شد که آرزوی سفر ۶ ساعته به مشهد



برای بار دوم شکست بخورد.

مسئولان شرکت رجا در سال‌های اخیر چندین بار اعتراف کرده‌اند که از قادر به تامین هزینه نت این قطارها نیستند و قطارهای سنتی را ترجیح می‌دهند و در واقع عملاً می‌پذیرند که هزینه نت این قطارهای های‌تک (Hi Tech) بسیار بیشتر از هزینه‌های نت قطارها سنتی است که البته به دلیل اختلاف سطح تکنولوژی، این امری بدیهی است.

مسئولان راه‌آهن و رجا عملاً به هر پیشنهادی برای سامان دادن به وضعیت نت این قطارها دست زدند (شرکت رجا هیچگاه با پیشنهاد برون‌سپاری کامل تعمیرات و نگهداری ترن‌ست‌ها در ازای ساعت آماده‌به‌کاری موافقت نکرد) و حالا در شرایطی هستیم که راه‌آهن مجوز حرکت تعدادی از ترن‌ست‌ها را حتی به قیمت حذف قطارها و نارضايتی مسافران حومه لغو کرده است.

پیشنهاد: با توجه به این دو تجربه شکست‌خورده توربو ترن و ترن‌ست، پیشنهاد می‌شود در قرارداد خرید آلات ناقله ریلی، طراحی و احداث و تجهیز کارگاه‌های مربوط به تعمیرات جاری و اساسی در مکانی که مشاور ذی‌صلاح پیشنهاد می‌کند گنجانده شود.

۴- آرزوی برقی شدن راه‌آهن تهران مشهد به نیم قرن نزدیک می‌شود. طرفداران برقی کردن از سهولت فنی سیستم برقی نسبت به دیزلی و تعمیرات آسان‌تر و ارزان‌تر و راندمان بهتر و سرعت بیشتر قطار برقی نسبت به دیزلی سخن می‌رانند، اما در عمل اتفاقی نیفتاده است. علتش چیزی جز مقایسه هزینه‌های بهره‌برداری این دو نوع سیستم نیست. چون احتمالاً مدیر ارشدی که می‌خواهد مجوز تخصیص بودجه برای اجرای طرح برقی کردن را امضا کند، با توجه به قیمت تقریباً مجانی گازوئیل نسبت به قیمت برق صنعتی (که اتفاقاً آن هم سوبسیدی است) دستش می‌لرزد.

وقتی سهم هزینه سوخت در سپاه هزینه راه‌آهن در مقابل سایر هزینه‌ها ناچیز است، چرا باید مدیران راه‌آهن و وزارت راه و سازمان برنامه به سری که درد نمی‌کند دستمال ببندند و خودشان را درگیر چنین پروژه‌های پردردسری کنند؟ آیا نرخ برگشت سرمایه‌گذاری در این پروژه، حتی اگر تاثیرات غیرمستقیم حمل‌ونقل ریلی (کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی، کاهش تصادفات جاده‌ای و غیره) را هم در آن بگنجانیم، جذاب خواهد بود؟ به نظر می‌رسد تا وقتی نرخ سوخت، به قیمت فعلی است بعید است که هزینه بهره‌برداری قطار برقی کمتر از نوع دیزلی تمام شود؛ اگر غیر از این بود، امروز قطار برقی تهران - مشهد در سرویس بود. (جزئیات این بحث را در ترابردن دنبال کنید با عنوان «تا ارزانی گازوئیل، بی‌خیال برق» شماره ۱۹۲ / آذر ماه ۱۴۰۰).



در دهه ۵۰ قطارهای توربو ترن به سیستم ریلی کشور وارد شدند. در ابتدا هزینه این قطارها را فقط هزینه خرید تصور کردیم، اما پس از ورود به سرویس متوجه شدیم که هزینه نت (نگهداری و تعمیرات) این قطارها خیلی بیشتر از آنی بوده که در ابتدا تصور می‌شد. با این پیش‌فرض‌های اشتباه، این قطارها به دلیل مسائل و مشکلات نگهداری در فاصله کمی بعد از شروع بهره‌برداری به تدریج از سرویس خارج شدند



۵- امروز بحث جایگزینی خودرو برقی به جای فسیلی مطرح است که محور آن مسائل محیط‌زیستی و کاهش کربن است. صرف‌نظر از تفاوت قیمت خرید، آیا هزینه‌های بهره‌برداری خودرو (و موتورسیکلت) فسیلی بیش از خودرو برقی خواهد بود؟ آیا با قیمت ۳ سنت برای هر لیتر بنزین می‌توان راننده تاکسی را برای تعویض خودرو با تاکسی برقی قانع کرد؟ با هزینه تعویض باتری چه کند؟ آیا قادر هستیم آقایان اسنپ‌فود و پیک موتوری را قانع کنیم که موتورسیکلت‌شان را با یک برقی که قیمتش چندین برابر موتورسیکلت بنزینی است عوض کنند؟ با هزینه تعویض باتری چه کنند؟ چرا از ایشان انتظار داریم که هزینه پاک شدن هوای تهران را گردن بگیرند؟ آیا از دولت و شهرداری انتظار داریم که به خودرو برقی یارانه بدهند، آن هم دولتی که در زیر بار یارانه بنزین و گازوئیل و برق و گاز و نان قد خم کرده و سال‌هاست که از پرداخت سهم خود به شهرداری‌ها در مورد ناوگان مترو (حمل‌ونقل سبز) طفره می‌رود؟! اگر برای این سوالات پاسخ‌های اجرایی و قانع‌کننده‌ای نداشته باشیم پروژه خودرو برقی شکست خواهد خورد.

۶- بی‌توجهی به هزینه تعمیر و نگهداری، خود را در وضعیت امروز ورزشگاه آزادی نشان می‌دهد که اسباب آبروبریزی در مقابل مهمانان است. برخی تصور کردند که می‌توان تا ابد از این سازه استفاده کرد، بدون هزینه کرد در نت آن.

◀ یک مورد از توجه به‌موقع به هزینه چرخه عمر (بهره‌برداری)

بعد از بحران نفتی و تحریم فروش نفت به حامیان غربی اسرائیل از سوی اعراب، کشورهای غربی متوجه افزایش شدید هزینه بهره‌برداری خودروها و نارضایتی مشتریان از بابت جهش قیمت بنزین شدند و بنابراین برای تولید خودروهایی با حداقل مصرف سوخت رقابت سختی درگرفت و در مدت کوتاهی خودروهای کوچک و سبک جای خودروهای سنگین و پر مصرف را گرفتند. بدین ترتیب بود که فولکس‌واگن گلف، رنو ۵، فیات ۵۰۰ و انواع تیوتا (کارینا و کرونا) بازار را به تسخیر خود درآوردند و خودروهای آمریکایی که سنگین‌تر و پرمصرف‌تر بودند از بازار دور ماندند. در ادامه، خودروسازان آمریکایی نیز با درک درست از بازار بلافاصله به خودروهای کوچک‌تر و سبک‌تر روآوردند؛ کما اینکه مدل‌هایی چون کادیلک الدورادو (Eldorado) در سید محصولات جنرال‌موتورز (GM) به‌تدریج جای خود را به مدل کوچک‌تر و کم‌مصرف‌تر مانند سویل (Seville) دادند. حرکت بعدی خودروسازان بهبود فرایند احتراق در خودروها با هدف کاهش مصرف سوخت بود، تا آنجا که امروزه مشاهده خودرویی با مصرف کمتر از ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر کاملاً عادی است. پیامد دیگر این اتفاق تلاش کشورهای غربی برای کاهش وابستگی خود به نفت خاورمیانه و هدف‌گیری به‌سمت سوخت‌های پاک بود که امروز به ثمر نشسته و به توسعه خودروهای برقی منجر شده است. این موفقیت مصداق توجه به‌موقع به هزینه بهره‌برداری مشتری در نزد خودروسازان بود.

◀ برآورد هزینه چرخه عمر در استاندارد مدیریت کسب‌وکار ریلی

علاوه بر آنچه ذکر شد، باید توجه داشت که برآورد هزینه چرخه عمر (در کنار شاخص‌های RAMS) یکی از بندهای مهم استاندارد سیستم مدیریت کسب‌وکار در حمل‌ونقل ریلی (IRIS) است و در متن استاندارد مطالبه شده و توجه ویژه‌ای به آن شده است. گفتنی است الزامات استاندارد IRIS می‌تواند برای سازمان‌هایی که در زنجیره تولید قطعات، مجموعه‌ها و محصولات مرتبط با لکوموتیو، واگن‌ها، تجهیزات جانبی، نگهداری و تعمیرات فعالیت می‌کنند، استقرار داده شود. مبنای استاندارد IRIS الزامات استاندارد ISO 9001:2000 بوده و از ویژگی‌های آن توجه به نکاتی است که در صنعت راه‌آهن اهمیت زیادی دارد، اما در سایر استانداردهای مدیریتی کمتر به آنها توجه شده است. این الزامات شامل مباحثی مانند مدیریت پروژه، قابلیت اطمینان، دسترسی، نگهداری و ایمنی، هزینه چرخه عمر، مدیریت زنجیره تامین، مدیریت خدمات پس از فروش و... است. ■



۱۰۰ دستگاه لکوموتیو آلتوم که به سفارش ایران ساخته شد از موتوری استفاده کرد که در اصل ریلی نبود و برای شناورهای دریایی طراحی شده و برای شرایط بهره‌برداری بومی، ایرانی‌سازی شد اما امروز تعداد زیادی از این لکوموتیوها به دلیل مشکل تامین قطعه برای موتور زمین‌گیر هستند و تامین قطعات یدکی آنها با دشواری و هزینه زیاد همراه است



۷- ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو آلتوم که به سفارش ایران ساخته شد از موتوری استفاده کرد که در اصل ریلی نبود و برای شناورهای دریایی طراحی شده و برای شرایط بهره‌برداری بومی، ایرانی‌سازی شد، بنابراین قابل پیش‌بینی بود که به‌دلیل تک‌مشتی بودن، تولید آن تداوم پیدا نکند و اکنون از خط تولید شرکت انگلیسی خارج شده باشد. امروز تعداد زیادی از این لکوموتیوها به‌خاطر مشکل تامین قطعه برای موتور زمین‌گیر هستند و تامین قطعات یدکی آنها با دشواری و هزینه زیاد همراه است. البته گزینه تغییر موتور آنها (Repowering) هنوز هم یک گزینه جدی در بازسازی این لکوموتیوها است، اما مشکل در ضریب در دسترس بودن (Availability) پایین این لکوموتیوها محصول بی‌توجهی به اصل تعمیرپذیری (Maintainability) در سفارش این آنهاست که حالا به هزینه زیاد برای نت منجر شده است.

۸- کسانی که بی‌توجه به خدمات پس از فروش، خودروی لوکس خارجی خرید می‌کنند، زیان بزرگی را متحمل می‌شوند. نمایندگی بسیاری از این نوع خودروها به‌دلیل تحریم از ایران خارج شده و یا فعالیت خود را کاهش داده‌اند. این امر هزینه نگهداری این خودروها را (با توجه به تکنولوژی‌های پیچیده‌ای در ساخت آنها) افزایش می‌دهد. استفاده از ماشینی که خدمات پس از فروش آن ناقص است، توجیه اقتصادی ندارد؛ چون هزینه یک خودرو فقط هزینه خریدش نیست.

راه‌های کشور به‌طور مدام در حال کاهش کیفیت از لحاظ ناهمواری و کیفیت روسازی است

در سال‌های آتی در نقطه بدون بازگشت از نظر کیفیت راه‌ها هستیم



صفر و ۱۰۰ تعریف شده که صفر نمایانگر راه با کیفیت بسیار پایین و ۱۰۰ نشان‌دهنده روسازی بدون نقص است که متأسفانه در کشور ما جاده‌ای با عدد ۱۰۰ PCI وجود ندارد.»

دبیر علمی پانزدهمین همایش قیر، آسفالت و ماشین‌آلات در زمینه آینده کیفیت راه‌ها تصریح کرد: «با این منابع افق روشنی پیش‌رو نیست؛ به‌خصوص با تصویب نشدن بند الف ماده ۵۹، نمک بیشتری بر این زخم ریخته شده است.»

گفتنی است بند الف ۵۹ لایحه برنامه هفتم که به وزارت راه و شهرسازی اجازه می‌داد تا از کلیه وسایل نقلیه‌ای که در راه‌های شریانی تردد می‌کنند (به استثنای وسایل نقلیه عمومی دارای صورت‌وضعیت و بارنامه با پلاک عمومی) بر مبنای میزان پیمایش به ازای هر کیلومتر و بر اساس نوع خودرو عوارض دریافت کند، اما نمایندگان مجلس به حذف آن رای دادند.

مقدس‌نژاد همچنین به کسری بودجه کشور در پنج سال اخیر اشاره کرد و افزود: «در بازه‌هایی که بودجه کشور در وضعیت مطلوبی قرار داشته، وضعیت PCI حتی افزایش نیز داشته است، اما بعد از سال ۱۳۹۶ به علت فقدان منابع، به‌طور مدام شاهد سیر نزولی در فرایند کیفیت جاده‌ها هستیم.»

او همچنین وضعیت راه‌های فرعی را نیز اسفناک دانست و افزود: «راه‌های فرعی نیز به همین وضعیت دچار هستند و به‌طور میانگین ۱/۵ PCI در سال افت داریم. من البته از زحمات سازمان راهداری تشکر می‌کنم، اما دست آنان را برای برخورد با مشکلات خالی است و با این منابع نباید انتظار معجزه داشت.»

دکتر مقدس‌نژاد در ادامه با اشاره به افزایش هزینه نگهداری راه‌ها به ۷ هزار همت، افزود: «این افزایش به دو دلیل اتفاق افتاده است: اول تورم و دوم اینکه علی‌رغم محاسبات اولیه، هنگام اجرا ممکن است طول راه‌ها تغییر کند.»

او از راه‌اندازی سامانه هوشمند مدیریت و نگهداری راه‌ها (PMS) ابراز رضایت کرد و افزود: «این سیستم می‌تواند تأثیر بسیار عمده‌ای بر نظرات کارشناسان و مدیران تصمیم‌گیرنده داشته باشد.»



دبیر علمی پانزدهمین همایش قیر، آسفالت و ماشین‌آلات در بررسی شاخص‌های مربوط به کیفیت راه‌های کشور اعلام کرد: «راه‌های ما مدام در حال کاهش کیفیت از لحاظ ناهمواری و PCI هستند؛ تا آنجا که متوسط کیفیت جاده‌های کشور طی ۴ سال (از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱) از ۸۱ به ۷۰ رسیده و از لحاظ ناهمواری هم وضعیت کشور بهتر از این نیست.»

دکتر فریدون مقدس‌نژاد درباره وضعیت راه‌های کشور اظهار داشت: «علی‌رغم بهبود نسبی وضعیت جاده‌ها در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱، برآیند وضعیت جاده‌های ایران که طبق مدل‌های پیش‌بینی از طریق اجرای سامانه مدیریت و نگهداری راه‌ها (PMS) تبیین شده، روند نزولی دارد، بنابراین اگر بخواهیم با همین تخصیص منابع امروز پیش برویم، به معنی آن است که در سال ۱۴۰۶ ما در زمینه شاخص PCI به عدد ۳۰ می‌رسیم.»

او تأکید کرد: «وقتی PCI به عدد ۳۰ برسد یعنی ۸۰ درصد راه‌های کشور از حیز انتفاع خارج شده است و با این روند در سال‌های آتی در نقطه بدون بازگشت خواهیم بود.»

او به معرفی شاخص‌های مورد نیاز برای بررسی کیفیت راه‌ها پرداخت و گفت: «اولین شاخص، شاخص ناهمواری IRI است که در واقع ناهمواری سطح جاده را می‌سنجد و بیشتر از نظر مردم عادی که از جاده استفاده می‌کنند اهمیت دارد. پارامتر مهم دیگری که در بحث مدیریت و نگهداری معابر به آن اشاره می‌شود PCI است. شاخص شرایط روسازی (Pavement Condition Index) شاخصی برای اندازه‌گیری سلامت روسازی است. این شاخص بین



نیاز ۱۲ هزار میلیاردی برای تکمیل راه آهن چابهار - زاهدان



حمید به‌مرام به آغاز این پروژه اشاره کرد و افزود: «این ساخت این پروژه در سال ۹۲ با مصوبه هیئت دولت و با پیمانکاری قرارگاه خاتم‌الانبیا آغاز شد، پروژه‌ای به طول ۶۳۴ کیلومتر راه آهن در مسیری که ۵۰ درصد آن کوهستانی و ویژه و صعب‌العبور است.»

او درباره پیشرفت پروژه اظهار داشت: «پیشرفت فیزیکی کلی این پروژه در این مقطع ۶۶ درصد است، پیشرفت در زیرسازی حدود ۸۰ درصد و برای روسازی و ساختمان‌های ایستگاه در حدود ۲۵ درصد است. با این پیشرفت آنچه که بیشتر برای تکمیل پروژه باقی مانده است بحث روسازی و ساختمان است که بیشترین هزینه دارد.»

به‌مرام توضیح داد: «این پروژه با طول خطوط ایستگاه‌ها، متشکل از حدود ۷۴۴ کیلومتر راه آهن یک‌خطه است. سرعت طرح برای قطار مسافری ۱۶۰ کیلومتر و برای قطار باری ۱۲۰ کیلومتر است. تاکنون برای این پروژه حدود ۴۴ میلیون مترمکعب خاکبرداری، حدود ۲۸ میلیون مترمکعب خاکریزی و همچنین حدود ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار مترمکعب بتون‌ریزی انجام شده است. با توجه به این کارها تاکنون اعتباری معادل ۹ هزار و ۲۰۰ میلیارد هزینه شده که اگر به قیمت روز حساب کنیم، بالغ بر ۲۰ هزار میلیارد ارزش دارد.»

به‌مرام افزود: «در حال حاضر از مجموعه این مسیر، خط زاهدان تا خاش به طول ۱۵۵ کیلومتر به اتمام رسیده که در حال بهره‌برداری است. این مسیر بعداً به زاهدان متصل خواهد شد ولی به اتمام نمی‌رسد، چون قراردادی به صورت EPC برای ارتباط ریلی زاهدان، زابل و میلک نیز با قرارگاه خاتم‌الانبیا بسته شده است. در نهایت نیز ارتباط زابل به سمت بیرجند و مشهد تکمیل خواهد شد که قرارگاه برای احداث آن به صورت سه‌عاملی مشغول به کار است. البته این بخش نیازمند مطالعات اولیه است که تکمیل آن در برنامه‌های آتی ما قرار دارد.»

از شروع ساخت راه آهن چابهار - زاهدان، با توجه به محدودیت منابع در کشور، بحث تامین مالی این پروژه مطرح بود، تا آنجا که در سال ۹۸، بالغ بر ۳۰۰ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی به این پروژه اختصاص یافت. اما با گذشت ۱۰ سال از آغاز ساخت این طرح و پیشرفت ۶۶ درصدی، اکنون مسئولان ذی‌ربط از نیازمندی این طرح به اعتبارات مجدد خبر می‌دهند و اینکه احتمالاً تامین آن مجدداً از محل صندوق توسعه ملی صورت خواهد گرفت.

در نهم مهر، در جلسه ۱۵۱ کمیسیون شورای عالی هماهنگی اقتصادی با موضوع بررسی درخواست تامین تسهیلات از محل صندوق توسعه ملی برای جلوگیری از تعطیلی ابرپروژه راه آهن چابهار- زاهدان، نماینده پیمانکار پروژه، یعنی قرارگاه خاتم‌الانبیا، با این توضیح که هزینه احداث خط آهن چابهار- زاهدان حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از نرخ‌های جهانی است توضیح داد: «این ریل قرار است ۷/۷ میلیون تن بار را از بندر چابهار به داخل کشور منتقل کند، بنابراین ۱۲ هزار میلیارد تومان بودجه برای تکمیل آن نیاز داریم تا سرعت قطار باری روی این مسیر به ۱۲۰ و قطار مسافری به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برسد.»

فرهاد رهبر تاکید کرد: «قدرت‌های غربی می‌خواهند صلیب طلایی یا همان چهارراه حمل‌ونقل ایران را از حیز ارتفاع خارج کنند. به همین دلیل، متأسفانه ترانزیت هوایی را از دست داده‌ایم و حالا داریم مسیر ترانزیت ریلی را هم از دست می‌دهیم.»

در این جلسه، مشاور کارفرمای راه آهن چابهار- زاهدان نیز درباره تامین اعتبار اولیه این پروژه گفت: «این خط آهن با اعتبارات عمرانی جاری آغاز به کار کرد، ولی نهایتاً ۳۰۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی به این پروژه اختصاص یافت تا اینکه به وضعیت فعلی رسیده است.»



تشریفات دریاداری

برخورداری از نوار ساحلی و داشتن بنادر تجاری بزرگ و کوچک راه هر گونه تردید و اهمالی را در داشتن تشریفات دریایی و بندری همراه با مدیریت لجستیکی بر دولتمردان و مدیران می‌بندد. ایران به واسطه غفلت دولتمردان تاکنون از این مهم بی‌نصیب بوده است، با این وجود، پیش از ابلاغ سیاست‌های اقتصاد دریابایه به روسای قوای سه‌گانه برای اقدام، «آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری» نگاشته شد. در پرونده حاضر، علاوه بر بررسی اجمالی آیین‌نامه نامبرده، حکایت جامعی هم درباره وضعیت نامناسب بنادر خیزی ایران و روسیه به‌دلیل ضعف در مدیریت لجستیک خواهید خواند.

◀ آیین جدید مدیریت ترافیکی بنادر

◀ شیوه جدید آمدوشد در بارانداز

◀ سندروم ضعف لجستیکی

15509
261



گفت‌وگو با ایده‌پرداز تدوین مقرراتی جدید به منظور ساماندهی تردد اشخاص
و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور

آیین جدید مدیریت ترافیکی بنادر

گزارش از

تحریریه تراباران

■ **تراباران: لطفاً در ابتدا درباره ضرورت تدوین آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور توضیح دهید؟**

■ ابتدا لازم است تصویری هر چند اجمالی از مدیریت ترافیک بندری به شما ارائه بدهم. ترافیک در بنادر دریایی بخش‌های مختلفی دارد، مدیریت و کنترل ترافیک کشتی‌های متردد به بنادر دارای قدمتی به اندازه قدمت فعالیت بندر است و با رشد و توسعه غیرقابل باور سال‌های اخیر در زمینه فناوری، بهره‌برداری از سیستم‌های مدیریت ترافیک کشتی در بنادر و مناطق ساحلی توسعه یافته است.

در عین حال، بندر به‌عنوان مهم‌ترین حلقه ارتباط بین خشکی و آب و قدرتمندترین حلقه از زنجیره تامین، حمل‌ونقل و لجستیک، نه تنها می‌بایست این ابزارها را با رویکردی هماهنگ بین بازیگران عمده در دریا و برای کنترل ترافیک دریایی، نظارت و پشتیبانی به کار گیرد، بلکه این سیستم تنها زمانی تکمیل می‌شود که قریبه چنین سیستمی را در خشکی داشته باشیم تا ترافیک ورود و خروج بار به‌صورت متوازن انجام شود.

در حال حاضر، نسل جدید راهکارهای کنترل و مدیریت ترافیک کشتی به حدی پیشرفت داشته است که با استفاده از فناوری‌های پشتیبانی تصمیم‌گیری خودآموز، ایمنی و کارایی ناوبری را بسیار فراتر از محدودیت‌های سیستم‌های ساحلی سنتی گسترش می‌دهد. ضمن اینکه راه‌حل‌های مقرون‌به‌صرفه‌ای مطابق با همه کدهای مقررات ایمنی ترافیک دریایی IMO و IALA در این زمینه وجود دارد، اما در سمت خشکی ما کد استاندارد ترافیکی که توسط یک نهاد بین‌المللی ایجاد شده باشد نداریم، بنابراین این آیین‌نامه با الگو قراردادن رفتار مقامات بندری با شناورها در بندر از زمان ورود به لنگرگاه تا خروج از لنگرگاه بندر، در پی آن است که استانداردهایی برای رفتار مقامات بندری با کامیون‌ها و واگن‌ها ایجاد کند.

البته کشتی با ارزش‌ترین وسیله حمل متردد در بنادر محسوب می‌شود



سال گذشته در نشست ۲۲۲ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در تاریخ چهاردهم تیرماه، به منظور اصلاح و تقویت نظام نظارتی و بازرسی بنادر و حفظ نظم و انضباط در تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری، مقرراتی با عنوان «آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری» با هدف ارتقای بهره‌وری، کاهش ترافیک خودروها در محدوده بندر، معابر، محوطه‌های بندری به تصویب رسید و مقرر شد اشخاص یا وسایل نقلیه موتوری در صورت ارتکاب تخلفات اشاره‌شده در آن، علاوه بر جرائم احتمالی متناظر در سایر قوانین کشور یا قراردادهای مربوطه، مشمول جرائم تعیین‌شده براساس پیوست آیین‌نامه موصوف نیز باشند.

در عین حال، معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر به‌عنوان مرجع هماهنگی و مدیریت ترافیک بندری موظف شد دستورالعمل اجرایی آن را حداکثر ۶ ماه پس از تصویب آیین‌نامه در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، تدوین کرده و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور برساند.

با توجه به این موارد، درباره ضرورت مقررات‌نویسی جهت تردد در بنادر، بررسی وضعیت ترافیک وسایل نقلیه خشکی داخل محوطه‌های بنادر کشور و اطلاع از روند اجرایی شدن «آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری» به سراغ کسی رفتیم که ایده طرح و تدوین و نیز پیشبرد مراحل تصویب آن را برعهده داشته است؛ بنابراین در ادامه، توجه خوانندگان را به گفت‌وگوی تراباران با خسرو سزایی، مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافق‌نامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی جلب می‌کنیم.





هدف اصلی و غایی تدوین این آیین نامه، کاهش ماندگاری واگن و کامیون در بندر است. اگر هر کامیون با رعایت دستورالعمل اجرایی این آیین نامه، موفق به کاهش زمان حضور در بندر شود و تنها دو سفر اضافه در سال داشته باشد، این یعنی رونق اقتصاد ملی و به تبع آن کاهش تقاضا برای کامیون و بهره‌وری بسیار بالاتر برای کامیون‌ها و واگن‌های موجود



و از ابتدای شکل‌گیری یک بندر، هدف اصلی، ارائه خدمات مدنظر در زمان خاص به شناور مذکور با بالاترین کیفیت است و تمامی عوامل بندر با برنامه‌ریزی دقیق و براساس اصول لجستیک بندری، برای به حداقل رساندن زمان ماندگاری کشتی در بندر تلاش می‌کنند؛ تا آنجا که از زمان‌های بسیار دور شاخص‌هایی نیز برای اندازه‌گیری اجزای زمان صرف‌شده در بندر تعریف و در بنادر مختلف به کارگرفته شده‌اند و همواره، زمان معطلی (Waiting Time) یک شناور در یک بندر با بندر دیگر، زمان صرف‌شده برای دریافت خدمات (Service Time) یک شناور در یک بندر با بندر دیگر... یکی از مبانی مقایسه بنادر با یکدیگر بوده است اما آیا بندر فقط مسئول ارائه خدمت صحیح، باکیفیت و به‌موقع به شناور و کشتی است؟ رانندگان کامیون (مالکان کامیون)، مالکان واگن و ذی‌نفعان این وسایل نقلیه خشکی از چه حق و حقوقی برخوردار هستند؟ طرح موضوع دقیقاً از همین جا شروع می‌شود.

مسلماً بار حجیمی که توسط کشتی وارد بندر می‌شود تا حد ممکن می‌بایست کمترین توقف را در بندر داشته باشد و در هر عملیات میزان زیادی از آن از بندر خارج شود، بنابراین حمل ریلی خودبه‌خود در اولویت قرار می‌گیرد و سپس حمل یکسره جاده‌ای که در هر پارت حداقل بتواند از ۲۰۰۰ کامیون بهره‌بردار، اما توجه به این ضرورت‌ها، لجستیک کار را بسیار دشوار می‌سازد، چراکه بندر قادر نیست وسیله ارزشمندی مثل کشتی را که روزانه به‌طور متوسط بیش از ۲۵۰۰۰ دلار بابت دیرکرد تخلیه جریمه دریافت می‌کند، معطل و وسیله نقلیه خشکی نماید، پس از دیدگاه مقامات بندری، همه وسایل نقلیه خشکی باید زمان ماندگاری خود را در بندر با زمان ماندگاری کشتی در بندر هماهنگ کنند.

در چنین شرایطی، مسئولیت مقامات بندری، حداقل‌سازی زمان بندری کشتی و در عین حال زمان بندری واگن و کامیون است. به همین دلیل، یک مدیر بندر حرفه‌ای می‌داند که تمامی تلاش‌هایش برای تخلیه و یا بارگیری سریع کشتی به‌منظور ایجاد توازن بین بار ورودی و خروجی به‌شدت در گروی جریان ورودی بار از خشکی یا به خشکی است، این نقطه شروع الزام برای تدوین آیین‌نامه تردد وسایل نقلیه خشکی در بندر کشور بوده است که در بین کشورهای منطقه و حتی جهان نیز کاری کم‌نظیر به‌شمار می‌رود.

■ **ترابران: ایده اولیه تدوین چنین آیین‌نامه‌ای چگونه مطرح شد؟**

■ ایده اولیه تدوین این آیین‌نامه بر پایه همه مشغولیت‌های ذهنی که در سوال قبل برشمردم از شخص بنده بوده است. البته به انجام رساندن کار به این بزرگی و با این جایگاه ملی تنها از عهده یک فرد خارج است،

بنابراین در اینجا قبل از اینکه کلام دیگری جاری شود، لازم است از همه آحاد سازمانی اعم از ستاد مرکزی و کلیه بنادر کشور اعم از همکاران، حراست، یگان حفاظت، حقوقی، امور بندری، امور مناطق، HSE و در مجموع، همه عزیزانی که در سطوح کارشناسی و مدیریتی با این پروژه همکاری داشته‌اند قدردانی کنم.

این پروژه یکی از پروژه‌هایی بود که در بدو تاسیس «اداره کل لجستیک و حمل‌ونقل چندوجهی» تعریف کردم و بعدها با ادغام در «اداره کل ترانزیت و توافقنامه‌ها» و شکل‌گیری «اداره کل لجستیک، ترانزیت و توافقنامه‌ها» ادامه یافت و به پایان رسید.

این آیین‌نامه در راستای اجرای بندهای سوم و پنجم وظایف سازمان بنادر مندرج در ماده سوم آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۴۸ خورشیدی تحت عناوین «تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوطه» و «اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل‌ونقل کالا در محوطه‌ی بنادر» در ۵۶ ماده و ۱۹ تبصره و یک پیوست تدوین شده و برای تمامی بنادر تابعه سازمان بنادر، لازم‌الاجرا خواهد بود، بنابراین کلیه وسایل نقلیه موتوری و اشخاص ترددکننده به بنادر، موظف به رعایت و کاربرست مفاد آن هستند.

نکته مهم دیگر آن است که در این آیین‌نامه به تردد ناوگان ریلی نیز به طور صریح و به فراخور موضوع اشاره شده است.

بار دیگر تکرار می‌کنم که هدف اصلی و غایی تدوین و اجرای‌سازی این آیین‌نامه طبق همان الگوی خدمات‌رسانی به کشتی‌ها، کاهش ماندگاری

»»

یکی از مشکلاتی که اکنون در بنادر کشور با آن

مواجه هستیم، آن است که مثلاً راننده یا کمک او،

وسيله نقلیه خود را تا زمانی که بار برگشت را

تدارک ببینند در بندرها می‌کنند، در حالی که

اکنون طبق آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی آن،

راننده موظف است به همراه وسایل نقلیه،

در بازه زمانی تعیین شده توسط کمیته

ترافیک بندری، از محوطه‌های بندر خارج شود

««

واگن و کامیون در بندر است.

فرض کنید هر کامیون با رعایت دستورالعمل اجرایی این آیین‌نامه در مراحل اولیه اجرا، موفق به کاهش زمان حضور در بندر شود و این زمان را صرف سیر و حرکت در مسیر تجارت و کسب و پیشه خود کند، اگر هر کامیون یا هر واگن بتواند از محل این کاهش زمان حضور در بندر، تنها دو سفر اضافه در سال داشته باشد، این یعنی رونق اقتصاد ملی و به تبع آن کاهش تقاضا برای کامیون و بهره‌وری بسیار بالاتر برای کامیون‌ها و واگن‌های موجود.

■ **ترابران: برای اجرایی شدن این آیین‌نامه چه مقدماتی لازم است؟**

■ براساس این آیین‌نامه، معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر به‌عنوان مرجع هماهنگی و مدیریت ترافیک در سازمان موظف است جهت اجرایی‌سازی آن، دستورالعمل اجرایی مربوطه را تدوین کرده و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور برساند. بر همین اساس، دستورالعمل مذکور به‌زودی مطرح شده و به تصویب خواهد رسید، البته قبلاً نیز در جلسه این شورا طرح و ایراداتی به آن وارد شده بود که اکنون ایرادات وارده برطرف و متن دستورالعمل نهایی شده است.

نکته اساسی در این آیین‌نامه، تشریح تخلفات و روش‌های بازدارندگی از تخلفات مربوط به تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور است که کاملاً احراز و روش‌های جلوگیری از تکرار آن نیز شرح داده شده است.

سازوکار لازم به‌منظور مستندسازی تخلفات و جرائم و نیز حفظ سوابق تخلفات اشخاص حقیقی و حقوقی در دستورالعمل اجرایی این آیین‌نامه دیده شده است. برای مثال در صورت تخلف اشخاص متردد به بنادر کشور از مفاد این آیین‌نامه، یگان حفاظت بنا به تشخیص و متناسب با تخلفات صورت‌گرفته، می‌تواند اقدامات مقتضی از جمله صدور دستور توقف، صدور دستور خروج از بندر، اخذ تعهد مبنی بر رعایت مقررات مربوطه و در صورت لزوم ارائه گزارش موضوع به مراجع قانونی از جمله پلیس راهور ناجا و مراجع قضایی را انجام دهد و اشخاص و رانندگان وسایل نقلیه باید از دستورات آنها پیروی کنند.

■ **ترابران: در حال حاضر وضعیت ترافیک وسایل نقلیه خشکی در**

محوطه‌های بندری چگونه است؟

■ از سال‌ها قبل، در بسیاری از بنادر به‌ویژه در بندر شهید رجایی، امور ترافیکی توسط کارشناسان زنده‌ای که اکثراً سال‌ها در راهنمایی و رانندگی دارای تجربیات گرانقدری بوده‌اند، مدیریت می‌شده، اما موضوع ترافیک



از سال‌ها قبل، در بسیاری از بنادر، امور ترافیکی توسط کارشناسان زده‌ای که اکثرأ سال‌ها در راهنمایی و رانندگی دارای تجربیات گرانقدری بوده‌اند مدیریت می‌شده، اما موضوع ترافیک در بنادر بیشتر تحت نظر مهندسی عمران بنادر قرار داشته و نیازهای ترافیکی و لجستیکی در اولویت نبوده است، در این آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی آن مدیریت ترافیک در بنادر از «دیدگاه مهندسی» به «دیدگاه لجستیکی» تغییر یافته است



در بنادر بیشتر تحت نظر مهندسی عمران بنادر بوده است، بنابراین نیازهای ترافیکی و لجستیکی در اولویت نبوده است، این آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی آن، با نگاه مدیریت ترافیک بار و از منظر لجستیک بندری تنظیم شده است؛ به عبارت دیگر مدیریت ترافیک در بنادر از «دیدگاه مهندسی» به «دیدگاه لجستیکی» تغییر یافته است.

■ ترابران: انتظار دارید پس از اجرای دقیق این آیین‌نامه شاهد چه تغییراتی در محوطه‌های بندری باشید؟

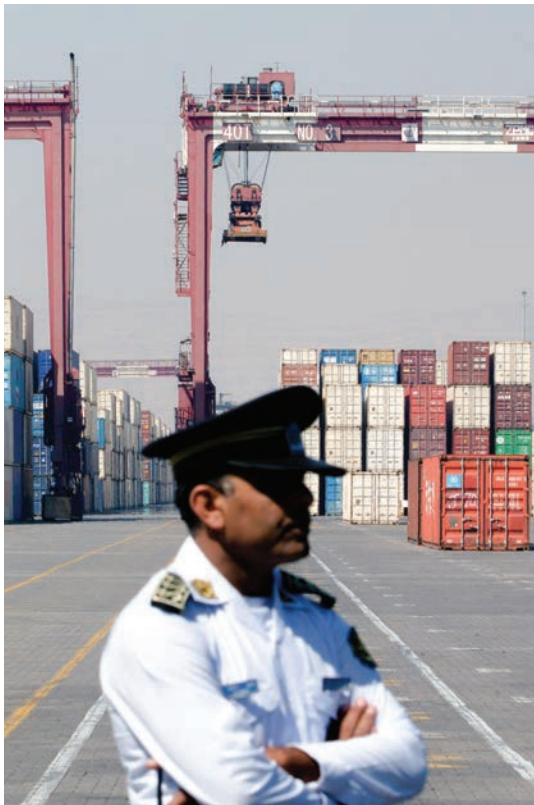
■ در دستورالعمل اجرایی این آیین‌نامه وظایف همه آحاد درون بندر، دستگاه‌های بیرون بندر و همچنین ستاد سازمان بنادر مشخص شده است، برای نمونه اکنون در ستاد مرکزی سازمان بنادر یک مرجعی تحت مدیریت معاون امور بندری و اقتصادی برای رسیدگی به امور ترافیکی بنادر ایجاد شده که دارای وظایف مشخصی است و کلیه امور ترافیکی از ایجاد زیرساخت و روساخت‌های ترافیکی گرفته تا ایجاد هماهنگی بین همه آحاد ذی‌ربط را به عهده دارد.

با این حال، یکی از مشکلاتی که اکنون در بندر با آن مواجه هستیم، آن است که مثلاً راننده یا کمک او، با وجود آن که در معابر و محوطه‌های بندری مجاز به ترک وسایل نقلیه خود نبوده و بلافاصله پس از تخلیه یا بارگیری باید نسبت به خروج از اماکن بندری اقدام کنند، وسیله نقلیه خود را تا زمانی که بار برگشت را تدارک ببینند در بندر رها می‌کنند. در حالی که اکنون طبق آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی آن راننده موظف است به‌همراه وسایل نقلیه، در بازه زمانی تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری، از بندر خارج شود.

هنگامی که چنین موضوعاتی رعایت شود عدالت در توزیع بار بین رانندگان کامیون نیز رعایت شده و زمان ماندگاری کامیون در بندر نیز کاهش می‌یابد. این تنها یکی از تغییراتی خواهد بود که با اجرایی شدن دستورالعمل اجرایی آیین‌نامه ترافیکی، شاهد آن خواهیم بود.

■ ترابران: اجرای این آیین‌نامه چه تاثیری در کاهش سوانح ترافیکی و حفظ جان پرسنل خدماتی در بنادر کشور خواهد داشت؟

■ با اجرایی شدن این آیین‌نامه در بنادر کشور همه وسایل نقلیه باری و غیرباری، تجاری و غیرتجاری برای تردد بین محوطه‌های بندری می‌بایست از قبل مجوز تردد دریافت کنند، این ترددها مورد پایش دقیق قرار می‌گیرد و با توجه به بار ترافیکی بندر، ترددها برنامه‌ریزی می‌شوند. برای مثال راننده وسیله نقلیه جاده‌ای، صاحب کالا یا نماینده قانونی او برای ورود به پایانه‌ها و اماکن بندری باید اسناد هویتی را به‌همراه داشته و در





**آیین نامه «تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری»
پس از تصویب دستورالعمل اجرایی آن در بنادر
به اجرا گذاشته خواهد شد. تاکنون دو جلسه
مرجع هماهنگی و مدیریت ترافیک در ستاد
سازمان بنادر تشکیل و کلاس های آموزشی برای
همکاران در بنادر تابعه برگزار شده است.
در آینده نزدیک همه کامیون های ورودی به
بنادر به صورت آنلاین قابلیت ردیابی خواهند
داشت و پس از آن می توان زمان ماندگاری
آنها را در بنادر کشور مدیریت کرد**



صورت لزوم در هر نقطه ای که الزامی باشد، ارائه نماید.
مطابقت شماره پلاک وسایل نقلیه جاده ای با شماره پلاک مندرج در
اسناد مرتبط با بار به فراخور تجهیزات موجود می تواند به صورت سامانه ای،
نیمه سامانه ای و یا دستی توسط یگان حفاظت انجام شود.

هر نوع جابه جایی در محوطه های بندری رصد شده و چنانچه بار تجاری
برای حمل وجود داشته باشد، مسیر دسترسی وسیله نقلیه به محوطه
و انبار و یا اسکله توسط اپراتور مدیریت ترافیک مشخص و با توجه به
ترافیک و میزان تردد بهترین مسیر به راننده آن پیشنهاد می شود.

در زمان خروج نیز همین اتفاق می افتد، تمامی اشخاصی که مجوز ورود
به محوطه بنادر را دریافت کرده اند لازم است خروج خود را ثبت نمایند.
در صورت خروج اشخاص از بندر بدون ثبت خروج و یا در صورتی که
پس از ثبت خروج وسایل نقلیه باری جاده ای، راننده یا همراهان او از بندر
خارج نشده باشند، مطابق جرائم تخلفات پیوست این آیین نامه اقدام
خواهد شد. ضمن اینکه خروج کلیه وسایل نقلیه (ریلی و جاده ای) دارای
بار تجاری که فاقد بیجک یا فاقد پروانه گمرکی هستند، از درب بندر
ممنوع است و وسایل نقلیه باری جاده ای در صورتی اجازه خروج از درب
بندر را خواهند داشت که اطلاعات (تعداد و اسناد هویتی) سرنشینان آن
در هنگام ورود، با هنگام خروج مطابقت داشته باشد.

آیین نامه مذکور با تقسیم زون های بندری به عملیاتی و غیرعملیاتی

محدودیت هایی را برای ورود و خروج وسایل نقلیه در نظر می گیرد. غیر
از موضوعات تجاری وسایل نقلیه ای هم به بندر مراجعه دارند که اصولاً
بارهای غیرتجاری را حمل می کنند مانند مصالح ساختمانی مورد استفاده
در بخش های مختلف بندر، تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز بخش های
اداری و عملیاتی بندر اعم از ترمینال های عملیاتی، محوطه ها، انبارها،
اسکله ها و نظایر آن (شامل تجهیزات سبک و سنگین) و خودروهای
سبک، ویژه ارائه خدمات در محوطه های بندری که این حجم وسیع از
وسایل نیز از این پس تحت نظارت و مدیریت ترافیکی قرار گیرند.

■ **ترابران: آیا فکر می کنید اجرای این آیین نامه در خلوت شدن انبارها
و ترمینال های کانتینری هم موثر خواهد بود؟**
■ خلوت شدن انبارها با مدیریت مناسب ترافیک وسایل نقلیه خشکی در
بنادر دو مقوله جدا هستند، ماندگاری کالا و کانتینر در انبارها اصولاً تابع
ماهه تفاوت جریان ورودی و جریان خروجی کالا و کانتینر است، هر چند
که ترافیک درون بندری می تواند جریان خروجی و جابه جایی های درون
بندری را تسهیل کند.

علاوه بر ورود و خروج یک مقرراتی هم وضع شده برای تردد در بنادر،
به این ترتیب که وسایل نقلیه باری جاده ای باید تا زمان اتمام بررسی
مامورین یگان حفاظت در محدوده درب ورود بندر منتظر مانده و از ورود
به بندر خودداری نمایند.

■ **ترابران: آیین نامه مذکور از چه زمانی اجرایی خواهد شد؟ آیا یک
بندر به عنوان پایلوت در نظر گرفته شده یا در همه بنادر به صورت
همزمان اجرا خواهد شد؟**

■ آیین نامه تردد در محوطه های بندری پس از تصویب دستورالعمل
اجرایی آن در بنادر به اجرا گذاشته خواهد شد. تا به حال، دو جلسه مرجع
هماهنگی و مدیریت ترافیک در ستاد سازمان بنادر تشکیل شده و
کلاس های آموزشی برای همکاران بنادر تابعه سازمان برگزار و آیین نامه و
دستورالعمل اجرایی آن تشریح شده است.

البته پیاده سازی دستورالعمل آیین نامه ترافیکی در برخی از بنادر با
بهره برداری از سامانه عملیاتی ناوگان تردد کامیون ها همزمان خواهد بود
و می توان کامیون ها را در گیت ورود و گیت خروج بندر ثبت مکانیزه کرد،
در آینده نزدیک تمامی کامیون های ورودی به بنادر به صورت آنلاین
قابلیت ردیابی خواهند داشت و پس از آن می توان زمان ماندگاری آنها در
بنادر کشور را مدیریت کرد. ■

آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور

شیوه جدید آمدو شد در بارانداز



پس از بیان اهداف متصور از اجرای آیین‌نامه در ماده ۱، در ماده ۲ اصطلاحات به‌کار رفته در آن توضیح داده شده که شامل ۳۲ اصطلاح است؛ از جمله:

وسایل نقلیه باری جاده‌ای: شامل انواع وانت‌بار، کامیون، کامیونت، تریلی، یدک‌کش و نیمه‌یدک‌کش و نظایر آن.

وسایل نقلیه غیرباری جاده‌ای: آن دسته از وسایل نقلیه موتوری که به‌منظور جابه‌جایی اشخاص و یا بار غیرتجاری در محوطه بندر مورد استفاده قرار می‌گیرند.

بار غیرتجاری: محموله‌هایی که به دلایل غیرتجاری توسط وسایل نقلیه غیرباری جاده‌ای وارد محوطه بندری شده و از بندر خروج نداشته مگر در موارد انجام تعمیرات و یا فرآوری از جمله مصالح ساختمانی مورد استفاده در بخش‌های مختلف بندر، تجهیزات و ماشین‌آلات موردنیاز بخش‌های اداری و عملیاتی بندر.

آیین‌نامه تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور در راستای اجرای بندهای سوم و پنجم وظایف سازمان بندر مندرج در ماده سوم آیین‌نامه این سازمان مصوب ۱۳۴۸ به‌منظور دستیابی به هدف‌هایی همچون مدیریت بهینه و کنترل ورود، خروج و تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری، ارتقای سطح امنیتی و ایمنی، ارتقای شاخص‌های لجستیکی بندر از طریق تسهیل و تسریع ترافیک درون بندر، افزایش ظرفیت عملیاتی و ارتقای بهره‌وری در محدوده بندر، کاهش ترافیک ایستا و تراکم خودروها در محدوده درب‌های ورود و خروج بندر، معابر، محوطه‌ها و پارکینگ‌ها و یکپارچگی اقدام‌ها و مدیریت واحد در تصمیم‌های مرتبط با ترافیک درون بندر تدوین شده و برای تمامی بنادر تابعه لازم‌الاجرا است. در ادامه، به بخش‌هایی از محتوای این آیین‌نامه، اشاره خواهیم داشت.

و مدارک معتبر هویتی است. برای هر دسته از اشخاص، مدارک ویژه‌ای درخواست می‌شود:

(الف) راننده: گواهینامه، کارت ملی و یا گذرنامه معتبر، کارت هوشمند

رانندگی و مجوز صادر شده توسط واحد صدور مجوز تردد

(ب) کمک‌راننده: کارت ملی و کارت هوشمند رانندگی یا گذرنامه معتبر و مجوز صادر شده توسط واحد صدور مجوز تردد

(پ) کارکنان بنادر: کارت تردد صادره شده توسط اداره حراست بنادر

(ت) سایرین: کارت تردد صادرشده توسط واحد صدور مجوز تردد. در این ماده منظور از سایرین عبارتند از: اشخاصی از قبیل صاحبان کالا، نمایندگان قانونی صاحب کالا، نمایندگان شرکت‌های حمل‌ونقل، کارکنان دولتی (غیرسازمانی) و غیردولتی فعال در بندر، بازرسان و ارزیابان گمرکی و کارگران داخل بندر.

مجوز ورود به بندر: سند سامانه‌ای یا فیزیکی، که توسط واحد صدور مجوز تردد بنادر برای تمامی وسایل نقلیه (ریلی و جاده‌ای) و اشخاص واجد شرایط جهت ورود و تردد در بندر صادر می‌شود.

حواله بارگیری: سندی که به‌موجب آن ناوگان باری جاده‌ای توسط سازمان‌های ذی‌ربط (مانند سازمان راهداری و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی) جهت بارگیری و انتقال محموله به مراجع ذی‌صلاح بندر معرفی شده و به‌ازای هر شماره پلاک صادر می‌شود. این سند الزام اولیه برای صدور مجوز ورود بابت بارگیری در بندر است.

مجوز بارگیری: سندی که نشان می‌دهد صاحب کالا تمامی دیون مرتبط با سازمان و مترتب بر کالا را پرداخت کرده و می‌تواند برای تامین وسایل نقلیه و خروج محموله خود از بندر اقدام نماید.

◀ مجوزهای لازم برای ورود اشخاص به بنادر

براساس آنچه در آیین‌نامه مذکور قید شده، مرجع صدور تایید مجوز در بندر، می‌بایست پس از صحت‌گذاری مدارک مندرج در این فصل، مجوز ورود اشخاص و وسایل نقلیه را صادر نماید. البته وسایل نقلیه جاده‌ای، پیش از عزیمت به بندر باید در سامانه صدور مجوز تردد (تحت مدیریت واحد صدور مجوز تردد سازمان) احراز هویت شده و طبق زمان اعلام شده در سامانه، به بندر مراجعه نمایند.

از سوی دیگر، ورود اشخاص مختلف به بندر، مستلزم همراه داشتن اسناد

◀ مجوزهای لازم برای ورود وسایل نقلیه به بنادر

این بخش شامل مواد ۷ تا ۱۵ است. در این موارد قانونی تصریح شده که انواع وسایل نقلیه جاده‌ای، (باری و غیرباری) برای ورود به بندر باید دارای بیمه‌نامه شخص ثالث، معاینه فنی معتبر و پلاک مجاز مطابق با استانداردهای تعیین‌شده از جانب مراجع قانونی ذی‌ربط باشند. ضمن اینکه هنگام ورود وسایل نقلیه باری جاده‌ای به پایانه‌ها و اماکن بندری باید پلاک وسایل نقلیه با شماره پلاک مندرج در اسناد مرتبط با بار (موضوع ماده ۱۳) مطابقت داشته باشد.

تمامی وسایل نقلیه (اعم از ریلی و جاده‌ای)، موظفند قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط با موضوع‌های مختلف از قبیل ایمنی و بهداشت، الزامات تخلیه و بارگیری، حمل بار، تردد در محوطه بنادر را رعایت نمایند.

وسایل نقلیه غیرباری جاده‌ای برای ورود به محوطه بندر، باید در سامانه صدور مجوز تردد ثبت‌نام نموده و مجوز معتبر روزانه، هفتگی، ماهانه و یا حداکثر یک ساله دریافت دارند (ماده ۱۰). هرچند ورود انواع مختلف موتورسیکلت (گازی، برقی، بنزینی و سوخت فسیلی)، دوچرخه (ساده و موتوردار)، چرخ دستی و اسکوتر به محدوده بندر ممنوع است. البته ورود و تردد موتورسیکلت‌های خدماتی (امدادی و انتظامی) در محوطه بنادر با هماهنگی واحد صدور مجوز مجاز خواهد بود.

در عین حال، در صورت وقوع حادثه در بندر و فراخوان نیروهای امدادی اعم از آمبولانس و آتش‌نشانی، ورود وسایل نقلیه ذی‌ربط، با انجام هماهنگی اولیه با واحد صدور مجوز، مجاز دانسته شده است.

در این بخش از آیین‌نامه تردد در برنامه کشور، تاکید شده است که



براساس آنچه در آیین‌نامه تردد در بنادر قید شده، مرجع صدور تایید مجوز تردد در بندر، می‌بایست پس از صحت‌گذاری مدارک مندرج در آیین‌نامه برای هر دسته از اشخاص، مجوز ورود آنها و وسایل نقلیه را صادر کند. در عین حال، وسایل نقلیه جاده‌ای پیش از عزیمت به بندر باید در سامانه صدور مجوز تردد (تحت مدیریت واحد صدور مجوز تردد سازمان) احراز هویت شده و طبق زمان اعلام شده در سامانه، به بندر مراجعه نمایند





وسایل نقلیه غیرباری جاده‌ای برای ورود به محوطه بندر، باید در سامانه صدور مجوز تردد ثبت نام نموده و مجوز معتبر روزانه، هفتگی، ماهانه یا حداکثر یک ساله دریافت دارند. ضمن اینکه ورود انواع مختلف موتورسیکلت (گازی، برقی، بنزینی و سوخت فسیلی)، دوچرخه (ساده و موتوردار)، چرخ دستی و اسکوتر به محدوده بندر ممنوع شده است



درب ورود بندر منتظر مانده و از ورود به بندر خودداری نمایند (ماده ۲۱)، ضمن اینکه انواع وسایل نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری برای ورود به محوطه بندری باید در مسیرهای تعیین شده تردد کنند. این در حالی است که ورود یا خروج بار تجاری به یا از محوطه بندر توسط ناوگان غیرباری ممنوع اعلام شده است.

علاوه بر این موارد، رانندگان و یا کمک‌های آنها نمی‌توانند اموری مثل تعمیرات خودرویی یا شست‌وشوی ناوگان حمل خود را در داخل محوطه توقفگاه انجام دهند (ماده ۲۴) ضمن اینکه ورود هرگونه شی اضافی (مانند سنگ، تاپر فرسوده، منبع آب و...) همراه وسایل نقلیه به بندر و تخلیه آن در محوطه‌های بندری که باعث می‌شود نمایش غیرواقعی از وزن و خروج آن از حالت متعارف صورت گیرد، ممنوع است (ماده ۲۵).

وسایل نقلیه باری جاده‌ای برای ورود به بندر می‌باید متناسب با رویه ورود، از سازمان متولی مربوطه اقدام به دریافت مجوز نمایند.

انواع این مجوزها عبارتند از:

راننده وسایل نقلیه جاده‌ای، صاحب کالا یا نماینده قانونی وی برای ورود به اماکن بندری باید اسناد هویتی (ماده ۶) و اسناد مرتبط با بار (ماده ۱۳) را به‌همراه داشته و در صورت لزوم ارائه نمایند.

◀ نحوه ثبت خروج از بنادر

ماده ۱۶ تا ۲۰ به نحوه ثبت خروج از بنادر اختصاص دارد. در این موارد قانونی تاکید شده که تمامی اشخاصی که مجوز ورود به محوطه بندر را دریافت داشته‌اند لازم است خروج خود را ثبت نمایند. در صورت خروج اشخاص از بندر بدون ثبت خروج و یا در صورتی که پس از ثبت خروج وسایل نقلیه باری جاده‌ای، راننده یا همراهان وی از بندر خارج نشوند، مطابق جرائم تخلفات پیوست این آیین‌نامه اقدام خواهد شد.

انواع وسایل نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری هم هنگام خروج از بندر باید خروج خود را ثبت نمایند و خروج کلیه وسایل نقلیه (ریلی و جاده‌ای) دارای بار تجاری که فاقد بیجک یا فاقد پروانه گمرکی هستند، از درب بندر ممنوع است. در عین حال، وسایل نقلیه باری جاده‌ای در صورتی اجازه

خروج از درب بندر را خواهند داشت که تعداد و اسناد هویتی سرشنیستان زمان ورود، با هنگام خروج مطابقت داشته باشد. در ماده ۲۰ تصریح شده که راننده تجهیزات و وسایل نقلیه جاده‌ای دارای پلاک منطقه ویژه مستقر در بندر (به‌استثنای ماشین‌های آتش‌نشانی و آمبولانس) جهت خروج از بندر، باید مجوز لازم را از مراجع ذی‌ربط اخذ و به یگان حفاظت مستقر قبل از درب خروج ارائه دهند.

◀ مقررات ورود به بنادر

وسایل نقلیه باری جاده‌ای باید تا زمان اتمام بررسی‌های ماموران یگان حفاظت بنادر در محدوده

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

تعیین شده به هر علت خودداری نمایند.

استفاده از تجهیزات بندری و وسایل نقلیه خدماتی (امدادی و انتظامی) برای اموری غیر از ماموریت تعریف ده و یا خارج از زمان و محوطه تعیین شده، ممنوع است و راننده وسایل نقلیه باری جاده‌ای موظف است از ضوابط تردد محوطه‌های اختصاصی، ترمینال‌ها و اسکله‌ها که به تصویب کمیته ترافیک بندری رسیده است، پیروی کند.

◀ مقررات خروج از بندر

راننده و کمک وی در معابر و محوطه‌های بندری، مجاز به ترک وسایل نقلیه خود نبوده و بلافاصله پس از تخلیه یا بارگیری نیز باید نسبت به خروج از اماکن بندری اقدام نمایند. یگان حفاظت می‌تواند در مواقع لازم و براساس ضوابط، بازرسی‌های تخصصی را از تمامی وسایل نقلیه موجود در بندر به عمل آورد و وسایل نقلیه‌ای که با حکم قضایی در داخل بندر توقیف شده‌اند، تنها با ارائه حکم قضایی مبنی بر رفع توقیف، مجاز به خروج از بندر هستند.

◀ مقررات مربوط به وسایل نقلیه حمل بار ترافیکی

در صورت وجود مسیرهای ویژه برای وسایل نقلیه جاده‌ای حامل بار ترافیکی، این گونه وسایل نقلیه باید از درب‌های اختصاصی، ورود و خروج نمایند. در غیر این صورت، تردد این وسایل نقلیه باید، با هماهنگی یگان حفاظت صورت گیرد. در عین حال، نحوه حمل بارهای ترافیکی شامل چگونگی تردد در محوطه بندر و به‌کارگیری علائم هشداردهنده، باید مطابق با ضوابط اعلامی از سوی کمیته ترافیک بندری و نیز دستورالعمل جابه‌جایی محموله‌های ترافیکی در راه‌های کشور باشد. ضمن اینکه وسایل نقلیه جاده‌ای حامل محموله‌های ترافیکی، صرفاً مجاز به توقف در محل تعیین شده از سوی کمیته ترافیک بندری هستند.

◀ مقررات حمل نخاله و مصالح ساختمانی

درخواست صدور مجوز حمل نخاله و مصالح ساختمانی از معاونت فنی و مهندسی بندر به عمل می‌آید و این معاونت با هماهنگی معاونت امور بندری و اقتصادی حسب مورد نسبت به صدور مجوز اقدام می‌نماید (ماده ۴۵). ناوگان جاده‌ای حامل نخاله و مصالح ساختمانی باید اصول بارگیری و حمل مطابق با ضوابط تدوین شده توسط کمیته ترافیک بندری را رعایت نمایند. در صورت ریزش نخاله و مصالح ساختمانی بارگیری شده و ایجاد مانع یا آلوده شدن محیط بندر، مطابق جرائم تخلفات پیوست این آیین‌نامه اقدام خواهد شد (ماده ۴۵).



راننده وسایل نقلیه باری جاده‌ای، غیر از مکان‌های تعیین شده و مجاز برای توقف، به هیچ عنوان حق توقف در مسیر تردد از درب بندر تا اماکن بندری و برعکس را ندارد و توقف ناوگان جاده‌ای، در هر نقطه از محوطه‌های داخلی بندر جهت انجام اموری همچون استراحت یا تعمیرات غیراساسی و نیز هرگونه توقف اضطراری بدون اطلاع‌رسانی به یگان حفاظت، مصداق توقف غیرمجاز است



◀ مقررات تردد در محوطه‌های بندری

ماده ۲۶ تا ۳۶ مربوط به مقررات تردد در محوطه‌های بندری است. در این بخش از آیین‌نامه تاکید شده که در مسیرها و معابر داخلی بندر، رانندگان انواع وسایل نقلیه اعم از باری و غیرباری موظف به رعایت کلیه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و پیروی از علائم نصب شده هستند و رانندگان وسایل نقلیه باری باید بلافاصله بعد از ورود به بندر به محل تعیین شده برای بارگیری یا تخلیه مراجعه و پس از انجام تخلیه و یا بارگیری، بی‌درنگ به درب خروج مراجعه کنند.

راننده وسایل نقلیه باری جاده‌ای غیر از مکان‌های تعیین شده و مجاز برای توقف، به هیچ عنوان حق توقف در مسیر تردد از درب بندر تا اماکن بندری و بالعکس را ندارد و توقف وسایل نقلیه باری جاده‌ای، در هر نقطه از محوطه‌های داخلی بندر جهت انجام اموری همچون استراحت یا تعمیرات غیراساسی و نیز هرگونه توقف اضطراری بدون اطلاع‌رسانی به یگان حفاظت، مصداق توقف غیرمجاز است (ماده ۲۸).

در عین حال، در صورت ضرورت توقف اضطراری کلیه وسایل نقلیه جاده‌ای ناشی از نقص فنی، بروز حادثه و غیره راننده باید بلافاصله و حتی‌المقدور در خارج از مسیر تردد متوقف و از روش‌های ارتباطی تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری، با یگان حفاظت بندر تماس گرفته و منتظر دستور یگان حفاظت باشد.

در این بخش تصریح شده است که رانندگان وسایل نقلیه باری جاده‌ای موظفند از مسیر یا مسیرهای تعیین شده در راهنمای تردد یا مشخص شده توسط علائم و تابلوهای راهنما تردد کرده و از خروج از مسیر



نحوه محاسبه امتیازات منفی تجمیعی تخلفات برای رانندگان وسایل نقلیه جاده‌ای

تخلفات سطح ۱

بار اول: بدون امتیاز منفی و تذکر کتبی با درج در سوابق
بار دوم: بدون امتیاز منفی و اخذ تعهد عدم تکرار با درج در سوابق
بار سوم و بالاتر: ۵ امتیاز منفی و درج در سوابق

تخلفات سطح ۲

بار اول: بدون امتیاز منفی و اخذ تعهد عدم تکرار با درج در سوابق
بار دوم: ۱۰ امتیاز منفی و درج در سوابق
بار سوم و بالاتر: ۲۰ امتیاز منفی و درج در سوابق

تخلفات سطح ۳

بار اول: ۲۰ امتیاز منفی و اخذ تعهد عدم تکرار با درج در سوابق
بار دوم: ۵۰ امتیاز منفی و درج در سوابق
بار سوم و بالاتر: ۱۰۰ امتیاز منفی و درج در سوابق

تخلفات سطح ۴

چنین تخلفاتی باید به کمیته ترافیک بندری ارجاع داده شود تا در مورد اشخاص حقیقی یا حقوقی متخلف، طبق ضوابط، قوانین و قراردادهای فی‌مابین، اقدامات مقتضی به عمل آید.

جرائم متناظر با سطوح تجمیعی امتیازات منفی برای رانندگان ناوگان جاده‌ای

۲۵ امتیاز منفی: ارجاع گزارش تخلفات راننده به سازمان راهداری و اخطار در خصوص محدودیت ورود به بندر
۵۰ امتیاز منفی: ممنوعیت ورود به تمام بنادر و محوطه‌های بندری کشور به مدت دو ماه
۱۰۰ امتیاز منفی: ممنوعیت ورود به تمام بنادر و محوطه‌های بندری کشور به مدت یک سال

مقررات مربوط به وسایل نقلیه ریلی

از ماده ۴۷ تا ۵۰ به مقررات تردد وسایل نقلیه ریلی در بنادر کشور اختصاص دارد. در این بخش تصریح شده که برنامه عملیاتی یا محدوده زمانی مجاز برای ورود، خروج، تخلیه، بارگیری و تردد وسایل نقلیه ریلی درون محوطه‌های بندری باید مطابق با مصوبات مربوط کمیته ترافیک بندری باشد و تردد وسایل نقلیه ریلی تنها در بازه زمانی تعیین‌شده توسط کمیته ترافیک بندری مجاز است. ضمناً در صورت بروز حوادث ترافیکی برای وسایل نقلیه ریلی در محوطه‌های بندری، قوانین و مقررات مربوطه از جمله آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و آیین‌نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن، موضوع تصویب‌نامه هیئت وزیران مورخ ۱۳۸۶/۵/۳۱ لازم‌الاجرا است.

نحوه جابه‌جایی تجهیزات و ماشین‌آلات در بنادر

جابه‌جایی و انتقال تجهیزات و ماشین‌آلات در مسیرهای دسترسی بین پایانه‌ها و اماکن بندری و اسکله‌ها باید طی هماهنگی قبلی دستگاه نظارت مربوطه با یگان حفاظت انجام شود و این جابه‌جایی، فقط در بازه زمانی تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری مجاز خواهد بود. علاوه بر این، مشخصات تمامی تجهیزات و ماشین‌آلات باید در سامانه صدور مجوز تردد ثبت شده و شناسه یکتا دریافت کنند.

ضمانت اجرا

معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی موظف شده است جهت اجرایی‌سازی این آیین‌نامه در بنادر کشور، دستورالعمل اجرایی مربوطه را حداکثر ۶ ماه پس از تصویب آیین‌نامه در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، تدوین کرده و به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور برساند (ماده ۵۳). البته محدودیت‌های مقرر در پیوست این آیین‌نامه در خصوص ممنوعیت ورود به بنادر کشور ناشی از ارتکاب تخلفات، مرتب بر اشخاص حقیقی و حقوقی بوده و مشمول وسایل نقلیه نمی‌شود.

در صورت تخلف اشخاص از مفاد این آیین‌نامه، یگان حفاظت بنا به تشخیص و متناسب با تخلفات صورت گرفته، می‌تواند اقدامات مقتضی را از جمله صدور دستور توقف، صدور دستور خروج از بندر، اخذ تعهد مبنی بر رعایت مقررات مربوطه توسط ایشان و در صورت لزوم ارائه گزارش موضوع به مراجع قانونی انجام دهد (ماده ۵۵). ضمن اینکه اجرای این آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی مربوطه، منافاتی با وظایف ذاتی سایر بخش‌های اداری مرتبط در سازمان ندارد. ■



بخش خصوصی بندری از جزئی‌ترین درآمدها محروم می‌شود

سهم‌بری سازمان بنادر از درآمد انبارداری کانتینرهای خالی



قراردادهای خود با خطوط کشتیرانی بازنگری کنند. در همین ارتباط، صادقی‌فر در نامه مذکور اعلام کرده که نمایندگان شرکت‌های حاضر در جلسه صرفاً حضور فیزیکی داشتند و به هیچ‌وجه تصمیمات به‌صورت مذاکره‌ای نبوده و جنبه دستوری داشته است. او در ادامه نوشته است که شرکت‌های کانتینری با توجه به وضعیت رقابتی شدید در بندر گاهی بین ۶۰ تا ۷۰ روز برای نگهداری کانتینرهای خالی تخفیف می‌دهند. همچنین نگهداری کانتینرهای خالی شرکت‌های کشتیرانی از الزامات اصلی بنادر جهت حمایت از صادرات است. در نتیجه، تصمیمات متخذه بدون توجه به مدل مالی، شرکت‌ها و فعالیت‌های بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران بندری را از جزئی‌ترین درآمدهای احتمالی محروم می‌کند.

دبیر انجمن بنادر ایران نوشته است که اثرات نامطلوب این‌گونه تصمیمات و دستور اجرای آن از اول مهرماه منجر به افزایش هزینه‌های کالاهای صادراتی و اثرات نامطلوب بر روند صادرات کالا خواهد داشت که بدون شک سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان حامی اصلی صادرات کشور راضی به این کار نخواهد شد.

صادقی‌فر در پایان آن نامه از آن معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر خواسته است که نسبت به لغو پیروسه کاری آن نامه اقدام و دستور دهند تا از تصمیمات خلق‌الساعه در بنادر که نظم و نظام اداری مالی شرکت‌ها را دچار مشکل می‌کند، خودداری کنند. نامه دبیر انجمن بنادر ایران در شهریور ماه نگاشته شده است.

دبیر انجمن بنادر ایران با اعلام سهم‌خواهی سازمان بنادر و دریانوردی از درآمد انبارداری کانتینرهای خالی، در نامه‌ای به معاونت امور بندری و اقتصادی این سازمان، لغو رویه مذکور را خواستار شد.

به گزارش ترابران، محسن صادقی‌فر، دبیر انجمن بنادر ایران در نامه‌ای خطاب به جلیل اسلامی، معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به سهم‌خواهی بنادر از درآمد انبارداری کانتینرهای خالی اظهار گلایه کرد و با انتقاد از اتخاذ تصمیمات دستوری برای بخش خصوصی به‌ویژه فعالان در حوزه امور بندری، خواستار لغو سهم‌خواهی سازمان بنادر و دریانوردی از درآمد انبارداری کانتینرهای خالی شد و نوشت: «سهم‌خواهی جدید از شرکت‌های طرف قرارداد با بندر خلاف قوانین و مقررات بندری و قراردادهای منعقد شده است.»

گفتنی است؛ ماجرا از آنجا آغاز می‌شود که در مردادماه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان جلسه‌ای را با تعداد محدودی از نمایندگان شرکت‌ها منعقد می‌کند و در جلسه مطالبی را با عنوان سهم‌خواهی بندر از شرکت‌های خصوصی در حوزه کانتینر خالی مطرح کرده و در صورت جلسه اعلام کرده است که ترمینال‌های بندری موضوع جلسه را به همه شرکت‌های خطوط کشتیرانی اطلاع‌رسانی کنند تا از تاریخ اول مهرماه سازمان بنادر به‌صورت علی‌الحساب ۲۵ درصد از سهم انبارداری را سهمیم شوند.

همچنین در آن صورت جلسه آورده شده است که همه شرکت‌ها در



رونق کریدور شمال - جنوب در گرو اجرای ۳ فاز عملیاتی است؛

سندروم ضعف لجستیکی

گزارش از
مونا روشندل

چندی پیش، مهندس روزبه مختاری، عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که در بازدید میدانی از بنادر ایران و روسیه، ارزیابی کامل و جامعی از زیرساخت‌ها و شرایط کاری بنادر خزری این دو کشور داشته است، برایمان از وضعیت نامناسب لایروبی بنادر دو کشور، برقرار بودن سیستم اسنادی قدیمی و تحویل دستی اسناد، وجود مسائل خارج از عرف و نظام بین‌الملل در تخلیه و بارگیری بارها و پهلودهی به شناورها حکایت کرده است. به گفته او «علاوه بر مشکلات گمرکی، باید بدانیم که اگر می‌خواهیم از مواهب کریدور شمال - جنوب بهره‌مند شویم، باید بتوانیم مدیریت لجستیک داشته باشیم، در حالی که تاکنون به صورت سلیقه‌ای و بدون نگاه ملی و هماهنگ عمل کرده‌ایم.» در نهایت، ضعف در عملکرد لجستیکی کشور موجب شکل‌گیری سندروم لابی‌گری و متعاقباً ایجاد خلل در عملیات بندری و ماندگاری برخی کالاها و کانتینرها در انبارها و بنادر شده که بی‌تردید، فقط با تعیین نهاد متولی و مدیریت هماهنگ همه حلقه‌ها و نهادهای دخیل در شکل‌گیری کریدور، بساط آن برچیده خواهد شد.



او با اشاره به اهمیت پارامتر مدت زمان حمل گفت: «در این حوزه، مشکل ما از رویه‌های حمل کالا در روسیه هم ناشی می‌شود، چراکه تاخیرها و مدت زمانی که برای حمل کالاها از مسیر دریایی در خطه روسیه با آن مواجه هستیم، حمل دریایی را برای مالکان کشتی چندان مقرون به صرفه و توجیه‌پذیر نمی‌کند، مگر اینکه آنها به بنادر متفاوت و متعددی بروند تا بتوانند در کار خود از لحاظ درآمد- هزینه‌های تعادل ایجاد کنند و درآمد بیشتری از بنادر دیگر نسبت به بندر آستراخان کسب کنند، زیرا در این بندر بسیار معطل می‌شوند.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران یادآور شد: «در این مسیر، نگاه اصلی ما به کریدور شمال- جنوب است در حالی که زمانی کریدور راه‌اندازی می‌شود که حمل‌ونقل چندوجهی در آن وجود داشته باشد. این نوع حمل هم زمانی اجرایی می‌شود که بر پایه کانتینر باشد تا جابه‌جایی آن از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر آسان‌تر شود، در حالی که هنوز حمل ما در این حوزه بر پایه کانتینر نیست، مخصوصاً با توجه به اینکه فرآیندهای بنادر ایران و روسیه به اندازه کافی خوانا، واضح و مطابق با اصول بین‌المللی نیست که بتوان حمل‌ونقل را در این گستره آبی کانتینرمحور کرد.»

او با بیان اینکه ما الان مشکلات متعددی اعم از مشکلات گمرکی و ترخیص کالا، مشکلات کشورهای فی‌مابین، مشکلات مبادی و مقاصد و... داریم که باید تجمیع و مرتفع شود، گفت: «متأسفانه کارگروه‌های زیادی برای این کار حتی در نهاد ریاست‌جمهوری تشکیل شده، اما در این کارگروه‌ها به این شکل و شیوه که فقط مباحث و موارد را عنوان می‌کنند، به نتیجه نخواهد رسید.»

◀ ناقض مدیریت لجستیکی کریدور هستیم

مختاری با تأکید بر اینکه متأسفانه عملکرد ما در راه‌گذر شمال - جنوب ناقض مدیریت لجستیک کریدور است، تصریح کرد: «اگر می‌خواهیم از مواهب این کریدور بهره‌مند شویم، باید بتوانیم مدیریت لجستیک داشته باشیم تا این مسیر از ابتدا تا انتها مدیریت و مشکلات احصا شود و مهم‌تر از همه، سازمان دخیل در ایجاد آن مشکل به رفع آن ملزم گردد؛ اما متأسفانه - هرچقدر هم تلخ - باید بگویم که در دریای خزر تاکنون به این شیوه رفتار نکرده‌ایم بلکه به صورت سلیقه‌ای و بدون نگاه ملی و هماهنگ رفتار کرده‌ایم؛ مثلاً یک یا چند تاجر برای حمل کالایشان با کمبود کشتی مواجه شدند و بدون هیچ‌گونه بررسی و تحلیل شرایط کشتی خریداری کردند. به این ترتیب، از یک طرف، اکنون ما به واسطه نبود یک استراتژی دقیق دچار انباشتگی کشتی در بنادر

روزبه مختاری، عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پس از یک دوره بررسی جامع و کامل زیرساخت‌ها و وضعیت بنادر خزری ایران و روسیه به ترابران گفت: «اصلی‌ترین معضل و مشکل عملیاتی و فنی ما در بنادر خزری، بحث آب‌خور و لایروبی بنادر است تا جایی که با این بررسی‌ها مشخص شد شرایط آب‌خور بنادر از آن چیزی که اعلام می‌شود، وخیم‌تر است؛ حتی در یک بندر وقتی می‌خواستند کشتی را به آب‌های محوطه آن بندر هدایت کنند، کشتی از زمانی که وارد حوضچه شد به دلیل گل‌ولای بسیار به صورت زیگزاکی حرکت کرد.» او با بیان اینکه همین نوع حرکت کشتی ثابت می‌کرد که در عمق آب‌خور مورد نیاز کشتی، آب صاف و فضای باز وجود ندارد که کشتی آرام و عادی حرکت کند، تصریح کرد: «بنادر دیگر هم وضعیت چندان بهتری از این بندر ندارند و همه شبیه به هم هستند.»

◀ وجود مسائلی خارج از عرف نظام بین‌الملل

مختاری با بیان اینکه در حوزه عملیات اسنادی نیز مهم‌ترین معضل ما قدیمی بودن سیستم‌ها است، اظهار کرد: «متأسفانه سیستم اسنادی مورد استفاده ما، مربوط به ۶۰ سال پیش است که بارنامه را باید کاپیتان کشتی امضا کند و نسخه بارنامه باید همراه با خود بار حرکت کند و کالا در ازای تحویل دستی بارنامه آزاد می‌شود. تازه اینها جدا از مسائل خارج از عرف، روال و نظام بین‌الملل در بنادر ما است، مثلاً کار سفارشی و لابی‌گری در آزاد شدن بار دیده می‌شود؛ به‌صورتی که برخی بارها با لابی آزاد می‌شود و برخی محموله‌ها مدت مدیدی در انبار می‌ماند.»



بررسی‌های ما مشخص کرده که شرایط آب‌خور بنادر خزری از آن چیزی که اعلام می‌شود، وخیم‌تر است؛ حتی در یک بندر وقتی می‌خواستند کشتی را به آب‌های محوطه آن بندر هدایت کنند، کشتی از زمانی که وارد حوضچه شد به دلیل گل‌ولای بسیار، به صورت زیگزاکی حرکت کرد. بنادر دیگر هم وضعیت چندان بهتری ندارند و همه شبیه به هم هستند





اگرچه پوتین درباره لایروبی بندر آسترخان تاکید داشته، اما در روسیه هم مانند ایران، از حرف تا عمل فاصله زیادی است؛ به همین دلیل است که عملیات لایروبی در بنادر شمالی با حداقل سرعت انجام می‌شود؛ تا جایی که به دلیل افزایش گل‌ولای، اکنون در وسط بندر فریدون کنار، جزیره‌ای ایجاد شده و نمی‌تواند به مشتری خود سرویس دهد



بندر آسترخان تاکید کرده، اما در روسیه هم مانند ایران، از حرف تا عمل فاصله زیادی است؛ به همین دلیل است که عملیات لایروبی در بنادر شمالی با حداقل سرعت انجام می‌شود؛ تا جایی که به دلیل افزایش گل‌ولای، اکنون در وسط بندر فریدون کنار، جزیره‌ای ایجاد شده و نمی‌تواند به مشتری خود سرویس دهد بنابراین کشتی‌ها را به دلیل عدم لایروبی برای تخلیه و بارگیری به بندر امیرآباد انتقال می‌دهند.

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تاکید کرد: «تا زمانی که هنوز درگیر این سوال باشیم که اول باید مرغ داشته باشیم یا تخم‌مرغ، به جایی نخواهیم رسید. باید بدانیم که وظیفه دولت ایجاد شرایط و زیرساخت‌ها و وظیفه بخش خصوصی استفاده بهینه از آن است. حرکت بخش خصوصی مانند آب روان است و می‌تواند مسیر خودش را پیدا کند؛ اما این وظیفه دولت است که بهترین مسیر را جلوی پای آنها بگذارد.»

مختاری در ادامه، درباره ضرورت خرید کشتی در حوزه خزر گفت: «کشتی‌هایی موجود در دریای خزر، عمدتاً فرسوده هستند، بنابراین به نوسازی ناوگان نیاز داریم؛ اما باید بدانیم که آوردن کشتی نوساز در دریای خزر در شرایط فعلی کار صحیحی نیست و از لحاظ اقتصادی برای بخش خصوصی که درآمد- هزینه خود را محاسبه می‌کند، مقرون‌به‌صرفه نخواهد بود. در نتیجه، بهتر است به فکر خرید کشتی دست‌دوم با عمر ۱۰ تا ۱۵ سال باشیم.»

شمالی هستیم و در عین حال نقصان هم داریم و به کشتی‌های بیشتری نیاز داریم. به این ترتیب تجمیع همه موارد باعث می‌شود که ما نتوانیم استفاده بهینه را داشته باشیم.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خاطرنشان کرد: «براساس همین ضعف مدیریت لجستیک در کشورمان، کشتی‌های روسی ترجیح می‌دهند پس از تخلیه کالاهایشان، بنادر ما را خالی ترک کنند تا زودتر به بنادر دیگر برسند تا دوباره مثلاً محموله گندم بیاورند. این در حالی است که هم تاجران هندی و روسی به استفاده از مسیر ایران مشتاق هستند و هم نهادهایی مانند گمرک، سازمان بنادر، راه‌آهن، راهداری، شرکت‌های کانتینری و... برای انجام این کار اعلام آمادگی کرده‌اند، اما به دلیل نبود یک مدیریت دقیق و هماهنگ این کار انجام نمی‌شود و همین جا است که جای خالی مدیریت واحد، توانمند و آگاه پیش از همیشه احساس می‌شود.»

او در بخش دیگری از سخنان خود درباره امکان افزایش بار کانتینری در حوزه خزر و ضرورت افزایش زیرساخت‌های بندری و ناوگان دریایی مطابق با بار کانتینری، با تاکید بر اینکه گاهی باید به سمت بازسازی برویم، گفت: «من معتقدم بازاری که ما داریم بسیار بزرگ‌تر از حجم فعالیت موجود است، ولی از آن بهره‌برداری درست و اصولی نمی‌شود. متأسفانه اکنون به دلیل بی‌توجهی نسبت به بازسازی و نبود هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف ذی‌ربط، تجار از نرخ‌های حمل، هزینه تمام‌شده حمل در کریدور شمال- جنوب، زمان حمل کالا و همچنین توانایی حمل گلایه دارند.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: «برای بهره‌مندی بیشتر از این پتانسیل باید دولت در جلسات و نشست‌های متعدد با هم‌تایان خود در کشورهای دیگر به کمک بخش خصوصی مشکلات را احصا کند و در مسیر رفع آنها گام بردارد؛ با این وجود، وقتی دولتمردان ما با دولت‌های حاشیه دریای خزر جلسه دارند از حضور و توان بخش خصوصی واقعی در جلسات استفاده نمی‌کنند، البته بخش خصوصی همیشه همراه دولت است و سخنرانی هم می‌کند، اما انجمن‌ها و اتحادیه‌ها در این نشست‌ها یا جایگاهی ندارند یا اگر هم داشته باشند، فرصتی به آنها داده نمی‌شود که بتوانند مشکلات اصلی خود را مطرح کنند و برای آن راه‌چاره پیشنهاد دهند. چنین روشی باعث می‌شود که بازار ما همچنان ضعیف بماند.»

او با اشاره به اینکه روسیه هم شبیه ایران است، گفت: «در گفتار دولتمردان آنها هم دائماً اشتیاق برای رونق بیشتر بندر روسیه و تبادل بیشتر کالا با ایران شنیده می‌شود، حتی پوتین درباره لایروبی

استفاده بهینه‌ای داشته باشیم. گاهی درباره کریدور که صحبت می‌کنیم باید برای فعال شدن آن مسیر دریایی (کشتیرانی) و زمینی بسازیم در حالی که مسیرهای دریایی و خشکی این کریدور مهیا و آماده بهره‌برداری است، اما تاکنون استفاده حداقلی از آن داشته‌ایم که باید به حداکثر بهره‌برداری برسد.»

او تصریح کرد: «همزمان با آن، کشورهای همسایه باید بتوانند به زبان مشترک تجاری و لجستیکی با هم برسند، حتی برای این کار می‌توان دوره‌های آموزشی بین کشورها برگزار کرد تا نسبت به قوانین و مقررات یکدیگر را آگاهی یابند و بتوانند مشکلات را احصا کنند.»

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران فاز دوم را اصلاح قوانین و مقررات دانست و گفت: «چه در کشور ما و چه در کشورهای واقع در مسیر کریدور باید کانتینر از زمان ورود تا خروج از کشور به‌عنوان کانتینر در کریدور شناخته شود یعنی باید خارج از نوبت و بالاترین سرعت و کمترین صف انتظار حرکت کند.»

مختاری با بیان اینکه پس از این دو مرحله، فاز سوم فاز سرمایه‌گذاری است که باید به آن توجه ویژه‌ای شود، یادآور شد: «همه این مباحث در همایش آسترخان عنوان شد. علاوه بر آن، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای انعقاد قرارداد و ایجاد شرکت مشترک بین ۳ کشور ایران، روسیه و هندوستان اعلام آمادگی کرد تا بتوان در نهایت مدیریت لجستیک را اجرا کرد.» ■



باید بدانیم که آوردن کشتی نوساز در دریای خزر در شرایط فعلی کار صحیحی نیست و از لحاظ اقتصادی برای بخش خصوصی که درآمد- هزینه خود را محاسبه می‌کند، مقرون به صرفه نخواهد بود. در نتیجه، بهتر است به فکر خرید کشتی دست‌دوم با عمر ۱۰ تا ۱۵ سال باشیم



رواق کریدور در گرو ۳ فاز اجرایی مختلف

مختاری در بخش پایانی سخنان خود به همایش بین‌المللی «کریدور شمال جنوب - مفهوم جدید» در آسترخان اشاره کرد و با بیان اینکه مطالب مفید و خوبی در آن همایش گفته شد، اظهار کرد: «برای رونق این کریدور باید از ۳ مرحله عبور کنیم. نخست اینکه از امکانات موجود

افزایش ۲۵ درصدی نرخ خدمات دریایی در بندر شهید رجایی



خصوص شناورهای کانتینری و جنرال کارگو در مجتمع بندری شهیدرجایی به میزان ۲۵ درصد افزایش می‌یابد، ضمن اینکه عملیات راهنمایی، لایروبی و یدک‌کشی در آن بندر اعمال خواهد شد.

افزایش درآمدهای حاصل از بند ۱ و ۲ تا زمان تجدیدنظر در قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات و تعیین تکلیف در قراردادهای فوق متعلق به سازمان است.

در صورت جلسه هیئت‌عامل سازمان بنادر آمده است که به دلیل اینکه بعضاً شناورهای کوچکی که می‌توانند در بنادر و اسکله‌های دیگر به راحتی پهلوگیری کرده و عملیات تخلیه و بارگیری انجام دهند، اقدام به اشغال اسکله و تجهیزات خاص متعلق به کشتی‌های بزرگ می‌کنند و از این جهت، مشکلات عدیده‌ای به وجود آورده، به همین دلیل تصمیمات فوق گرفته شده است.

نرخ خدمات دریایی ارائه شده به شناورهای زیر ۵۰۰۰ GT در خصوص شناورهای کانتینری و جنرال کارگو در مجتمع بندری شهیدرجایی از تاریخ ۱۳ آبان ماه به میزان ۲۵ درصد افزایش یافت.

براساس صورت‌جلسه اجلاس ۲۱۳۸ هیئت‌عامل سازمان بنادر در تاریخ ۱۷ مهرماه ۱۴۰۲ اصلاح تعرفه‌های سال ۱۴۰۲ مترتب بر شناورهای کوچک در بندر شهیدرجایی تصویب و برای اجرا ابلاغ شده است.

بدین ترتیب، کلیه معافیت‌ها و تخفیفات مندرج در جدول شماره ۶ مجموعه تعرفه‌های بندری و دریایی سال ۱۴۰۲، بنادر جنوب و همچنین مفاد بند دو جدول فوق، در خصوص کلیه شناورهای با تابعیت ایرانی زیر ۱۰۰۰ GT متردد به بندر شهیدرجایی به‌جز شناورهای مسافری - بار مسافرو کروز حذف می‌گردد.

نرخ خدمات دریایی ارائه شده به شناورهای زیر ۵۰۰۰ GT صرفاً در



پینه‌دوزی خودرویی

تب مشکلات خودرویی -چه خودروی سواری و چه خودروی تجاری- در کشور هنوز فروکش نکرده است. نسخه‌هایی هم که دولتی‌ها برای این بازار می‌پیچند، رنج را افزون می‌کند و حاجت را ناروا؛ مثلاً برای کنترل قیمت، واردات خودروهای کارکرده تجویز می‌کنند، غافل از آنکه چنین اقدامی، نه تنها معضل کمبود قطعات یدکی، تعمیر خودروها، مصائب مصرف‌کنندگان و عقب‌ماندگی خودروسازان را افزایش می‌دهد، بلکه موجب بروز جلوه تازه‌ای از پدیده لوکس‌های خاک‌نشین می‌شود. به همین سبب، واردات خودروهای کارکرده را از زوایای مختلف بررسی کرده‌ایم.

◀ تولیدات دست‌چندم؛ برای کشورهای دست‌دوم!

◀ ماشین عالی برای جیب‌های خالی!

◀ کنش دولت، واکنش بازار

تاکید دبیر انجمن خودروسازان ایران بر مخالفت با واردات ناوگان تجاری کارکرده

تولیدات دست‌چندم؛ برای کشورهای دست‌دوم!

گزارش از

تحریریه ترابران

دبیر انجمن خودروسازان ایران، در گفت‌وگو با ترابران، ابتدا به سراغ چرایی ارسال نامه به رئیس‌مجلس درباره واردات خودروهای دست‌دوم رفت و چنین توضیح داد: «پس از اینکه واردات کامیون، کشنده و اتوبوس ۱۰ سال کارکرده با تصویب نمایندگان مجلس به کشور آزاد شد، انجمن خودروسازان ایران مخالفت و انتقاد خود را نسبت به تصویب این موضوع در نامه‌ای خطاب به رئیس‌مجلس اعلام و تصریح کرد که این انجمن ظرفیت تولید بالغ بر ۱۶۰ هزار دستگاه انواع کامیون و ۲۵ هزار دستگاه انواع اتوبوس و مینی‌بوس و میدلباس در کشور را دارد، اما تاکنون فقط از ۲۵ درصد این ظرفیت استفاده است.»

احمد نعمت‌بخش با بیان اینکه با وجود چنین ظرفیتی، چه نیازی به واردات خودروهای کارکرده وجود دارد، افزود: «من مخالف واردات خودروهای دست‌دوم هستم، چون در اروپا مانند ایران کامیون‌ها و اتوبوس‌ها خودمالک نیستند و سه شیف‌ت از این دستگاه‌ها کار کشیده می‌شود. ده سال کارکرد اتوبوس و کشنده در اروپا معادل ۳۰ سال کارکرد در ایران است. وقتی خود شرکت‌ها مشغول فروش این خودروها هستند یعنی برای خود آنها هم به‌صرفه نیست، پس چرا می‌خواهیم اقدام به چنین کاری کنیم؟!»

این فعال حوزه صنعت خودرو، در خصوص اقدامات انجام شده برای خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی معتقد است: «یکی از ایرادات مربوط به خودروهای دست‌دوم وارداتی، همین مشکل تامین خدمات پس از فروش است، در حالی که واردات خودروهای نو مشروط به تامین خدمات پس از فروش آنها شده‌اند. اگر به چنین الزامی توجه نشود، نتیجه واردات فاجعه‌آمیز خواهد بود.»

نعمت‌بخش در پاسخ به سوالی درباره نحوه تامین کیفیت سوخت مورد

واردات خودروهای دست‌دوم از جمله سیاست‌های در حال پیگیری و انجام است که دولتمردان ادعا می‌کنند از طریق آن می‌توانند بازار خودرو را از رکود خارج کنند. با این حال دبیر انجمن خودروسازان ایران تاکید دارد که «اگر خودروهای تجاری با ۱۰ سال کارکرد وارد ایران شود، فاتحه صنعت تولید خودروی تجاری خوانده می‌شود.»

پس از اینکه واردات ناوگان تجاری اعم از کامیون، کشنده و اتوبوس ۱۰ سال کارکرده با تصویب نمایندگان مجلس آزاد شد، انجمن خودروسازان ایران مخالفت و انتقاد خود را نسبت به تصویب این موضوع در نامه‌ای خطاب به رئیس‌مجلس اعلام و اظهار کرد: «این انجمن به دلیل داشتن ظرفیت تولید بالغ بر ۱۶۰ هزار دستگاه انواع کامیون و ۲۵ هزار دستگاه انواع اتوبوس و مینی‌بوس و میدلباس در کشور که تاکنون بیشتر از ۲۵ درصد این ظرفیت استفاده نشده، بارها مشکلات ورود کامیون‌های دست‌دوم را اعلام کرده است؛ اما گوش شنوایی برای شنیدن این موضوعات نبوده است.»

با توجه به این نامه، ترابران به سراغ احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران رفت تا با او درباره مشکلات این صنعت در بخش تولید و واردات، همچنین نسخه جدید دولت یعنی واردات خودروهای دست‌دوم، گفت‌وگویی داشته باشد.



»

من مخالف واردات خودروهای دست دوم هستم، چون در اروپا مانند ایران کامیون‌ها و اتوبوس‌ها خودمالک نیستند و سه شیفت از این دستگاه‌ها کار کشیده می‌شود. ده سال کارکرد اتوبوس و کشنده در اروپا معادل ۳۰ سال کارکرد در ایران است. وقتی خود شرکت‌ها مشغول فروش این خودروها هستند، چرا می‌خواهیم اقدام به چنین کاری کنیم؟! «

«

تاکنون به همین صورت بوده است.»

او دیرکرد در موعد تحویل خودروی ثبت‌نامی را ناشی از این مشکلات دانست و افزود: «شاید ۸۰ تا ۹۰ درصد خودروهای ثبت‌نامی سر موعد تحویل داده می‌شوند، اما تحویل درصدی از این تعداد به دلیل مشکلات متعدد در صنعت ممکن است با تاخیر مواجه شود که البته اما خودروسازان بر اساس قراردادی که با مشتریان دارند، اگر خودرو را با تاخیر تحویل دهند متحمل پرداخت جریمه خواهند بود.»

نیاز خودروهای وارداتی در ایران نیز گفت: «سوخت هم در وضعیت مناسبی نیست و فقط ۲۵ درصد سوخت کشور در حد استاندارد یورو ۵ است. ما چندین سال است که خودروها را با همین استاندارد تولید می‌کنیم، اما باز هم به دلیل عدم تامین سوخت استاندارد، مشکلاتی مثلاً در موتور ایجاد و باعث نارضایتی عمومی می‌شود. تا آنجا که می‌دانیم مشکل سرمایه‌گذاری برای افزایش ارتقای کیفیت و پالایش سوخت مورد نیاز وجود دارد و شرکت پالایش و پخش اعلام کرده که برای تبدیل کیفیت به یورو ۶، حدود ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری لازم دارد، به همین دلیل دولت فعلاً به دلیل نبود سوخت مناسب، ارتقا به سطح یورو ۶ را متوقف کرده است.»

◀ ثبت سفارش و تخصیص ارز، مشکلات صنعت خودرو

دبیر انجمن خودروسازان ایران در عین حال، به نامه انجمن خودروسازان به وزیر صمت درباره مشکلات این صنعت نیز اشاره کرد و توضیح داد: «من درباره مشکلات مربوط به ثبت سفارش گمرک و تخصیص ارز به وزیر نامه نوشتم؛ بد نیست بدانید که برای مثال ویرایش و ثبت سفارشات خودروساز در گمرک به این صورت است که اگر در فاکتوری که ثبت می‌شود ۱۰ تن کالا قید شود و بعد وزن محموله از این مقدار انحرافی پیدا کند، باید سفارش مجدداً برای کسب اجازه ترخیص، اصلاح شود، وگرنه سیستم به مشکل می‌خورد؛ همین کار مشکلات عدیده‌ای بابت اتلاف زمان به‌وجود می‌آورد.»

نعمت‌بخش معتقد است: «با مشکل تامین ارز، واردات هم در حد حرف باقی می‌ماند و به صورت محدود انجام می‌گیرد همانطور که





دبیر ستاد امر به معروف و نهی از منکر، درباره افزایش قیمت خودروها به‌عنوان یک منکر هشدار داده و خواهان پاسخگویی شورای رقابت شده است اما باید بداند که قیمت‌گذاری خودروها توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بررسی و بعد به شورای رقابت اعلام می‌شود پس توصیه می‌کنم که ایشان در کاری که اطلاعی از آن ندارند، دخالت نکنند



نعمت‌بخش ابراز امیدواری کرد که وزیر صمت به دنبال آزادسازی قیمت خودرو باشد و سازمان حمایت و سامانه فروش یکپارچه جمع شود تا در چارچوب بازار مردم حق انتخاب داشته باشند و اگر مشاهده کردند که خودروسازی گران‌فروشی می‌کند، از او نخرند.

دبیر انجمن خودروسازان درباره اظهارات دبیر ستاد امر به معروف و نهی از منکر کشور درباره منکر خواندن افزایش قیمت خودرو نیز گفت: «ایشان به‌عنوان دبیر ستاد امر به معروف و نهی از منکر، نسبت به افزایش قیمت خودروها به‌عنوان یک منکر هشدار داده و از افزایش قیمت خودروها ایراد گرفته و گفته است که شورای رقابت باید پاسخگو باشد، اما ایشان باید بداند که قیمت‌گذاری خودروها در ایران توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان بررسی می‌شود. آنها مسئولیت این کار را بر عهده دارند و بعد نتایج بررسی‌های خود را به شورای رقابت اعلام می‌کنند بنابراین توصیه می‌کنم که ایشان به وظیفه خود عمل کنند و در کاری که اطلاع ندارند، دخالت نکنند.»

◀ افزایش در تولید همه خودروها به جز اتوبوس

دبیر انجمن خودروسازان ایران گفت: «طبق آمار انجمن خودروسازان ایران، در تولید سواری نسبت به شش ماهه سال گذشته ۱۹ درصد افزایش داشتیم و به مقدار تولید ۵۴۵۱۸۰ دستگاه رسیده‌ایم، تولید وانت به ۲۶۰۳۲ دستگاه رسیده است که نسبت به مدت مشابه پارسال ۴۶ درصد افزایش داشتیم. تعداد ۱۹۵۵ دستگاه ون هم تولید شده است که ۴۱ درصد رشد داشته است. تولید مینی‌بوس ۴۹۶ دستگاه بوده که سه درصد افزایش داشتیم. در عین حال، نسبت به شش ماهه سال گذشته تعداد ۴۲۰ دستگاه اتوبوس تولید شده که نشان‌دهنده ۲۵ درصد افت است. تولید کامیون و کشنده و کامیونت هم ۱۸۸۴۷ دستگاه گزارش شده که ۴۴ درصد افزایش نشان می‌دهد.»

نعمت‌بخش افزود: «در مجموع در شش ماهه امسال ۶۴۲۹۳۰ دستگاه تولید داشتیم که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با تولید ۵۲۴۲۵۶ دستگاه، ۲۳ درصد افزایش داشته‌ایم.»

او درباره افت تولید اتوبوس‌سازی در کشور، با اشاره به اینکه یکی از مشکلات تولید اتوبوس، همین قراردادهای موجود است، تاکید کرد: «در ابتدا باید نیازهای کشور در این زمینه مشخص شود و سپس وزارت راه و شهرسازی یا وزارت کشور قراردادهای طولی‌مدت با شرکت‌های خودروساز ببندند تا اتوبوس‌سازان براساس این نیازها اقدام به برنامه‌ریزی برای تولید کنند.»

او ادامه داد: «در اتوبوس‌سازی بسیاری از کارها به‌صورت دستی انجام

◀ قیمت‌گذاری دستوری باعث ضرر ۳۰ همتی شد

دبیر انجمن خودروسازان ایران درباره قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت و سازمان حمایت هم افزود: «ما معتقدیم که باید قیمت‌گذاری در اختیار خود شرکت‌ها باشد. اگر واردات ممنوع بود، می‌توانستند مدعی شوند که خودروسازان لابی کرده‌اند، اما وقتی واردات ممنوع نیست، حداقل خودروسازان باید خود اقدام به قیمت‌گذاری محصولات کنند. هیچ صنعتی نیست که ورودی آن آزاد باشد، اما خروجی آن مشمول قیمت‌گذاری دستوری شود. خودروساز باید مواد اولیه خود را در بورس کالا تهیه کند که قیمت‌ها در آن به‌صورت آزاد تعیین می‌شود، اما در پایان برای خودرو، قیمت دستوری تعیین می‌کنند.»

او با اشاره به افزایش قیمت‌ها در دهه گذشته ادامه داد: «در ده سال گذشته متوسط مواد اولیه خودرو ۳۸ برابر شده است، برای نمونه یکی از این موارد که فولاد است ۴۵ برابر شده، در حالی که خود قیمت خودرو در این مدت زمانی ۱۳ برابر شده است!»

نعمت‌بخش همچنین تاکید کرد: «منشا ضرر خودروسازان از همین مسائل است؛ به‌طوری که به همین دلیل در شش ماهه نخست امسال ایران خودرو و سایپا ۳۰ همت ضرر کرده‌اند. به همین دلیل است که مردم وقتی به کیفیت خودرو اعتراض می‌کنند حق دارند اما آیا خودروسازان با این ضرر می‌توانند روی کیفیت کار کنند؟ وقتی توان مالی خودروساز کم شود و برای مثال به قطعه‌سازان بدهی داشته باشد نمی‌تواند کیفیت خودرو را ارتقا دهد.»



در شش ماهه نخست امسال ایران خودرو و سایپا ۳۰ همت ضرر کرده‌اند، بنابراین مردم حق دارند که در مورد کیفیت خودروها اعتراض داشته باشند، اما آیا خودروسازان با این ضرر می‌توانند روی کیفیت کار کنند؟ وقتی توان مالی خودروساز کم شود و برای مثال به قطعه‌سازان بدهی داشته باشند نمی‌تواند کیفیت خودرو را ارتقا دهد



سوختی هستند که این به دلیل باتری آنهاست. البته روز به روز این اختلاف قیمت کمتر می‌شود، چراکه دولت‌ها بابت تولید خودروهای برقی سوبسید می‌دهند تا مردم تشویق به خرید شوند.» ■

می‌گیرد، بنابراین زمان‌بر خواهد بود. در چنین شرایطی، وقتی قراردادی بسته نمی‌شود و دولت بر حسب مورد به خودروساز مراجعه می‌کند، خودروساز در آن زمان کوتاه نمی‌تواند نیاز داخل را برطرف کند. همین مسئله باعث می‌شود دولت اقدام به واردات اتوبوس کند.»

◀ تولید انبوه به شرط تامین زیرساخت

دبیر انجمن خودروسازان ایران در گفت‌وگو با ترابرن دربارۀ تولید خودرو و اتوبوس‌های برقی نیز تصریح کرد: «اگر زیرساخت‌های لازم وجود داشت، شرکت‌های خودروساز داخلی هم می‌توانست اتوبوس برقی تولید کند و دیگر لازم نبود آقای شهردار اتوبوس برقی از چین وارد کند؛ مثلاً اگر تولید خودروهای برقی افزایش یابد، آیا وزارت نیرو می‌تواند برق مورد نیاز آن را تامین کند؟ وزارت نیرو اکنون نتوانسته است برق مورد نیاز کشور را تامین کند و به همین دلیل کشور تعطیلی‌هایی داشته است. حالا با افزایش تعداد این خودروها در کشور، آیا دچار بحران کمبود برق نخواهیم شد؟ او دربارۀ هزینه تولید خودروهای برقی نسبت به خودروهای معمولی نیز اظهار داشت: «هزینه تولید آنها حدود ۳۰ درصد گرانتر از خودروهای

خودروی ۱۵ هزار دلاری را ۴۰ هزار دلار کرده‌ایم!



بعد روی ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، دوبارۀ یک ۹ درصد دیگر مالیات می‌گیریم. این موضوع دست کیست؟ اختیارش با کیست؟ اختیارش با دولت یا وزیر صمت است.»

او گفت: «شوراها و سازمان‌های متعددی را درست کرده‌ایم و نام آنها را هم سازمان حمایت از مصرف‌کننده گذاشته‌ایم. آن وقت در سازمان حمایت از مصرف‌کننده قیمت خودروی ۱۵ هزار دلاری را ۴۰ هزار دلار کرده‌ایم. از کدام مصرف‌کننده حمایت می‌کنید؟ باید اینها را حل کنیم وگرنه راهکار تا دلتان بخواهد هست.»

رشیدی کوچی ادامه داد: «مدافعان واردات خودرو در مجلس در این نکته اتفاق نظر دارند که نیازی نیست دولت ارزی به واردات خودرو تخصیص دهد. در تدوین آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده نیز توانستیم دولت را اقناع کنیم که ارز ناشی از صادرات و ارز با منشأ خارجی به این واردات اختصاص پیدا کند. این دو منبع ارزی می‌تواند نیاز بازار را تامین و فشار را از گردۀ خودروسازان بردارد.»



نماینده مجلس شورای اسلامی اعلام کرد: در سازمان حمایت از مصرف‌کننده، قیمت خودروی ۱۵ هزار دلاری را ۴۰ هزار دلار کرده‌ایم، از کدام مصرف‌کننده حمایت می‌کنید؟

جلال رشیدی کوچی گفت: «روی یک خودروی وارداتی دو بار مالیات بر ارزش افزوده ۹ درصدی، اعمال می‌شود، یعنی دولت دستش در جیب مردم است. یکبار وقتی خودرو وارد می‌شود، ۹ درصد پرداخت می‌شود، آیا این را مجلس تصویب کرده است؟ بعد قیمت‌گذاری می‌شود و ۷۰۰ میلیون تومان را تبدیل به ۲ میلیارد تومان می‌کنیم

واردات خودرو قدرت خرید مردم را بیشتر کاهش می‌دهد

ماشین عالی برای جیب‌های خالی!



در ذهن عامه مردم، اغلب خودروی وارداتی به‌عنوان خودروی لوکس و گران‌قیمت شناخته می‌شود، به همین دلیل با از سرگیری دوباره واردات آنها، مسئولان ذی‌ربط برای توجیه تصمیمات قبلی در خصوص منع واردات، وعده دادند این خودروها «اقتصادی» خواهند بود و بسیاری از مردم می‌توانند آن را خریداری کنند؛ برای مثال معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در مرداد ماه سال ۱۴۰۱ اعلام کرد که واردات خودروهای اقتصادی در اولویت است. منوچهر منطقی تصریح کرد: «پیش از این فقط خودروهایی وارد کشور می‌شد که افراد متمول می‌توانستند از آنها استفاده کنند، اما وزارت صمت با برنامه‌ریزی و بررسی بازار، خلأ موجود در این حوزه را احصا کرده و مقرر شده با واردات خودرو از یک سو، بازار تنظیم و از سوی دیگر، بستر رقابتی شدن قیمت خودروهای داخلی با محصول خارجی فراهم شود.»

او مدعی شد: «برای تحقق این اهداف، در مرحله نخست واردات خودروهایی در دستور کار قرار خواهد گرفت که نیازهای مذکور را تأمین

گفت‌وگو از

رامتین موثق



چندی است که بازار خودرو در کشور دچار رکود شده؛ تا آنجا که در اوایل آبان ماه، وزیر صنعت، معدن و تجارت مجبور به واکنش در این خصوص شد. او با تأکید بر اینکه شرایط رو به بهبود خواهد رفت، چنین وعده داد که با واردات خودرو، افزایش تولید و سیاست‌های جدید دولت، آرامش به بازار خودرو باز خواهد گشت و دغدغه‌ها کاهش می‌یابد.

این در حالی است که امیرحسین کاکایی، استادیار دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت و کارشناس بازار خودرو، در زمینه قدرت خرید خودروهای وارداتی معتقد است: «مشکل عدم بهره‌مندی مردم از بازار خودرو فقط به موضوع واردات خودرو مربوط نمی‌شود بلکه دلایل آن را باید در چهارچوب اقتصادی کشور جست.»



در شرایطی که تورم افزایش و ارزش ریال کاهش یابد، درآمدها و قدرت خرید مردم نیز کاهش پیدا می‌کند. پس واردات خودرویی که از منابع موجود ارزی استفاده می‌کند و تقاضای ارز را افزایش می‌دهد، باعث کاهش ارزش ریال می‌شود که نتیجه آن باز هم کاهش قدرت خرید عموم مردم است



کند، البته خودروهای گران‌قیمت‌تر نیز وارد می‌شوند، اما برای شروع، کار را از جایی آغاز می‌کنیم که به بخشی که بیشترین مسئله را دارد، توجه کنیم.»

با وجود این وعده‌ها و علی‌رغم اینکه قرار بود تا پایان بهار امسال، ۲۰۰ هزار خودرو وارد کشور شود، اما طبق آمار گمرک کشور، در سه ماهه نخست امسال، فقط ۲۴۱ دستگاه خودرو (به ارزش ۵/۶ میلیون دلار) به کشور وارد شده و ۷۶۸ دستگاه نیز در حال ترخیص بوده است. عمده خودروهای وارداتی هم شامل «آمیولانس» و خودروهای سواری با برند ZOTYE، چانگان و بنز بوده است.

بدین ترتیب، در شرایطی که با توجه به وعده‌های دولت، مصرف‌کنندگان منتظر ورود خودروهای اقتصادی با کف قیمتی ۲۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان بودند، آنچه در عمل اتفاق افتاد، نشان داد که بین قیمت خودروهای وارداتی با قدرت خرید عامه مردم همچنان شکاف بزرگی وجود دارد. برای پاسخ به این سوالات ترابریان، گفت‌وگویی با امیرحسین کاکایی، استادیار دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت و کارشناس بازار خودرو، داشته است.

◀ چهارچوب اقتصادی کشور واردات را بی‌تاثیر می‌کند

استادیار دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، در زمینه قدرت خرید خودروهای وارداتی به ترابریان می‌گوید: «مستولان و به‌خصوص وکلای مجلس به صورتی رفتار کردند که انگار مشکلات بازار خودرو با واردات حل می‌شود. حتی آنها وعده‌های دروغین نیز دادند و گفتند خودروی ۵ هزار دلاری وارد می‌کنند که بعد قرار شد خودروی ۱۰ هزار دلاری باشد، اما با این واردات مشکلات قبلی بازار خودرو حل نشد، به خصوص در زمان‌هایی که قیمت دلار افزایش پیدا کرد. اکنون نیز صرفاً به دلیل داشتن ذخایر ارزی قیمت خودرو تغییر نمی‌کند، اما مسئولین این عدم تغییر قیمت را نتیجه واردات قلمداد می‌کنند، در حالی که وقتی قیمت دلار افزایش پیدا می‌کند، قیمت خودرو نیز گران می‌شود و اگر قیمت دلار تغییری نکند بازار در آرامش می‌ماند.»

کاکایی درباره مشکلات پیش‌روی واردات خودرو می‌گوید: «هرچند که پارسال واردات به دلیل مشکلات ناشی از کمبود ارز انجام نشد و اکنون هم به صورت محدود و از طریق واسطه صورت می‌گیرد، اما همچنان این سوال مطرح است که به‌جز شرکت‌های مطرح خودروسازی، باقی واردکنندگان چه کسانی هستند؟ آیا این افراد خودرو با کیفیت مطلوب و قیمت مناسب و خدمات کافی وارد می‌کنند؟»

این کارشناس صنعت خودرو معتقد است: «اگر دولت از نظر فنی کنترلی

روی خودروهای وارداتی نداشته باشد، این احتمال تقویت خواهد شد که خودروهای بسیار بی‌کیفیت وارد کشور شوند. در عین حال، کنترل کیفیت خودروهای دست‌دوم هم امر پیچیده‌ای است و به سادگی ممکن نخواهد بود، بنابراین دولت نمی‌تواند حتی این خودروها را هم به تعداد معنی‌داری وارد بازار کند.»

او با اشاره به اینکه ابتدا قرار بود ۱۰۰ هزار خودرو وارد شود و سپس ادعای واردات ۲۰۰ هزار خودرو مطرح شد، تاکید می‌کند که این سیاست به دلیل شرایط تحریمی و اقتصادی و فنی شدنی نیست.

استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت، خودروهای موجود در کشور را بر اساس قیمت به سه دسته تقسیم کرده و می‌افزاید:

«دسته اول خودروهای تولید داخل ارزان‌قیمت هستند که حدوداً کمتر از ۵۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسند و عمده مردم می‌توانند آنها را خریداری کنند. دسته دوم خودروهای CKD و با قیمت متوسط محسوب می‌شوند که قیمت آنها از ۵۰۰ میلیون تا ۲ میلیارد تومان است که بازار چندانی ندارد؛ تا آنجا که شرکت‌ها مجبور به فروش قسطی آنها شدند و بعد هم تصمیم گرفته شد که تولید آنها متوقف شود. دسته سوم هم خودروهای وارداتی هستند که چندسالی است واردات آنها ممنوع است؛ قیمت این خودروها حدوداً باید ۳ میلیارد تومان باشد، اما به دلیل ممنوعیت واردات، در دوره‌ای به ۸ میلیارد نیز رسید، هرچند

بعداً به‌طور موقت کاهش پیدا کرد.»

کاکایی تصریح می‌کند: «حال با این تفصیلات متوجه می‌شوید که سیاست وارداتی دولت، اگرچه تأثیر خود را بر بازار گذاشت، اما این تأثیر بر عموم مردم نبود، بلکه روی ثروتمندان بود. در این حالت بازار آرام می‌گیرد، اما آرامش بازار به معنی معامله بهتر برای عموم مردم نیست بلکه به معنی رکود است. در واقع در مجموع خودروهای وارداتی برای عموم مردم صرفه اقتصادی ندارد.»

او توضیح می‌دهد: «البته کلمه صرفه اقتصادی دو وجه دارد؛ یکی صرفه در طرف عرضه است و دیگری صرفه از نظر طرف تقاضا. وکلای مجلس به اشتباه چنین به مردم القا کرده‌اند این خودروها برای عموم مردم قابل استفاده خواهد بود و مردم هم با قیمت ارز محاسبه و گمان کرده‌اند که خودروی ۵ هزار دلاری معادل ۲۵ میلیون تومان خواهد بود، اما قیمت که کالایی وارد کشور می‌شود فقط براساس قیمت تولید آن تعیین خواهد شد و دولت‌ها بابت آن، مالیات و عوارض و هزینه‌های دیگر هم از مردم اخذ می‌کنند.»

این کارشناس بازار خودرو می‌گوید: «حداقل قیمت خودروهای وارداتی که مناسب استانداردهای ایران باشد بالای یک میلیارد تومان است. آیا این قیمت صرفه اقتصادی دارد؟ البته این یک میلیارد تومان از نظر اقتصاد جهانی ارزان محسوب می‌شود، اما دلیل اینکه این خودروها برای مردم ایران صرفه اقتصادی ندارد در بازار خودرو نیست، بلکه این است

که درآمد عموم مردم افزایش پیدا نکرده است.»

کاکایی با اشاره به افزایش تورم و کاهش ارزش پول ملی در سالیان اخیر درباره تأثیر این عوامل بر قدرت خرید مردم می‌افزاید: «در شرایطی که تورم افزایش و ارزش ریال کاهش یابد، درآمدها و قدرت خرید مردم نیز کاهش پیدا می‌کند. پس واردات خودرویی که از منابع موجود ارزی استفاده می‌کند و تقاضای ارز را افزایش می‌دهد، باعث کاهش ارزش ریال می‌شود که نتیجه آن باز هم کاهش قدرت خرید است. به عبارت دیگر، تا وقتی این خودروی یک میلیارد تومانی وارد بازار شود باز وضعیت اقتصادی مردم بدتر می‌شود و از همین یک میلیارد تومان دورتر می‌شوند. در ضمن تورم نیز قیمت خودرو را دوباره افزایش می‌دهد و از این منظر هم قدرت خرید مردم کاهش پیدا می‌کند.»

او خاطرنشان می‌کند: «واردات خودرو با سیاست‌های فعلی در رفاه عامه مردم تأثیری ندارد. حتی در مجموع رفاه مردم را پایین می‌آورد و ممکن است بازار را موقتاً به رکود ببرد یا شاید قیمت برخی خودروها به صورت موقت کاهش پیدا کند.»

◀ برای واردات، زیرساخت شبکه سراسری خدمات نداریم

کاکایی در ادامه گفت‌وگو، درباره وضعیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی می‌گوید: «کسی که می‌خواهد خودرو وارد کند باید در سراسر کشور شبکه خدمات پس از فروش داشته باشد. حتی باید در مدت طولانی نیز این شبکه را حفظ کند. از این منظر اکثر شرکت‌های واردکننده خودرو اعتبار کافی ندارند.»

او وضعیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی دست دوم را فاجعه‌آمیز قلمداد کرده و می‌افزاید: «ممکن است در سالیان آتی با تلی از خودروهای خراب مواجه شویم.»

این استاد دانشگاه درباره شرایط قانونی واردات خودرو چنین توضیح می‌دهد: «در سال ۹۵ یک قانون پیشرفته وضع شد که واردات‌کنندگان خودرو را موظف می‌کرد از طریق کمپانی اصلی همان خودرو این کار را انجام دهند، اما اکنون وکلای مجلس که می‌خواهند ادعا کنند کاری انجام داده‌اند، وقتی دیدند هیچکدام از خودروسازان مطرح جهانی تمایلی به همکاری با ایران ندارند، نتیجه گرفتند که باید قانون سال ۹۵ تغییر کند و واردات از طریق واسطه انجام شود.»

این استاد دانشگاه می‌افزاید: «در وضعیت فعلی دو طیف مشغول به واردات خودرو هستند. طیف اول شرکت‌های معتبر اسم و رسم‌دار هستند و در تمام استان‌های کشور نمایندگی دارند، بنابراین می‌توان مطمئن بود که خدمات پس از فروش و تعمیرات لازم برای این خودروها

»

اکنون صرفاً به دلیل داشتن ذخایر ارزی، قیمت خودرو تغییر نمی‌کند، اما مسئولین این عدم تغییر قیمت را نتیجه واردات قلمداد می‌کنند، در حالی که وقتی قیمت دلار افزایش پیدا می‌کند، قیمت خودرو نیز گران می‌شود و اگر قیمت دلار تغییری نکند بازار در آرامش می‌ماند، اما آرامش بازار به معنی معامله بهتر برای عموم مردم نیست، بلکه به معنی رکود است

»



در سال ۱۳۹۵، قانون بسیار خوبی وضع شد که واردات کنندگان خودرو را موظف می‌کرد از طریق کمپانی اصلی همان خودرو، اقدام به واردات کنند، اما وکلای مجلس که دیدند هیچکدام از خودروسازان مطرح جهانی تمایلی به همکاری با ایران ندارند، نتیجه گرفتند که باید قانون سال ۹۵ تغییر کند و واردات از طریق واسطه انجام شود، بنابراین اکنون وضعیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی بسیار نگران‌کننده است



وجود خواهد داشت، ضمناً این شرکت‌ها هنگام واردات متخصص کیفیت دارند و هر خودرویی وارد نمی‌کنند. اما طیف دوم افرادی هستند که اعتبار کافی برای این کار ندارند. برای مثال یکی از شرکت‌های بی‌اعتبار، هیوندای النترا وارد کرده در حالی که خود شرکت هیوندای اعلام کرده که به ایران خودرویی نفروخته است. این شرکت‌ها در همین تهران هم تعمیرگاه رسمی و مشخصی ندارند، بنابراین چه راهکاری پیش‌رو دارد؟ اینکه نهایتاً به ماشین گارانتی بدهند، اما این گارانتی در طول زمان به دلیل تورم بلااستفاده می‌شود و شرکت‌ها هم معمولاً از زیر انجام آن شانه‌خالی می‌کنند. مگر سابقاً شرکت‌هایی نبودند که با تبلیغات بسیار کلاهبرداری‌های بسیاری انجام دادند؟

این کارشناس بازار خودرو تاکید می‌کند: «با توجه به مواردی که ذکر شد، وضعیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی بسیار نگران‌کننده است. زمانی که واردات خودرو انجام می‌شد، ما حدود ۴۰ واردکننده بزرگ داشتیم، اما هنگام ارائه خدمات پس از فروش برای خودروها اکثر آنها از زیربار مسئولیت شانه خالی کردند و ناپدید شدند. مگر شرکت‌هایی که اکنون خدمات پس از فروش ارائه می‌دهند، چه کاری برای مردم انجام می‌دهند؟!»

به گفته این کارشناس «مگر غیر از این است که برای تعویض یک قطعه اورجینال قیمت گزاف می‌گیرند، یعنی حتی اگر خدماتی اعطا می‌شود قیمت بسیار بالایی دارد. هرچند که همین کاریک سیاست درآمدزا برای شرکت‌ها است؛ چراکه آنها خودروی بی‌کیفیت وارد می‌کنند و از خدمات پس از فروش آن درآمد کسب می‌کنند.»

کاکایی معتقد است: «برخی وکلای پوپولیست مجلس در پی این هستند که دولت از حوزه واردات خودروهای دست دوم کنار رود و تعداد زیادی از این خودروها وارد کشور شود، اما باید از آنها پرسید در چنین شرایطی مسائل تعمیر و خدمات پس از فروش را چه کسی باید مدیریت کند؟ حتی باید دید روغنی که این خودروها استفاده می‌کنند به چه صورت است. برای این خودروها فقط نوع مخصوصی از روغن باید استفاده شود و در غیر این صورت برای آنها مشکل‌زا خواهد بود، بنابراین اعتبار برای یک شرکت خودرویی به معنای داشتن شبکه مناسب و گسترده در سطح کشور است. تا جایی که مشخص است به جز شرکت‌های مطرح خودرویی هیچ شرکتی چنین اعتباری ندارد.»

این استاد دانشگاه، با اشاره به مقاومت فعلی دولت در مقابل برخی شرکت‌های واردکننده تاکید می‌کند: «یکی از علل مقاومت دولت در برابر واردات توسط اکثر شرکت‌ها همین دلایل فنی است. خودروساز واقعی و معتبر وقتی می‌خواهد خودرویی تولید یا وارد کنند باید از اداره

استاندارد تایید کیفیت لازم را بگیرند؛ چرا که خودروی وارداتی نیازمند مدارک رسمی و فنی برای تایید استانداردهای ۸۵گانه است، در حالی که افرادی که خودرو را از واسطه خریداری کرده‌اند نمی‌توانند این مدارک را برای تایید استاندارد ارائه کنند و اگر هم ارائه کنند، قطعاً جعلی است، زیرا کمپانی‌های مادر به دلیل تحریم‌ها دیگر با ایران همکاری ندارند.»

◀ چه منافعی پشت واردات خودرو است؟

بنابر عقیده اغلب کارشناسان و دست‌اندرکاران صنعت خودرو، خودروهای وارداتی برای عموم مردم قابل استفاده نخواهد بود و فقط دهک‌های بالای جامعه امکان بهره‌مندی از آن را خواهند داشت. البته این به معنای مخالفت با واردات نیست، بلکه به این معنی است که اصلاح ساختار اقتصادی کشور بر اجرای چنین سیاست‌هایی اولویت دارد.

باید ساختار اقتصادی کشور به صورتی باشد که اولاً موانع گمرکی برای واردات کمتر شود تا به‌نوبه خود بر قیمت کالاهای وارداتی از جمله خودرو تاثیر داشته باشد و ثانیاً ایران به یک سیستم گردش مالی معتبر مانند FATF دسترسی پیدا کند و به‌صورت مستقیم با شرکت‌های مطرح دنیا واردات و صادرات تجاری شود تا هم بتواند از این طریق منابع ارزی خود را ارتقا دهد و هم سیاست‌های وارداتی بر منابع موجود ارزی فشار وارد نکرده و موجب کاهش ارزش پول ملی و قدرت خرید نشود. ■

انبوه مشکلات تولید و تجارت لوازم یدکی خودرو از چه نشئت می‌گیرد؟

کنش دولت، واکنش بازار



گزارش از

سیدابوالفضل جعفری نژاد

رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران یکی از مشکلات صنف لوازم یدکی خودرو را ورود خودروهای دست‌دوم می‌داند که اگر به آن توجه نشود، اتحادیه مذکور در مظان اتهام قرار می‌گیرد.

دکتر سیداحمد حسینی، در نشست خبری این اتحادیه تاکید کرد که براساس قانون خودروسازان باید خدمات پس از فروش ارائه بدهند که این شامل عرضه قطعات هم هست، اما در شرایطی که یکی از چالش‌های فعلی صنف ما این است که حتی برخی خودروسازان نیز به تکالیف قانونی خود عمل نمی‌کنند و ضعف‌هایی دارند که باعث شده مصرف‌کننده با کمبود قطعات مواجه باشد، مگر می‌توان توقع داشت با وجود امکان واردات خودروهای دست‌دوم با کارت بازرگانی و نبود نمایندگی برخی از این خودروها در داخل کشور، مصرف‌کننده برای تامین قطعات با مشکلات عدیده مواجه نشود!

اوایل آبان ماه، نشست خبری اصحاب رسانه با دکتر سیداحمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران با هدف اطلاع‌رسانی در زمینه ساماندهی تولیدکنندگان کارگاهی قطعات خودرو، تامین و تنظیم بازار قطعات یدکی خودرو، رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان و فرصت‌ها و تهدیدهای ورود خودروهای دست‌دوم سواری و تجاری به کشور در سالن کنفرانس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران برگزار شد.

حسینی در این نشست با تاکید بر اینکه مردم ما مستحق خودروهای باکیفیت، به‌روز و نو هستند، اما بی‌تدبیری و منفعت‌طلبی عده‌ای، باعث





اینکه اجازه واردات خودرو به همه دارندگان کارت بازرگانی داده شود اصلاً منطقی نیست. علاوه بر این، اگر واردکنندگان به تامین قطعات تدمصرف، تصادفی و سایر قطعات ملزم نباشند، چه خواهد شد؟ دارنده خودرو، سرگردان، بازار دچار اختلال و فرصت سودجویی نامناسب فراهم خواهد شد



افراد تخصص لازم را ندارند، شناسه کالا هم دریافت نمی‌کنند و اعضای صنف و مصرف‌کننده را دچار مشکل می‌کنند.» او گفت: «اخیراً اعلام شده که واردکننده‌ها به میزان میانگین دو سال قبل خود، مجاز به واردات هستند، اما ممکن است اعضای صنف با توجه به نیاز، برخی اقلام را در دو سال قبل کمتر وارد کرده باشند. این تصمیم باعث می‌شود به واردکننده رسمی ارز اختصاص نیابد و به‌جای آن کسانی که در حوزه‌های مختلف کار می‌کنند و تخصص ندارند مجاز به واردات باشند.»

حسینی با اشاره به ممنوعیت واردات برخی کالاها، تاکید کرد: «در مورد برخی کالاها، با ممنوعیت واردات، نه‌تنها کیفیت بالا نرفته، بلکه فقط کالا گران شده است، بنابراین بهتر است برای حمایت از تولید داخل از ابزارهای تعرفه‌ای و یارانه‌ای استفاده شود.»

حسینی درباره ادعای خودروسازان مبنی بر مشکلات تامین قطعه برای خودروهایی که در انبار مانده، گفت: «اگر خودروسازان می‌گویند انبارهای آنها مملو از خودروهایی است که با کمبود قطعه مواجهند، چطور خط تولیدشان همچنان دایر است؟»

◀ درگاه ملی ایجاد چالش!

حسینی با گله از قوانین مربوط به صدور مجوز کسب‌وکارها و درگاه ملی مجوزها گفت: «مخالف استفاده از تکنولوژی نیستیم و اصناف بالغ بر ۱۰

ایجاد رانت، ویژه‌خواری و مافیای در کل زنجیره ارزش صنعت خودرو، قطعات و خدمات شده است، ورود خودروهای دست‌دوم به کشور را تنها مسکنی برای مشکلات صنعت خودرو دانست و افزود که این اقدام نمی‌تواند به‌طور اساسی مشکلات را حل کند و نیازمند برنامه‌ریزی و نظارت دقیق است.

او افزود: «وقتی ما در کشور صنعت خودروسازی داریم یعنی علی‌الاصول خودروسازان ما نسبت به خدمات پس از فروش خود مسئولیت دارند. این مسئولیت در مرحله نخست در قالب دوره گارانتی است. خودروساز در این دوره لازم است تعمیرگاه‌های معتمد با رعایت استاندارد ایجاد کند و تمامی خدمات یا اغلب آنها را رایگان به خریداران ارائه کند. در مرحله دوم خودروساز موظف به تامین قطعات یدکی و ارائه خدمات خاص است. کمینه این دوره ۳ برابر زمان گارانتی است، اما متأسفانه شاهد هستیم اغلب دارندگان خودروهای تولیدی یا مونتاژ داخل چه در دوره گارانتی و چه دوره پس از آن با مشکلات روبه‌رو می‌شوند.»

او تصریح کرد: «اصلاً نبود قطعه یدکی برای خودرویی که از سوی خودروساز در کمتر از یک دهه به بازار عرضه شده، بی‌معنی است. کمبود یا نبود قطعه یدکی یعنی بلااستفاده شدن خودرو و معطل ماندن سرمایه خریداران خودرو که هیچ توجیهی ندارد.» حسینی ادامه داد: «در چنین شرایطی معلوم است که پس از ورود خودروهای کارکرده و دست‌دوم چه اتفاقی خواهد افتاد. اولاً، اینکه اجازه واردات خودرو به همه دارندگان کارت بازرگانی داده شود منطقی نیست. ثانیاً واردکنندگان اگر به تامین قطعات تدمصرف، تصادفی و سایر قطعات ملزم نباشند، چه خواهد شد؟ دارنده خودرو، سرگردان، بازار دچار اختلال و فرصت سودجویی نامناسب فراهم خواهد شد.»

◀ تخصیص ارز، مشکل اصلی واردات قطعات یدکی

او با بیان اینکه یکی دیگر از مشکلات صنف لوازم یدکی، تخصیص ارز است، افزود: «حدود ۸۰ درصد قطعات یدکی وارداتی هستند و خیلی از قطعات تولیدی هم مواد اولیه وارداتی دارند. بنابراین تسریع در تخصیص ارز اهمیت زیادی دارد. از طرف دیگر، قطعات برخی از ماشین‌های خارجی و ماشین‌های سنگین معدنی، راهسازی و صنعتی فقط در چند کشور دنیا ساخته می‌شود و بنابراین واردات آنها با فرآیند پیچیده‌ای مواجه شده است.»

حسینی خاطرنشان کرد: «برخی افراد که تحت عنوان ترخیص‌کار شناخته می‌شوند، کارت بازرگانی دارند و برای بقیه هم قطعات وارد می‌کنند و بخشی از بیش‌اظهاری یا کم‌اظهاری‌ها نیز مربوط به این افراد است، اما این

خرد جمعی و تعامل بین‌بخشی نابسامانی‌ها و کمبودهای زنجیره ارزش صنعت خودرو تا حدودی اصلاح شود.»

حسینی اذعان کرد: «اکنون همه طرف‌ها در صنعت و بازار خودرو، قطعات و خدمات اظهار نارضایتی می‌کنند. صاحبان خودرو هم از تلاطم در بازار خودرو و هم چنین مشکلات در تهیه لوازم یدکی و خدمات سرویس‌های دوره‌ای و تعمیرات خودرویی ناخشنود هستند، در حالی که این موارد قابل بهبود نسبی در کوتاه‌مدت و اصلاح کامل در میان بلندمدت است.»

◀ راه‌اندازی سامانه رسیدگی به شکایات

رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران، در این نشست از راه‌اندازی سامانه جامع رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان از لوازم یدکی خودرو نیز خبر داد و افزود: «براساس آمارهای ارائه‌شده، تعداد بسیار ناچیزی از فروش‌ها منجر به طرح شکایت می‌شود که از این میان، حدود ۴۰ درصد علت خرابی، حدود ۳۰ درصد علت نامناسب بودن قطعه، حدود ۱۰ درصد گران‌فروشی، حدود ۱۰ درصد غیراصولی بودن و حدود ۱۰ درصد دلایل دیگر است.» او البته با تأکید بر اینکه باید گرانی را از گران‌فروشی تفکیک کرد، اظهار داشت: «سازمان حمایت ۱۵ درصد سود برای خرده‌فروشان لوازم یدکی و ۳ درصد سود برای عمده‌فروشان لوازم یدکی تعیین کرده، اما با توجه به رکود و رقابتی بودن بازار عمده‌فروش در این صنف با سود کمتری کالاهایشان را عرضه می‌کنند.»

حسینی همچنین بیان کرد: «در بسیاری از رسته‌ها مانند قطعات یدکی ماشین‌آلات معادن و راه‌سازی با توجه به گرانی قطعات و بازار رقابتی اصلاً امکان دریافت ۳ درصد سود وجود ندارد و فعالان صنفی این بخش اغلب کالاها را با سود بسیار اندک عرضه می‌کنند.»

این فعال صنفی با بیان اینکه در ابتدای امسال قیمت لوازم یدکی خودرو ۱۵ درصد افزایش یافت، گفت: «از عوامل گرانی قیمت لوازم یدکی خودرو قیمت ارز، افزایش دستمزد کارگران، افزایش قیمت حامل‌های انرژی و همچنین افزایش دریافت مالیات از واحدهای صنفی است که امسال چند برابر شده است.»

حسینی با اشاره به اینکه بیش از ۶۰ درصد شکایات از فروشگاه‌های اینترنتی و عرضه‌کنندگان خارج از شبکه است، درباره مراحل دریافت و ثبت شکایت در سامانه جامع رسیدگی به شکایات مصرف‌کنندگان از لوازم‌یدکی خودرو اظهار داشت: «شکایات مشتریان می‌تواند از طریق تلفن، نامه، حضوری و به‌زودی از طریق سامانه اعلام شود. پس از اعلام



به اعتقاد ما، ادعای خودروسازان مبنی بر مشکلات تامین قطعه برای خودروهایی که در انبار مانده، صحیح نیست. اگر خودروسازان می‌گویند انبارهای آنها مملو از خودروهایی است که با کمبود قطعه مواجهند، پس چطور همچنان خط تولیدشان دایر است!؟



سال پروانه‌هایشان به‌صورت سیستمی صادر شده، اما گلابه ما به‌خاطر نبود شیوه‌های استفاده صحیح از این تکنولوژی و حوزه‌های نظارتی است که باعث شده بازدهی سامانه نوین اصناف نسبت به سال گذشته به یک‌دهم کاهش پیدا کند. از طرف دیگر، به نظر می‌رسد متولیان بدون توجه به قانون نظام صنفی درگاه را راه‌اندازی کرده‌اند.» او با بیان اینکه قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به‌دلیل نداشتن ظرفیت کافی، چالش‌های عدیده‌ای را برای فعالان حوزه لوازم یدکی به وجود آورد، اظهار کرد: «یکی از چالش‌هایی که در مورد این قانون داشتیم مربوط به تولیدکنندگان صنفی می‌شد که از آنها تحت عنوان واحدهای زیرپله‌ای یاد می‌شود که پس از برگزاری جلسات متعدد با مسئولان وزارت صمت، مقرر شد که این واحدها نیز شناسنامه‌دار شوند که در همین راستا صدور پروانه تولیدکنندگان صنفی لوازم یدکی آغاز شده که این مسئله به ارتقای کیفیت قطعات یدکی کمک خواهد کرد.»

◀ تشکیل کارگروه خودرویی اتاق اصناف تهران

رئیس اتحادیه لوازم یدکی خودرو با اعلام خیر تشکیل کارگروه خودرویی در اتاق اصناف تهران گفت: «این کارگروه با هدف ساماندهی بازار قطعات یدکی خودرو، تعمیرات خودرو و سایر خدمات مربوط به خودرو با حضور نمایندگان ۱۴ اتحادیه خودرویی تشکیل خواهد شد. البته بنابر درخواست وزارت صمت، این کارگروه به‌زودی تبدیل به کارگروه ملی خودرو، قطعات و خدمات خواهد شد که در آن نمایندگان تشکل‌های بخش خصوصی اعم از اتحادیه‌ها و انجمن‌ها حضور خواهند داشت تا با

۱۱

اخیراً اعلام شده که واردکننده‌ها به میزان میانگین دو سال قبل خود مجاز به واردات هستند، در حالی که ممکن است اعضای صنف با توجه به نیاز، در سال‌های گذشته، برخی از ارقام را کمتر وارد کرده باشند. این تصمیم باعث می‌شود که به واردکننده رسمی ارز لازم اختصاص نیابد و به جای آن، کسانی که در حوزه‌های دیگر کار می‌کنند و تخصص ندارند مجاز به واردات باشند

۱۲

رئیس اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم‌پدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران خاطرنشان کرد: «برخی پرونده‌ها از سوی کمیسیون بازرسی اتحادیه، برخی از سوی شوراهای حل اختلاف و برخی از سوی محاکم قضایی ارجاع می‌شود. همچنین در برخی پرونده‌ها یکی از طرفین شخص حقوقی است و در برخی پرونده‌ها کشف سوءجریان می‌شود.»

حسینی همچنین اعلام کرد که این اتحادیه با هماهنگی‌های انجام شده و با توجه به اشراف اطلاعاتی خود، ساماندهی تولیدکنندگان خرد و متوسط قطعات خودرو در استان تهران را بر عهده گرفته است.

او با بیان اینکه بیش از ۱۵۰۰۰ کارگاه تولیدی قطعات خودرو در استان تهران وجود دارد که اغلب ساماندهی شده نیستند و معمولاً مجوزی برای تولید قطعه ندارند، افزود: «این کارگاه‌ها در عین حال که مزیت‌های نسبی زیادی هستند، اشتغال‌زایی خوبی دارند و برخی از آنها کالای با کیفیت هم تولید می‌کنند، اما در عین حال، به‌نوعی تهدید و البته در معرض خطر و بسیار آسیب‌پذیر هستند.»

رئیس اتحادیه لوازم پدکی تهران با اشاره به اینکه این اتحادیه در حال حاضر، در حال شناسایی این کارگاه‌ها و ارزیابی وضعیت آنها است، تاکید کرد: «پس از شناسایی و ارزیابی، اقدامات لازم برای ساماندهی این کارگاه‌ها انجام خواهد شد.»

او در پایان از مصرف‌کنندگان خواست در صورت بروز هرگونه مشکل از قطعات خودرو، از طریق این سامانه شکایت خود را ثبت کنند تا در اسرع وقت رسیدگی شود. ■

شکایت، مسئول رسیدگی به شکایات با شاکی تماس می‌گیرد و ابعاد دقیق شکایت و خواسته شاکی را روشن می‌کند. در مرحله بعدی، مسئول رسیدگی به شکایت با متشاکی عهه تماس می‌گیرد و موضوع را از نگاه او بررسی می‌کند. هدف از این مرحله، حل مشکل و تراضی بین طرفین دعوا است.»

حسینی توضیح داد: «در صورتی که شکایت قابل حل از طریق تراضی نباشد، مسئول رسیدگی به شکایت آن را به کمیسیون فنی ارجاع می‌دهد. کمیسیون فنی متشکل از کارشناسان خبره در حوزه مورد نظر است. کمیسیون فنی پس از بررسی شکایت، نظر خود را به مسئول رسیدگی به شکایت اعلام می‌کند.»

او خاطرنشان کرد: «مسئول رسیدگی به شکایت، جلسه رسیدگی را با حضور طرفین دعوا برگزار می‌کند. در این جلسه، نظر کمیسیون فنی مطرح می‌شود و طرفین دعوا می‌توانند دفاعیات خود را ارائه دهند. در نهایت، مسئول رسیدگی به شکایت رای خود را صادر می‌کند و رای مسئول رسیدگی به شکایت، قطعی و لازم‌الاجرا است.»

او با بیان اینکه کمترین شکایت از واحدهای صنفی پروانه‌دار است، افزود: «تهران حدود ۶۵۰۰ واحد صنفی دارای پروانه کسب دارد و نظارت بر روی آنها به‌صورت منظم انجام می‌شود؛ به‌نحوی که در مهرماه امسال، ۶ کارگاه تولیدی لنت پلمپ شد و بالغ بر ۱۴ هزار لنت به انبار تملیکی ارجاع داده شد و همچنین ۲ چاپخانه کارتن پلمپ شدند.»

او ادامه داد: «شکایات پس از ارائه، توسط کمیسیون فنی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و سپس بررسی اصالت کالا عملکرد و نصب راه‌اندازی قطعات با استفاده از کارشناسان خبره اتحادیه تعمیرکاران صورت می‌گیرد.»

۱۱

ما مخالف استفاده از تکنولوژی نیستیم و اصناف

بالغ بر ۱۰ سال است که پروانه‌های کسب

به‌صورت سیستمی صادر شده است، اما گلایه

اتحادیه به‌خاطر نبود شیوه‌های درست استفاده

از این تکنولوژی و حوزه‌های نظارتی است که

باعث شده بازدهی سامانه نوین اصناف نسبت به

سال گذشته به یک‌دهم کاهش پیدا کند

۱۲

داخلی‌سازی شاید در خودروهای سواری با تیراژ تولید میلیونی امکان‌پذیر باشد، اما برای تولید چند صد کامیون مقرون‌بصرفه و ممکن نیست، ضمن اینکه تأکید بیش از حد بر داخلی‌سازی بدون پشتوانه علمی و عملی لازم، منجر به کاهش کیفیت خودروها هم شده است.»

عشقی تصریح کرد: «در حالی استاندارد یورو ۶ برای واردات اجباری شده که در کشور سوخت مناسب برای چنین خودروهایی وجود ندارد و مسئولان نیز تلاشی برای تغییر این قانون و یا رویه تولید سوخت و مخازن سوخت کشور ندارند که این دقیقاً مصداق سیاست گیوه‌پوش کراواتی است و منجر به انباشتگی فرسودگی در کشور می‌شود.»

نایب‌رئیس انجمن سازندگان خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین استان تهران تأکید کرد: «یکی دیگر از قوانین ناکارآمد قانون ارتقای کیفیت است، در حالی که قانون‌گذار باید بداند که ارتقای کیفیت نیاز به قانون

ندارد، بلکه این امر مستلزم ایجاد فضای رقابتی است.» او اضافه کرد: «از دیگر قوانین متضاد این حوزه الزام استفاده از سیستم سنسور حرکت بین خطوط است، اجبار استفاده از این سیستم همراه با سیستم ترمز هوشمند است، اما این اجبار باید متناسب با زیرساخت‌ها باشد یعنی جاده‌ها هم باید استاندارد و دارای خط‌کشی با توان انعکاس (رفلکشن) مناسب باشند، بنابراین در حال حاضر که بسیاری از جاده‌ها خط‌کشی ندارند و یا خط‌کشی انجام شده رفلکشن و کیفیت مناسب ندارد، اجبار استفاده از این سیستم یک هزینه بلاوجه است که به مردم تحمیل می‌شود.»

عشقی معتقد است الزام این قوانین بهبودی در کیفیت ایجاد نمی‌کند و به همین دلیل نمی‌توان گفت که پراید ۱۴۰۲ از بیکان ۱۳۵۲ کیفی‌تر است، بلکه فقط محصولات تکنولوژیک‌تر شده است.

نایب‌رئیس انجمن سازندگان خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین استان تهران خواستار ایجاد فضای رقابتی در کشور برای تولید و فروش خودروها به‌ویژه خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین شد و افزود: «هرچند که یکی از مطالبات ما از دولت، حمایت‌های منطبق با عرف جهانی از تولیدکنندگان داخلی است، اما اساساً از سیاست درهای بسته، تعرفه بی‌نهایت و ممنوعیت واردات هم دفاع نمی‌کنیم.»

او خواستار ایجاد شرایط برابر بین تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان شد و ادامه داد: «توقع ما حمایت به‌جا از تولیدکنندگان داخلی مطابق استانداردهای جهانی است؛ نه بیشتر و نه کمتر، چرا که در چنین فضای رقابتی مسئولیت تولید و سودآوری بر عهده تولیدکننده است و قرار نیست صرفاً به‌دلیل تأمین منافع سازنده داخلی، هزینه‌ای بر کشور تحمیل شود.»



قوانین نامتناسب با زیرساخت‌های فنی و صنعتی کشور
نفس سازندگان خودروهای تجاری را به شماره انداخته است

گیوه‌پوش کراواتی!

نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن سازندگان خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین، با تأکید بر مشکلات ناشی از قوانین متعارض در بخش تولید و واردات خودروهای تجاری و سواری و ضرورت ایجاد تفکیک قانونی بین این دو حوزه می‌گوید: «کشور از نداشتن پراید و پژو ۲۰۶ نمی‌میرد، اما قطعاً از نداشتن کامیون و اتوبوس می‌میرد. متأسفانه این صنعت امروز از وضعیت هشدار و بحران گذر کرده و با ادامه این روند در آینده‌ای نه چندان دور شاهد انهدام آن خواهیم بود.»

دکتر بهمن عشقی، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن تأکید کرد: «یکی از دغدغه‌های کنونی صنف خودروسازان این است که حاکمیت و به‌تبع آن فضای مصرف در جامعه یعنی بازار، تفاوتی بین مفهوم خودروی سواری و تجاری و ضرورت تفکیک این دو مفهوم قائل نیست.» او با تأکید بر تفاوت مدل اقتصادی، تیراژ تولید و فعالیت خودروهای تجاری نسبت به خودروهای سواری، افزود: «این دو وسیله نقلیه هرچند که خودرو هستند، اما هیچ ربط دیگری به هم ندارند و نمی‌توان برای هر وسیله نقلیه‌ای با نام خودرو، یک سیاست واحد و یگانه را اتخاذ کرد، برای مثال تأکید بر



رنج شوق

در ایران پر تبوتاب که مسئولان هر روز با مانع‌تراشی‌ها و کارشکنی‌ها، بخش خصوصی را در تنگنای تازه‌ای قرار می‌دهند، بالا نگهداشتن تابلوی یک بنگاه اقتصادی به طول نیم‌قرن سخت‌تر از همیشه شده؛ آن هم در بخش گردشگری که سیاست‌گذاران علی‌رغم همه شعارهای توخالی، در قفل و بست زدن فعالیت اهالی گردشگری تبحر خاصی به خرج می‌دهند. در این شماره، گذری بر زندگی یکی از پیشکسوتان گردشگری در کشور خواهیم داشت که با همه این ناملایمات توانسته نام خود و پدر را در عرصه‌های گوناگون اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی زنده نگه دارد.



مروری بر سرگذشت یکی از پیشکسوتان و مدیران برجسته صنعت گردشگری کشور

شوق سفر؛ رنج حضر

گفت‌وگو از

بهاره بوذری

من در ۱۹ آبان ۱۳۳۴، در محله تجریش به دنیا آمدم و اصالتاً تجریشی هستم. ما دو خواهر و دو برادر هستیم. پدرم کارمند ثابت اسناد بود و علاقه زیادی به مسافرت داشت. با اینکه آن زمان امکانات سفر و وسایل رفاهی کم بود، ما از کودکی، تمام ۱۵ روز نوروز را با خودروی شخصی پدرم به شهرهای مختلف ایران سفر می‌کردیم؛ حتی به عراق، کربلا و نجف هم می‌رفتیم. برای سفر به این شهرها، ابتدا به آبادان و اهواز می‌رفتیم که آن زمان آب‌وهوای خیلی خوبی داشت و در نوروز شکوفه‌ها باز می‌شد و به گرمی امروز نبود، پس از آن از مرز خسروی به طرف کاظمین و کربلا حرکت می‌کردیم، بعد هم نجف و... و من خاطرات بسیار خوبی از آن دوران دارم.

با این مقدمه می‌خواهم بگویم که بحث گردشگری از همان دوران در ذهن و دیدگاه من تاثیر خودش را گذاشته بود و عشق و علاقه به این کار را همان سفرها در من به وجود آورد. بد نیست در اینجا به این نکته اشاره کنم که اگرچه در آن زمان مشکلات چندان بابت اخذ ویزا وجود نداشت، اما مانند امروز هم رفت‌وآمد به کشورهای خارجی در میان ایرانیان مرسوم نبود، با این حال، ما به صورت خانوادگی به خارج از کشور سفر می‌کردیم؛ حتی یک بار زمینی از طریق ترکیه به آلمان رفتیم و برگشتیم.

من بعد از اتمام دوره دبیرستان، رشته زبان‌شناسی را در دانشکده ادبیات و زبان‌های خارجی گذراندم و سپس وارد بازار کار شدم ولی بعدها به دلیل راه‌اندازی هلدینگ مارکوپولو، اداره و بهره‌برداری از چندین هتل و مشارکت در ساخت یک مجتمع گردشگری در یزد، به من دکترای افتخاری اشتغال‌زایی و کارآفرینی دادند.

راه‌اندازی شرکت هالیدی

تأسیس شرکت هالیدی به سال ۱۳۵۴ برمی‌گردد. پدرم، محمد فرزانه، دوستی داشت به نام آقای مصلح تهرانی که آن موقع چند بار با هم

کسب‌وکار در حوزه گردشگری در ایران با همه بی‌مهری‌های سیاستمداران و کوتاه‌فکری تصمیم‌گیران، یعنی خون دل‌ها خوردن و رنج دوران بردن، دیدن پرواز همسایه‌ها در اوج و درجا زدن وطن بر اثر کارشکنی و هراس همیشگی از قفل و بست... دوام آوردن در سیل بنیان‌کن مصائب بی‌شمار هر روزه گردشگری در کشور تنها از دل‌سپردگان این مرزوبوم برمی‌آید.

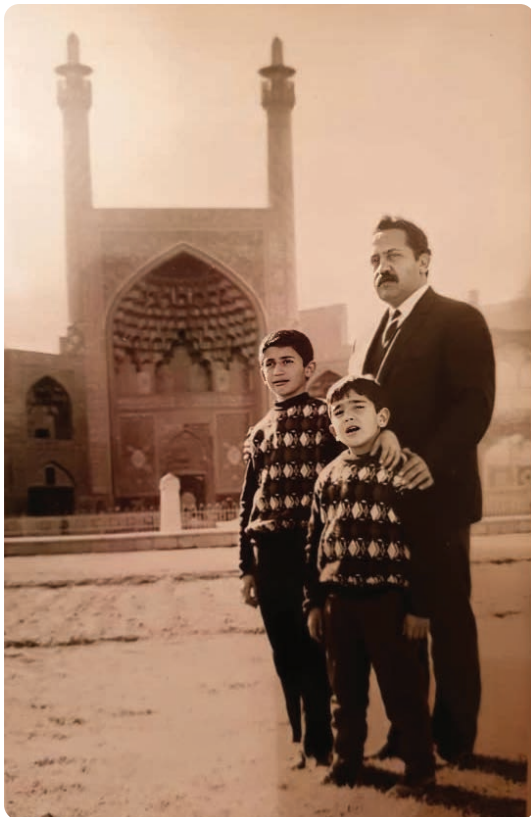
یکی از فعالان صنعت گردشگری که با وجود همه بادهای دلسردکننده، ریشه‌های پنجاه ساله خود را در این صنعت حفظ کرده، دکتر داوود فرزانه، مدیرعامل شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی تعطیلات و بنیان‌گذار و رئیس هیئت‌مدیره گروه گردشگری مارکوپولو است.

اهتمام او بر افزایش کیفیت و سرعت در ارائه خدمات گردشگری، باعث شده که شرکت تعطیلات تنها و اولین آژانس مسافرتی دارای تندیس طلایی در سه سال متوالی از سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان شناخته شود. آژانس مارکوپولو نیز اولین شرکت عمده فروش تور در ایران است که با همکاری جمعی از مدیران شرکت‌های خدمات مسافرتی شکل گرفت و اکنون شرکت‌های زیرمجموعه متعددی در بخش ایرانگردی و جهانگردی دارد. فرزانه در کنار مدیریت این دو شرکت پیشگام، برای پاسداشت ارثیه ماندگار پدری، ریاست هیئت‌مدیره مجمع خیرین مدرسه‌ساز شمیرانات را نیز بر عهده دارد. در ادامه مروری بر سرگذشت پرسیاحت دکتر فرزانه خواهیم داشت.

د

ما از کودکی، در ایام نوروز با خودروی شخصی پدرم به شهرهای مختلف ایران سفر می‌کردیم؛ حتی به عراق، کربلا و نجف هم می‌رفتیم. من خاطرات بسیار خوبی از آن سفرها دارم. بحث گردشگری از همان دوران در ذهن و دیدگاه من تاثیر خودش را گذاشته بود و عشق و علاقه به این کار را همان سفرها در من به وجود آورد

ع



سفر رفته بودیم، او تورلیدر آژانسی بود که ما با آن آژانس به مسافرت می‌رفتیم. صحبت‌هایی که این آقا با پدرم کرد باعث شد که او در دوران بازنشستگی خود، شرکت هالیدی را در حوالی تجریش تاسیس کند. من آن زمان به دانشکده می‌رفتم، ولی برای کمک پدرم مشتاق بودم، چون به نظرم این شغل بسیار دوست‌داشتنی و جذاب به نظر می‌رسید، بنابراین پس از دانشگاه، کارم را نزد پدر ادامه دادم و پیش بردم.

آن زمان تعداد آژانس‌های مسافرتی در ایران بسیار محدود بود. به خاطر دارم کلا حدود ۹۰ آژانس مسافرتی در سراسر ایران فعالیت داشتند که بیشتر در تهران، مشهد، شیراز و اصفهان مستقر بودند. در ابتدا، پدرم با حدود ۱۲ کارمند شرکت هالیدی را راه‌اندازی کرد و بعد از انقلاب، نام شرکت به «تعطیلات» که ترجمه همان هالیدی است، تغییر یافت و در حال حاضر، نزدیک به ۵۰ سال از فعالیت این شرکت می‌گذرد.

طی این ۵۰ سال همواره سعی کرده‌ایم تا کار را با استاندارد مشخصی پیش ببریم، چون شاهد بوده‌ایم که فعالیت برخی شرکت‌ها به‌واسطه پشتیبانی و رانت، یکباره رونق می‌گیرد، اما دوام نمی‌آورند و با همان سرعتی که بالا رفته‌اند، پایین می‌آیند، بنابراین ما پله‌پله حرکت کردیم و بالا رفتیم و همیشه هم در فروش ایرلاین‌ها جزو پنج شرکت اول بوده‌ایم. البته این شرایط تا قبل از به وجود آمدن سیستم‌های فروش آنلاین بود که تاثیر بسزایی روی کاهش آمار فروش دفاتر داشته است. بنابراین شاید در حال حاضر جزو فروش‌های اول و دوم نباشیم، اما به هر حال آژانس تعطیلات کیفیت خدمات خود را همواره در بالاترین سطح ممکن حفظ کرده است.

در دوران کرونا هم متأسفانه نیروهایی که در این زمینه تخصص و تجربه پیدا کرده بودند، به‌واسطه کاهش درآمد، به‌تدریج در صنوف دیگر مشغول به کار شدند. بنابراین به‌دلیل از دست دادن نیروی انسانی مجرب که در کار ما اهمیت بسیاری دارد، باز هم متحمل ضرر شدیم. اکنون هم که کم‌کم گردشگری در حال رونق گرفتن است، با کمبود پرسنل باتجربه مواجه هستیم و در حال حاضر، در شرکت تعطیلات ۴۵ کارمند مشغول به کار هستند.

◀ تاسیس شرکت مارکوپولو

در سال ۱۳۸۶ که کار شرکت تعطیلات به‌ویژه در حوزه تورهای خارجی گسترش زیادی پیدا کرده بود، احساس کردم که لازم است فعالیت برخی از زیرشاخه‌های مربوط به صنعت گردشگری، در جایی متمرکز شود، بنابراین با چند نفر از دوستانمان که در زمینه برگزاری تور فعال

تعطیل یا تعلیق کردند تا ببینند در آینده چه می‌شود. در هر حال، مارکوپولو بعد از پایان یافتن بحران کرونا، مجدداً شروع به فعالیت کرد، اما این فعالیت تا اندازه‌ای با قبل متفاوت است و بیشتر روی سیستم آنلاین و فروش‌های اینترنتی متمرکز است. زیرا در حال حاضر مردم بیشتر به دنبال این روش خرید هستند. البته فروش بخش تورهای خارجی از طریق آنلاین کار سختی است، زیرا برای ایجاد و بررسی پرونده، نیاز است که مسافر به‌نحوه مشاوره بگیرد و مشاوره آنلاین هم ممکن است به‌آسانی قابل انجام نباشد. بنابراین بحث تورهای خروجی مجدداً مانند روال قبل و به‌صورت حضوری پیش می‌رود.



◀ ضربه سیاست بر گردشگری

ما در مارکوپولو یک شرکت مستقل داشتیم که فعالیتش در حوزه تورهای ورودی متمرکز بود و در این زمینه بسیار موفق بود و از اغلب نقاط دنیا من جمله از آمریکای جنوبی، مکزیک، برزیل، پرو... تا اروپا و خاور دور گردشگر به ایران می‌آورد، اما متأسفانه این بخش هم با شیوع همه‌گیری کرونا دچار مشکل شد؛ پس از کرونا هم، در حالی که خود را برای شروع فعالیت مجدد آماده می‌کردیم، باز هم به دلیل مسائل سیاسی و ایران‌هراسی به‌وجودآمده دچار مشکل و رکود شدیم و تبلیغات منفی روی خارجی‌ها بسیار تأثیر گذاشت. این در حالی است که ما خودمان در مرکز حوادث هستیم و می‌بینیم که شاید مشکلات به قدری که در رسانه‌های خارجی بزرگنمایی می‌شود، نباشد، اما وزارت خارجه کشورها اعلامیه می‌دهند و از اتباع خود می‌خواهند که به دلیل ناامنی به ایران سفر نکنند.

بدین ترتیب، این موضوع سبب شده است تا میزان تور ورودی بسیار کاهش پیدا کند و متأسفانه مسئولان دولتی ما هم در این سال‌ها برای ترمیم چهره مخدوش شده ایران در رسانه‌های خارجی کار موثری انجام نداده‌اند. به همین دلیل در حال حاضر، تنها اتباع کشورهای همسایه مانند عراق، افغانستان و پاکستان به ایران سفر می‌کنند که این سفرها

بودند، مانند آژانس‌های ققنوس، گالیور و کیان، شرکتی به نام مارکوپولو را راه‌اندازی کردیم. این هلدینگ از بخش‌های مختلف آموزشی، هتلداری، تورهای داخلی و... تشکیل می‌شد و هدف این بود که تورها را برنامه‌ریزی کرده و هماهنگی کارهای اجرایی را انجام دهیم و پس از آن برای فروش به دفاتر خدمات مسافرتی ارائه دهیم.

البته نه‌فقط دفاتر خود شرکت‌های شریک در هلدینگ، بلکه می‌خواستیم سایر دفاتر هم بتوانند از این فرصت استفاده کنند تا هر شرکتی به صورت جداگانه تور برگزار نکند، چون وقتی تعداد آژانس‌ها زیاد باشد، اگر هر کسی بخواهد تور خودش را برگزار کند، تعداد مسافران به حد نصاب نمی‌رسد. مثلاً برای تور اروپا، یک آژانس ممکن است ۵ مسافر داشته باشد، یکی ۴ نفر و یکی ۶ نفر... در نتیجه، ما این شرکت را راه‌اندازی کردیم تا مسافران تجمیع شده و این کار با یک اسم مشترک انجام گیرد.

مارکوپولو پیشرفت خیلی خوبی داشت، چون زمان مناسبی شروع به کار کرد و تورهای ایران‌گردی و جهانگردی آن به خوبی فعال بودند، تا اینکه به قضیه کرونا برخورد کردیم و مانند سایر دفاتر دچار مشکل شدیم. می‌دانید که کرونا بیشترین آسیب را به صنعت گردشگری زد، یعنی ارتباطات و رفت‌وآمدها متوقف شد و شرایط بسیار سختی برای این صنعت ایجاد شد و عملاً حدود ۲ سال دچار بحران بودیم و به همین دلیل بسیاری از دفاتر نتوانستند به کارشان ادامه دهند و آن را

»

بعد از گذراندن دوره دبیرستان، رشته زبان‌شناسی را در دانشکده ادبیات و زبان‌های خارجی خواندم و بعد وارد بازار کار شدم ولی بعدها به من دکترای افتخاری اشتغال‌زایی و کارآفرینی هم دادند، چون هلدینگ مارکوپولو را راه‌اندازی کردم، اداره و بهره‌برداری از چندین هتل را به عهده داشتیم و در ساخت یک مجتمع گردشگری در یزد هم مشارکت کرده بودم

«

هم بیشتر جنبه زیارتی دارد تا گردشگری.

ما در زمینه توریسم سلامت هم فعالیت‌های خیلی خوبی (حتی از کشورهای اروپایی) داشتیم چون هم کیفیت درمان و هم قیمت‌ها برایشان بسیار مناسب بود، اما آن هم با توجه به مسائلی که پیش آمد، متوقف شد. خلاصه اینکه شرایطی که درباره آن صحبت کردم باعث شده، شرکت مارکوپولو که قبل از شیوع کرونا نزدیک به ۲۰۰ نفر نیرو داشت، اکنون با حدود ۱۰۰ کارمند در بخش‌های مختلف به فعالیت خود ادامه دهد.

◀ تجربه هتلداری

در مملکت ما نیاز فراوانی برای ساخت هتل‌های جدید وجود دارد، اما یکی از دلایلی که باعث شده به این مهم چندان پرداخته نشود عدم ثبات تعداد مسافر است.

من دوستی در شیراز داشتم که ظاهراً یک روز در دولت آقای خاتمی زمانی که مسافر خارجی زیاد بود و در شیراز اصلاً اقامتگاهی پیدا نمی‌شد و مسافران سرگردان شده بودند، در استانداری کاری داشته که همان موقع به او می‌گویند بیا بید در ساخت هتل سرمایه‌گذاری کنید و ما هم حمایت و همکاری می‌کنیم.

او هم شروع به ساخت هتلی در شیراز می‌کند، اما همین که ساخت هتل به اتمام می‌رسد، کشور با مشکلات سیاسی و تحریم‌ها مواجه می‌شود و از آنجا که شغل اصلی این دوست ما گردشگری نبود، دچار مشکل می‌شود. بنابراین ما رفتیم و در راه‌اندازی هتل به ایشان کمک کردیم و اقدامات لازم را انجام دادیم تا هتل توانست سرپا شود و اکنون نیز در حال بهره‌برداری است. یعنی هم اداره و مدیریت هتل را در دست گرفتیم و هم مسافر داخلی و خارجی برایشان فرستادیم.

◀ دریغ است ایران!

واقعیت این است که تا زمانی که ما نفت داریم، قدر صنعت درآمدزای گردشگری را نمی‌دانیم. در حال حاضر اگر به کشورهای اطرافمان نگاه کنید، متوجه می‌شوید که همین کشور ترکیه هیچ امتیاز برجسته‌ای از نظر تاریخی، فرهنگی و طبیعی نسبت به ما ندارد، اما من هر بار که به ترکیه می‌روم، از این همه عقب‌ماندگی خودمان دلم می‌سوزد.

من یکی، دو سال قبل از انقلاب به‌صورت زمینی به ترکیه رفتم، آن زمان ترکیه کشور نامانی بود. اگر می‌خواستید از جاده‌های آن عبور کنید، می‌گفتند چند باکس سیگار اشنو ویژه با خودتان ببرید و در جاده برای مردم بیندازید تا اینها سرگرم جمع کردن سیگار شوند و به شما سنگ



تاسیس شرکت هالیدی به سال ۱۳۵۴ برمی‌گردد.

آن زمان نهایتاً حدود ۹۰ آژانس مسافرتی در

سراسر ایران فعالیت داشتند که بیشتر در

تهران، مشهد، شیراز و اصفهان مستقر بودند.

پدرم با حدود ۱۲ کارمند شرکت هالیدی را

راه‌اندازی کرد و بعد از انقلاب، نام شرکت به

تعطیلات تغییر یافت و الان نزدیک به

۵۰ سال از فعالیت آن می‌گذرد



زنند و اذیتان نکنند. ببینید که سطح اقتصادی و فرهنگی ترکیه آن موقع چه بود و ما چه بودیم.

وقتی هم که به شهرهای بزرگ مانند آنکارا و استانبول می‌رفتیم، تبلیغات هتل‌هایشان این بود که ما ۲۴ ساعته آب داریم یا مثلاً دوش حمام داریم! حالا ببینید به کجا رسیده‌اند! هم اکنون در آنتالیا با برنامه‌ریزی و مدیریت درست ۷۰۰ هتل ۵ ستاره در کنار دریای مدیترانه ساخته شده است، در حالی که ما در کل ایران ۷۰۰ هتل نداریم!

دبی هم به همین صورت بود. در زمان جنگ (سال ۱۳۶۱ یا ۱۳۶۲) که پروازها از ایران انجام نمی‌شد، یک پرواز سوئیس‌ایر از ایران به دبی می‌رفت و ادامه مسیر باید از آنجا انجام می‌شد. ما برای رفتن به خارج از کشور مجبور بودیم به دبی برویم و آنجا پرواز عوض کنیم. در نتیجه باید یک شب در دبی می‌خوابیدیم و فردای آن روز به فرانکفورت می‌رفتیم. آن زمان هم امکانات به این شکل نبود که بتوان از قبل روی سایت، هتل‌ها را چک و اتاقی رزرو کرد.

به ما گفتند میدان عبدالناصر بهترین جای دبی است و چند هتل خوب دارد. من با خانواده آن‌جا رفتم و در هتلی به نام فینیشیا اتاق گرفتیم. بوی رطوبت و نم در تمام هتل پچییده بود و محیط آن بسیار به‌هم‌ریخته بود. به اتاق هم که رفتیم، آنقدر بوی بدی می‌آمد که ماندن در آن طاقت‌فرسا بود. اما امروزه که به دبی سفر می‌کنیم، دیدن تعداد بسیار

یک دلیل دیگر، قرار است چه ممنوعیت‌هایی شامل استفاده از آن استادیوم شود.



◀ راز فراموش شده همبستگی

پدرم چند دوره عضو هیئت‌مدیره انجمن دفاتر خدمات مسافرتی بود و بعد از او هم من طی چند دوره عضو هیئت‌مدیره بودم، اما در سال‌های اخیر به‌خاطر اختلاف نظرهایی که با رئیس انجمن داشتیم به آنجا نرفتم، تا اینکه در این دوره آقای رفیعی دوباره از من دعوت به همکاری کردند.

هدف من از حضور در این دوره ایجاد اتحاد است، چون به هر حال همه مرا به‌عنوان آدمی بی‌طرف می‌شناسند. گفتم بیایید دست به دست هم دهیم تا بتوانیم کار را بهتر پیش ببریم.

یکی از مشکلات ما در صنف گردشگری نفاق است و برای این‌که بتوانیم به جایی برسیم و پیشرفتی داشته باشیم باید سعی کنیم در صنفمان اتحاد به وجود بیاوریم. من همیشه در انجمن می‌گویم که هدف‌گذاری ما باید روی ایجاد همبستگی باشد که البته کار سختی است. هرکس منیت‌ها و علائق و عقاید شخصی خود را دارد که همیشه باعث اختلاف بوده است، اما باید به سمت ایجاد اتحاد، یکدلی و هماهنگی برویم تا بتوانیم کاری از پیش ببریم.

بالاخره در این همراهی‌ها ممکن است اختلاف سلیقه هم باشد که این مشکلی نیست، اما نباید بین ما تفرقه ایجاد شود و بخواهیم یکدیگر را تخریب کنیم. به محض این‌که شروع به تخریب یکدیگر کنیم، پیشرفت متوقف می‌شود. آژانس‌های مسافرتی باید از لحاظ دیدگاه اجتماعی به این اتحاد برسند و پیشنهاد من این است که بتوانیم یک اتحادیه بین تمام انجمن‌های حوزه گردشگری ایجاد کنیم تا بهتر بتوانیم مطالبات صنفی خود را با بخش دولتی در میان بگذاریم.

◀ نمره زندگی

۲۲ ساله بودم که ازدواج کردم. همسر من خیلی جوان بود و ۱۸ سال داشت و الان حدوداً در حال شدن به پنجاهمین سالگرد

»

در سال ۸۶ که کار شرکت تعطیلات به‌ویژه در حوزه تورهای خارجی گسترش زیادی پیدا کرده بود، احساس کردم که لازم است فعالیت برخی از زیرشاخه‌های مربوط به صنعت گردشگری، در جایی متمرکز شود، بنابراین با چند نفر از دوستانمان که در کار برگزاری تور فعال بودند، مانند آژانس‌های ققنوس، گالیور و کیان، شرکتی به نام مارکوپولو را راه‌اندازی کردیم

»

زیاد هتل‌ها با درجه‌بندی‌های متفاوت و کیفیت و امکانات عالی، موجب تاسف می‌شود. با خودم فکر می‌کنم که این‌ها چه بودند و چه شدند و ما چقدر ضعیف عمل کردیم. چقدر آنها روی بحث گردشگری کار کردند و ما فقط شعار دادیم.

موضوع بعدی این است که کار گردشگری در کشور ما ثبات ندارد. به عنوان مثال به هتل‌ها اعلام می‌شود که چنانچه مسافر بی‌حجابی در هتل حاضر شود، هتل تعطیل و جریمه خواهد شد. این کار در عمل کار بسیار دشوار است و میزبان و مهمان را در مقابل یکدیگر قرار می‌دهند، این در حالی است که در خانه‌های مسافرپذیر، هیچ ممانعتی وجود ندارد و حتی شناسنامه هم چک نمی‌شود و لذا مسافران ترجیحاً به این خانه‌ها راه پیدا می‌کند که این روزها در سایت‌های مختلف قابل رزرو هستند، هر نوع خانه و ویلا، شبانه یا هفتگی، سرمایه‌گذار بر چه اساس و اطمینانی اقدام به سرمایه‌گذاری کند.

اگر نگاهی به کشورهای اسلامی در همسایگی ایران بیندازیم، می‌بینیم که مسئله حجاب در این کشورها به‌صورت فرهنگ‌سازی به پیش رفته و کارها به صورت افراط و تفریط نبوده است. برای همین است که در همین کشور عراق و در بصره پس از جنگ، ظرف ۴ سال یک استادیوم ساخته شده، ولی ما الان ۲۰ سال است که می‌خواهیم در اصفهان استادیوم بسازیم و هنوز تمام نشده است. چرا؟ چون سرمایه‌گذار نمی‌داند فردا با وجود ممنوعیت ورود خانمها به استادیوم یا هزار و

درآمدش را برای این کار گذاشت و مدرسه دومش را نیز در منطقه محروم دارآباد ساخت.

پدر قصد داشت مدرسه سوم را هم بسازد که متأسفانه قسمت نشد و بنابراین من مدرسه سوم را در نیاوران ساختم که شاید در حال حاضر بهترین مدرسه شمیرانات و تهران باشد و علی‌رغم این که مدرسه دولتی است، اما همه برای ثبت‌نام آن در نوبت هستند.

در ساخت این مدرسه دخترم که مهندس آرشیفتکت است کمک زیادی کرد و طرحی متناسب با هویت تاریخی آن منطقه و مجاورت مدرسه با کاخ نیاوران ارائه کرد. پیش از آن، در این محل مدرسه‌ای مخروبه وجود داشت که آن را تخریب کردیم و دوباره ساختیم.

یک بار از من سوال کردند که چرا به جای مدرسه درمانگاه نمی‌سازید؟ گفتم آن هم خوب است، اما مدرسه‌سازی حس دیگری به من می‌دهد، زیرا این بچه‌ها وقتی بزرگ شوند، باید مملکت را بسازند. اگر از اول بتوانیم در محیط درستی آنها را پرورش بدهیم که به نحو مناسبی آموزش ببینند، قطعاً در آینده خودشان و آینده مملکت تاثیرگذاری بیشتری خواهند داشت.

من همیشه به مدیر مدرسه هم می‌گویم که اگرچه بحث آموزش خیلی مهم است، اما به نظرم بحث زندگی کردن از آن هم مهم‌تر است، پس زمان بازی بچه‌ها را از آنها نگیرید

و مدام نگویند که باید درس بخوانند یا آنها را تحت فشار بگذارید که در مورد نمره بالاتر با یکدیگر رقابت کنند. بگذارید بچه‌ها بازی و بچگی کنند، عشق بورزند و از زمانشان لذت ببرند. البته باید بگویم که با توجه به گرانی مصالح، کار مدرسه‌سازی بسیار سخت شده است.

من رئیس هیئت‌مدیره مجمع خیرین مدرسه‌ساز شمیرانات هم هستم و به دلیل همین گرانی‌ها، ما شعاری داریم مبنی بر اینکه هر کسی می‌تواند حتی به اندازه یک آجر در این کار مشارکت داشته باشد تا بتوانیم ساخت مدارس را

ادامه دهیم. ■

ازدواجمان هستیم. ۲ دختر دارم که در ایران اقامت دارند. یکی از آنها آرشیفتکت است و دیگری دکترای داروسازی دارد، پسر هم در انگلیس در رشته مهندسی برق مقطع دکتری تحصیل می‌کند. یک نوه هم دارم که برایم به قول قدیمی‌ها، از بچه‌ها شیرین‌تر است.



کارتی برای آینده ایران

متأسفانه مادر من خیلی زود از دنیا رفت و با توجه به علاقه شدیدی که پدرم به او داشت، از لحاظ روحی بسیار آسیب دید. به همین دلیل، بعد از مدتی تصمیم گرفت برای شادی روح مادرم شروع به ساخت مدرسه کند. این موضوع باعث شد سرگرم ساخت‌وساز مدرسه شود؛ ضمن اینکه پس از راه‌اندازی هر مدرسه، تاثیر عکس‌العمل‌ها و ابزار احساسات

دانش‌آموزان روی روحیه پدرم بسیار مثبت بود. هر زمان وارد محیط این مدرسه‌ها می‌شد و بچه‌ها اطرافش جمع می‌شدند و او را «بابا شریف» صدا می‌زدند، اشک در چشمانش حلقه می‌زد و شور و شفع سراپایش را فرا می‌گرفت.

اولین مدرسه‌ای که پدر ساخت، مدرسه‌ای پسرانه در منطقه دربند و در محله‌ای فقیرنشین بود که بسیار در تحصیل دانش‌آموزان آن منطقه تاثیرگذار بود. پس از آن پدرم دلبسته مدرسه‌سازی شد و تمایل پیدا کرد که این کار را ادامه دهد. علی‌رغم اینکه ساخت مدرسه نیاز به هزینه‌های زیادی داشت، او بخش زیادی از

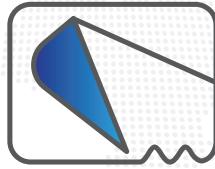
مژده ترابار
حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی



Info@extreme-shipping.com

info@mojdehtarabar.com

شرکت کشتیرانی کالابران نسیم دریا
Sea Breeze Transporters



شرکت کشتیرانی پارس عبور
Pars Trans Shipping Co.

Delta Shipping Co.

شرکت دلتا شیپینگ

Astra Shipping Co.

شرکت آسترا شیپینگ

Mega Wood

کارخانه مگاوود

Matrix Co.

شرکت ماتریکس

Zanjir Bar Inland Transportation Co.

شرکت حمل و نقل داخلی زنجیربار

Khazar Gostar Marlik Inland Transportation Co.

شرکت خزرگستر مارلیک

Insurance Agency - code 1517

کارگزاری بیمه کد ۱۵۱۷



+98 (13)-44442751

info@parstrans.co

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
۱۰۹	آرسام بار آریایی
۱۰۸	آرش تیر زمین
۱۱۸	آرمان دریا زمین
۱۴۱	آریا فرین جام
۱۱۱	آرین ترابری امیر
۱۱۲	اسکان پروتد پارس
۱۰۸	اسرع ترابری
۱۱۷	افرا بار
۱۱۹	اکسون ترابری ایریشم
۱۱۴	الماس ترابری پارس
۱۰۹	البت آریا جم
۱۱۰	امید اندیش
۱۰۹	امین ترابری
۱۱۷	ایران سریع
۱۱۲	ایران ترکمن
۱۱۰	ایران پروتد بار
۱۱۹	ایلپا لجستیک
۱۲۰	بارایستا توان ترابری
۱۰۹	بارپول ایران
۱۱۰	بایند
۱۱۳	بارفرابری کامیاران
۱۱۷	بارمان ره تئیس
۱۱۲	به تام ترابری
۱۰۸	بی‌تا ترابری
۱۱۵	پارسا ترابری پریشیا
۱۱۵	پارساترایی کاسپین
۱۱۵	پارس پیشرود دریا گوهر
۱۱۸	پارس ترابری
۱۱۳	پارس سما کالا
۱۱۳	پارس گیتا
۱۱۱	پارسیمان زمین دریا
۱۲۱	پل وان ترابری
۱۱۷	پنج اقلیم
۱۱۲	پیروز رانان جهان
۱۴۱	پیشرود ترابری متحد آراز
۱۰۸	پیشرود حمل کالا
۱۱۶	پیشرود ناوگان سیراف
۱۲۲	پیشناز اطلس
۱۰۸	پیشنازان
۱۱۹	تات فریو ایرانیان
۱۲۱	ترابری صد راه جم
۱۲۲	ترابری ایران فن
۱۲۷	ترکیب حمل و نقل
۱۳۷	توزال تکرود آسیا
۱۱۸	تیران
۱۰۹	تیرکاران
۱۱۵	تهران تیر
۱۱۳	تهران راهوار
۱۱۲	تهران رخش
۱۱۴	جاده ایریشم
۱۱۵	جاده ایریشم فرابر
۱۱۶	جاده پویان جهان
۱۱۹	جوانه کارگو بار
۱۱۹	جهان جاده
۱۱۴	جهان یخچال بار
۱۱۲	حافظ
۱۴۳	حامد بار
۱۰۸	خزر ترابری
۱۱۵	خط سفید خزر
۱۰۸	خیام ترابری
۱۱۶	دریا زمین اروند
۱۰۹	دلنا بار
۱۱۶	دنیا گرد
۱۱۰	دی ترانس صبا
۱۱۸	راگا ترابری پاسارگاد
۱۱۸	راگا ترابری پارسیمان
۱۱۹	رادمان ترابری
۱۲۱	رادیان دریایی ماهان
۱۱۳	راه گستر فارس
۱۱۰	راه وند
۱۰۹	روشن تیر
۱۰۹	رهیاد ایریشم
۱۱۷	رهیار
۱۱۱	رهزاد ترابری
۱۱۴	زمرد ترابری نوین
۱۲۱	سان لجستیک
۱۱۱	سپهران ترابری
۱۲۰	سما مروارید آسیا
۱۴۳	سی‌رود کالای خاورمیانه
۱۰۹	سینا صدر
۱۱۲	سی بن ترابری
۱۱۷	شامخ فرابر
۱۲۰	شاهین ترابری
۱۰۸	شهاب ترابری آریا
۱۰۹	شهاب ناقب
۱۱۷	شهام ترابری
۱۱۴	شهب
۱۲۸	صحرا ترابری
۱۱۶	کارگیا نیک نام
۱۲۱	کارینا ترابری کمان
۱۱۳	فرار رانان جهان
۱۰۸	کلمسین
۱۱۰	کالا بر
۱۱۸	کالا سپید ترابری
۱۱۶	کهکشان سیر آسیا
۱۲۲	کیان ترابری حافظ
۱۴۳	گردونه مهر
۱۱۲	گنج بار تهران
۱۱۱	لایتر ترانسپورت کیش
۱۱۳	ماکو سیر
۱۲۰	ماهان ترنس
۱۲۲	ماهان فرانتیر
۱۱۱	مرسا ترابری پیشرود
۱۰۹	مژده ترابری
۱۱۳	مسیر اسکیر
۱۱۲	ملک ترابری
۱۱۳	مهان نندار بار
۱۲۲	مهارد ناوگان
۱۱۸	مهرکاران تهران
۱۰۹	میهن ترابری
۱۰۸	نامداران ترابری
۱۱۵	نصرالرافدین
۱۱۴	نیک تک
۱۲۶	ویرا آسمان دریا
۱۱۰	ویسمان
۱۱۴	هاگ بار
۱۱۱	هویار ترابری
۱۲۱	یونیکا
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	
۱۲۹	آرنا لجستیک
۱۲۸	اسپاد ترابری ویرا
۱۵۴	ایده آل راه
۱۲۹	ترنم تبریز
۱۲۸	ساریان گستر سیلان
۱۲۹	سرافراز ترابری
۱۲۹	شهاب سحر آذر
۱۲۹	کالجار
۱۲۹	نیرو ترابری
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	
۱۲۹	آرتک نگین
۱۲۸	شهاب تیر آریا
۱۲۹	مروارید ماکو
۱۱۲	نیک بر
حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان	
۱۲۳	آبا تمیم گیتی
۱۲۳	آبنازه طوس
۱۲۶	آنا ترابری اطلس
۱۲۵	اجاقی
۱۲۵	آسا پروتد طوس
۱۲۵	آسا ترابری شرق
۱۲۴	بانی راه توس
۱۲۴	بیسان ترابری پویا
۱۲۴	پیشناز ترابری عصر خاوران
۱۲۳	تانیبا بارید تیر پارس
۱۲۶	توکا ترابری
۱۲۳	جواهر نگار توس
۱۲۴	خادم لجستیک
۱۲۴	خلیج فارس ریل
۱۲۳	ره تاش توس
۱۴۷	زهره شب
۱۲۳	سپهر زاوه طوس
۱۲۵	سدنا آسیا بار فرابر
۱۲۵	سلمان ترابری توس
۱۲۴	شگبیر بار طوس
۱۲۳	کارکیا ترابری آسیا
۱۲۳	کیا مهر ترابری
۱۲۳	مازال ترابری ایرانیان
۱۲۵	میچکا ترابری شرق
۱۲۶	همهران شب توس
حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	
۱۵۴	بادیا اردبیل
۱۲۸	مانا ترابری
۱۲۸	ماهور کیان سیلان
حمل و نقل بین‌المللی استان البرز	
۱۲۹	قهرمان سیر البرز
حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	
۱۵۴	استاد ترابری
۱۲۶	حنان ترابری شرق
۱۲۶	صبا ماهان مشهد
۱۲۷	شاهراه طلایی کیهان
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان	
۱۴۳	ایران ویج
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه	
۱۴۳	روانسر ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان	
۱۲۶	زمین بار پیشرو
۱۵۲	فازاتیر ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان	
۱۲۶	روان ترابری امید
۱۴۰	نیکسان کالا تجارت
۱۲۰	هزیر راه
حمل و نقل داخلی کل کشور	
۱۵۵	بپام بار دلجان
۱۳۰	تکران سرعت سیراف
۱۳۱	توکا
۱۲۷	جاده رانان رفسنجان
۱۲۷	حمل و نقل پتروشیمی
۱۳۱	شهابنگ بروجن
۱۵۴	صنایع روغن بار گلزا
۱۵۵	فولاد ترابری خاورمیانه
۱۵۵	طارق
۱۵۴	عدل ترابریان توس
۱۵۴	گلدشت دماوند
۱۵۴	ممتاز
۱۵۴	وطن گرد
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
۱۳۰	آتشین ترابری هرمزگان
۱۳۱	آینه گستر همکاران
۱۳۰	آزاده بندر
۱۳۰	آذر ترابری هرمز
۱۳۱	احسان هرمزگان
۱۳۱	امیر ترابری مهرگان
۱۳۰	بندر پیشناز
۱۳۱	توحید هرمزگان
۱۳۱	دوستان هرمزگان
۱۳۱	رشید بار بندر
۱۳۰	سعادت بندر
۱۳۱	نسیم ترابری بندر
حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	
۱۲۷	ستی
۱۲۷	سنگین ترابری
خدمات لجستیک	
۱۱۵	امیر لجستیک
۱۴۱	رابین لجستیک
۱۱۸	سام ران لجستیک
۱۵۵	سهند لجستیک
۱۲۰	صبا لجستیک
۱۴۵	هدف مارین



حمل نقل بین المللی و لجستیکی
 کریر- فورواردر
 هوایی، زمینی، دریایی
 مجهز به کامیون های یخچال دار

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

✉ sales@namdaranlogistic.com

🌐 www.namdaranlogistic.com



شرکت خزر ترابر
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر فورواردر

Khazar Tarabar
 International Transport Co.
 P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از
 ایران به عراق و بالعکس

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

☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com



بی تا ترابر
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر- فورواردر

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

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

☎ ۸۸۶۸۳۳۳۴ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳

☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

☎ ۳۸۳۹۰۰۵۳-۰۸۳

☎ ۴۲۴۲۰۶۶۸-۰۸۳

☎ کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

☎ خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ info@bitatarabar.com

🌐 www.bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر
 (با مسئولیت محدود)

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

Khayyam Tarabar
Co.LTD

hipping & International
 transportation
 Carrier - Forwarder
 Customs services
 Customes clearance

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
 گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و
 کانتینری دوریس در امارات
 متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

- ◆ نمایندگی خط کانتینری لنسر لاین
- ◆ نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون
- ◆ نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
- ◆ نمایندگی شرکت کشتیرانی و
 حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
- ◆ نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports
 and customs of country

United Emirates / Doris
 Shipping & container owned
 Company

shipping company

Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
 LINES LTD
 SEAIKON SHIPPING AGENCY
 PVT.LTD.

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

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

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵

☎ ۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵

☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵

✉ Info@khayyamtarabar.com

🌐 www.khayyamtarabar.com



شهاب ترابر آریا
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر-فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا
 (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
- حمل کالاهای وارداتی از اتحادیه اروپا
 و کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده
 عربی به ایران
- ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و
 مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
- ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و
 مرزهای زمینی به سایر کشورها
- حمل محمولات ترافیکی از اروپا، چین
 و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات
 ترانزیت در صورت لزوم.
- انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور
 (ترخیص، ترانزیت)
- حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین
 و دبی به ایران

TURKEY OFFICE

Hardway Logistics tasimacilik A.S

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

Tel:(+90216)4699990

Fax:(+90216)4699059

EUROPE OFFICE

HANI TRANS GmbH

Vogelsanger Weg 6 .50354 Hürth

Tel:+49 6331 2281010-11

Fax:+49 633 2271012

www.hanitrans.de

info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قنبر(بازارست).

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

تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

🌐 www.shtarya.com



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

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

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۰۷

☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

✉ info@pishrohaml.com

🌐 www.pishrohaml.com



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

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

☎ ۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵

✉ Info@phishtazan.net

🌐 www.pishtazan.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر فورواردر

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

☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹

☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰

✉ Caspian@caspian-transport.ir

🌐 www.caspian-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر - فورواردر
 ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

◆ حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به
 عراق و بالعکس

◆ حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان

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

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

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

☎ ۰۶-۱۱۱۱۰۴۴۰

✉ arashirtazarrin@gmail.com



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

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷

☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹

🌐 www.asratarabar.com

✉ info@asratarabar.com



Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن (خط ۲) ۸۸۸۲۰۱۱۸
۸۸۸۲۰۱۶۲
۸۸۸۲۰۱۸۳

Deltabar@deltabar.com

www.deltabar.com



باربران ایران

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

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

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

تلفن ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶
۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

barbaraniran

Farid@barbaraniran.com

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

۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

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

۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

۷۷۶۸۵۱۶۸

info@sinasadr.com



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

۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

info@elitetaria.com

www.elitetaria.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

۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



شرکت مهین ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن ۸۸۸۲۰۷۳۲/۸۸۸۲۷۰۹۲-۳

۸۸۸۲۰۷۳۳

info@mihan-tarabar.com

www.mihan-tarabar.com



International Forwarding Transport Co. LTD

مژده ترابار

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

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

۴۵۸۴۲

۴۴۰۵۸۹۵۷

info@mojdehtarabar.com

www.mojdehtarabar.com



امین ترابار

همراهی امین و امن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

amintarabar

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

shahabsaghebintl

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی-هوایی-دریایی کریر - فورواردر

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

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

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

۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

www.arsambarco.com



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

سرویس ترخیص و خدمات گمرکی در کلیه گمرکات بلغارستان و اروپا

انجام کلیه خدمات اسناد برای محمولات خاص Trading Company

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

+359-877443900

info@safecargo-co.com

www.safecargo-co.com



شرکت کالابر
حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
KALABAR
International Transport & Shipping Services

زمینی، دریایی، هوایی، کریر، فورواردر

- سرویس کامیون ایرانی، چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی، روسیه و بلعکس
- دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



RDS GROUP
گروه شرکت های راهیان

- ◀ ارائه خدمات حمل و نقل دریایی توسط کانتینرهای ملکی شرکت FCL
- ◀ ارائه خدمات تخلیه، بارگیری، انبارداری
- ◀ ارائه خدمات نمایندگی کشتی
- ◀ ارائه خدمات کانتینری بصورت LCL
- ◀ ارائه خدمات حمل کانتینر یخچالی
- ◀ ارائه خدمات بیمه

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۳۳

☎ (خط) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshipping.com

🌐 www.rdsshipping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی کالا
هوایی، زمینی و دریایی

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

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

♦ انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد

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

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:
۵۱۰۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر - فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی

- حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه 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

☎ ۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰

☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ Info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی
دی ترانس صبا

کریر - فورواردر
با سابقه درخشان در عرصه المللی نقل بین و حمل (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

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR
INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران، خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

راه وند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co

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

☎ ۸۸۸۹۵۱۰۹ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

☎ ۸۸۹۱۲۷۱۱

✉ Info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



Deutch-Iranische



ECO



Iran, Belgium



I.E.C.C.

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



HUYAR TARABAR
هویار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
Int'l Transport Co.LTD

کریر - فرورادر

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

نماینده انحصاری گراند مولتی
موдал 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 خرمنشهر، خیابان
عربعلی(نوبخت)، کوچه ۶، پلاک ۵۷، واحد ۷

☎ ۹۱۰۵۵۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی



بارفرابری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



رهزاد ترابر
Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها با
کامیون‌های چادری و یخچالی به
کشورهای افغانستان
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)
عراق

(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کربلا، نجف)
ارمنستان - ترکمنستان
ازبکستان - تاجیکستان
گرجستان - آذربایجان
ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه، شهرک صنعتی
چهاردانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)،
میدان نصرت، پلاک ۳۳، ورودی ۹
☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲
☎ ۰۲۱ - ۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



سپهران تیرا

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فرورادینگ،
نقل چند وجهی و حمل 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 آریان 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



آریان ترابر 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



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابر

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

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

☎ ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۵۵۱۹۲

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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۵۳۴۷ / ۸۸۳۴۲۸۶۵ / ۸۸۳۴۲۸۶۴

☎ beham.tarabar ✉ h.miri@behtam.net

🌐 www.behtam.net ✉ Info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی حافظ

کریر - فورواردر
حمل محمولات وارداتی صادراتی
از کلیه کشورهای اروپایی

تهران، خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۴، پلاک ۱۴، طبقه ۳

☎ ۰۲۱ ۸۸۷۲۶۲۶۸
☎ ۰۲۱ ۸۸۷۱۸۳۹۶
☎ ۰۹۱۲۶۱۶۰۴۶۱

✉ info@hafeztrans.ir

🌐 www.hafeztrans.ir



پیروزرانان 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

🌐 www.piroozranan.com



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

• حمل کالاهای سنگین و پروژه ای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از اقصی نقاط دنیا • مجهز به ناوگان کامیونهای چادری، یخچالدار و تانکر تحت مالکیت و تحت پوشش • دفاتر و نمایندگی های فعال در کلیه کشورهای اروپایی، اسکانديناوی (آمریکا - کانادا) شرق آسیا و کلیه بنادر چین

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

☎ ۴۵۶۷۴۰۰۰ / ۸۸۸۹۸۷۰۰ ☎ ۸۸۹۳۰۲۴۴

🌐 www.ganjbar.com ✉ info@ganjbar.com



نیکبار
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر و فورواردر

NIKBAR Co
Int'l transport
URMIA IRAN

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

☎ 04432759351-4

✉ infonikbarco@gmail.com

🌐 www.nikbar.com



تهران رخس
شرکت حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰
☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶

✉ info@trclco.com

🌐 www.trcl.ir



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

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

ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲ ☎ ۸۸۸۴۷۶۴۲

✉ Info@seabonetarabar.com

🌐 www.seabonetarabar.com



اسکان برودت پارس
حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵

✉ info@skanbp.com

🌐 www.skanbp.com



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

متخصص در امور روسیه

ملک ترابر
هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

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

☎ ۶۶۰۱۸۱۸۲ (داخلی)
☎ ۶۶۰۱۸۰۸۰

🌐 www.malektarabar.com

◀ 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

✉ Info@malektarabar.com

☎ ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
☎ ۸۸۴۵۶۰۳۵

✉ info@skanbp.com

🌐 www.malektarabar.com





amyaran
شركت 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@kamayaran.co
🌐 sales2@kamayaran.co



شركت 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.rgfc.net ✉ Info@rgfc.net



Pars Gita
INTERNATIONAL FREIGHT CO. LTD.
پارس گیتا
حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
۸۸۳۰۴۰۳۲-۳
☎ ۸۸۸۴۴۵۴۳

✉ info@parsgita.com
🌐 www.parsgita.com



ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای
خیابان بهشتی، پلاک ۱۹، برج زرین،
طبقه ۶، واحد ۲

کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

☎ ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
۸۸۷۴۷۷۸۳
☎ ۸۶۰۳۱۲۰۵

✉ ms_makuseir@yahoo.com



شركت **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



شركت 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



شركت 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



مهانتندربار
MEHANTONDAR BAR
GLOBAL FORWARDING

شركت 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



irsa Daryaye Fartak

نماینده خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

ایرسا دریای فرتاک

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

☎ ۰۲۱۴۳۸۴۱۱۰۴
☎ ۰۲۱۴۳۸۴۱۰۰۰

✉ info@irsadaryayefartak.com



شركت حمل و نقل بین المللی
فرآز رانان جهان
(با مسئولیت محدود)

شركت فرآز 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

آبان ماه ۱۴۰۲



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هگبار

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

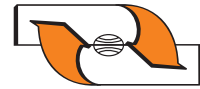
۸۸۸۷۷۵۳۰

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 دوبی، 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 ترابری پرسیا

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، دوغان، 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-alarafedain.com

عراق - بغداد
+98-2188921210

عراق - بغداد
+964-7721033931

International logistics

www.nasr-alarafedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابری 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
دنیگارد
DONYA GARD

با ۴۵ سال سابقه فعالیت
کریر- فورواردر
زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

تهران، جنت آباد جنوبی، نبش
سوم غربی، ساختمان سپه

(خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۵-۵۹

info@donyagard.ir
azad@donyagard.ir

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
پویان جهان

خدمات چارترینگ و مشاوره و
حمل کالای فله
حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
نماینده 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 اروپا و کشورهای CIS
« صدور بارنامه فیاتا و CMR
« دارای انبار اختصاصی در استانبول و آلمان

تهران، خیابان سمیه، ۸۸۳۱۳۰۷۶ / ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷

بعد از مفتاح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹

بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

جاده پویان جهان ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸

www.jaddehpouyanjahan.com

jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN JAHAN
International trasport co.

کریر-فورواردر



Karkia Nik Nam
Intl Transport & Shipping Agency Co. Ltd.

کارکیا نیک نام
شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

خدمات حمل دریایی، زمینی، هوایی
فورواردر، کریر، لجستیک و ترخیص کالا
واردات، صادرات و ترانزیت کالا
حمل ترکیبی، حمل محمولات ترافیکی
و سنگین
سرویس به کشورهای اروپایی، آسیای
میانه و روسیه

تهران، سهروردی شمالی، کوچه سلطانی،
پلاک ۲۴، واحد ۲

۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴

۸۸۱۷۵۲۷۵

Info@niknamtransport.com

www.niknamtransport.com



Tav Freight



حمل و نقل و خدمات
هوایی. دریایی. زمینی

به صورت
Direct LCL
services
هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷ ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰

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، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری
و اسکندری، ساختمان تجاری و
اداری زاغر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

۶۶۴۳۲۵۴۲- ۶۶۹۰۴۹۵۵

۶۶۵۸۳۸۰۷ - ۶۶۵۸۳۸۱۵

kahkeshanseireasia@gmail.com





شامخ فراابر
SHAMEKH FARABAR

ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
دارای نمایندگی انحصاری از شرکت ItalianSped

تهران، چهارراه فرمانیه، پلاک ۷، مجتمع تجاری اداری پارک سنتر فرمانیه، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸
۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹
Info@shamekh.org

www.shamekh.org



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



International
Transporte & Trade GmbH

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 فورواردری
- حمل و ترانزیت ماشین آلات، کانتینر، خودروی سواری به مقاصد کردستان عراق / آسیای میانه
- حمل و ترانزیت داخلی کلیه محمولات ورودی به ایران و ارسال به تمامی گمرکات کشور

تهران، خیابان بهشتی، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه میرزاحسنی، پلاک ۱۳، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport Co (LTD)
(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

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و 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

TRANSPORTATION IS ART
ITS EASY WITH US!

راگا ترابر پاسارگاد
فعال در کلیه امور حمل و نقل هوایی

راگا ترابر پارسپاد
فعال در کلیه امور حمل و نقل بین المللی (پروژه ای، ترافیکی و ترانزیت)

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم
واحد ۱ و ۵ و ۸ / ۰۲۱-۲۴۵۱۴۸۷-۸

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 Jاده

شرکت حمل و نقل بین المللی
جهان جاده
(کریر - فورواردر)

International transport and
Freight Forwarders

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه های و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران، خیابان نجات اللهی، خیابان ارک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com

ایلیا لجستیک

شرکت حمل و نقل بین المللی
Elya Logistics Intl Transport co.ltd
(کریر و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

تهران، 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

☎ ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۲۲

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 📠 ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

Alipour@tatfarabar.com trans_shams@yahoo.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



Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

حمل و نقل بین المللی
اکسون ترابر ابریشم

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 ۱۸۱، 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

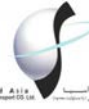
۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

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

۸۸۸۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر
ایران - اروپا



Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۴۱
۸۸۸۳۳۲۷۴
۸۸۳۴۳۷۲۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

پلوان ترابر
حمل کلیه کالا های نرمال، ترافیکی، وزین، قله، مایعات
حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع، ترکیه و بالعکس
حمل کالا های صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن، کانتینر
انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ، مرکب)
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه، بارگیری و بسته بندی



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

📍 تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتح جنوبی، خیابان ورزنده، پلاک ۸، واحد ۳



🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

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

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

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

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



شرکت یونپاک

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- بسته بندی لوازم منزل و مبلمان • ساخت صندوق های چوبی
- بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
- حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- جابجایی دفاتر شرکت ها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه
- عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

📍 تهران، کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص کرج، بعد از پل
ایران خودرو، خیابان انصار، کوچه اول، پلاک ۱۱

(خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰ 📠

🌐 www.unipack.ir ✉ info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی بصورت درب به درب
- شامل حمل زمینی و دریایی، حمل ترکیبی، حمل و نقل محمولات ترافیکی، ترانزیت، ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی، حوالجات ارزی، خدمات انبارداری و ...

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سهروردی، پلاک ۸۶، طبقه ۱

☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ 📠 Sun.logistic

🌐 sun.logistic.net ✉ Info@sun.logistic.net



RADIAN DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

رادیان دریای ماهان

فورواردری

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (چردن)، ساختمان نگین
آفریقا، پلاک ۸۸، طبقه ۴، واحد ۴۰۸

☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

✉ Shirin@radianshipping.com

♦ حمل انواع خودرو سبک و سنگین از امارات و ترانزیت به روسیه، قزاقستان

قرقیزستان تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان، عراق

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران

♦ ترخیص و ترانزیت خودروهای سبک و سنگین از بنادر جنوبی ایران

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، ☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۴۹۲۹ - ۸۸۵۴۴۹۲۸

📍 خیابان کاوسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۵۳۶۸۰۵

🌐 www.karinatarabar.com

✉ info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd



شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش‌تاز اطلس

« تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

« **تامین کامیون به اتحادیه اروپا**

ترکیه - قزاقستان و روسیه

« تامین کشتی فله‌بر

« **انجام تشریفات گمرکی**

(کارت بازرگانی، ترخیص، تغییر اسناد، گواهی مبدأ، اینویس پکینگ)

☎ ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

مدیریت: آقای فضل‌خواه

✉ Info@tpa-sud.com



☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

📍 تهران، هفت‌تیر، خیابان بهار شیراز، روبه‌روی اداره پست، مجتمع امین،

🌐 www.tpa-sud.com

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

📍 تهران، هفت‌تیر، خیابان بهار شیراز، روبه‌روی اداره پست، مجتمع امین،

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹ مدیریت



✉ bazargani1@tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان
نماینده خط کشتیرانی و ارائه‌کننده خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرداد ناوگان
فعال در بخش فوئوزاوردی



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



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

📍 تهران، خیابان شریعتی،
تقاطع طالقانی خیابان خواجه
نصیرالدین طوسی، شماره ۲۸۸،
طبقه ۵، واحد ۲۰

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲
۷۷۶۲۴۹۷۳
☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir

🌐 www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین‌المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)،

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 مجد، 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@abanrahtooos.com ☎ ۰۹۱۵۳۱۲۶۰۲۶

www.abanrahtooos.com bidel@abanrahtooos.com



دریای آبی متحد

شرکت لجستیک و حمل و نقل بین المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه ای از مبادی مهم

تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل چند وجهی بین المللی Multimodal Transport

« حمل از مبدا تا مقصد نهایی Door to Door Services

« ارائه سرویس های حمل به آسیای میانه، آذربایجان، روسیه،

ترکیه، افغانستان، امارات و چین

« ترخیص کالا

☎ +98 513 705 4818
☎ +98 0912 047 2267 / 990 090 6498 / 915 442 2267
✉ info@abatamimgiti.com

www.ubslogistics.com www.abatamimgiti.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی

جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

« دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

« فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۱۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲ بندرعباس
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com rahtash@gmail.com



KIA MEHR TARABAR
International Transport Company

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



MARAL TARABAR IRANIAN
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



کارکیا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

■ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل

■ ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

■ دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)

■ حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)

■ بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)

مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع اداری آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۱ و ۵۰۲

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ ☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

☎ ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ ☎ ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

karkiatarabar.com Traffic@karkiatarabar.com

ره تاش توس

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

کریر - فورواردر

« دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

« فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان
جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲ بندرعباس

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

مشهد، بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸
۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



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



حمل و نقل بین المللی
خلیج فارس ریل

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی و جاده‌ای به آسیای میانه و روسیه
- 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.khalijfarsrail.com Sales@khalijfarsrail.com



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی
بانی راه توس

کریر، فورواردر سوخت و کالا (صادرات، واردات، ترانزیت، به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا) جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تأیید سازمان بررسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های غیر نفتی با تانکر های استیل استاندارد
- حمل محموله های کانتینری با انواع تریلر های کفی، چادری، خودرو بر

خراسان رضوی، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳ ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۳۷

سامانه پیامکی ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ Brtco.11253@gmail.com

www.Brt.Co.Ir Brtco_11253@Yahoo.com



بیساران ترابر پویا
حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

حمل انواع محمولات سنگین و ترافیکی در داخل کشور و به کشورهای آسیای میانه (ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، گرجستان) و ترکیه

مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش‌تاز ترابر
عصر خاوران



کریر - فورواردر

- حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق، ترکیه و پاکستان
- حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین‌المللی
- حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه
- حمل کانتینرهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی به کلیه کشورهای اروپایی و آسیای میانه

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵

۰۹۱۲۰۸۵۱۴۲۳ ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳

pishtaztarabar@yahoo.com

INTERNATIONAL TRANSPORTATION COMPANY
5 TH FLOOR SHAMS COMPLEX, NORTH 2
ST, BOZORGMEHR AVE, SAJJAD BLVD
MASHHAD, IRAN

(+98) 513 767 6911-13

(+98) 513 765 2236

(+98) 915 110 6624

(+98) 915 110 1645

(+98) 915 315 5323

(+98) 915 560 0687



شبگیر بارطوس

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
- ارائه نرخ‌های رقابتی جهت ترانزیت و صادرات
- مشاوره و حمل تخصصی ریلی (انواع واگن)

Internal & International Rail

کریری - فورواردری

ریلی - جاده‌ای

حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک

دارای نمایندگی فعال در کلیه گمرکات و بندر ایران

www.shabgirbartoos.com

shabgirbartoos@gmail.com





«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین المللی در سال ۱۴۰۱

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

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

salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین المللی

سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین المللی
آسا ترابر شرق



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

مشهد، بلوار جانباز، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱۴ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر

(مسئولیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

• تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
 • تخصص در حمل پروژه‌های ترکیبی به صورت درب به درب
 • خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
 • خدمات گمرکی و ترخیص کالا

مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰، نبش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۶
 098-51-37666958-59 / 098-51-37650426
 No.30, Unit 6, Gelayol St. 10, South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

www.sednaasiaforwarder.com Info@sednaasiaforwarder.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
میچکا ترابر شرق



کریر - فورواردر
 • حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص 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 : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

info@michka-mts.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آسا برودت توس

کریر - فورواردر

• مشاوره و ترخیص گمرک • حمل کالای یخچالی
 • حمل کالای پروژه‌های 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

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

www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین المللی

اجاقی



شرکت حمل و نقل بین المللی
توکا ترابار
کریر فورواردر
(جاده ای - دریایی - ریلی)

◀ حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
◀ ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
◀ انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا

📍 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست
خاور، طبقه ۵، واحد ۵۰
☎ ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
☎ ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

✉ info@tookatarabar.com

ATA TARABAR ATLAS
International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده ای)

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.atarabar.com

✉ info@atarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
خان ترابار شرق

کریر فورواردر
حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

📍 زاهدان، خیابان آزادی،

آزادی ۶، پلاک ۲

☎ ۰۵۴۳۳۳۳۰۰۱۰

☎ ۰۵۴۳۳۲۸۳۹۳

☎ ۰۵۴۳۳۳۳۹۱۱۳

☎ 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 حسینی

☎ ۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷

✉ contact@zarrein.com

🌐 www.zarrein.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
همراهان شب توس

HAMRAHAN SHAB TOOS

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

📍 مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۸۳۹

☎ ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

✉ hamrahan_toos@yahoo.com



شرکت بازرگانی
مروارید تجارت توانا مکران

مدیریت
آقای مهاجری



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 ☎ ۰۵۴۳۳۲۶۴۰۵

☎ 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 بنادر اروپایی و آسیایی * حمل زمینی از اروپا * خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

📍 بندرعباس، سهره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷،

طبقه ۳، واحد ۳

☎ ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲

✉ RAVANTARABAR@GMAIL.COM

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

📍 تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه شبنم، پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۲۳۰۰۱-۳

☎ ۸۸۳۲۴۷۲۵

☎ ۰۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷

✉ Info@virasky-co.com

✉ ceo@virasky-co.com



Vira Sky Sea Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات بار هوایی

ویرا آسمان دریا



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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

🌐 www.sati-co.com ✉ info@sati-co.com



TARKIB HAML-O-NAGHL CO

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

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

📍 No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran

☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821) 66915187

🌐 www.tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل

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

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

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

✉ info@tarkibtrans.ir



شرکت حمل و نقل

جاده رانان رفسنجان

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

📍 رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ ☎ ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷ ☎ ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

✉ aligholamhoseyni537@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

شاهراه طلایی کیهان

با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و
بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین‌المللی 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

باه ۳ سال سابقه فعالیت

یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور

« امکان صدور بارنامه تمبردار دولتی در سراسر کشور

« دارای شعب فعال در شهرستان های:

« تهران - بندرامام - بندرعباس - عسلویه - تبریز - اراک - اصفهان - شیراز - کرمانشاه - ایلام

« حمل و نقل داخلی و 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

🌐 www.ptec-ir.com

✉ info@ptec-ir.com



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

**شرکت مهندسی
حمل و نقل پتروشیمی**

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲

☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹



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

☎ فرهاد حاتمی ۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳ / ۰۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷

📍 تبریز، انتهای خیابان رسالت
مرکز تجاری رسالت ساختمان
مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴



شرکت حمل و نقل بین المللی
ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود
کریر - فورواردر

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

۳۴۴۶۸۷۰۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ sarban.int@gmail.com



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999

فعال ترین شرکت
حمل و نقل ریلی
در مسیر ترکیه و اروپا

- پروانه فعالیت حمل و نقل جاده ای
- نقل ریلی و پروانه فعالیت حمل
- 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
- ای و دریایی نقل جاده و • حمل
- نقل ترکیبی و درب به درب و • حمل
- امور گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات پشتیبانی حمل

📍 تبریز، خیابان ۲۲ بهمن، میدان جهاد، مجتمع تجاری ستاره باران، طبقه ۶، واحد ۶۰-۶۹

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۲

🌐 www.spodgroup.com

✉ s.sanavi@spodgroup.com



Mana Tarabar
International Transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی
مانا ترابار
خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

📍 اردبیل، بزرگراه بسیج، میدان سینا، ساختمان ماهان تیر پلاک ۱۱۱

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

✉ manatarabarparsiyani@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا،
کشورهای همجوار و بالعکس
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

📍 اردبیل، شهرک رجایی، کوچه شهید شعاری، پلاک ۱۱۱، طبقه اول

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰ ☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

📍 تهران، خیابان شریعتی، تقاطع پلیس، ساختمان دیپلمات ط ۶ واحد ۳۱

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyani.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



شرکت حمل و نقل بین المللی

▀ ترابری بین المللی ▀ زمینی، هوایی، دریایی ▀ بسته بندی و ترخیص کالا ▀ Road & airway ▀ Shipping & packing ▀ custom clearance & services

◀ جنب درب گمرک بازرگان، مجتمع امیرحسین، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴۰

◀ Next to the bazargan customs door. Amir Hussein Complex. floor3. Unit5

☎ (+9844) 34375084 / 6 ☎ +984434372740

✉ morvaridmaku_transport@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

◀ تبریز، فلکه دانشگاه برج بلور، طبقه ۸، واحد G

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



آرتا لجستیک

کریر - فروردر

« صادرات و واردات، ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی
« کارگزار رسمی واردات کسنددهای روز اروپا

« دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس
« ارائه خدمات فروردرینگ بین المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)
« سرویس های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و بالعکس

◀ تبریز، محله نصف راه، خیابان شهیدآیت اله محلاتی، بلوار ۲۲

بهمن، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

www.artalogistic.com ✉ info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

کریر - فروردر

Niroy Tarabar

International Transport

- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

◀ تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

◀ دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

◀ جلفا، خیابان تیمسار فلاحی، روبه روی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

✉ shahabsaharazar@gmail.com

◀ کریر-فروردر ◀ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

◀ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، باکو، گرجستان، تفتان، آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

☎ ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

◀ ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس

◀ خوی، بلوار ولی عصر، طبقه دوم بانک مهر ایرانیان

(تنومند) ☎ ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴ ☎ ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶

◀ کرج، گرمدره، خیابان شهید علی براتی، بزرگراه لشگری، پلاک ۱۴، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴ ☎ ۰۹۱۴۴۶۲۵۴۸۸ / ۰۹۱۲۸۹۰۳۷۰۹

www.lbeg.ir

✉ info@lbeg.ir

✉ Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

قهرمان سیر البرز

مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

ترخیص و بارگیری

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

استریپ

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

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 ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر پیشتاز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای از مبدا بندرعباس به تمام نقاط کشور

بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران؟

دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه

امیرکریم الدینی ۳۴۵۴۳۱۷-۰۹۱۳ / ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۵۵ / ۳۴۵۷۶۷۱-۰۹۱۳ احیدر حسینی پور

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com bandarpishtaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

شماره ثبت: ۳۳۴۲

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

تخصصی ترین 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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

✉ rashidbar_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
توحید هرمزگان

حمل کالا از بندرعباس
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،
ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

☎ ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی:

☎ ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ nasimtarabarco@yahoo.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

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵ - ۷۹

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵

☎ ۳۳۸۷۲۵۶۵-۰۳۱ دفتر اصفهان:

☎ ۵۲۷۳۵۰۸۱-۰۳۱ شعبه مبارکه:

☎ ۳۳۴۴۵۱۴۵-۰۷۶ شعبه بندرعباس:

☎ ۵۵۵۴۶۱۲۵-۰۳۱ شعبه کاشان:

☎ ۵۲۲۲۳۵۹۰۰۳۱ شعبه زین شهر:

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ رشت (داخلی ۱۵۳):

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ خواف (داخلی ۱۵۳):

✉ 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: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۵۲

دفتر مرکزی: ۳۳۴۶۸۱۲۳ / ۳۳۴۶۸۱۵۵-۰۷۶ / ۳۳۴۶۸۰۶۷-۰۷۶

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۳۳۷۱۰۰۶۱-۰۷۶ / ۳۳۷۱۰۰۷۴-۰۷۶ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com ✉ ehsan.hormozgan@yahoo.com



امیر ترابرمهرگان
شرکت حمل و نقل

با 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

المللی نقل بین و نمایندگی شرکت های حمل

• دارای بیمه‌نامه 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 کامیون‌های کفی، چادری، ترانزیت، یخچالدار،

لبه‌دار، خاور و کامیون‌های کشویی و کمرشکن و بوژی

بندرعباس، میدان شهید، خ امام، کوچه پیروزی، ۲۰، ساختمان دیپلمات، ط، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸

دفتر عملیاتی: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، قطعه ۹۵

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

✉ ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آتیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس
به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس اپ:

۰۹۱۷۶۷۱۷۹۹

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی
صدر، ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

@agh_transport

www.aghtrans.com



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن
(متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد

☎ ۳۴۲۲۱۶۵۰

☎ ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

☎ ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت کشتیرانی فانوس طلایی جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)

BH	MY	PK	CH	SG	KW	AE
SY	SA	JO	EU	EG	AF	TH
IQ	VN	SK	NK	KH	JP	BG

تهران ، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) ، خیابان کاتوزیان ، پلاک ۸ ، طبقه دوم

Floor 1 , NO 8 , Katooziyan Street , Khaled Eslamboli Street (Vozara) , Tehran

بندر عباس ، بلوار امام خمینی ، خیابان امام موسی صدر ، ساختمان پاداش ۲ ، طبقه ۶

Floor 6 , Padash Building , Emam Moosa Sadr Street , Emam BLVD , Bandar Abbas

Info@igship.com

تهران : ۰۲۱ - ۹۱۰۰۱۹۵۰
بندر عباس : ۰۷۶۳ - ۲۲۵۳۲۲۴ - ۷



Fanus_Talae_Jazire_Shipping

www.igship.com

راهنمای شرکتهای کشتیرانی و خدمات دریایی ایران



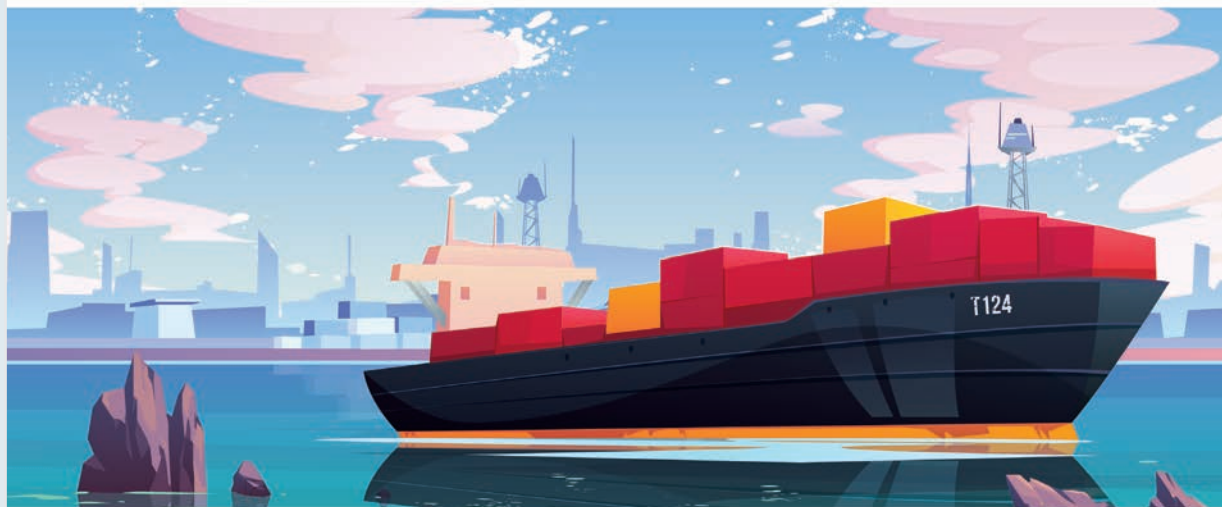
فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور

خدمات دریایی و کشتیرانی		صفحه
آباد اختر آریامن	۱۳۶	۱۳۸
آینوس خارک	۱۳۵	۱۳۸
آبتین راه خاورمیانه	۱۵۶	۱۳۸
آباد راه دریا	۱۴۴	۱۳۸
آریامن راه کوروش	۱۳۶	۱۳۸
آریا بندر سینتا	۱۴۳	۱۳۸
آریا راد مهر دریا	۱۳۹	۱۳۸
آرین ترنس	۱۴۲	۱۳۸
آرین سپهر اروند	۱۴۲	۱۳۸
آسمان دریا رها	۱۴۷	۱۳۸
آهنگ دریا	۱۴۲	۱۳۸
ایستار ترابری پارسا	۱۴۷	۱۳۸
اتحاد دریایی دوستی	۱۴۰	۱۳۸
اسپندان ترابری آتیه	۱۴۲	۱۳۸
البرز سیریک	۱۵۶	۱۳۸
امواج دریا	۱۳۶	۱۳۸
امواج زمین دریا	۱۵۶	۱۳۸
اوزال دریا	۱۵۶	۱۳۸
ایران ترابری	۱۴۲	۱۳۸
ایرسا دریا لجستیک	۱۳۹	۱۳۸
ایرسا دریای فرناک	۱۱۳	۱۳۸
ایرسا مارین	۱۳۸	۱۳۸
پاسارگاد لاین	۱۳۷	۱۳۸
پاشا دریا شرق	۱۳۸	۱۳۸
پردیس اقیانوس سیراف	۱۳۶	۱۳۸
تاجران دریا کالا	۱۳۷	۱۳۸
ناو ساحل اروند	۱۱۶	۱۳۸
ترنگ دریا (TDS)	۱۳۹	۱۳۸
توسعه تجارت روبینا	۱۴۵	۱۳۸
توشه بر	۱۴۲	۱۳۸
جهان دنیز کالا	۱۳۴	۱۳۸
خط استوا مارین	۱۳۸	۱۳۸
خط کرانه دریایی	۱۳۷	۱۳۸
خورشید دریایی آبی	۱۴۴	۱۳۸
داتام دریای اروند	۱۳۵	۱۳۸
دروازه طلای دریای نور	۱۴۱	۱۳۸
دریا پرتوی گیتا	۱۳۵	۱۳۸
دریا پیمای امین پارس	۱۳۸	۱۳۸
دریا تجارت سامیار	۱۳۸	۱۳۸
دریا سرعت	۱۲۸	۱۳۸
دریا سفیر هرمز	۱۳۹	۱۳۸
دریای آبی متحد	۱۲۳	۱۳۸
دریای آرام آماستیس	۱۴۱	۱۳۸
دریای نیلگون شفق	۱۴۵	۱۳۸
دنیز دریا نورد متحد	۱۴۴	۱۳۸
دورقی	۱۵۶	۱۳۸
راشا تجارت شاپیگان	۱۳۴	۱۳۸
راهیان تجارت مارین	۱۳۵	۱۳۵
راهیان دریای سعادت	۱۱۰	۱۳۵
رایکا دریا تجارت	۱۳۵	۱۳۵
روشن دریای پارس	۱۴۷	۱۳۵
ساعی ترابری آرشام	۱۴۴	۱۳۵
ساعی پارس دریا	۱۳۶	۱۳۵
سام دریا آسیا	۱۳۹	۱۳۵
سپید بندر مکران	۱۳۶	۱۳۵
ستاره	۱۴۲	۱۳۵
ستاره آبی دریا (BSL)	۱۳۵	۱۳۵
سلمین دنیز	۱۳۷	۱۳۵
سها رسا مانا	۱۴۳	۱۳۵
سیراف دریا لیمان	۱۴۵	۱۳۵
سیما دریای گناوه	۱۳۷	۱۳۵
شاخص صدف دریا	۱۳۴	۱۳۵
فانوس ساحل	۱۴۴	۱۳۵
فرناک دریای آرام	۱۳۴	۱۳۵
فرمد	۱۴۲	۱۳۵
کیان راه ساحل	۱۴۰	۱۳۵
گذرگاه دریا پارس	۱۴۵	۱۳۵
لنکا آبی کیش	۱۳۹	۱۳۵
لنگر دریای جنوب	۱۴۲	۱۳۵
ماروس ترابری	۱۳۶	۱۳۵
مدیریت بار و دریا	۱۴۴	۱۳۵
مروارید اقیانوس آرام	۱۴۵	۱۳۵
مروارید دریای آرام	۱۴۴	۱۳۵
موج مد	۱۴۳	۱۳۵
مهر دریا فاوگان	۱۲۲	۱۳۵
نیک یاد دریا	۱۳۴	۱۳۵
ونوس دریا	۱۳۷	۱۳۵
هفت دریا	۱۴۳	۱۳۵
هلال دریای ایرانیان	۱۳۸	۱۳۵
هماهنگ دریای پارس	۱۳۸	۱۳۵
هترا ناو دریا	۱۴۵	۱۳۵
هویا امید دریا	۱۴۱	۱۳۵
یکتا مارین	۱۳۸	۱۳۵
خدمات بندری		
امیدان ساحل پارسیمان	۱۴۰	۱۳۵
تیم دریا	۱۳۴	۱۳۵
خلیج پزم	۱۴۳	۱۳۵
دریای آبی خلیج فارس	۱۴۰	۱۳۵
ساحل نمایان بندر	۱۴۷	۱۳۵
کسری افق دریا	۱۳۷	۱۳۵

PARS SEA PASSAGE SHIPPING AGENCY CO.

Providing regular services in all type of containers in FCL/LCL and etc. shipments

BORDERLESS LOGISTICS



+98 912 272 7375

+98-21-22386043 / 22386054

Iran, Tehran, Saadat Abad, above Kaj sq, Ali Akbar alley No 20, floor 001

www.psp-shipping.com

GMR@psp-shipping.com

WE CAN PROVIDE SERVICE

FROM / TO IRAN
TO ANY AVAILABLE PORT WORLDWIDE

- Export
- Import
- Forwarding(sea/land/air)
- Cross stuff service



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 بخ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۲۱۲

۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۵۰-۵۱

INFO@SHAKHESD.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



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 ✉ info@abnouskharg.com



شرکت کشتیرانی

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نیش خیابان ۲۵ گاندی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴

☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

✉ management@raikaseatrade.com

🌐 www.raikaseatrade.com



شرکت کشتیرانی

داتام دریای اروند

(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی
دریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» 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 ✉ 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



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 آربامن

کارگزاری ترابری دریایی
نماینده خط کشتیرانی AAA هند
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳
۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان
• مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)

• حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، نلسون ماندلا (چردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴،
طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

پردیس اقیانوس سیراف

- نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
 - سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
 - ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
 - ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
 - ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بن بست صدر، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L
Freight Forwarder



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



کشتیرانی خط کرانه دریایی
مسئولیت محدود: 468726/Reg No.:

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

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



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

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

✉ info@sdgshipping.com

✉ info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 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

☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

✉ info@sdgshipping.com

✉ info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 www.toojaltakro.com



شرکت کشتیرانی ونوس دریا

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

تهران، میدان آرژانتین، ضلع جنوب غربی، پلاک ۲۲، ساختمان صبا، طبقه ۱، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۴۲۰۳۴۱۰۱ | 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 تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر گنساوه: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱

دفتر دبی: ۰۹۷۱۵-۱۷۱۳۰۲۴

📠 office.thr@pasargadline.ir

🌐 www.pasargadline.com

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در 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



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



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
• Cross Stuffing و Switch B/L سرویس

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۹۴۱۲-۱۳ / ۸۶۱۹۹۶۱۲

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نمابندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره‌گیری از پایانه‌های اختصاصی ♦ حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نمابندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱ بندرعباس
☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ بوشهر

✉ info@hilaldarya.com



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



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



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
✉ 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





شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

- نمایندگی خطوط کانتینری
- سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
- متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵ نبش
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶
☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

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

www.bluelotkakish.com



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱
☎ ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸
📧 Irsa.darya.logistics.shipping

www.irsalogistics.com | info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی
آریا رادمهر دریا

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی
حمل کالای خطرناک / ترخیص
و سایر خدمات حمل

تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹، ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵ ☎ ۸۸۳۱۹۳۶۷
www.armdshipping.com | info@armdshipping.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



OCEAN POLE STAR SHIPPING

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات، طبقه ۹، واحد ۹۰۲

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندنینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BND، BIK، Bushehr، و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

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



نماینده کشتیرانی

کیان راه ساحل

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

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 www.srkco.Net

✉ 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

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 📠 ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
✉ blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com
🌐 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 ✉ 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
🌐 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 ✉ 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 یا در ستاز کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیرمستقیم
« انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا
📍 تهران، خیابان مطهری، نرسیده به قائم مقام، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

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



Darvazeh Talaie
Daryaye Noor
Shipping CO.

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

(Air-Freight) نقل هوایی و « حمل از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ ☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

📧 daryayenoor.co

www.dtdnco.com

info@dnshippingco.com

رابین لجستیک

Logistics Service Provider (3PL,4PL)

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

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

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



WWW.ROBINTP.COM



شرکت نمایندگی کشتیرانی
هیوا امید دریا

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

NVOCC

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۰۱ / ۳۳۵۴۸۳۰۲

📧 info@hivaomidarya.com

www.hivaomidarya.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشروترابر متحد آراز

- ♦ دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه
- ♦ وارد کننده کشتنده از اروپا
- ♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا
- ♦ کربری و فوروارداری

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

☎ ۰۹۱۲۰۴۶۹۳۶۴

www.pitmatransport.ir

info@pitmatransport.com



شماره ثبت: ۵۴۶۸۴۷



شرکت اسپندان ترابری آتیه

Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، نبش خیابان وراوینی برج دلتا پلاک ۱۱۵ واحد ۱۱۵

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱-۲

m.bahrami@sta-co.com

✉ info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه، بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۵

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳

☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲

☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱

☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه

☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

✉ ahangdarya@mehd.net



ایران ترابار

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.cargoexport.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

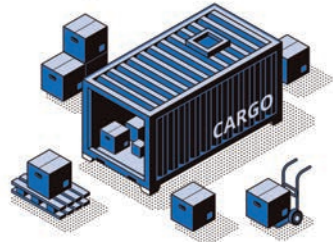


www.tcisrns.com

☎ 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 دستگاه، 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

☎ ۸۸۷۰۸۰۰۳۴ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
 ☎ ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
 ✉ info@absshopping.com
 🌐 www.absshopping.com



حامد بار
 (بزرگ مقیاس هوشمند)
 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 ترابریهای حمل‌خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون‌ها »
 « دارای ترمینال اختصاصی

تهران، خیابان آزادی، روبروی مسجد دانشگاه شریف، شماره ۴۶۰، ساختمان مصطفی
 ☎ ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹
 ☎ ۶۶۰۰۱۰۸۶
 ✉ info@hamedbar.ir
 🌐 www.hamedbar.ir



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

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

تهران، خیابان وزرا، کوچه هفتم
 پلاک ۱۳ طبقه ۲ واحد ۸
 ☎ ۰۲۱-۸۸۷۰۶۳۰۰
 ☎ ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱
 ✉ info@searoadkala.com
 🌐 www.searoadkala.com



شرکت کشتیرانی سُها رسا مانا

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

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

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
 ☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

گردونه مهر

با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت در زمینه کربری و فوراردی در آسیا و اروپا آماده خدمت رسانی می‌باشد.

تهران، خیابان اسکندری جنوبی، ما بین خ جمهوری و ارومیه پ ۳۸۳، ط اول
 ☎ ۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷ / ۶۶۹۴۶۴۶۰
 ☎ ۶۶۹۲۰۰۴۳
 ✉ Mehrgardoone@yahoo.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی روانسر ترابری

مدیر عامل: جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

☎ ۰۹۱۸۸۸۸۸۸۸۳۹
 ☎ ۰۲۱-۸۸۷۴۶۵۵۰ تهران
 ☎ ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲-۹۳ کرمانشاه
 ☎ ۰۹۶۴-۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰ سلیمانیه
 ☎ ۰۳۷۵-۲۹۶۵۳۰۴۳۰ بلوروس

✉ jafarsouri@yahoo.com



حمل‌ونقل بین‌المللی کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچو کردستان

📍 سنج، خیابان طالقانی، کوچه مولوی کرد، پلاک ۸
 ☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸
 ☎ ۳۳۱۷۰۱۰۱
 ☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

📍 تهران، خیابان سپهبد قرنی، خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴
 ☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹
 ☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰
 ☎ ۸۸۸۹۷۴۹۷
 ☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

✉ iranvichoo@yahoo.com



📍 تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
 ☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



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



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

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

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ (خط ۱۲) ۲۲۲۲۵۳۰۳
 ☎ ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در: بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بارگان، دوغانرون و کلیه شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com
 🌐 www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی **موج مد**

نمایندگی خط کشتیرانی Moj Madd Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

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

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج ۱، طبقه ۱۱، واحد ۳

☎ (خط ۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳
 ☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
خورشید دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

عضویت در گروه نمایندگی‌های
Cooperative & Pacific Power Logistic
در کلیه کشورهای جهان • ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL • انجام خدمات حمل Door to Door • عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس • اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فلبر و تانکری • انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



شرکت خدمات کشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین‌المللی
- خدمات تحویل‌گیری کالا به صورت درب به درب

تهران، مطهری بعد از سلیمان‌خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
مروارید دریای آرام

- ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"
- دارای نمایندگی ترخیص در امارات
- انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

تهران، یوسف‌آباد، خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

☎ ۸۸۶۱۵۳۴۰ / ۸۸۶۰۹۹۲۶

۸۸۰۶۷۱۳۸

☎ ۸۸۰۶۷۱۲۶

✉ info@csp-shpg.com

🌐 www.csp-shpg.com



SAEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD

- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه خدمات فوراردری
- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری

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 • شماره: ۸۸۱۷۲۷۵۸
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 دریابندری، پ ۶۶،

ط ۳ و ۳

☎ ۲۲۰۲۸۷۷۷-۹

✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
شرکت دینزدانورد متح

دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

- ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL
- 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 رامتیا، پلاک ۲، برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

کدپستی ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴

U.A.E. (Dubai) OFFICE: DENIZ Sea Shipping Lines Agents L.L.C. Suite No.4108, 41 Floor, Churchill Tower, Business Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office: Deniz Seafarer Pakistan Suite #108, 1st Floor Progressive Center, P.E.C.H.S Block 6 Karachi, Pakistan

🌐 denizseafarer.com ✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی
شرکت فانوس ساحل

- عضو بیمکو • عضو انجمن کشتیرانی
- 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

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹

☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹

aminifanussahel.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 کانتینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه
قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) ◀ سرویس
Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp ◀ سرویس حمل
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ◀ سرویس حمل زمینی و
هوایی ◀ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ◀ سرویس کانتینر یخچالی
◀ سرویس ریلی ◀ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین فلکسی، استافینگ،
بارگیری در محل ریفری، 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 بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
- . ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
- . خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
- . خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- . دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
- . دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN



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

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ / فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲
ایمیل: info@hansanav.com

www.hansanav.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



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

📍 تهران، سعادت آباد، میدان کاج، کوچه علی اکبر، پلاک ۲۰، واحد ۵۰۴

☎ ۲۲۳۸۶۰۵۵۴ / ۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۲۲۳۸۶۰۴۶

✉ Sarah.tn@psp-shipping.com

✉ gmr@psp-shipping.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانتینر، قله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ 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



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

داخلی (۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

شعب: بازرگان، 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: +۹۸ ۲۱ ۸۸۵۹۸۹۸
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸۷۸۴۲۵

Email: info@abtinway.com

Website: www.abtinway.com



RDPLINE

کشتیرانی روشن دریای پارس
Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

🌐 www.roshandarya.com 📧 office@roshandarya.com



نمایندگی کشتیرانی

آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (IUC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان
مهر (پلاک ۲۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱

📠 ۰۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

📧 info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابار 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



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زهره شب

کریر - فورواردر- ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان

« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان

CIS آهن به کشورهای « حمل کالا از طریق راه

نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی »

« اجاره ژنست (دستگاه مولد برق) در دپوی بندرعباس جهت

کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی‌آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۱۶ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵

📠 ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ 📠 ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ 📠 ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

🌐 www.zohreshab.com 📧 info@zohreshab.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 ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،

پلاک ۱۱۴، واحد ۱

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانه کانتینری بندر عباس آریا



پایانه کانتینری بندرعباس آریا شرکت منتخب و برتر با کسب بالاترین امتیاز در شاخص های عملیاتی و ایمنی در سال ۱۴۰۲ از طرف سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مفتخر است با زیرساختی مناسب کاملترین و باکیفیت ترین خدمات بندری را به مشتریان خود در بندر شهید رجایی ارائه نماید



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

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

🌐 www.bact.ir



راهنمای شرکت‌های بازرگانی، ریلی، لجستیک و خدمات وابسته

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار ریلی، لجستیک و خدمات وابسته کشور

صنعت و خدمات	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	حمل و نقل ریلی	صفحه
۱۴۲ خدمات فنی و بازرسی TCIS	۱۵۴ آماد راه	۱۵۲ بازرگانی ایشی	۱۵۱ اسباد ترابری ویرا	
۱۵۵ موسسه آموزشی کارآمد	۱۰۶ تهران رخش	۱۵۳ بازرگانی ابوالهیمی رهبر	۱۵۱ بیشناز راه و شهر	
	۱۴۲ JSF AIR	۱۲۰ بازرگانی اجافی	۱۲۴ خلیج فارس ریل	
Tarabaran Guide	۱۵۴ چاپار	۱۵۳ بازرگانی اسلامی	۱۵۰ راه آهن حمل و نقل	
157 Abdis Marine	۱۲۷ سنی	۱۵۲ بازرگانی HCO	۱۵۰ راه آهن کشش	
117 Arian	۱۱۴ شب شهاب	۱۵۲ بازرگانی لطفی	۱۵۱ راهبران ریلی آسیا بار	
157 B.S.L Shipping	۱۴۵ هنزا ناو دریا	۱۵۲ بازرگانی لاله رخسار	۱۵۰ سمند ریل	
157 Pole One Trans	۱۲۶ ویرا آسمان ترابر	۱۵۳ تاب فورواردر	۱۵۵ سهند لجستیک	
139 Ocean Ppole Star	۱۱۱ Lara Freight	۱۵۳ سلطان تجارت بازرگان	۱۵۱ سینا ریل پارس	
157 Rahian Tejarat Marine	خدمات بیمه	۱۱۱ کارو تجارت آرین رایین	۱۲۰ صبا لجستیک	
157 Rasha Tejarat Shaygan	۱۴۰ بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۳ گمرکی عباس نوری	۱۲۴ واگن بار	
157 Marin Samin Pars		۱۵۲ عرفان تجارت آستارا	خودروسازی	
109 Safe Cargo	مسافری داخلی و بین المللی	۱۱۵ ماهان تجارت لیماک	۱۵۶ ایران خودرو دیزل	
157 Shaahin Tarabar	۱۵۴ آرام گرد انهر	۱۲۶ مروارید تجارت توانا مکران	۱۵۶ گواه	
157 Torang Darya	۱۵۲ ایران بیمه	۱۵۳ نوید راسا آذر		
	۱۵۲ تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)	۱۵۳ هامون صنعت شریف		

آخرین اخبار حمل و نقل کشور را در سایت ترابران دنبال کنید.

www.tarabaran.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار فرابر پایاگام

امنیت، سرعت و کیفیت در حمل و نقل بین‌المللی همگام با استانداردهای اروپا

فورواردر/کریر

- دارای شعبه فعال در ترکیه و بندرعباس
- ارائه ترانزیت از کلیه گمرکات و بندر کشور
- سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و حمل و نقل ترکیبی
- حمل و نقل کالا به صورت دربست و خرده بار از اتحادیه اروپا، ترکیه و روسیه
- مجهز به کامیونهای چادری، کفی و یخچالی
- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، امارات و کشورهای CIS
- سرویس‌های FCL, LCL, Switch BL, Cross stuffing

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲
۸۸۵۹۴۱۵۶ - ۸۸۳۲۸۳۳۷



info@payagam.org www.Payagam.org

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

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتنر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
و انبارش (مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانیتنر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ...)



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 www.samandrail.ir

✉ info@samandrail.ir



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل بین المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فوروردی از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد 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 کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 www.rak.co.ir

✉ info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



مدیرعامل: حامد نوروزی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،
نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

www.srpt.ir
info@srpt.ir


شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نبش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

📍 هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹ ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴

☎ ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir
info@ghatarbar.ir


اسپاد ترابری 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 ۳۳۶۹ ۳۴۳۹ | فکس: ۰۲۱-۳۳۶۲ ۳۴۳۹ ۳۴۴۱

www.spodgroup.com
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
www.asiabarco.com

بازرگانی رحیم ابشی

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
♦ کارگزار (حق العمل کار)
رسمی گمرک ایران

♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی

☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
☎ ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
☎ ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
☎ ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸

✉ rahimabshi@yahoo.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

☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵ ☎ ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

🌐 www.ariaataskish.com

✉ export@ariaataskish.com ✉ import@ariaataskish.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

📍 تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com

🌐 www.lotfitrade.com

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

☎ ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۵۱۸۵۳
۰۶-۵۵۱۸۵۳۲۴

پایانه شرق
۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com

🌐 www.pmtco.ir

شرکت عرفان تجارت آستارا

حمل و نقل بین المللی
فارانیر ترابری
FARA TIR TARABAR
Int. Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی
فارا تیر ترابری

شرکت عرفان تجارت آستارا
Import & Export

(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

☎ ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲ ☎ ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

✉ erfantejarat.astara@gmail.com

✉ faratirtarabarastara@gmail.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

بازرگانی لاله رخسار LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا »

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی »

📍 تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸
📍 بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲
📍 دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

☎ ۰۲۱-۴۵۹۴۳ داخلی بوشهر: ۳۳۳
☎ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰ داخلی تهران: ۳۱۱

📧 lrtrading.co

🌐 www.LRtrading.co ✉ info@LRtrading.co





شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان
 - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
 - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلووآسی استانبول ترکیه
 - انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A
TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI
ÇAKAN ANTREPO
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir. ☎ +905347875532 ☎ +902627540126 ☎ ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ ☎ ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶
- Farhad Azarafza ☎ +905323131857 ☎ +989122077929 ☎ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ ☎ ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
- ☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
- ☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



هر آنچه شما نیاز دارید، به ما بسپارید
۲۵ سال سابقه در انجام امور گمرک و لجستیک
در منطقه آزاد جبل علی و امارات متحده

FZS1AJ03, SOUTH ZONE, JEBEL ALI FREE ZONE, DUBAI-UAE

- ☎ +971 439 57 664 ☎ +971 502827073
- ☎ +971 50 774 6775 ☎ +971 56 9474757

Kourosh@topforwarder.com

Samira@topforwarder.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات کشور
ثبت سفارش، دریافت کلیه مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر،
خیابان صابونچی، کوچه ایازی،
پلاک ۶۸، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



شرکت بازرگانی 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

- ☎ ۰۷۶-۹۱۰۹۹۸۹۴-۵ ☎ 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 ☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ☎ ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت کارسازان چاپار

حمل و سرویس درب به درب

مرسولات پستی داخلی و بین الملل

تهران، بالاتر از چهارراه جهان کودک، کوچه کیش پلاک ۱۸

☎ ۰۲۱-۶۴۰۸۵

✉ Chapar.intl@chaparnet.com

www.chaparnet.com



شرکت حمل و نقل
صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها بانواع کاربریها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادریعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)
حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ بندرامام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸

تهران: ۰۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۳۳-۳۱۳۶۲۹۹

www.bargolza.com

bargolzatrn@yahoo.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند
عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

■ عضو شرکتهای هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسگریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

☎ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷ ☎ ۰۵۱-۳۱۳۴۷ شماره ویژه

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 گفی و کانتینربر به کشورهای همجوار

☎ اردبیل، مابین فلکه 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 ۲۳۴۴ پایانه
۵۵۲۹۶۶۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

خط (۱۲) ۳۳۳۸۳۰۳۰



ممتاز

۳۳۷۴۲۹۲۸

شرکت حمل و نقل وین گرد
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز، درون شهری و برون شهری

☎ خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲ جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰-۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

Vatanguard@gmail.com

www.vatanguardco.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

www.idealrah.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 حمل و نقل کارآمد

آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب و کار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

 ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

 karamad_transport_training

karamad_transport_training کانال آپارات

 Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری

بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،

حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

 ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

 ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

 ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲



شرکت حمل و نقل

پیام بار دلیجان
 www.sebex.co

 info@sebex.co

- 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


لجستیک و حمل و نقل

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
- آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیر آهن، میلگرد، کلاف، رول و... حمل آهن، های سنگین ای، قطعات و نگله ای و کیسه حمل محمولات پروژه 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 خاورمیانه

امانت داری، دقت و سرعت در تحویل کالا

حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور
۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

اهواز، کیلومتر ۲ جاده 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

بزرگترین شرکت خودروساز تجاری ایران و خاورمیانه



حوزه های فعالیت

بوس، کامیون، کامیونت، ون و • تولیدکننده انواع خودروهای کار و تجاری شامل اتوبوس، مینی 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

📠 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



سازمان توسعه تجارت ایران
شماره مجوز: ۱۴۰۱/۳۲۰/۴۹۷۳۲
تاریخ مجوز: ۱۴۰۱/۱۲/۰۳

هفتمین نمایشگاه بین‌المللی

حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته

The 7th Int'l Expo of
Transportation, Logistics
& Related Industries

2023

۲۹-۲۷ آذرماه ۱۴۰۲
تهران، ایران
18-20 December 2023
Tehran, Iran



مجری برگزاری:



دفتر تهران دائمی نمایشگاه:

دفتر تهران

خیابان شریعتی، حسینیه ارشاد، خیابان قبا، کوچه خوشک، پلاک ۱۴، واحد ۳

۰۹۰۵۴۲۵۲۸۶۳ / ۲۲۸۵۵۵۸۶۲

www.irantransexpo.com

info@irantransexpo.com

دفتر استانبول

اسکندرپاشا، یشیلک، بوراک آپارت سیستمی، پلاک ۸۸، فاتح

۹۹۱۳۲۹۷۱۳۱ (+۹۸)

www.irantransexpo.com



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 |  info@FardaDiesel.com



بیمه یاسارگاد

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

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

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

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

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی 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 خلیج فارس و هند، چین، کره جنوبی، ژاپن، آفریقا، اروپا و آمریکا



Abdis Marine Shipping Co
GP, Flat Rack, Open Top, Reefer



**Always
Fresh**



www.abdismarine.com +98 (21) 4168 5000 Sales@abdismarine.com



شرکت

مبشر نور دریا



MOBASHER NOOR DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ◀ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ◀ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ◀ دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ◀ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ◀ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار
- ◀ مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷ www.mobasherco.com

بازارگاه الکترونیکی حمل و نقل نصر تایباد

www.enasrtransport.ir



اولین شرکت حمل و نقل داخلی کالا در منطقه تایباد
حمل محصولات کشاورزی و حمل بار سنگ آهن از معادن منطقه
آماده عقد قرارداد با کلیه معادن و کارخانجات

📍 خراسان رضوی، تایباد، کیلومتر ۲ جاده خوف، پایانه بار خصوصی، غرفه شماره ۴ جنوبی

☎ ۰۵۱-۵۴۵۵۵۴۰۳-۵

☎ ۰۵۱-۵۴۵۵۵۴۰۶-۷

☎ ۰۵۱-۵۴۵۳۴۲۴۲ / ۵۴۵۳۴۳۴۳ محل معدن

👤 ۰۹۰۱۳۶۰۳۶۲۴ مدیرعامل

👤 ۰۹۱۵۵۲۸۳۵۷۲ مدیر داخلی

📠 ۰۹۱۵۵۲۹۳۳۲۳ / ۰۹۰۱۳۶۰۳۶۲۴ / ۰۹۱۵۵۲۸۳۵۷۲

🌐 www.enasrtransport.ir

✉ info@enasrtransport.ir

RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



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



FARDA DIESEL

آغاز فروش اعتباری

کشنده تک محور | کشنده جفت محور

FD560-I

موتور 560hp HANMA

FD550-II

موتور 550hp HANMA



www.FardaDiesel.com

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

 IKDCO

کامیون کشنده آتامان

مجهز به موتور مرسدس بنز