

## شرح حال!

به مناسبت فرارسیدن ۲۶ آذر و هفته حمل و نقل، ترابران در این ویژه‌نامه به دنبال بازگو کردن دغدغه‌های فعالان و دست‌اندرکاران بخش‌های مختلف ترابری کشور و خواسته‌های آنها از سیاست‌گذاران و مسئولان دولتی است، چراکه به این واقعیت واقفیم که تریک و شادباش‌های صرف، دردی از انبوه دردهای امروز این صنف درمان نمی‌کند.



- ◀ حدیث دشواری
- ◀ تحت فشاریم؛ از بیرون و درون!
- ◀ بلای مداخلات غیرکارشناسی بر سر حمل و نقل
- ◀ به جای مراسم، موانع را بردارید!
- ◀ مصائب فعالیت در یک صنعت زیربنایی اما سنتی
- ◀ دریانوردی پیشرو در گرو صنفی پویا
- ◀ همچنان نیازمند حرکت جهادی هستیم



**Pars Trans**  
شرکت کشتیرانی پارس عبور  
[www.parstrans.ru](http://www.parstrans.ru)



Golden Calm Sea  
(Tajiri - Reyahat - Bards)

# 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





# پارس پژوهان آسیا

اولین مجموعه ارائه دهنده خدمات تخصصی ایمیل و میزبانی وب به شرکتهای حمل و نقل بین المللی

اهمیت ویژه استفاده از ایمیل جهت ارتباط با مشتریان، مهمترین پارامتر شرکت های حمل و نقل بین المللی می باشد.

شرکت پارس پژوهان آسیا (PPA) با توجه به این حساسیت و تجربه (۲۱ ساله) خود در این حوزه و همکاری با بسیاری از شرکت های حمل و نقل بین المللی، آمادگی خود را در خصوص ارائه خدماتی متمایزتر جهت پیشرفت این صنعت حیاتی اعلام می نماید.



سرویس های ما :

- خدمات میزبانی حرفه ای ایمیل
- خدمات میزبانی حرفه ای وب
- ثبت و انتقال دامنه
- ارائه گواهینامه SSL
- ارائه سرویس Backup
- ارائه خدمات مشاوره

۰۲۱) ۷۹۶۸۱

www.ppa.ir

# بیمه باربری



بیمه مسئولیت  
متصدیان  
حمل و کشتی



دنیا دنیا آرامش  
بیمه پارسیان

مدیریت بیمه های باربری: ۸۸۴۴۲۵۳

مرکز ارتباطات: ۰۲۱-۸۲۵۹

[www.parsianinsurance.ir](http://www.parsianinsurance.ir)  
[club.parsianinsurance.com](http://club.parsianinsurance.com)





# كشتیرانے پاكار

انجام کلیه امور بازرگانی و صادرات کالا به عمان

۲۶ آفر روز ملی حمد و تقدر کر می بار


مجری خط كشتیرانے بندر جاسک به عمان  
با تجربه انجام بیش از ۱۰۰۰ سفر دریایی به بندر عمان

شماره تماس جهت كسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

 [www.pakargroup.co](http://www.pakargroup.co)

 [Pakar\\_shipping.co](https://www.instagram.com/Pakar_shipping.co)

 [pakarshipping@gmail.com](mailto:pakarshipping@gmail.com)



## معرفی کتاب بیمه‌های دریایی و باشگاه‌های P&I



جلد دوم:

- پوشش‌های قابل ارائه به محموله، کشتی و افراد و سایر
- ذی‌نفعان بیمه‌ای است و تبیین جایگاه کنوانسیون‌های
- بین‌المللی دریایی در این پوشش‌های بیمه‌ای



جلد اول:

- اصول اساسی حاکم بر قراردادهای بیمه دریایی
- پوشش‌های بیمه‌ای دریایی ضمن معرفی باشگاه‌های
- بیمه‌ای معتبر دنیا در صنعت دریانوردی با بهره‌گیری از
- قوانین حاکم بر باشگاه‌های P&I شمال انگلستان، اسکولد
- فنلاند و گارد نروژ

این دو جلد کتاب را به هم خود به روح پر فتوح شمرای  
پیرانتخار نقدش سانهی دتام همزمان بدید بجز اولدم  
که از دریا به شوق ایرانی آباد آزاد آسمانی شدند تقدیم آسم.  
مراجعه  
me

### کشتیرانی

## نسیم ترابر اقیانوس

سرویس کانتینری و جنرال کارگو از  
بنادر اروپا، چین و آمریکای لاتین به بنادر ایران و  
ارائه سرویس لن‌دینگ کرافت در حوزه خلیج فارس



تهران، شهران خیابان یکم پلاک ۳ مجتمع اداری تجاری سامان طبقه سوم واحد ۱۸

☎ ۰۲۱ - ۴۴۳ ۴۶۵۶۱ / ۴۴۳ ۴۶۵۷۳

☎ ۰۲۱ - ۴۴۳ ۴۶۵۷۶

☎ ۰۹۱۲۲۲۷۲۸۸۹

✉ info@obtshipping.co

🌐 www.shippingobt.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

# تات فرابر ایرانیان



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

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

📞 ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

📍 تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق،

پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

✉ Alipour@tatfarabar.com

✉ trans\_shams@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

# به تام ترابر

مدیریت:  
حمید رضا میدان میری



ارائه خدمات فوروار دینگ بین المللی و ترخیص کالا

دارای دفتر اختصاصی در فرودگاه امام (ره)

دارای امکانات تخصصی جهت حمل دارو در دمای کنترل شده

[info@behtam.net](mailto:info@behtam.net)

دفتر مرکزی : ۵-۸۸۳۴۲۸۶۴-۰۲۱

[www.behtam.net](http://www.behtam.net)

دفتر فرودگاه: ۵۵۶۷۸۰۲۰-۰۲۱





# جادوی کارت رو فعال کن

هر دو هفته یکبار | کارت طلایی

# امیلیاردریالی

فقط کافیست با کارت تجارت خرید کنی

از همین امروز از کارت خود استفاده کنید و با افزایش موجودی حساب،  
شانس خود را در قرعه کشی آتی افزایش دهید

مهر تا اسفند ۱۴۰۲

● هر یک میلیون ریال مانده در هر روز یک امتیاز، هر تراکنش بانکی کارت ۱۰ امتیاز  
( تا سقف ۲۰,۰۰۰ امتیاز در هر دوره قرعه کشی )

● برای اطلاعات بیشتر Qrcode روبرو را اسکن کنید



tejaratbank  
tejaratbank.ir  
۱۵۵۲



بانک تجارت



**بارفرابره پارسیان زمین دریا**  
**Persian Land Sea Forwarding Co.**

خیابان خرمشهر، رسیدنه به سه‌رودی، شماره ۳۶، واحد ۱۰  
Unit 10, No.36, Khoramshahr Ave,  
Tehran/IRAN P.O Box:1553833733

(+98) 21 45 24 7000(30line)  
(+98) 21 88 17 21 00  
(+98) 21 88 17 83 13 (FAX)

[www.pls-co.com](http://www.pls-co.com)  
[contact@pls-co.com](mailto:contact@pls-co.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی نیکسان کالا تجارت  
Niksan Kala Tejarat

ترانزیت، صادرات، واردات

ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

بندرعباس خیابان امام خمینی بلوار پدران آسمانی نبش پدران ۱۲ ساختمان کلاسیک ۳ طبقه اول واحد ۱۰۳

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۷۵ / ۳۲۲۳۳۸۹۲ / ۳۲۲۳۹۶۵۷

🌐 [www.nkt-co.com](http://www.nkt-co.com)

📠 ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

✉ [info@nkt-co.com](mailto:info@nkt-co.com)







# شرکت راه آینده مستقیم

شرکت فورواردر ریلی بین المللی

✓ ارائه خدمات فورواردری در کریدورهای بین المللی:

چین-ایران-ترکیه

شمال-جنوب (INSTC)

اسلام آباد-تهران-استانبول (ITI)

✓ ارائه خدمات فورواردری از کشورهای CIS، چین، ترکیه

و هند به ایران و بالعکس.

✓ دارای نمایندگی در ترکیه و کشورهای CIS



Ram.log.ir@gmail.com



۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۵



۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۴



تهران، میدان انقلاب، خیابان  
اسکندری، خیابان فرصت شیرازی،  
پلاک ۱۰۳، طبقه دوم، واحد ۶





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

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

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

آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۲  
کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۴۲۰۱۳۰۰۰ - ۴۲۱

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM



# ARAD SEA WAY

ARAD SEA WAY SHIPPING CO



حمل زمینی



حمل دریایی



حمل هوایی

☎ ۰۲۱ - ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

📍 تهران، خیابان مطهری، بعد از خیابان اورامان، پلاک ۱۶، طبقه ۲، واحد ۳

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

✉ [Info@asw-shipping.com](mailto:Info@asw-shipping.com)



ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



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

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

**ما با بهترین متخصص‌ها  
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم**

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۲۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

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



شرکت حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند

## عدل ترابران توس

- حمل کالا های اساسی و معدنی
- صادرات بارنامه وزارت راهی در سراسر کشور
- حمل فرآورده های نفتی و پالایشگاهی
- کلیه عملیات بارگیری و تخلیه
- صدور انواع بیمه نامه گمرکی و ترخیص کالا
- خدمات کرایه و فورواردی
- خدمات کرایه بار
- خدمات تعمیرگاهی خودروهای سنگین

دفتر مرکزی: مشهد، انتهای بلوار فرودگاه  
ابتدای شهرک مسگریه، حاشیه میدان احسان

[adltarabarantoos.com](http://adltarabarantoos.com)

تلفن: ۰۵۱۳۱۳۴۷





پارسیان پارت  
PARSIAN PART

پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینری



### مشخصات پایانه

سکوی تخلیه و بارگیری واگن های قطار	خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه	انبار مسقف (هانگار)	مساحت محوطه کانتینری	مساحت کل ترمینال
۶,۰۰۰ متر مربع	۴۰۰ متر	۱۳,۵۰۰ متر مربع	۹۳,۰۰۰ متر مربع	۱۲۵,۰۰۰ متر مربع

### ظرفیت ها و قابلیت ها

ظرفیت نگهداری همزمان TEU ۲۴۰۰۰ کانتینر  
قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از ربه واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز  
تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینر ها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز  
امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن ها از جمله واگن های مسقف، لبه بلند و کوتاه، گفی و انواع تریلر ها و کامیون ها  
قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته بندی های مختلف: کالای پتروشیمی، عدل های پنبه، جامبوبک، بشکه، کالای پالتیزه و غیر پالتیزه  
ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینر های پنهانی خالی و پر صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و...  
تعمیرات و شستشوی کانتینر

### فعالیت های اصلی

ارائه خدمات تخلیه و بارگیری، نگهداری و انبارداری به صاحبان کالاهای کانتینری و غیر کانتینری صادراتی ترانزیتی و همچنین ارائه خدمات نگهداری کانتینر خالی خطوط کشتیرانی و تحویل آنها به پایانه های کانتینری و صاحبان کالا با بهره برداری از تجهیزات ملکی، سبک و سنگین



تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قسیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه سوم، واحد ۱ | تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۷۷۳۴  
بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی | تلفن: ۰۷۵-۳۳۵۲۸۱۸-۲۰





## شرکت خدمات بارهوائی نیک بار سپهر آسمان همدست ماست

- ✓ حمل محمولات، واردات و صادرات
- ✓ خدمات چارتر حمل کالا در اوزان بالا و ابعاد نامتعارف با هواپیماهای باری
- ✓ برگزاری دوره های آموزشی حمل و نقل بارهوائی طبق استانداردهای IATA و صدور گواهی نامه پایان دوره
- ✓ حمل محمولات خاص از قبیل کالای خطرناک، حیوان زنده و کالاهای فاسد شدنی
- ✓ انجام تشریفات گمرکی در مبدأ و مقصد
- ✓ مشاوره در خصوص حمل و نقل بارهوائی و انجام امور گمرکی

اطلاعات تماس:

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قنبر، کوچه سیزدهم، پلاک ۱۷، برج آراین، طبقه ششم

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

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

۰۲۱-۴۱۸۹۱۷۷ - ۰۲۱-۴۱۸۹۱۷۰



RDS GROUP

گروه شرکت های راهیان

RDS GROUP

JOIN US!  
2023

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



[INFO@RDSSHIPPING.COM](mailto:INFO@RDSSHIPPING.COM)

Write To Us Now!

02188894704



@rds\_shipping\_co





WWW.TIAMDARYA.COM

# Tiam Darya Land Services co.

## ABOUT US

Tiam Darya Land Service Agency is started for being the provider of worldwide transport solution whether is the matter of Break Bulk, Project Cargo, or Containers. TDLS has established by experienced and energetic young staffs in the field of shipping services in Tehran in 2020 and since then, its professional and ethical charter has been based on providing the best services to clients' needs.

As an NVOCC and Ocean freight consolidator, we are committed to delivering the highest level of customer service and support all industries and offer regular and scheduled Break Bulk and container shipments worldwide with our principals and international partners.

Today, twenty-foot iso tank containers with features such as cost-effectiveness, safety, and also with a loading capacity of 26 tons, compared to the loading capacity of 20 tons of normal containers which most of the liquid is packed with IBC tanks, drums and flexi-bags, it has received special attention from merchants.

The cost of preparing and maintaining drums and flexi bags, which are harmful to the environment due to their non-recyclability, is very high, so iso tank containers are a very good alternative for transporting liquids, and there is no more news of leakage, product residue in the aforementioned packages, and difficulty in loading.



(+98) 21 26404531-36  
(+98) 21 26407278

INFO@TIAMDARYA.COM

Unit 1, No. 1, 1st, Northern Dr. Moaddegh (Naft), Mirdamad Blvd, Tehran, Iran



# اروپا، آسیا، آفریقا، آمریکا، قزاقستان و روسیه

با خدمات لجستیک هانزا، فاصله‌ها کوتاه می‌شود



شرکت نمایندگی مشتریان و خدمات بار هوایی هانزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

• دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری

• خدمات بارفرآوری دریایی، زمینی و هوایی

• ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صابریانی

• خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی

• خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

• دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با مشتریان جمهوری اسلامی ایران

• دارای تله‌برنامه پلاتینیوم از خط مشتریان EVERGREEN

آدرس: تهران - میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوهت پلاک ۱۸، طبقه پنجم

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۱۲۰۰۰ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۱۲۲۲۲

ایمیل: info@hansanav.com

www.hansanav.com

**مژده ترابر**

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



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



[Info@extreme-shipping.com](mailto:Info@extreme-shipping.com)





شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

## شاخص صادف 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 تریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳  
تلفن: ۵۱-۰۳۳۳۸۶۴۴۵۴۵-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۴۵-۷۶-۰ همراه: ۹۱۲۰۴۵۱۳۵۸ / ۹۱۲۵۹۳۵۸۹۸-۰

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۴=۷  
تلفن: ۲۱-۲۲۲۵۳۵۷۷ / ۲۲۲۵۳۵۷۸-۰

ceo@shakhessd.com



نماینده‌گی خط کشتیرانی

## سیمای دریای گناوه



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

## توژال تکرو آسیا

**حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس**

چارتر کشتی و حمل بارهای فله خشک، بارهای ترافیکی و نامتعارف، متخصص ترانزیت داخلی و خارجی

طرف مشورت در زمینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، امور گمرکی، اسناد بانکی و پرونده‌های حقوقی

حمل و خرید کالا در کشورهای چین و ترکیه

☎ ۰۲۱ - ۶۶۹۵۲۴۰۳ - ۸

📠 ۰۲۱ - ۶۶۴۹۸۱۷۳

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

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

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

☎ ۰۲۱ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

📠 ۰۲۱ - ۸۶۰۴۵۲۷۰

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

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



# SAHEL

## Shipping Group



Frieght Forwarder  
Logestic and Customs  
Shipping and Carriage

زنجیره عملیاتی حمل و نقل و ترخیص کالا  
۲۰ سال تجربه

[www.sahelshipping.com](http://www.sahelshipping.com)  
[marketing@sahelshipping.com](mailto:marketing@sahelshipping.com)  
+9821-22790672 , 82





روان تراب نوپي امید

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر

دفتر مرکزی  
076-32227860  
076-32227856  
09127047558  
09121817912  
09127031973

OFFICE DUBAI address:  
WHITE AL KAWSAR GENERAL TRADING L .L .C  
AL QUSAIS INDUSTRIAL AREA 3 ,DUBAI , UAE  
MOB : + 971529798344  
E-MAIL : MUHAMMAD@KAWSAR.NET  
www.ravantarabar.com

OFFICE TAJIKISTAN ADDRESS:  
Tajikistan, Dushanbe Abdu1obekov 5 street  
Tel: + 992915159111

- ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات کشور
- دارای دفتر و انبار اختصاصی در امارات و تاجیکستان
- حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین
- حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص
- حمل خودرو از سرخس به کلیه
- کشورهای آسیای میانه  
( ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، ترکمنستان )
- حمل و نقل ریلی کلیه محمولات از مبداء بندر عباس به سایر کشورها
- خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی
- دارای ۵۰ دستگاه کامیون چادری و کانتینر
- دارای مجوز ورود کامیون های افغان
- دارای مجوز واگن خصوصی و دولتی
- دارای ۱۰۰ دستگاه واگن سواری کش اختصاصی جهت حمل محمولات به کشورهای آسیای میانه

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





گروه بازرگانی گامرون  
**Gameron Group**  
 www.gameron-group.com



**پیام مدیریت ارشد**

افتخار می کنیم ، خدمتگزار شما هستیم

■ **گروه بازرگانی گامرون** بعنوان اولین و تنها دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO9001/2008 در امور بازرگانی ، ترخیص ، حمل و نقل داخلی و بین المللی و تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا با یکبار گیری پرسنلی مجرب و آموزش دیده ، در بندر عباس و تهران و تدوین و استقرار سیستم جامع استاندارد مدیریت کیفیت آماده ارائه خدمات بهینه در امور مرتبط با فعالیت های شرکت می باشد .



**شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی**



**زمینه فعالیت**

- حمل و نقل دریایی از اروپا ، شرق آسیا ، هند و هم چنین کشور های حوزه خلیج فارس
- حمل زمینی با کامیون از کشور های اروپایی و آسیای میانه به ایران و بالعکس .
- حمل و نقل هوایی از سراسر جهان .
- ترانزیت کالا از بندر عباس به گمرکات داخلی کشور .
- ترانزیت خارجی کالا از بندر عباس به کشورهای آسیای میانه و بالعکس .
- حمل محمولات گروهی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس .



**دفتر مرکزی :**

تهران : انتهای خیابان برزیل شرقی ، کوی لاله ،  
 ساختمان شماره ۶ ، طبقه سوم ، واحد ۳۰۱  
 تلفن : ۰۲۱۸۸ ۱۹ ۸۳ ۵۰ | فاکس : ۰۲۱۸۸ ۱۹ ۸۳ ۷۲

**در انتخاب ما تردید نکنید**



www.gameron-group.com

info@gameron-group.com





نرم افزار مدیریت حمل و نقل بین المللی

# رویان

رویان با خودکارسازی بسیاری از فعالیتها باعث عملکرد بهتر و بهینه تر، کاهش خطای انسانی و در نهایت رضایت مندی بیش تر مشتریان شما خواهد شد.



 SALES@ROYAN.CO

 WWW.ROYANTMS.COM

 021 44 35 14 80

خودروسازی  
آذهاپتکس  
Azhitechs



EURO5



OM457



شرکت توسعه فناوریهای بیشتر فته آذرآبادگان  
نماینده رسمی و انحصاری خودروسازی های  
MAZ و MAZ-MAN در ایران

SUPPLIERS



WABCO

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۰۲۲۲۱  
فکس: ۰۲۱-۲۲۲۰۱۸۷  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۰۶۰۰۰

www.Azhitechs.com

info@Azhitechs.com

دفتر مرکزی تهران: اول جاده مخصوص کرج - کرج - تهران - پلاک ۲ واحد ۱۱  
دفتر نمایندگی در گزی تبریز: شهرک صنعتی رجایی خلیج شمالی  
کارخانه تبریز: شهرک صنعتی عالی نسب

MAZ\_AZHTECHSGROUP

AZHTECHS





- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورها مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- ◀ داشتن نمایندگی‌های رسمی در اروپا، آسیا و آسیای میانه
- ◀ دارای نمایندگی‌های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان‌های کشور
- ◀ ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- ◀ شرکت در کمیسیون حل اختلاف
- ◀ دارای تانکرهای حمل گاز آمونیاک و LPG
- ◀ ترخیص کلیه کالاهای وارداتی در حداقل زمان ممکن
- ◀ اخذ قبض انبار و ترخیصیه از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی

شرکت های حمل‌ونقل و لجستیک

پرستو بار بازرگان

پوریا راه مهر

دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳ و ۴

parasoo.bar@yahoo.com

تلفن: ۰۴۴-۳۲۲۵۰۵۳۱





شرکت حمل و نقل بین‌المللی

## گروه الماس تراپرس



- ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه
- دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق
- دارای نمایندگی فعال در دوبی، چین، تایوان، تایلند، مالزی و روسیه
- 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 ولیعصر، بالاتر از خیابان دستگردی (ظفر)، خیابان بابک بهرامی، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۲۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۲۵ / ۸۸۸۷۱۸۲۹

☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۱۸۸

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

☎ ۰۹۱۲۴۶۲۴۱۶۰

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

**KAMEL**  
DIESEL

**P9 560 4x2 EEV**



- مجهز به موتور ۱۳ لیتری YUCHAI با قدرت ۵۶۰ اسب بخار
- گیربکس ۱۸ سرعته FAST EXTRACOOILER با ترمز کمکی ۵ زمانه
- محور عقب به روی F بالشتک هوا مجهز به میل موج گیر
- کابین راننده مجهز به تمامی امکانات و مدرن
- دارای مجوز حمل کالای خطرناک (ADR)
- استانداردهای ۸۵ گانه اروپا

[www.kamelgroup.co](http://www.kamelgroup.co)

**کامل برانید ...**

تلفن: ۰۲۶-۳۳۴۱۷۱۸۲





# اعتبار با دارایی ست شد!

شما می‌توانید هنگام دریافت تسهیلات با مراجعه به سامانه [Set.bsi.ir](http://Set.bsi.ir) به سادگی از دارایی‌های خود به عنوان وثیقه استفاده کنید.



سامانه وثیقه



بانک صادرات ایران





BISANTARABAR PODYA  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

## پویا بیسان ترابر

حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

بندر عباس به گرمان به وزن ۱۱۰ تن



زنجان به ترکمنستان به وزن ۷۶ تن



تهران به اهواز با ارتفاع ۶.۲۰ متر و وزن ۶۵ تن



بندرعباس به قره گل ازبکستان به وزن ۶۰ تن



شرکت حمل و نقل بین المللی بیسان ترابر پویا واقع در مشهد جهت حمل انواع محموله های سنگین و ترافیکی در داخل کشور و برای مقاصد واقع در کشورهای آسیای میانه (حوزه CIS) در حال فعالیت می باشد. بیش از ۲۰ سال سابقه درخشان در زمینه حمل و نقل، علاوه بر حمل و نقل محمولات ترافیکی در زمینه حمل محمولات کانتینری، چادری و کفی با تمامی شرکت ها و کارخانجات آماده همکاری می باشد.

حمل ریلی ماشین آلات راهسازی از تاشکند به اهواز



پروژه های انجام شده توسط این مجموعه. مهر تاییدی بر کیفیت خدمات ارائه شده می باشد که با رضایت حداکثری صاحبان کالا همراه بوده است.

هندوال ترین مسیرهای ترانزیتی:

- به/از کشورهای حوزه CIS
- به/از کشورهای آذربایجان و گرجستان
- به/از کشورهای ترکیه، عراق و افغانستان

نشانی: مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۱۱، واحد ۴۱۱

تلفن: ۳-۳۳۳۸۱۳۸۱-۵۱ = پست الکترونیک: info@bisantarabar.com

فکس: ۳۳۳۸۱۳۸۰-۵۱ = وب سایت: www.bisantarabar.com



# عقاب افشان

اتوبوس های عقاب - اسکانیا، نام همیشه آشنای جاده ها



شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان  
تولید کننده انواع اتوبوس و مینی بوس در ایران

۲۶ آذر روز ملی صنعت حمل و نقل گرامی



**KHADEM**  
Logistics Holding  
Registered in EU

## هدینگ خادم لجستیک

Khadem Logistics Holding

تیم جهانی با دیدگاه واحد و یک تجربه مشترک، گروه حمل و نقل بین‌المللی، دریایی، جاده‌ای هوایی، ترکیبی و ترانزیت، همچنین انبارداری با ترمینال‌های مجهز، معدن و انرژی پاک



انبار داری و تامین کالا  
Warehousing and supply



حمل هوایی  
Air Transport



حمل دریایی  
Sea Transport



حمل جاده‌ای  
Road Transport



حمل ریلی  
Rail Transport

ترمینال‌های مجهز  
Equipped terminals

خدمات ترمینالی  
Terminal services

معدن  
mining

انرژی پاک  
renewable energy

[www.khadem-logistics.com](http://www.khadem-logistics.com)



[khadem.logistics1](https://www.khadem-logistics.com)





به زودی در جاده‌های ایران ...



تجربه ای متفاوت از کیفیت



سروش دیزل  
SOROUSH DIESEL

@ soroushdiesel\_mabna | soroushdiesel.com | +98 21 84 206

# شرکت راه آهن حمل و نقل

(سهامی عام)



اولین و بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی (باز منحصوسی)

پیشگام در حمل و نقل چندوجهی

پیشرو در ترانزیت ریلی



#### شماره تماس نمایندگی ها :

- اراک : ۰۳۶-۰۳۳۱۲۰۰۸۶ + اصفهان : ۰۳۱-۰۳۶۵۱۵۸۹۹
- اصوات : ۰۱۱-۰۳۵۷۱۹۰۳۵ + سیرجان : ۰۳۴-۰۴۲۶۰۳۵
- نکا و بندرعباس : ۰۱۱-۰۳۴۷۳۱۵۱۹ + تبریز : ۰۴۱-۰۳۴۲۲۴۴۸
- بندرعباس : ۰۷۶-۰۳۳۷۵۲۲۲۰ + ۰۷۶-۰۳۳۷۵۲۸۷۱-۲
- سرخس : ۰۵۱-۰۳۴۵۲۳۳۳۴ + ۰۵۱-۰۳۴۵۲۹۱۰۱
- مشهد : (شهید مطهری - حبیب - سگان) ۰۵۱-۰۳۷۳۱۴۷۸۶
- یزد و بافق : ۰۳۵-۰۳۷۲۴۲۷۷۶ + زنجان : ۰۲۴-۰۳۳۷۷۸۳۷۲
- کرمانشاه : ۰۸۳-۰۳۴۷۱۸۵۵۹ + شاهرود : ۰۴۳-۰۳۲۳۶۰۶۹۰
- کرمان و زرنند : ۰۳۴-۰۳۳۴۳۴۸۹



فکس : ۰۴۱-۰۶۶۴۲۱۲۱۶ + تلفن : ۰۴۱-۰۶۶۴۲۴۹۰۰ آدرس : تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۴۴  
 وب سایت : [www.rwt.ir](http://www.rwt.ir) + پست الکترونیک : [info@rwt.ir](mailto:info@rwt.ir) + کد پستی : ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

#### اهم فعالیت های شرکت :

- حمل ریلی انواع مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور
- حمل ریلی انواع مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پالانه های مجاز کشور
- حمل و نقل بین المللی انواع محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی
- متخصص در ارائه خدمات فورواردری انواع کالاهای تجاری از کشورهای CIS چین و ترکیه به ایران و برعکس
- دارای امکانات لجستیک ملکی نظیر: ناوگان باری و سازه های تخلیه مواد قله در ایستگاه های بندرعباس و سنگان

#### اطلاعات تماس دفتر مرکزی :





شرکت حمل و نقل بین المللی

# اسپاد ترابر ویرا

(مسئولیت محدود)

فعالترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر ترکیه و اروپا

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

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

تهران، سعادت آباد، خیابان سرو غربی، نرسیده به میدان کتاب پلاک ۱۳۳، طبقه سوم

تلفن تهران ۰۲۱ ۲۶۶۱ ۹۸۳۴ | دفتر تبریز ۰۴۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۰-۱



# این مسیر سبز است

THIS PATH IS GREEN



**TIPAX**  
Courier Service



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

[in](#) [@tipaxco](#)

OMAN



# Fartak Darya Aram

## SHIPPING AGENCY

- 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 گراس 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
- ارائه خدمات فور واردری و استعلام آنلاین



 FARTAK\_DARYA

Call us Now :

+98-21-88344986

[www.fda-co.com](http://www.fda-co.com)

[info@fda-co.com](mailto:info@fda-co.com)



## کشتیرانی نیروانا ققنوس پارس

Nirvana Phoenix Pars Shipping Co. Ltd



تهران، چهارراه حقانی، جردن، پلاک ۷۲، برج امیر پرویز، طبقه اول، واحد ۱۴

بندرعباس، بلوار سید جمال‌الدین اسدآبادی، نبش چهارراه مرادی، مجتمع رضا، طبقه سوم، واحد ۹

☎ ۰۲۱۹۱۶۹۰۱۳۷ - ۸۸۸۷۰۳۲۶

☎ ۰۷۶۳۲۲۳۳۴۱۵

✉ info@npp-co.com

🌐 www.npp-co.com



۴۷ چهارراه



« نیاز مبرم به اصلاحات در بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور، جز با همفکری و همراهی فعالان بخش میسر نیست. ما در پرونده پیش رو سعی کرده‌ایم گوشه‌ای از دغدغه‌های دیرینه آنها را پوشش دهیم.

۸۳ اسکله



در حال حاضر، در فقدان هر گونه حمایت، امواج ناتوانی و ناکارآمدی ساحل توسعه‌یافتگی را از نظرها دور نگه داشته است. در این بخش به گوشه‌هایی از این تلاطمات سهمگین پرداخته شده است.

۹۵ سکو



« فعالان صنفی و دست‌اندرکاران حمل و نقل ریلی، به بهانه گرامیداشت ۲۶ آذر، با برشماری مشکلات این بخش، خواهان تداوم آن حرکت جهادی، این بار در حوزه حمل و نقل ریلی شده‌اند.

۱۰۳ یادمان



از خلال خاطرات مهدی کرباسیان می‌توان جعبه اسرار چندین دهه مدیریت اقتصادی و سیاسی را گشود، اما عجالتاً ما در این ویژه‌نامه فقط به بخش‌های مربوط به فعالیت او در وزارت راه پرداخته‌ایم.

۱۱۱ تریبون



در این بخش، روایتی اجمالی از وضعیت نشریات در حوزه حمل و نقل از شهریور ۱۳۳۰ تا کودتای ۲۸ مرداد داشته‌ایم؛ علاوه بر این، یکی از محدود نشریات منتشر شده در دوران حکومت دکتر مصدق، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است.

بهاره بوذری



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و پنجم  
ضمیمه شماره دویست و چهاردهم / دی ماه ۱۴۰۲



- صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا
- مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی
- مدیرمسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

- دبیر تحریریه: بهاره بوذری
- دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل
- گزارشگر: سیما ذوکایی نعمتی
- 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 ۸۸۸۴۶۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

- دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری، شماره ۴۹۲، طبقه سوم
- صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۷۴۵
- تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۶۴ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷
- تلگرام و واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

- [www.tarabaran.com](http://www.tarabaran.com)
- [tarabaranmag@gmail.com](mailto:tarabaranmag@gmail.com)



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN

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



بیمه یاسارگاد

"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

حماسه و نقل کرامت باد

### برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

« عدم نیاز به پرداخت سپرده نقدی و تودیع چک به شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح

« پوشش بیمه ای بر روی خسارت های بزرگ وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (مشروط به احراز شرایط)

« پوشش بیمه ای بر روی حق توقف حداکثر ۱۵ روز تاخیر در تحویل کانتینر ناشی از وقوع حادثه (مشروط به احراز شرایط)

« متحدالشکل شدن تعهدنامه های شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح

« افزایش سرعت صدور ترخیصیه

« امکان انتقال مسئولیت به تحویل گیرنده های بعدی (مشروط به احراز شرایط)

« فرصت ۱۰ روزه برای پرداخت صورتحساب های خط کشتیرانی

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

021-88140071



## شرح حال

مهاجرت نوعی فروپاشی خودخواسته به امید تولد دوباره است. هیچ درختی، چه نهال باشد چه تناور، تیشه به دست نمی‌گیرد که ریشه‌های خود را برکند. انسان کم از درخت نیست! بر او چه می‌گذرد و به کدام مرز ناکامی و استیصال می‌رسد که خانه‌ای را که با خون جگر ساخته ویران می‌کند تا در خاک دیگری در جست‌وجوی سرپناهی باشد. مگر جدایی از هویت و جنگیدن در غربت آسان است؛ اما اشخاصی که این سرنوشت ناخوشایند را برای ایرانیان رقم زدند، با به‌کارگیری تکنیک فرار رو به جلو، مهاجران را خائن به وطن، پول‌پرست و گاه افراد ناموفقی می‌خوانند که نتوانستند در کشور خود به جایی برسند. اخیراً هم شخص رئیس‌جمهور یکی از شاخص‌های نخبگی را وطن‌دوستی عنوان کرده و به عبارتی، مهاجران را متهم به نداشتن حس وطن‌دوستی کرده است، اما نکته غیرقابل انکار این است که مهاجران از هر قشری که باشند اگر در سرزمین مادری خود قدر ببینند و به تناسب استعداد و جایگاهشان بر صدر نشینند، ترک وطن آخرین گزینه آنها برای ترسیم آینده خواهد بود.

در سال‌های اخیر، بی‌اعتنایی مسئولان به دلایل پیدا و پنهان مهاجرت و تامین نشدن حقوق اولیه شهروندی در کشور موجب شده که موج مهاجرت به بخش حمل‌ونقل حتی رانندگان هم برسد، به‌گونه‌ای که داشتن گواهینامه پایه یک به فرصتی استثنایی برای مهاجرت تبدیل شده است، با این همه، اگر هنوز هم عزمی واقعی برای پاسداشت سرمایه‌های ارزشمند انسانی کشور و جلوگیری از هدررفت تجربه و تخصص در بخش حمل‌ونقل کشور وجود داشته باشد، بازنگری در همه رویکردها و رویه‌های مشکل‌آفرین کنونی ضرورتی است که جز از طریق همفکری و هم‌اندیشی با اهالی حمل‌ونقل ممکن نیست.

۲۶ آذرماه به نام روز حمل‌ونقل در تقویم ما ثبت شده است زیرا در چنین روزی در سال ۱۳۶۱، در بحبوحه جنگ و در پی صدور فرمان تاریخی رهبر انقلاب مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بنادر جنوبی کشور، حرکت جهادی کامیون‌داران شکل گرفت و صحنه‌های کم‌نظیری از کوشش و ازخودگذشتگی خلق شد. رمز پیروزی و ماندگاری آن رویداد، داشتن مدیریت واحد و همدلی و مشارکت همه بخش‌های حمل‌ونقل با یکدیگر بود که در کمترین زمان ممکن توانستند نگرانی‌های ناشی از نبود کالاهای اساسی را در کشور برطرف کنند. افسوس که امروز آن یگانگی و همدلی جای خود را به فردگرایی و تصمیمات جزیره‌ای داده است و سال‌هاست در رثای فقدان متولی واحد سخن می‌گوییم.

هدف ما از فراهم آوردن این ویژه‌نامه به مناسبت هفته حمل‌ونقل، بازگو کردن دغدغه‌های فعالان بخش حمل‌ونقل و درخواست‌های آنان از سیاست‌گذاران و مسئولان دولتی است، چراکه به این واقعیت واقفیم که تریک و شادباش‌های صرف و مدیحه‌سرایی در باب فداکاری و تلاش شبانه‌روزی رانندگان در ۴۰ سال پیش، دردی از انبوه دردهای امروز این صنف درمان نمی‌کند. از این رو، به سراغ دست‌اندرکاران صاحب‌نظر رفتیم تا در قالب یادداشت دیدگاه‌های صنفی خود را برابیان بیان کنند و از همه این کارشناسان همراه ترابران که دلسوزانه و صبورانه شاید برای صدمین بار از دشواری‌های شغلی و راهکارهای پیشنهادی خود برای ما نوشتند، سپاسگزاریم.

ما بدان مقصد عالی نتوانیم رسید/ هم مگر پیش نهاد لطف شما گامی چند



# 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](http://www.ilslogistic.com)

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰  
[info@ilslogistic.com](mailto:info@ilslogistic.com)

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





فرسودگی و استهلاک از سر و روی حمل و نقل جاده‌ای کشور می‌بارد؛ از سن کامیون‌ها و وضعیت جاده‌ها بگیرد تا قوانین و مقررات و تفکر سنتی مسئولان... و این نیاز مبرم به اصلاحات، جز با همفکری و همراهی فعالان بخش میسر نیست. همان طور که ۹۰ درصد حمل و نقل داخلی و بین‌المللی زمینی کشور از طریق جاده صورت می‌گیرد، تعداد کارشناسان و صاحب‌نظران این بخش نیز در مقایسه با مدل‌های دیگر حمل و نقل بیشتر است و ما در پرونده پیش رو، سعی کرده‌ایم گوشه‌ای از دغدغه‌های دیرینه آنها را پوشش دهیم.

## همیشه پای پول در میان است



دکتر ناصر رزاق منش

مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راهها

سالیان متمادی است که آسیب‌های سوانح ترافیکی در ایران به عنوان یک مشکل و دغدغه عمده، سلامت جامعه را به مخاطره انداخته که متأسفانه در سال‌های اخیر، ابعاد خطرناک‌تری هم یافته است؛ نگران‌کننده‌تر اینکه عمده و اصلی‌ترین قربانیان این حوادث را جمعیت جوان، یعنی نیروهای کار و تولید و طبقات آسیب‌پذیر جامعه تشکیل می‌دهند. در واقع، سالانه نزدیک به ۲۰ هزار نفر از بهترین سرمایه‌های انسانی جامعه که شاید هیچ‌گونه نقشی نیز در حادثه نداشته باشند، جان شیرین خود را از دست داده، خانواده‌های بسیاری داغدار شده، کانون گرم آنها از هم گسسته و تالمات شدید روحی و روانی، انسان‌های بی‌شماری را دچار عوارض بلندمدت و نامطلوب اجتماعی کرده است. ضمن آنکه جایگاه کشورمان را در رتبه‌بندی‌های بین‌المللی جزو ده کشور انتهایی جدول مربوطه قرار داده که به هیچ‌وجه زیننده مردم ما نبوده؛ و این در حالی است که تصادفات رانندگی در بسیاری از جوامع دیگر با برنامه و قانون، مدیریت و نظارت، اراده و توجه کنترل شده است. بدون تردید، این وضعیت بحرانی در کشوری که به لحاظ اقتصادی در مسیر توسعه است، می‌بایست بسیار جدی تلقی شده و بازنگری در برنامه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های مدون برای کاهش تعداد تصادفات رانندگی و به حداقل رساندن اثرات آن بر اقتصاد، به‌عنوان اولویت سیاست‌گذاری‌ها به‌طور جدی مدنظر قرار گیرد.

باید اذعان داشت در سال‌های اخیر با توجه به شرایط حاکم بر جامعه، نقش اقتصاد در افزایش سوانح رانندگی به یکی از موضوعات کلیدی و مهم در این خصوص بدل شده که از چند جنبه باید برای

از دست دادن ۱۹ هزار و ۴۹۰ نفر از هموطنان بر اثر سوانح رانندگی در سال ۱۴۰۱ و مجروح و مصدوم شدن ۳۶۹ هزار و ۳۷۹ نفر که بالغ بر ۱۰ درصد از آنها دچار معلولیت و از کارافتادگی دائم شده‌اند آماری نگران‌کننده است؛ این آمار نسبت به سال ۱۴۰۰ به ترتیب ۱۶/۲ و ۱۶/۴ درصد افزایش یافته است. در شش ماهه نخست سال جاری، این وضعیت نگران‌کننده‌تر بود و بیش از ۱۰ هزار نفر از سرمایه‌های انسانی اجتماعی که حدود ۶۲ درصد از آنها در سن کار بودند در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند.

همچنین، نمی‌توان به راحتی از کنار به هدر رفتن حدود ۸ درصد از درآمد ناخالص ملی و صرف حدود ۴۵ درصد از بودجه نظام سلامت به آسیب‌دیدگان از حوادث ترافیکی گذشت.

آمارهای هشداردهنده سوانح رانندگی در کشور و بی‌توجهی افکار عمومی نسبت به این دغدغه و عدم مطالبه‌گری از مسئولان، مسئله قابل‌تأملی است که بیش از پیش باید به آن توجه داشت. بنابراین در آستانه گرامیداشت روز حمل‌ونقل و راهداری، مایلم برحسب وظیفه‌ای که برعهده دارم و برای تلاش در مسیر تحقق آرمان «حمل‌ونقل بدون حادثه در کشور» با تأکید بر عوامل کلیدی موثر بر افزایش تصادفات رانندگی در سال‌های اخیر و ضرورت چاره‌اندیشی زیربنایی برای این موارد، توجه مسئولان امر را به بازنگری در برنامه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های مدون و اهمیت حفظ سرمایه‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی کشور جلب کنم.







**در حال حاضر، با توجه به شرایط حاکم بر جامعه نقش اقتصاد در افزایش سوانح رانندگی به یکی از موضوعات کلیدی و مهم در این خصوص بدل شده که از چند جنبه باید برای آن چاره‌اندیشی زیربنایی کرد: نخست در بخش خودرو، پس از آن، مشکلات مربوط به نگهداری و بهسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و سرانجام نقش مشکلات اقتصادی و معیشتی خانواده‌ها و پیامدهای روحی و روانی آن بر عوامل انسانی درگیر در تصادفات**



سال جاری اعلام کرده است: «برای نگهداری راه‌ها با مشکل تامین اعتبار مواجه هستیم و فقط ۱۰ درصد از اعتبار مورد نیاز برای نگهداری راه‌ها را در اختیار داریم، این در حالی است که حدود ۲۴۰ هزار میلیارد تومان اعتبار برای نگهداری راه‌های کشور که ۲۹۰ هزار کیلومتر است، نیاز است، اما فقط ۱۰ درصد این رقم در اختیار قرار می‌گیرد، همچنین بر اساس شاخص‌های استاندارد جهانی سالانه ۴ تا ۶ درصد قیمت روز یک کیلومتر راه را برای نرخ استهلاک هزینه می‌کنند، اما به دلیل کسری اعتبارات این رقم در ایران هزینه نمی‌شود.»

#### ◀ جای خالی آمایش سرزمین

نباید فراموش کنیم که رشد روزافزون تردهای شهری در سال‌های اخیر، به‌ویژه در کلان‌شهری مثل تهران، یکی دیگر از دلایل افزایش قابل‌ملاحظه سوانح رانندگی شهری است و از این بابت باید نگران خروج کنترل انضباطی از دست ضابطان امر و کم‌رنگ شدن مسئولیت اجتماعی بود. نکته مهم دیگر در این خصوص، عدم توجه به آمایش سرزمین و تناسب‌سازی پهنه جمعیتی - جغرافیایی کشور، همچنین فرآیند شناسایی قابلیت‌ها، امکانات، فرصت‌ها، منابع و استعدادهای مناطق مختلف و بررسی گزینه‌های بهره‌برداری از آن برای ایجاد توازن و رابطه منطقی بین توزیع جمعیت و انجام فعالیت‌ها، موجب شده

آن چاره‌اندیشی زیربنایی داشت، نخست در بخش خودرو، پس از آن، مشکلات مربوط به نگهداری و بهسازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و سرانجام نقش مشکلات اقتصادی و معیشتی خانواده‌ها و پیامدهای روحی و روانی آن بر عوامل انسانی درگیر در تصادفات.

#### ◀ خرید خودروی داخلی از سر ناچاری است

بنا بر قرائن باید اذعان کرد که طی دوره‌های گذشته، به‌ویژه سال‌های اخیر، به دلیل پاره‌ای از مشکلات ناشی از تحریم‌ها و روند فزاینده قیمت‌های تمام‌شده قطعات و مواد اولیه، خط تولید کارخانجات از نظر کیفیت، ارتقای مورد انتظار را نداشته‌اند. در این خصوص می‌توان به اظهارات جانشین رئیس پلیس راهور فراجا استناد کرد. این مقام مسئول در اردیبهشت ۱۴۰۲ تأکید کرد: «متأسفانه در صنعت خودروسازی داخل با شرایط خوبی مواجه نیستیم، در حالی که با توجه به نقش غیرقابل انکار انسان در وقوع تصادفات، نمی‌توان نسبت به ایمنی وسیله نقلیه که باید از جان انسان‌ها محافظت کند، بی‌توجه بود. در حال حاضر، خودروهایی که در کشور در حال تولید و مونتاژ هستند، هیچ‌گونه ایمنی ندارند و اگر می‌بینیم که مردم آنها را خریداری می‌کنند، صرفاً به دلیل حفظ سرمایه‌شان است، نه به دلیل ایمنی و کیفیت خودرو.»

این‌گونه است که با در نظر داشتن آمار تجمعی و فراوانی خودروهای داخلی، تنها در نوزده سال جاری بنابر گزارش پلیس راهور، سهم خطای انسانی در تصادفات جاده‌ای ۲۹ درصد، سهم راه ۲۰ درصد و سهم خودرو به‌ویژه خودروهای ایرانی ۵۱ درصد بوده است.

#### ◀ تعداد جان‌باختگان در راه‌های برون‌شهری؛ ۳/۵ برابر تصادفات!

در بررسی زیرساخت‌های حمل‌ونقل نیز برابر آمارهای منتشره و اعلام مسئولان نگهداری از شبکه راه‌های کشور، با در نظر داشتن سهم حدود ۹۰ درصدی جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق مدل جاده‌ای، ۷۵/۳ درصد جان‌باختگان سوانح رانندگی در راه‌های برون‌شهری کشور است، در حالی که تنها ۲۵ درصد تصادفات در جاده‌ها رخ می‌دهد.

این بدان معناست که نسبت تعداد جان‌باختگان تصادفات در راه‌های برون‌شهری ۳/۵ برابر است و حتماً این نامتوازن بودن به کیفیت راه‌ها و عدم توفیق در نگهداری مطلوب از شبکه‌های مواصلاتی به جهت کمبود اعتبارات در سال‌های اخیر برمی‌گردد، مسئله‌ای که در کنار خطاهای انسانی و عامل خودرو، متأسفانه سفرهای بی‌بازگشتی را برای مسافران و هموطنان در هر روز و هر ساعت در کشور رقم می‌زند.

گفتنی است، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در مرداد



ترکیب زندگی میان روستا، شهرستان و شهرهای بزرگ از اصول منطقی خود خارج شود.

بنابراین به اعتقاد من، باید به لزوم و ضرورت گسترش سیاست «ایران، کشوری برای همه»، به جای تمرکز بر شعار و برنامه «تهران، شهری برای همه» که بر در و دیوار پایتخت مشاهده می‌شود، توجه شود، زیرا این تشویق بدون ملاحظه، بی‌برنامه و بدون در نظر داشتن زیرساخت‌ها در افق بلندمدت، منجر به مهاجرت و سکونت اجباری یک‌ششم از کل جمعیت کشور در پایتخت شده است و اکنون فارغ از آسیب‌های فراوان محیط‌زیستی، آلودگی صوتی و آبهوایی، اتلاف میلیون‌ها ساعت وقت ساکنان در بن‌بست‌های ترافیکی، هدر رفتن قابل‌ملاحظه انرژی و چالش‌های متعدد انسانی، اجتماعی و اقتصادی، متأسفانه در کلان‌شهر تهران شاهد ثبت سهم ۵۰ درصدی فوتی‌ها و ۶۳ درصدی مجروحان حوادث ترافیکی مربوط به ۴/۵ میلیون موتورسیکلت‌سوار از مجموع ۱۲ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت موجود در کشور هستیم که غالباً هم بدون معاینه فنی و توسط راکبانی بدون گواهینامه در حال رفت‌وآمد هستند.

این وضعیت را می‌بایست عبور از وضعیت هشدار قلمداد کرد، چراکه هم‌اکنون ناهنجاری‌های بی‌شمار در آمدو شد نزد شهروندان، ساکنان و متصدیان پایتخت همانند پدیده خانمانسوز سوانح رانندگی در کل کشور به امری عادی تبدیل شده است.



**در سال‌های اخیر، تشدید مشکلات عدیده معیشتی در میان خانواده‌ها و بروز انواع پیامدهای روحی و روانی ناشی از آن، در افزایش تصادفات رانندگی نقش به‌سزایی داشته است. ضمن آنکه نسبت به صدمات جبران‌ناپذیر انسانی و اجتماعی هم که هرگز قابل تبدیل به اعداد و ارقام نیست، نمی‌توان بی‌اعتنا بود، البته همین که تاکنون نیز به این موضوع توجه لازم نشده، خود جای سوال و مطالبه دارد**



#### ◀ لزوم نگاه جامعه‌شناختی به افزایش تصادفات رانندگی

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، در سال‌های اخیر، تشدید مشکلات عدیده معیشتی در میان خانواده‌ها و بروز انواع پیامدهای روحی و روانی ناشی از آن نیز در افزایش تصادفات رانندگی نقش به‌سزایی داشته که از نگاه جامعه‌شناختی و روان‌شناختی نیازمند بررسی جدی است. ضمن آنکه نسبت به صدمات جبران‌ناپذیر انسانی و اجتماعی هم که هرگز قابل تبدیل به اعداد و ارقام نیست، نمی‌توان بی‌اعتنا بود، البته همین که تاکنون نیز به این موضوع توجه لازم نشده، خود جای سوال و مطالبه دارد. مدیریت، هدایت و نظارت بر تردد بیش از ۹۵ درصد از موتورسواران که از این وسیله برای امرار معاش، جابه‌جایی خانواده یا مسافر، حمل کالا و مرسولات مختلف استفاده می‌کنند، نیازمند یک فرآیند و برنامه مدون، اجرایی و قانونمند است. در غیر این صورت، شاهد سیر صعودی هدر رفتن سرمایه‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی خواهیم بود؛ ضمن اینکه کندی و توقف بیش از پیش توسعه پایدار کشور را سبب خواهد شد. اینکه حدود ۱۱ درصد از بودجه عمومی کشور به بخش سلامت جامعه اختصاص می‌یابد و حدود ۴۵/۵ درصد آن صرف آسیب‌دیدگان از سوانح ترافیکی می‌شود، خود بیانگر از دست دادن بیش از ۸ درصد از درآمد ناخالص ملی است.

بنابراین علاوه بر ضرورت فوری و بی‌قید و شرط ورود تمامی سازمان‌ها و نهادهای مسئول به این امر، حتی مقام اول قوه مجریه و شخص رئیس جمهور و دیگر قوا، کلید مسئله فقط اجرای تمام و کمال دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها، مصوبات، نقشه راه موجود و استفاده گسترده از ابزارهای نوین و بهره‌مندی از روش‌های تجربه‌شده در کشورهای موفق است.

لازم به توضیح است، بحث پیشگیری از تصادفات رانندگی یک اصل اساسی و یکی از کلیدی‌ترین جنبه‌های ایمنی حمل‌ونقل است که به موجب آن می‌توان سوانح را قبل از وقوع واقعی پیش‌بینی کرد و اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آن انجام داد. برای این منظور، مدل‌های پیش‌بینی تصادف در تحلیل ایمنی راه‌ها امروزه مورد توجه کارشناسان در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته دنیا قرار گرفته‌اند؛ در این خصوص بهره‌مندی از هوش مصنوعی در بسیاری از مدل‌سازی‌ها به‌ویژه در جوامعی همانند ایران که نتایج و داده‌های آماری سوانح ترافیکی همیشه یکسان نبوده و تحت تاثیر وقوع تغییرات تصادفی هستند در سطح گسترده مورد استفاده است، کاربرد موثری می‌تواند داشته باشد، چراکه در حال حاضر، استفاده از راه‌حل‌های سنتی دیگر کافی و نتیجه‌بخش نیست.

نکته دیگری که لازم می‌بینم به آن اشاره کنم، این است که براساس

آنچه که در قطعنامه سازمان ملل متحد به منظور اقدام برای دهه ایمنی راه‌ها در سال‌های ۲۰۳۰ - ۲۰۲۱ مورد تأکید قرار گرفته است، مشارکت و ایجاد کرسی تصمیم‌گیری و رسمی برای جامعه مدنی شامل سمن‌ها، جوانان، دانشگاه همچنین بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران به منظور ارتباط موثر با جامعه و افکار عمومی است. در همین راستا الزام دیگر را باید در وجود رسانه‌ها برشمرد و در نظر داشت، نقش رسانه‌ها در توسعه و ارتقای مسئولیت اجتماعی، گسترش فرهنگ و هنجارها در جامعه بسیار مهم است. از این رو، اعتقاد دارم افزایش توان و ظرفیت دو گروه و طبقه اجتماعی سمن‌ها و رسانه‌ها به معنای واقعی خواهد توانست تاثیر چشمگیری در کاهش حوادث ترافیکی با جلب نظر و توجه افکار

عمومی نسبت به این پدیده داشته باشد. در انتها خاطرنشان می‌کنم که جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها برای تحقق دو آرمان «حمل‌ونقل بدون حادثه در کشور» و «ایمنی حمل‌ونقل دستیافتنی است» تلاش خود را از سال‌های پیشین، برای جلب عزم ملی و اراده عمومی به کار بسته و از این فرصت بهره جسته است. بنابراین در این راستا پیشنهاد می‌شود نشریه ترابری به عنوان یک رسانه تخصصی که به طور متناوب در این مسیر فعالیت کرده است، برگزاری نشست‌های کارشناسی با حضور صاحبان نظر را برای یافتن راه‌حل‌های اثربخش به‌طور مستمر ادامه دهد و به‌طور حتم در این بررسی‌ها و هم‌اندیشی‌ها می‌توان به راهکارهای مهمی دست یافت.

## مصائب فعالیت در یک صنعت زیربنایی اما سنتی



دکتر بنیامین حیدرزاده

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل توکا

بیش از ۳۰ سال است مدل کسب‌وکار حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تغییرات زیرساختی در روش اجرای فرآیند حمل‌ونقل را تجربه نکرده و صرفاً نوآوری در استفاده از ابزارهای صدور حواله و صدور بارنامه رخ داده است. در واقع کامپیوترها و نرم‌افزارها صرفاً در زمینه صدور بارنامه، تسهیل‌گری در حمل‌ونقل را به دنبال داشته‌اند، اما همچنان در یک صنعت زیربنایی و مهم اما سنتی در حال فعالیت هستیم؛ به عبارت بهتر، اگر به صنعت حمل‌ونقل به عنوان زیربنای توسعه اقتصادی نگاه کنیم، خواهیم دید که برای این توسعه هیچ قدم مفید و موثری برداشته‌ایم و نه تنها زیربنای توسعه را تقویت نکرده‌ایم، بلکه این زیربنا باعث تخریب روبنا نیز شده است.

تمام ارکان حمل‌ونقل در قالب شرکت‌های بزرگ‌مقیاس هوشمند فراهم شده، باید فرصت را غنیمت شمرد و با مشارکت در ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقل بار که به دنبال آن می‌توان بهره‌وری را افزایش داد، گام موثری در ایجاد تحول در صنعت حمل‌ونقل برداشت. در صورت ایجاد شبکه‌های حمل بار امکان برنامه‌ریزی دقیق جهت سیر و حرکت ناوگان حمل‌ونقل وجود خواهد داشت، به گونه‌ای که راننده و مالک بتوانند مدیریت مسیر و درآمد خود را به دست گرفته و بدون هدف به هر مقصدی حرکت نکنند، از دیوی کامیون در مبادی مختلف جلوگیری شود و گامی موثر در جهت کاهش خواب کامیون و حذف یکسر خالی برداشته شود.

باید توجه داشت، هنگامی که در جهان پیشرفت و تغییر و توسعه در حال زندگی کردن هستیم، نباید با نگاه صنفی و شخصی از اجرای صحیح قوانین جلوگیری کنیم، چراکه مزایای توسعه ملی به نفع همه اصناف خواهد بود.

قبلاً هم به‌کرات به این موضوعات اشاره داشته و گفته‌ام اگر دولت به شرکت‌های توانمند و هوشمند بزرگ‌مقیاس اعتماد کند و با استفاده از دانش فنی نهفته در سرمایه‌های تکرارناپذیر این صنعت در جهت رشد و توسعه و نوآوری قدم‌های موثری بردارد، می‌توانیم شاهد حمل‌ونقلی بهره‌ور و با هدف و برنامه باشیم تا این صنعت بتواند به معنای واقعی زیربنایی برای توسعه اقتصادی کشور باشد، در غیر این‌صورت، همان‌طور که قافیه حمل‌ونقل بین‌المللی و کریدورهای اصلی را باخته‌ایم، حمل‌ونقل داخلی را هم به نابودی می‌کشانیم.

ما طی دهه اخیر، به شدت در مقابل تغییرات تکنولوژی در حمل‌ونقل مقاومت کرده‌ایم و این مقاومت بهره‌وری را در همه سطوح حمل‌ونقل چه برای مالکان، چه برای شرکت‌های حمل‌ونقل و چه برای صاحبان کالا به شدت کاهش داده است. حال که بستر برای توسعه مشارکتی



عدم حضور و همراهی بخش خصوصی در کنار دولتمردان،  
هزینه‌های دولت و عموم جامعه را افزایش می‌دهد

## هرگز وجود حاضر غایب شنیده‌ای؟!



محمد عیقلو

دبیرکل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران

در حال حاضر و با توجه به تحولات سیاسی و نظامی در منطقه، دغدغه اصلی ما باید حفظ و توسعه روابط اقتصادی ایران و روسیه باشد، مخصوصاً با توجه به اینکه روابط تجاری و ترانزیتی ایران با بسیاری از کشورها کم‌رنگ شده، به نظر من و بسیاری از کارشناسان این حوزه، در حال حاضر، تلاش دولت، حاکمیت و حتی بخش خصوصی باید بر توسعه کمی و کیفی صادرات و واردات، ترانزیت و استفاده از توان اقتصادی ایران با کشور فدراسیون روسیه متمرکز شود. البته حاکمیت ایران به لحاظ سخت‌افزاری اعم از توسعه بنادر، تخصیص اعتبارات و... اقدامات لازم را در حد وظایف و وسع خود انجام داده و می‌دهد، اما برای ارتقای روابط دو کشور و بهبود وضعیت، ما باید به‌عنوان نماینده بخش خصوصی تقاضاهای خود را مطرح کنیم:

اولین و شاید مهم‌ترین اقدام برای رونق تجارت بین دو کشور ایران و روسیه، لغو روادید برای رانندگان حمل‌ونقل بین‌المللی است تا ضمن تسهیل ترانزیت و حمل‌ونقل، بتوانیم با صرفه‌جویی در زمان و هزینه راه را برای این امر هموارتر کنیم. روان‌سازی مسیر ترانزیت ایران از طریق کشور آذربایجان به روسیه، ارتقای سطح خدمات در مرز سرخس

حفظ ارتباطات بین‌المللی و تعاملات تجاری با کشورهای همسایه، منطقه و حتی جهان، اصل مهم ایجاد و توسعه روابط اقتصادی کشورها با یکدیگر است، اما متأسفانه اکنون ایران این فرصت را در مقایسه با بسیاری از کشورها از دست داده که هرچند دلیل بخشی از این فرصت‌سوزی به‌ویژه در مورد کشورهای اروپایی و آمریکایی، اعمال تحریم‌ها و لاجرم ناگزیر بوده، اما غفلت برخی مسئولان برای برقراری ارتباطات موثر با کشورهای همسایه و موقعیت‌های منطقه‌ای هم انکارناپذیر است.

بنابراین در سالروز حرکت پرشور بخش حمل‌ونقل در جهت ممانعت از ایجاد اختلال در مراودات تجاری کشور طی سال‌های جنگ تحمیلی، مایلم به‌عنوان نماینده یک تشکل بالادستی در این بخش که به‌منظور ارتقای جایگاه و نقش بخش خصوصی در توسعه اقتصادی و موثر کردن نقش تشکل‌ها در اقتصاد ایران فعالیت می‌کند، نکاتی را در خصوص الزامات توسعه روابط تجاری و ترانزیتی و همچنین ایجاد تعاملات اقتصادی یادآور شوم.





**یکی از چالش‌های بخش خصوصی در مواجهه با دولت، ایجاد موانع و سنگ‌اندازی‌های مداوم برخی نهادهای دولتی با تصویب مقررات و آیین‌نامه‌های متعدد، خلق الساعه و بعضاً متضاد با یکدیگر است؛ آن هم در شرایطی که گاهی بعضی از این دستورالعمل‌ها فقط چند روز اعتبار پیدا می‌کنند، چون سیاست‌گذاران در زمان تدوین، به الزامات اجرایی آنها توجه نداشته‌اند**



بگذارد، بی‌اطلاع هستند؛ چراکه تبلیغات مناسب و خوبی برای معرفی آن صورت نگرفته است.

یکی دیگر از چالش‌های بخش خصوصی در مواجهه با دولت، ایجاد موانع و سنگ‌اندازی‌های مداوم برخی نهادهای دولتی با تصویب مقررات و آیین‌نامه‌های متعدد، خلق الساعه و بعضاً متضاد با یکدیگر است؛ آن هم در شرایطی که گاهی بعضی از این دستورالعمل‌ها فقط چند روز اعتبار پیدا می‌کنند، چون سیاست‌گذاران در زمان تدوین، به الزامات اجرایی آنها توجه نداشته‌اند، بنابراین در نهایت آنچه حاصل می‌شود صرفاً ضرر و زیان‌های هنگفتی است که به فعالان بخش خصوصی و تجار وارد می‌آید؛ نکته تاسف‌بار آن است که چنین مقرراتی در حالی تدوین و ابلاغ می‌شود که طبق قانون هیچ تصمیم و حکمی بدون مصوبه شورای عالی ترابری برای حوزه حمل‌ونقل نباید اتخاذ شود.

نوسان نرخ دلار، عدم امکان استفاده از اعتبارات اقساطی با روسیه، کشورهای مشترک‌المنافع CIS و اوراسیا، مشکلات مربوط به ترانزیت مشتقات نفتی و به ویژه سوآپ نیز از دیگر معضلات این بخش حمل‌ونقل کشور است، اما شاید مهم‌تر از این مسائل، حضور و همراهی بخش خصوصی در کنار دولتمردان حین سفرهای بین‌المللی است که متأسفانه تاکنون اجابت نشده است؛ در حالی که حضور بخش خصوصی به همراه مسئولان دولتی برای توسعه روابط تجاری و ترانزیتی و همچنین ایجاد تعاملات اقتصادی ضرورتی انکارناپذیر است؛ چراکه بدون نقش‌آفرینی فعالان بخش خصوصی، هزینه‌های دولت افزایش یافته و این افزایش هزینه بر عموم جامعه تحمیل می‌شود.

برای تردد کالا به‌ویژه در حوزه ریلی، تاسیس و راه‌اندازی شرکت حمل‌ونقلی مشترک بین دو کشور برای تسهیل ارتباطات، حذف همه انواع عوارض متقابل بین دو دولت و ایجاد شرکت بازرسی مشترک به منظور بررسی استانداردهای قانونی تجارت از دیگر اقدامات موثر به منظور توسعه روابط تجاری و ترانزیتی دو کشور است.

علاوه بر این، با توجه به ضرورت وجود بیمه برای حمل‌ونقل و تجارت بین‌المللی، ایجاد بیمه مشترک بین دو دولت ایران و روسیه (به این معنا که از طریق بیمه‌های مرکزی، بیمه مشترکی تعریف شود) به احتمال زیاد منجر به رفع بسیاری از موانع و معضلات تجاری می‌شود. ضمن اینکه برای رونق و توسعه روابط دو کشور، ایجاد یک مرکز لجستیکی توسط دولت ایران در مسکو با همکاری بخش خصوصی کمک شایانی برای تسهیل و تسریع حمل‌ونقل و تحویل به موقع کالا می‌کند؛ چون در چنین شرایطی نه فقط رانندگان می‌توانند بدون دغدغه رفت‌وآمد کنند، بلکه تجار هم با آسودگی خاطر بیشتر قادر خواهند بود عملیات جابه‌جایی کالاهای خود را انجام دهند.

انتقال دانش بین دو کشور هم از دیگر موضوعات مهمی است که تاکنون به آن توجهی نشده است، در حالی که روش موثری برای افزایش روابط تجاری و ترانزیتی دو کشور است. به نظر می‌رسد می‌بایست ایران از فعالان روسی مربوطه دعوت کرده و ضمن برگزاری دوره‌های آموزشی، شرایط یادگیری و آشنایی آنها با قوانین و مقررات کشور در حوزه حمل‌ونقل و تجارت را فراهم کند، البته این انتقال دانش باید دو طرفه باشد یعنی فعالان اقتصادی و علاقه‌مندان ایرانی هم برای یادگیری به روسیه اعزام شوند؛ چراکه ایجاد زبان مشترک بین ایران و روسیه و سایر کشورهای مشترک‌المنافع در حوزه تجارت و لجستیک بین تجار و بازرگانان و همه مسئولان برای تعامل موثر در نشست‌ها و مکاتبات ضروری است.

توسعه حمل‌ونقل و افزایش ناوگان دریایی، تقویت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و استفاده از ناوگان روسی، ایرانی، گرجی و آذری برای تبادل کالا و استفاده از ظرفیت حمل‌ونقلی همه این کشورها، تامین باررفت و برگشت برای رانندگان برای کاهش هزینه‌ها، افزودن هواپیماهای کارگو برای تسریع در حمل بارهای صیفی‌جات و تره‌بار، افزایش و تقویت کامیون‌های یخچال‌دار برای حمل بارهای فاسدشدنی نیز از دیگر خواسته‌های بخش خصوصی از دولت است.

در حال حاضر، یکی از نهادهای بسیار موثر برای کمک به صادرات، صندوق توسعه ضمانت صادرات است که با تضمین کالاهای صادراتی از مبدا تا مقصد می‌تواند موقعیت مناسبی را برای تجار فراهم کند، اما بسیاری از آنها هنوز از تسهیلات و امکاناتی که چنین صندوقی می‌تواند در اختیار آنها

# حدیث دشواری



حمل و نقل یکی از شریان‌های بزرگ اقتصادی و اجتماعی کشور است و هیچ حرکتی اعم از اقتصادی و اجتماعی بدون حمل و نقل ممکن و میسر نیست اما به دلیل بی‌ارزش تلقی شدن در معرض نابودی است.

برای انجام امور حیاتی همچون رساندن بیمار بدحال به بیمارستان، عرضه محصول کشاورز پس از ماه‌ها تلاش به بازار، اعزام ماموران آتش‌نشانی به محل حادثه، رساندن آرد به نانوائی‌ها و حتی آب‌رسانی که حیات همه جانداران در گرو آن است، (نوعی حمل و نقل محسوب می‌شود) باید از حمل و نقل مدد گرفت. افزون بر آن، اگر دشمن به خاک میهنمان حمله کند، برای ارسال تسلیحات، مهمات و آذوقه به مرزبانان جان بر کف کشور آیا تصویری غیر از حمل و نقل به ذهن‌تان خطور خواهد کرد؟

موضوع را با این مقدمه شروع کردیم تا مسئولان محترم و تصمیم‌گیران نظام بیشتر از گذشته به اهمیت و ارزش حمل و نقل واقف شوند و نگاه ویژه‌ای نسبت به رفع مشکلات آن و ایجاد تسهیل در مسیر فعالان حمل و نقلی داشته باشند.

باید هشدار دهیم که امروز حمل و نقل کشور به‌ویژه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت به مشکلات عدیده دچار شده است و راه بقا بر آن بسته شده است. نمونه‌هایی از آن مشکلات را به امید یافتن راه نجات و انجام اقدامات احیایی نام می‌بریم.



محمد نیکپی

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران

سخن درباره مقوله‌ای است که با تاروپود زندگی روزمره ما درهم آمیخته؛ تا آنجا که اهمیت و ارزش آن در نظرگاهمان جلوه نمی‌کند؛ مگر آن روزی که یک چرخش به‌خوبی نچرخد. آنجا است که کمیت زندگی‌مان لنگ می‌زند و در همه امور گره می‌افتد. درست حدس زدید! حمل و نقل را می‌گوییم. چیزی که همه «رسیدن‌ها» به وجود آن ختم می‌شود؛ اما حال و روزش در ایران تعریفی ندارد. به بیماری محتضر می‌ماند که طبیبان کارنابلد هر علاجی برایش تجویز کردند، بر علت فرود و دردی نکاست. حالا دیگر باید این بیمار را ضرب‌الاجلی درمان کرد.

برای این کار نیز ابتدا لازم است دلایل بیماری را شناسایی کرد تا بتوان با آگاهی نسخه کارسازی پیچید. در نتیجه؛ به امید یافتن راه‌هایی از چنگال بیماری‌ها، برخی از مشکلات اساسی این حوزه را برمی‌شماریم، باشد که سرچشمه آگاه‌سازی مدیران در قوای سه‌گانه باشد.





**صدور بخشنامه‌های متعدد و فراتر از قانون توسط سازمان‌های ناظر بر امر حمل‌ونقل عملاً توان تصمیم‌گیری را از مدیران شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی سلب کرده است. از جمله این بخشنامه‌ها می‌توان به افزایش ۳۰۰ درصدی عوارض بندری اشاره کرد یا بخشنامه‌ای که به کاهش زمان آزاد برای کانتینرهای خالی از ۵۰ روز به ۵ روز مربوط می‌شود، زیرا برای بارگیری کانتینرهای خالی درباره محمولات صادراتی حداقل ۳۵ تا ۴۰ روز زمان نیاز است**



و موقت خارج از چهارچوب و قواعد مربوطه بین‌المللی؛ در حالی که حاصل این رفتار، سرگردانی رانندگان و کارکنان و افزودن افراد بیشتری به بیکاران جامعه است.

۹- افزایش سرسام‌آور و لحظه‌ای قیمت‌های وسایل نقلیه زمینی که امکان سرمایه‌گذاری در این بخش را با مشکل مواجه کرده است.  
۱۰- کمبود قضات آگاه و آشنا به صنعت حمل‌ونقل در شعب دادگاه‌های عمومی و انقلاب و تعزیرات حکومتی. حاصل چنین کمبودی، صدور احکام ناصواب در امر حمل‌ونقل بین‌المللی است.

۱۱- عدم صدور ویزا برای رانندگان فعال در خطوط بین‌المللی جاده‌ای به‌ویژه کشورهای اروپایی توسط برخی سفارت‌خانه‌های ذی‌ربط؛ این در حالی است که چنانچه این روند ادامه یابد حضور کامیون‌های ایرانی در کشورهای اروپایی بسیار کم‌رنگ خواهد شد.

۱۲- کمبود پروانه تردد کامیون‌های ایرانی در کشورهای اروپایی و غیره. این معضل، چالش‌های فراوانی را بین آنها، صاحبان کالا و رانندگان تحت پوشش به‌وجود آورده است. تقویت دیپلماسی حمل‌ونقل سیاسی در زمینه اصلاح مواد مربوطه در موافقت‌نامه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای بین جمهوری اسلامی ایران (مبنی بر تردد کامیون‌های دو کشور در قلمروی یکدیگر بودن مطالبه پروانه تردد) یکی از راهکارهای برون‌رفت از این مشکل است.

۱- عدم شناخت کافی مسئولان اعم از مدیران دولتی، نمایندگان مجلس، قوه قضائیه نسبت به اهمیت و ارزش حمل‌ونقل. در این زمینه وظیفه تشکلهای حمل‌ونقلی این است که با تلاش مضاعف و پشتکار بیشتر و از طریق رسانه‌های جمعی، برگزاری نشست‌های مداوم، انجام مکاتبات با قوای سه‌گانه کشور و برگزاری همایش‌های مختلف، اهمیت و ارزش حمل‌ونقل را بیش‌ازپیش برای آنها آشکار کنند.

۲- صدور بخشنامه‌های متعدد و فراقانونی توسط سازمان‌های ناظر بر امر حمل‌ونقل که عملاً توان تصمیم‌گیری را از مدیران شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی سلب کرده است. از جمله این بخشنامه‌ها می‌توان به افزایش ۳۰۰ درصدی عوارض بندری اشاره کرد یا بخشنامه‌ای که به کاهش زمان آزاد برای کانتینرهای خالی از مدت ۵۰ روز به ۵ روز مربوط می‌شود.

همان‌گونه که مستحضر هستید برای بارگیری محمولات صادراتی در کانتینرهای خالی، به حداقل ۳۵ الی ۴۰ روز زمان نیاز داریم، بنابراین اجرای این بخشنامه ناصواب با افزایش کرایه حمل معادل ۴ الی ۵ برابر کرایه‌های فعلی، موجب کاهش ارسال محمولات صادراتی به‌دلیل عدم توانایی رقابت در بازارهای جهانی می‌شود.

۳- نقص در برخی از قوانین ناظر بر حمل‌ونقل و متناسب نبودن آنها با قوانین بین‌المللی حمل‌ونقل کالا. این مورد موجب بروز چالش بین شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی ایرانی ترانزیت‌کننده و فرستندگان و گیرندگان خارجی کالاهای ترانزیت شده و در نهایت تغییر مسیر کالاهای ترانزیتی از قلمروی کشور را رقم می‌زند.

۴- عملکرد سلیقه‌ای ممیزان مالیاتی در اخذ مالیات از شرکتهای حمل‌ونقل. این مورد توان مالی شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی را به هدر داده و آنها را به سمت تعطیلی سوق می‌دهد.

۵- برخورد ناصواب سازمان تامین اجتماعی با شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی پیرامون قراردادهای حمل‌ونقل و بازاریابان آنها. این مسئله موجب شده که شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی به‌منظور جلوگیری از ضرر و زیان از انعقاد قرارداد در این زمینه‌ها فرار کرده و دچار عوارض جانبی زمانبر شوند.

۶- برخورد ناصواب اکثر گمرکات مرزی کشورهای همجوار و معطلی چندین روزه کامیون‌های ایرانی در مرزهای کشور. در این زمینه باید با تصویب دیپلماسی حمل‌ونقل، به‌ویژه دیپلماسی سیاسی مقدمه ۲۴ ساعته شدن گمرکات مرزی خود با کشورهای همسایه را فراهم کرد.

۷- عدم توانایی بانک‌ها در انتقال ارز حاصل از کرایه‌های حمل و دیگر خدمات فوروردی شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی.

۸- جلوگیری از فعالیت‌های شرکتهای حمل‌ونقل به‌صورت دائم

۱۳- نداشتن یک مرکز واحد برای تصمیم‌گیری درباره حمل‌ونقل بین‌المللی ایران. همان‌گونه که مستحضر هستید؛ ۳۸ ارگان بر امور حمل‌ونقل بین‌المللی ناظر هستند؛ به این معنی که ۳۸ ارگان نامربوط با ۳۸ سلیقه متفاوت برای پیشبرد اهداف خود بخشنامه‌های مختلف صادر می‌کنند که خلاف قوانین و مقررات بین‌المللی و گاه خلاف قوانین و مقررات داخلی است و باعث تضعیف حمل‌ونقل بین‌المللی کشور شده است؛ لذا خواهشمندیم یک مرکز واحد تصمیم‌گیری متشکل از این ۳۸

ارگان و انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی تشکیل شود. ۱۴- مشکلات عدیده و مستمر در عبور کامیون‌های ایرانی از قلمروی کشور ترکیه. یکی از مشکلات حمل‌ونقل بین‌المللی همین مورد است که راه ادویه (ایران، ارمنستان، گرجستان، سواحل دریای سیاه و دیگر کشورهای اروپایی) به موازات راه شاهی (در ایران، ترکیه و سایر کشورهای اروپایی) یکی از راهکارهای کاهش فشارها و مشکلات بر سر راه عبور کامیون‌های ایرانی به کشورهای اروپایی است.

## تحت فشاریم؛ از بیرون و درون!

رضا رستمی



رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران

من مایل هستم از فرصتی که گرامیداشت ۲۶ آذر و روز حمل‌ونقل در اختیارمان می‌گذارد، برای اشاره به چالش‌های مهم این بخش چه از نظر بیرون‌بخشی و چه درون‌بخشی استفاده کنم، به امید اینکه در چنین مناسبت‌هایی مسئولان امر، با مرور این مشکلات، در پی چاره‌اندیشی برای آنها برآیند.

چالش‌های بیرونی بخش شامل تحریم‌های سنگین از جمله تحریم‌های هوایی و به تبع آن دشواری تامین ناوگان هوایی، تحریم‌های دریایی و خطوط کشتیرانی، تحریم‌های بانکی موثر بر هزینه‌های فزاینده حمل‌ونقل، سیاست‌های نامناسب خارجی با کشورهای مبدا و مقصد حمل‌ونقل بین‌المللی، مقاومت در برابر اجرایی شدن سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به‌ویژه در حمل‌ونقل ریلی و همچنین ساختار نامتناسب، و حکمرانی نامتوازن بر بخش حمل‌ونقل و... است

اما چالش‌های درون‌بخشی نظام حمل‌ونقل کشور را می‌توان اجمالاً به شرح زیر فهرست کرد:

- بحران ایمنی در شبکه‌ها و ناوگان حمل‌ونقل کشور، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل زمینی

- نبود نهاد سیاست‌گذار برای راهبری «ترانزیت»، و نیز «لجستیک» در کشور (در لایحه هفتم توسعه، ساختار سیاست‌گذاری و راهبری لجستیک و ترانزیت پیش‌بینی شده و انتظار می‌رود نقایص موجود در لایحه برطرف و لایحه‌ای جامع به تصویب نهایی برسد).

- نبود نظارت متناسب و ضمانت‌های لازم بر اجرای دقیق قوانین و

مقررات بخش حمل‌ونقل

- فرسودگی انواع ناوگان حمل‌ونقل و عدم تکافوی تولید داخل برای نوسازی و به تبع آن، افزایش ناموجه بهای تمام‌شده ناوگان داخلی - نامتوازن بودن تعداد ناوگان جاده‌ای بار به نسبت نیاز که فرآیند نوسازی و جایگزینی ناوگان فرسوده را پیچیده و دشوار کرده است. - به نظر من، ساختار درآمد - هزینه‌ای بعضی از سازمان‌های زیربخشی حمل‌ونقل، فرآیند سیاست‌گذاری و ماموریت‌های آنها را تحت تاثیر قرار داده است.

- وجود برخی موانع (از جمله ارزانی بهای سوخت، اتکای هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری ریلی به درآمدهای راه‌آهن، بالا بودن نسبی حق دسترسی ریلی و...) رقابتی شدن هزینه‌های تمام‌شده میان راه‌آهن و حمل‌ونقل جاده‌ای را ناممکن کرده است.

- خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای

- تداوم خودمالکی کامیون‌ها. گفتنی است تعداد دو برابری کامیون‌ها نسبت به نیاز و همچنین وجود سالن‌های اعلام بار در پایانه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ناکارآمدی و کاهش شدید بهره‌وری را در پی داشته و لزوم جایگزینی ساختار شرکت‌مالکی را محرز کرده است.

- ناکافی بودن زیرساخت‌های شبکه ریلی. از آنجا که در خطوط ریلی در مقایسه با شبکه‌های جاده‌ای، حمل‌ونقل شخصی جریان ندارد، بنابراین خطوط راه‌آهن به موازات شبکه‌های جاده‌ای توسعه نیافته و گسترش آن مستلزم سرمایه‌گذاری‌های ویژه است.

حداقل انتظار رانندگان تخصیص لوازم مصرفی ارزان است

## تلخی تورم و تبعیض



سیدجلال موسوی

نایب‌رئیس کانون سراسری انجمن‌های صنفی کارفرمایی کامیون‌داران کشور

آنچه امروز در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور بیش از پیش نگران‌کننده به نظر می‌رسد و کامیون‌داران و رانندگان از آن رنج می‌برند، گرانی و تورم بی‌سابقه کامیون، لوازم‌بدکی، روغن موتور، لاستیک و هزینه‌های نگهداری است؛ به قدری نرخ و قیمت‌ها در بازار بی‌ثبات است که قیمت یک جنس در بازار صبح و عصر با هم متفاوت است، بنابراین از عنوان کردن عدد و رقم اجتناب می‌کنیم؛ چراکه قیمت امروز شاید برای فردا اعتباری نداشته باشد. در چنین شرایطی، انتظار کنونی ما از دولت و متولیان امر، حمایت از رانندگان در تخصیص لوازم مصرفی با قیمت کمتر است؛ البته این حمایت نباید در سطح شعار و وعده بماند.

در سال‌های اخیر، هزینه‌های بسیار بالای عوارض دولتی، بیمه بدنه، بیمه شخص ثالث، بیمه رانندگان از یک سو و بی‌کیفیت بودن کامیون‌های مونتاژ شده چینی و گاهی هم بی‌کیفیتی لوازم یدکی موجود در بازار نه‌تنها منجر به افزایش مشکلات معیشتی رانندگان شده، بلکه حتی با وجود قیمت‌های سرسام‌آور هزینه‌های تعمیر و نگهداری، باز هم اعتمادی وجود ندارد که ناوگان حمل برای مثال طی یک سفر تهران به بندرعباس، با راننده کامیون مدارا کند.

سخت و زیان‌آور بودن این شغل که قانون‌گذاران و برخی مسئولان کشور طی چند سال اخیر کاملاً نسبت به آن غفلت کرده و گوش شنوایی برای حرف‌های رانندگان و ذکر مصیبت فعالان این صنف نداشته و ندارند، خود به اندازه کافی دردناک است؛ چه رسد به اینکه اجرا نشدن درست قوانین و بخشنامه‌های سازمان راهداری در سطح کشور به مشکلی لاینحل و دردی مضاعف برای این صنف تبدیل شده و منجر به تضییع حقوق مادی چندصد هزار خانواده شده و می‌شود. از دیگر دغدغه‌های رانندگان و فعالان این صنف، نبود عدالت در توزیع







**در حال حاضر، تنها صنفی که محصول خود را که همان ارائه خدمت است، به کمتر از قیمت تمام شده می‌فروشد، همین صنف رانندگان کامیون هستند؛ چراکه از سال‌ها قبل نهادهای مرتبط و غیرمرتبط (از جمله ستاد تنظیم بازار که اساساً صلاحیت تعیین کرایه برای این صنف را ندارد، اما اکنون یکی از تصمیم‌گیران اصلی تعیین نرخ کرایه‌هاست) اجازه نداده‌اند تا کامیون‌داران به تناسب سرمایه و مسئولیت‌های خود درآمد داشته باشند**



بار است و این بی‌عدالتی ریشه و منشا هر فساد است که علی‌رغم افزایش ناراضی‌رانی رانندگان و پیگیری‌های انجام شده، تاکنون هیچ واکنش و عزمی از طرف وزارت راه یا سازمان راهداری برای بهبود این وضعیت و برخورد با ویژه‌خواری دیده نشده و نمی‌شود و تنها گاهی - آن هم صرفاً برای جلوگیری از اعتصاب یا تظاهرات رانندگان به صورت مقطعی و گذرا - اخباری مبنی بر ساماندهی توزیع بار به گوش می‌رسد بدون آنکه اقدام اجرایی برای این مهم انجام شود.

این در حالی است که با نگاه تخصصی کارشناسان صاحب‌نظر می‌توان دریافت که یکی از علل تصادفات و خسارت‌های مالی و جانی در جاده‌ها، همین موضوع توزیع بار است، زیرا راننده‌ای که برای کسب سهم از حمل بار باید ساعت‌ها و گاهی شبانه‌روزی تلاش کند، در بسیاری مواقع پس از جذب بار، دیگر توان روحی و جسمی برایش باقی نمانده تا امکان رانندگی بی‌خطر و آرامی را داشته باشد.

تهیه و تامین گازوئیل، ضمن شرمساری برای مدیران وزارت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، تاب و توان رانندگان کامیون را می‌گیرد، این در حالی است که وضعیت فعلی توزیع گازوئیل، به‌ویژه با نرخ آزاد در بسیاری مواقع سوءاستفاده قرار گرفته و این امر منجر به اجحاف در حق برخی از رانندگان می‌شود.

گفتنی است که در حال حاضر، در هر استانی، جایگاه‌های محدودی دارای سهمیه گازوئیل آزاد هستند، اما تعداد زیادی از رانندگان اطلاعی از

این موضوع ندارند و حتی اگر جایگاه را هم بشناسند، علاوه بر معطلی بسیار زیاد در صف سوختگیری، گاهی باید سوخت را با قیمت چند برابر بخزند؛ چراکه بعضی از جایگاه‌داران بخشی از سهمیه را با قیمت مصوب ۶۰۰ تومان می‌فروشند و بخش زیادی از آن را با این بهانه که سهمیه تمام شده، با قیمت‌های بسیار بالا حتی تا ۳ هزار تومان هم می‌فروشند این معضل در حالی گریبانگیر ناوگان داخلی شده که رانندگان افغانستانی معمولاً بدون محدودیت سوخت‌گیری می‌کنند.

حتی باتوجه به قیمت ارزان سوخت در کشور ما، در موارد متعددی مشاهده شده که در برخی مرزها مثل تایباد، کامیون‌های افغانستانی با بزرگ کردن شاسی ماشین خود، به‌راحتی و گاهی با دادن رشوه، سوخت بسیار زیادی را از مرز خارج می‌کنند؛ در حالی که رانندگان ایرانی برای سوخت‌گیری امور روزانه خود دچار مشکل هستند.

با وجود همه این مشکلات، در حال حاضر تنها صنفی که محصول خود را که همان ارائه خدمت است، به کمتر از قیمت تمام شده می‌فروشد، همین صنف رانندگان کامیون هستند؛ چراکه از سال‌ها قبل نهادهای مرتبط و غیرمرتبط (از جمله ستاد تنظیم بازار که اساساً صلاحیت تعیین کرایه این صنف را ندارد، اما اکنون یکی از تصمیم‌گیران اصلی تعیین نرخ کرایه‌هاست) اجازه نداده‌اند تا کامیون‌داران به تناسب سرمایه و مسئولیت‌های خود در امور جابه‌جایی کالا، درآمد داشته باشند.

اما متولیان امر باید به این نکته توجه داشته باشند که شغل رانندگی و کامیون‌داری با مشاغلی مانند کارگری و کشاورزی متفاوت است؛ چراکه در حال حاضر، حداقل سرمایه این صنف (کشنده و تریلر) حدود ۲ میلیارد تومان بوده که در مورد ناوگان جدید بعضاً تا ۱۱ میلیارد هم می‌رسد؛ بنابراین برای تعیین نرخ کرایه باید سود سرمایه، حقوق راننده، بیمه، هزینه‌های جانبی مثل لاستیک، قطعات یدکی و... نیز در نظر گرفته شود که متأسفانه به هیچ‌یک از این موارد توجهی نمی‌شود.

از دیگر مشکلات رانندگان این است که برای دریافت کرایه حمل و یا حق و حقوق بابت توقف‌های بی‌مورد در مبدا و مقصد، هفته‌ها و گاهی ماه‌ها باید دوندگی کند و دولت (سازمان راهداری) که خود قبل از بارگیری، ۹ درصد عوارض جابه‌جایی کالا و یکسری هزینه‌های بی‌ربط دیگر را به صورت نقدی از راننده کامیون دریافت کرده، بعد از تحویل بار، هیچ حمایتی از رانندگان برای دریافت کرایه بار ندارد.

بنابراین آنچه هر روز زخم‌های کامیون‌داران و رانندگان کشور را تازه و روح و جسم فعالان این حوزه را خراش می‌دهد، بی‌اعتنایی متولیان امر نسبت به مشکلات این صنف در قوای مقننه، مجریه و قضائیه است که هیچ گامی در جهت حمایت از آنها بر نمی‌دارند.



بدون وجود مدیریت هماهنگ در سایه یک متولی واحد برای ترانزیت، راه به جایی نخواهیم برد

## غول خودتحریمی و فشارهای مضاعف آن



ابراهیم عطایی

عضو هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی

کشور ایران از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از مناطق استراتژیک در امر ترانزیت محسوب می‌شود؛ زیرا هم واسط بین دو قطب اقتصادی بزرگ در شرق و غرب است و هم با اتصال آب‌های خلیج فارس به دریای کاسپین می‌تواند جنوب‌شرقی آسیا و کشورهای محصور در خشکی را به شمال اروپا و آفریقا متصل کند، با این حال، علی‌رغم اینکه دولتمردان شعراهایی برای ترانزیت ۵۰ میلیون تنی و گاه بالاتر سر می‌دهند، اما به دلیل مهیا نبودن زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری نتوانسته‌اند گامی اساسی برای بهبود و رونق ترانزیت بردارند.

باید توجه داشت که فاکتورهای مهمی در امر ترانزیت موثر هستند، اما مثلث سرعت حمل، کاهش هزینه تمام‌شده و افزایش امنیت پایه اساسی شکل‌گیری ترانزیت است. همین‌جا مشخص می‌شود که یکی از موارد مهم در عدم دستیابی ما به اهداف و شعراهای ترانزیتی شلوغی و ازدحام در مرزهای کشور است که از دغدغه‌های اصلی فعالان حمل‌ونقل

در چهارراه ترانزیتی جهان قرار داریم و نتوانستیم مانند یک کشور ترانزیت‌محور رفتار کنیم. فعالیت در نخستین کریدور تجاری جهان را در پیشینه تاریخی خود داریم و نه تنها آن را حفظ نکردیم بلکه به‌واسطه رفتارهای جزیره‌ای و اکتفا به سخنوری و شعاردهی از حفظ و توسعه آن بازماندیم. همین دو گزاره برای اثبات کارآمد نبودن گام‌هایی که دولتمردان برای رونق ترانزیت برداشته‌اند کفایت می‌کند. این در حالی است که تداوم این ناکارآمدی‌ها نه به صلاح دولتمردان است و نه بخش خصوصی، در نتیجه باید طرحی نو در انداخت و با از بین بردن قوانین متناقض و موازی راه را برای شکل‌گیری یک نهاد متولی ترانزیت باز کرد. فرارسیدن روز ۳۶ آذرماه را که نقطه عطفی در تاریخ حمل‌ونقل کشور است، مغتنم می‌شماریم و در این روز خواستار صدور فرمانی تاریخی برای احیای ترانزیت در کشور هستیم.





**دولتمردان ما، همیشه از برنامه‌ریزی برای  
نقش‌آفرینی در کریدورهای جدید سخن می‌رانند و  
غافل از این هستند که ما هنوز در تقویت کریدورهای  
قدیمی و سنتی خود ابرتر مانده‌ایم و نتوانسته‌ایم  
شرایطی را به وجود آوریم که صاحبان کالا  
بتوانند به راحتی و با آرامش و آسایش خاطر  
از این مسیرها استفاده کنند**



بین‌المللی هم در کشور است، زیرا زیرساخت‌های لازم و مناسب در مرزهای کشور مهیا نیست و دستگاه‌های ذی‌ربط نیز به‌صورت جزیره‌ای رفتار می‌کنند و هماهنگ با هم نیستند. در نتیجه، محموله ترانزیتی در نخستین گام یعنی مرزهای کشور با مانع مواجه می‌شوند. اگر کامیونی که «ترانزیت تایم» مشخصی دارد، چندین روز در مرزها متوقف شود، نه فقط موجبات نارضایتی صاحبان بار را به دلیل حق توقف کانتینر، حق توقف کامیون و دیر رسیدن کالا به مقصد فراهم می‌کند، بلکه باعث می‌شود صاحبان کالا مسیر عبور خود را از ایران تغییر دهند.

متأسفانه علی‌رغم پیگیری‌ها و برنامه‌ریزی‌های زیادی که از سال‌های گذشته تاکنون شده است، هنوز ما نتوانسته‌ایم از این مورد به‌سلامتی عبور کنیم و بارها و بارها کامیون‌ها تا ۱۰ تا ۱۵ روز در مرزهای کشور مانند مرز دوغارون، بازرگان، میلک و... توقف داشته‌اند و کالاهایی که باید در ایامی خاص به مقصد می‌رسیده، در آنجا دیو شده است. بر این اساس، خواسته و تقاضای فعالان حمل‌ونقلی ایران به‌ویژه در حوزه بین‌الملل ایجاد مدیریت واحد در سایه یک متولی ترانزیت است که بتواند همه سازمان‌ها، نهادها و دستگاه‌های دخیل در امر ترانزیت را متحد کند و اهداف غایی آنها را از حوزه بخشی‌نگری به حیطه ملی‌نگری افزایش دهد و آنها را از جزیره‌ای عمل کردن به کار شبکه‌ای فراخواند. به این صورت هم کسب‌وکار بخش خصوصی فعال در حوزه حمل‌ونقل رونق می‌گیرد و هم درآمدهای دولت از فعالیت ترانزیت افزایش می‌یابد و در آخر نیز بر امنیت کشور می‌افزاید.

خواسته دیگر بخش خصوصی، این است که دولت در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های خود نظر بخش خصوصی را به‌عنوان کسانی که از نزدیک با جزئی‌ترین مشکلات بخش آشنا هستند، بخواهد و نظرات آنها را در تصمیماتش به کار بندد. این خواسته، کمترین تقاضای بخش خصوصی است، زیرا توانسته با وجود همه تحریم‌ها و تحدیدها که از چهارسوی جهان بر ایران تحمیل می‌شود، چراغ ترانزیت را روشن نگه دارد؛ اما بیم آن می‌رود که گول خودتحریمی در کشور و فشاری که از طرف سازمان‌های دولتی خواسته یا ناخواسته بر ترانزیت کشور تحمیل می‌شود، شرکت‌های حمل‌ونقلی را کمرشکن کند.

بنابراین در شرایطی که انبوه مشکلات داخلی، دست و پای شرکت‌های حمل را در برنامه‌ریزی برای آینده بسته است. تقاضا داریم که تا همین روند اندک ترانزیت از قلمروی ایران رخت برنسته، در اندیشه تسهیل و توانمندسازی ترانزیت باشید. بخش خصوصی تمام‌قد برای حفظ ترانزیت ایستاده است اما بدون پشتوانه دولت توانش بیش از این نخواهد بود. به همین دلیل، خواستاریم که دولت با نظارت و حمایت خود بتواند یاریگر بخش خصوصی باشد و با پرهیز از نگاه مقطعی و سازمانی و رسیدن به نگاه ملی جان تازه‌ای در رگ‌های ترانزیت کشور بدمد.

یکی دیگر از مقوله‌های محل ترانزیت، قوانین متعدد و مغایر با قوانین بین‌المللی است. ترانزیت امری بین‌المللی است و قوانین ملی در هر کشوری باید مطابق با قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی و تسهیل‌کننده ترانزیت باشد؛ در صورتی که قوانین ما اعم از قانون امور گمرکی، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قانون عبور کالای خارجی از کشور و قوانین بسیار دیگر متضاد و متناقض در امر ترانزیت است و هر کدام به‌جای تسهیل‌گری، مانع‌آفرینی دارد.

دولتمردان ایرانی، همیشه از برنامه‌ریزی برای نقش‌آفرینی در کریدورهای جدید سخن می‌رانند و غافل از این هستند که ما هنوز در تقویت کریدورهای قدیمی و سنتی خود ابرتر مانده‌ایم و نتوانسته‌ایم شرایطی را به وجود آوریم که صاحبان کالا بتوانند به راحتی و با آرامش و آسایش خاطر از این مسیرها استفاده کنند. به‌عنوان مثال، به‌تازگی مشکلاتی بین پاکستان و افغانستان به وجود آمد تا جایی که مرزهای مشترک آنها بسته شد. این موقعیت، فرصتی برای جذب کالاهای بیشتر به سمت مسیرهای ایران بود اما متأسفانه ما به‌دلایل مختلفی که برخی از آنها در این نوشتار اعلام شد، نتوانستیم این بارها را جذب کنیم.

در پایان، باز هم به همان نهاد متولی و یکپارچه شدن مدیریت در امر ترانزیت می‌رسیم که برای تحقق آن به تغییر نگرش و تفکر مدیران دولتی و مسئولان نظام نیاز داریم.







آنچه از ۲۶ آذر سال ۱۴۰۱ تا ۲۶ آذر سال ۱۴۰۲ بر ما گذشت

## چه کردیم و چه کردند؟

ویژه هفته حمل و نقل



محسن متقین

از رانندگان و فعالان صنفی در بخش حمل و نقل

در سالی که گذشت شاید مهم‌ترین و تلخ‌ترین خبر بروز حادثه تصادف و انفجار در تونل «راهدار فداکار» در مسیر بندرعباس به حاجی‌آباد بود که موج انفجار ناشی از آتش‌سوزی تانکر حامل سوخت، موجب تلفات جانی و مالی سنگین در داخل تونل شد، پس جا دارد تا در بیست و ششم آذر امسال، ابتدا یاد و خاطره همکاران راننده خود را که در این حادثه جانشان را از دست دادند گرامی بداریم. ضمن اینکه باید به خاطر داشت به دلیل ابعاد گسترده خسارت مالی و جانی این حادثه، نتایج حاصل از رسیدگی به آن هنوز قطعیت نیافته، پس انتظار می‌رود قصور احتمالی هر یک از دستگاه‌های اجرایی در بروز این حادثه کاملاً عادلانه تعیین و مسئولان خاطی در پیشگاه نظام قضایی ملزم به پاسخگویی شوند.

شاید به جرئت می‌توان حادثه انفجار تونل مسیر برگشت تنگه زاغ در سال ۱۴۰۲ را مشابه حادثه کشتی سانچی در حمل و نقل دریایی دانست و توقع

۲۶ آذر به‌عنوان روز و هفته حمل و نقل اگرچه بر حسب رویه متداول همه ساله، زمانی است برای درج آگهی‌ها و تبریكات متقابل، اعلام موجودیت‌ها، انتشار ویژه‌نامه‌ها و برگزاری همایش‌ها و بزرگداشت‌ها و معرفی افراد نمونه و اهدای هدایا، اما در عین حال، با انتشار کاستی‌ها و یادآوری اتفاقات یک سال گذشته، می‌توان از آن به‌عنوان گوشه‌هایی از سالنامه واقعی صنف رانندگان کامیون نام برد.

بنابراین در تداوم رویه چند سال گذشته مدیران دولتی در انتشار سالنامه حمل و نقل، من نیز می‌کوشم نگاهی داشته باشم به روزنگار حمل و نقل جاده‌ای کالا و رانندگان کامیون تا یادآور تلاش‌ها، وقایع تلخ و شیرین، کام‌ها و ناکامی‌های صنفی برای ثبت در تاریخ شفاهی صنف باشد.

زیادی نباشد که این همکاران را که حین انجام وظیفه جانشان را از دست دادند، در زمره شهدای حمل و نقل کالای جاده‌ای قلمداد کنیم.

■ در سالی که گذشت، سرانجام تلاش فعالان صنفی حمل و نقل کالای جاده‌ای در ابطال مصوبه ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری در زمینه واگذاری غیرموجه بخشی از وظایف متولی دولتی صنف به گروه‌های خاص توسط هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به بار نشست و با تحقق این امر، افق‌های تازه و روشنی در خصوص استفاده از ابزارهای قانونی برای خاتمه دادن به تصمیمات ناعادلانه و جلوگیری از توزیع رانت و پنهان شدن در پشت عناوین حقوقی و تشکیلات صنفی نمایان شد.

■ طی یک سال گذشته، موضوع اسقاط ناوگان فرسوده در اجرای طرح بازسازی ناوگان دچار فراز و نشیب‌هایی بود که تصمیمات کلان کشوری هم نتوانست منجر به ایجاد تعادل در عرضه و تقاضای ورود کامیون‌های مورد نیاز برای گسترش زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های موجود برای کالاهای قابل حمل در خطوط داخلی و ترانزیت کشور شود؛ تا آنجا که تعیین زمان و دسته‌بندی کامیون‌های وارداتی به دو مقطع پیش و بعد از یک تاریخ خاص برای الزام به ارائه گواهی اسقاط، موجب هدایت رانت به جیب بعضی از واردکنندگان این نوع از کامیون‌ها (که در مقطع خاصی به گمرک وارد شده بودند و قبضی انبار برای آنها صادر شده بود) شد.

با این حال، اجرایی شدن قانون ساماندهی صنعت خودرو که روند آن به دلیل اختلاف نظر میان مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان طولانی شده بود و سرانجام با نظر شورای تشخیص مصلحت نظام تحقق یافت،



## در ۲۶ آذر امسال بار دیگر ضرورت ایجاد صندوق

### ذخیره و حمایت از رانندگان کشور و انتقال

### همه فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با رانندگان

### کامیون به این صندوق و نیز ایجاد سازوکارهای

### عضویت تمامی رانندگان کامیون کشور در این

### صندوق و در کنار آن ایجاد پایگاه ملی حمایت از

### رانندگان را با محوریت قانون گوشزد می‌کنیم



موجبات ایجاد شفافیت در موضوع اسقاط و نیز مفتوح شدن پرونده در سوءاستفاده‌های احتمالی از این امر در طول سال‌های گذشته در قوه قضاییه شد. این امر را بایستی به‌عنوان یکی از تلاش‌های دولت سیزدهم برای تحقق عدالت‌گستری ارج نهاد.

■ در سالی که گذشت رانندگان کامیون و جامعه حمل و نقل کالای جاده‌ای هیچ رابطه منطقی میان عدم اجرای دستورالعمل ابعاد و اوزان و صدور دستور توقف در اجرایی شدن آن توسط رئیس سازمان راهداری در طول پاییز و زمستان گذشته نیافتند؛ بنابراین اجرای دستورالعملی که می‌توانست از تداوم افزایش هزینه‌های اقتصادی ناشی از تخریب جاده‌های کشور جلوگیری کند، با وجود گذشت بیش از ۵ سال از تدوین آن، دستخوش تصمیمات سیاسی بعضی از مدیران متولی شده است.

■ سوءاستفاده از بحران‌های اجتماعی و تعمیم آن به رانندگان کامیون و ایجاد فضای راننده‌هراسی برای مسئولین امنیتی و توجیه تصمیمات برای حفظ منافع گروه‌های خاص، مسبوق به سابقه است. در سالی که گذشت باز هم شاهد تداوم این امر بودیم، تا آنجا که این امر منجر به ادامه روند قبلی در خصوص بیمه تکمیلی رانندگان برخلاف رای صادره از دیوان عدالت در خصوص ابطال مصوبه ۲۰۵ شورای عالی هماهنگی ترابری شد و این بار ۵/۰ درصد از کرایه حمل کالای کشور و آن هم در قالب صدور بیش از ۳۵ میلیون برنامه رسماً به‌عنوان منابع تامین اعتبار این امر، از جیب رانندگان کامیون خارج می‌شود، در حالی که در طول ۵ سال گذشته، هیچ‌گونه صورت دخل و خرج و صورت گردش وجوه و تعیین تکلیف مانده وجوه مصرف نشده و سود حاصل از سرمایه‌گذاری این امر منتشر نشده است.

بنابراین شفافیت در عملکرد و اطلاع‌رسانی دو اصل با اهمیت است که جامعه رانندگان کامیون کشور در سالروز بزرگداشت ۲۶ آذر بر آن تاکید خواهند داشت.

■ در سالی که گذشت علی‌رغم تشریح موقعیت صنف حمل و نقل کالای جاده‌ای و روشنگری درباره سیاست‌های شرکت‌محوری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای که منجر به نادیده گرفتن حقوق مسلم خودمالکان به‌عنوان سرمایه‌گذاران واقعی حمل و نقل جاده‌ای شده و انتشار دهها مقاله و یادداشت مبنی بر ضرورت تشکیل صندوق حمایت و ذخیره رانندگان کامیون به‌عنوان عالی‌ترین جایگاه حقوقی انجام فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با رانندگان و همچنین ایجاد سازوکارهای لازم برای عضویت تمامی رانندگان کامیون و کامیون‌داران کشور در آن، متأسفانه هیچ‌گونه خبری از انجام این امر توسط متولی حمل و نقل کشور در دست نیست.

در ۲۶ آذر امسال بار دیگر ضرورت ایجاد صندوق ذخیره و حمایت از



**ایجاد هرگونه پورتال برنامه‌های کاربردی و نرم‌افزار توسط شرکت‌های دانش‌بنیان برای واسطه قرار دادن یک شخصیت حقوقی یا حقیقی میان رانندگان کامیون و صاحب کالا بدون به رسمیت شناختن اصل مسئولیت‌پذیری فقط می‌تواند منجر به ایجاد رانت و تغییر ظاهری واسطه‌گری و دلالی در امر توزیع بار و نوبت‌دهی رانندگان کامیون کشور شود**



دهه نمی‌تواند تغییری در اصل و اساس موضوع ایجاد کند.

■ همچنین بار دیگر تاکید می‌کنیم که بیش از ۹۰ درصد سرمایه‌گذاری در تامین کامیون‌های کشور و نیز راهبری این وسایل نقلیه متعلق به خودمالکانی است که هیچ‌گونه رابطه حقوقی تعریف‌شده‌ای میان آنها و شرکت‌های حمل‌ونقل کالا تدوین و تعریف نشده است، بنابراین مادامی که صدور سند حمل (بارنامه‌نویسی) به‌عنوان یک فعالیت مستقل توسط اشخاص حقوقی بدون سرمایه‌گذاری و تامین کامیون و راهبری آن توسط متولی دولتی حمل‌ونقل به رسمیت شناخته شود، مسلماً متولیان دولتی این بخش، برای جلوگیری از ایجاد تنش‌های احتمالی در حمل‌ونقل جاده‌ای باز هم دست به دامان سیاست‌های راننده‌هراسی خواهند شد و کار را پیچیده‌تر خواهند کرد.

برای حل این معضل باید ایجاد مدیریت ارتباط با تشکیلات مردم‌نهاد به‌عنوان تنها کانال رسمی سازمان‌یافته برای ارتباط و جلب نظرات عمومی صنف در سازمان راهداری در دستور کار این سازمان قرار گیرد تا با تشکیل این مدیریت، درک درست و شناخت قانونی از جایگاه تشکلات صنفی مردم‌نهاد و حوزه اختیارات و وظایف آنها ایجاد و راه‌های سوءاستفاده از

نام‌ها و عناوین و ایجاد جایگاه‌های غیرواقعی برای افراد مسدود شود. در پایان، آرزو می‌کنم ۲۶ آذر ماه بر همه رانندگان حمل‌ونقل جاده‌ای و خصوصاً رانندگان کامیون - این خدمتگزاران بی‌مدا و بی‌منت - مبارک و میمون باشد.

رانندگان کشور و انتقال کلیه فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با رانندگان کامیون به این صندوق و نیز ایجاد سازوکارهای عضویت تمامی رانندگان کامیون کشور در این صندوق و در کنار آن ایجاد پایگاه ملی حمایت از رانندگان را با محوریت قانون گوشزد می‌کنیم.

■ در سالی که گذشت همچنان بند «الف» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مبنی بر وصول عوارض جاده‌ای حمل کالا، برخلاف صراحت متن قانون مربوطه، به‌صورت اخذ درصدی از کرایه حمل کالا توسط سازمان راهداری اجرا شده است؛ ضمن اینکه با پیشنهاد هیئت‌عامل سازمان راهداری و تصویب سازمان برنامه و بودجه، به یک‌باره از ۴ به ۹ درصد از کل کرایه حمل افزایش یافت، در حالی که این افزایش ۵ درصدی در طول یک سال گذشته به‌معنای افزایش هزینه عمومی جامعه و مصرف‌کنندگان کل کشور به‌میزانی بالغ بر ۵۰ هزار میلیارد تومان بوده است. در سالی که به نام مهار تورم و افزایش تولید مزین شده است، وقوع و تداوم این موضوع جای بسی تعجب داشت.

■ در همین راستا، در سالی که گذشت تصمیمات تورم‌زای منطقه‌ای مدیران استانی سازمان راهداری بدون توجه به سیاست‌های کلی نظام در خصوص جلوگیری از افزایش هزینه‌ها همچنان ادامه داشت؛ از جمله این تصمیمات، افزایش بیش از ۲۰۰ درصدی اجاره غرفه‌های احداثی در پایانه‌ها بدون در نظر گرفتن مصالح ملی بود.

■ سال گذشته شاهد تلاش‌های ناموفق متولی دولتی بخش حمل‌ونقل کالای جاده‌ای در استفاده از تکنولوژی و نوآوری‌های جدید برای ساماندهی اعلام بار و ایجاد عدالت در توزیع بار با استفاده از نوبت‌دهی رانندگان در مناطق مختلف بودیم؛ در همین رابطه، در ۲۶ آذر امسال بار دیگر اعلام می‌کنیم که تنها راه برای جلوگیری از تداوم تضییع حقوق رانندگان خود مالک و کامیون‌داران به‌عنوان سرمایه‌گذاران واقعی جانی و مالی حمل‌ونقل کشور، ایجاد درگاه ملی اعلام بار و نیز درگاه ملی پرداخت کرایه توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور است و ایجاد هرگونه پورتال برنامه‌های کاربردی و نرم‌افزار توسط شرکت‌های دانش‌بنیان برای واسطه قرار دادن یک شخصیت حقوقی یا حقیقی بین رانندگان کامیون و صاحب کالا بدون به‌رسمیت شناختن اصل مسئولیت‌پذیری فقط می‌تواند منجر به ایجاد رانت و تغییر ظاهری واسطه‌گری و دلالی در امر توزیع بار و نوبت‌دهی رانندگان کامیون کشور شود.

■ در ۲۶ آذر امسال بار دیگر باید به نبود اراده برای ساماندهی خودمالکی و نیز به رسمیت شناختن سرمایه‌گذاران این بخش توسط متولی دولتی حمل‌ونقل کالای جاده‌ای اشاره و تاکید کنیم که تداوم سیاست‌های شرکت‌محوری با استدلال و اتکا به قوانین مرتبط با عمر بیش از چندین



# خوف و رجا در مراوده با ترکمنستان



عبدالصمد آخوندنژاد

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالای استان گلستان



کوچک‌ترین تغییر در شیوه حمل‌ونقل بین‌المللی یک کشور با کشوری دیگر می‌تواند معادلات ترابری بین آنها را دگرگون کند. هنگامی که کشور ترکمنستان در دوران کرونا ابتدا مرزهایش را روی ناوگان ایرانی بست و بعد از مدتی باز کرد، توابعی برای آن قرار داد که معادله حمل‌ونقلی دو کشور را از تعادل خارج کرده و دغدغه‌های بزرگ برای شرکت‌های حمل ایرانی به وجود آورده است؛ به نحوی که اکنون نه تنها بیم زمینگیری ناوگان ایرانی در این حوزه پررنگ شده است، بلکه به واسطه تعویض یدک و نیمه‌یدک، محموله‌های بارگیری نیز از پوشش بیمه خارج می‌شود و بر بار مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقلی می‌افزاید.

در دوران کرونا، شرایطی بسیار سخت و طاقت‌فرسا بر فعالان اقتصادی به‌ویژه در زمینه تردد فعالان حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای به کشورهای همسایه مستولی شد که پیامدهای آن همچنان گریبانگیر این بخش است. اما من می‌خواهم در این مجال به مسائل مرتبط با مرزهای همجوار استان خود با ترکمنستان بپردازم؛ کشوری که در مراودات حمل‌ونقلی خود با ایران چه قبل از دوران همه‌گیری کرونا و چه بعد از آن، انعطاف کمی از خود نشان داده است.

ترکمنستان در دوره کرونا در ابتدا همه مرزهای مشترک خود را با ایران را بست و بعد از مدتی، حمل ترانشیپمنت و تعویض نیمه‌یدک و یدک را مجاز اعلام کرد، اما حالا که بیش از یک سال از قانونی شدن حمل یکسره می‌گذرد؛ متأسفانه حمل یکسره ناوگان ایرانی به علت نابرابری و ناترازی دریافت عوارض فی‌مابین رو به کاهش بوده و به یکی از دغدغه‌های بزرگ شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و رانندگان تحت پوشش تبدیل شده است.

ماجرای اینجاست که ایران از ناوگان ترکمن ۱۶۰ دلار عوارض دریافت می‌کند و در مقابل، ترکمنستان از ناوگان ایرانی به‌صورت رسمی و غیررسمی حدود ۴۰۰ دلار عوارض می‌ستاند. به این

ترتیب، بیم آن می‌رود که تداوم این نابرابری ۲۵۰ دلاری در سرویس حمل، باعث زمینگیر شدن ناوگان ایرانی شود؛ زیرا همین الان نیز شرکت‌های حمل‌ونقلی که با ترکمنستان مراوده دارند، فعالیتشان به نحو چشمگیری کاهش یافته و از ناوگان تهی شده‌اند.

در این نبرد نابرابر شرکت‌های ایرانی و ترکمنستانی، باید بگوییم که شرکت‌های حمل‌ونقل ترکمنستانی نه تنها به سوخت ارزان دسترسی دارند، بلکه ارزش ناوگان در آن کشور بسیار نازل‌تر از ایران است، به‌صورتی که با مبلغ ۳۰ درصد قیمت کسند در ایران به راحتی می‌توان مشابه آن را در ترکمنستان خریداری کرد.

یکی دیگر از عوارض پایین‌تر بودن عوارض پرداختی رانندگان ترکمن این است که باعث شده ناوگان ایرانی یارای رقابت و قدرت چانه‌زنی با طرف مقابل را نداشته باشد؛ بنابراین لازم است وزارت امور خارجه و دستگاه دیپلماسی اقتصادی کشور در زمینه یکسان‌سازی اخذ عوارض طرفین اقدامی اساسی و عاجل انجام دهند و از طریق رایزنی با مسئولان کشور مقابل حمل یکسره را در اولویت اهداف خود قرار دهند و آن را بر امور دیگر مقدم بشمارند.

مشکل دیگر فعالان بخش حمل‌ونقل بین‌المللی این است که در صورت تعویض یدک و نیمه‌یدک برای تردد در خاک کشور ترکمنستان، به علت جابه‌جایی کسند، کالای بارگیری شده قابلیت بیمه ندارد و شرکت‌های بیمه در صورت وارد آمدن سانحه از پرداخت خسارت امتناع می‌کنند و این امر شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی را با ریسک‌های فراوانی مواجه ساخته است.

در آخر نیز باید یادآوری شوم که تسهیل در صدور روادید برای مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی فعال با ترکمنستان یکی از مشکلات قابل طرح است که تاکنون اجرایی نشده است، بنابراین در گرامیداشت هفته حمل‌ونقل، از دستگاه دیپلماتیک کشور انتظار می‌رود که این موضوع را نیز در فهرست موارد مطرح شده در نشست‌های دوجانبه خود قرار دهند.



رانندگان ناوگان عمومی مسافری از تعدد دایه‌های دلسوزتر از مادر به تنگ آمده‌اند

## بلای مداخلات غیرکارشناسی بر سر حمل و نقل



رضا خادمی‌زاده

رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری  
انجمن صنفی رانندگان ناوگان مسافربری کشور

یکی دیگر از نمایندگان صنفی جامعه رانندگان کشور، در یادداشت خود برای ترابران، ضمن برشمردن مهم‌ترین چالش‌های ناوگان عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای مسافر، راه‌حل نهایی وضعیت نابسامان ناوگان مسافری را عدم دخالت دولت و واگذاری اختیار تام به فعالان صنفی این بخش می‌داند. او با بیان اینکه این صنف نه حمایت دولت را می‌خواهد و نه دخالتش را تأکید می‌کند: «... فقط نظارت داشته باشند. در این صورت، ظرف مدت کوتاهی می‌توان حمل‌ونقل کشور را که در حال بیماری و نابودی است احیا کرد، در حالی که اکنون مسئولان یک مسئله بسیار ساده مانند واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی را آن‌چنان پیچیده کرده‌اند که خودشان هم در آن پیچیدگی گرفتار شده‌اند.»

واقعیت تلخ این است که با توجه به تجربه ۴۳ ساله پس از انقلاب، فعالیت ۲۳ ساله‌ام در تشکل‌های صنفی و کانون رانندگان و دارندگان ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای مسافر کشور و حضور در جلسات متعدد مجلس، دولت، نهادهای امنیتی و نظارتی، قوه قضائیه، باید بگویم نه تنها هیچکدام از مشکلات مطرح‌شده توسط نمایندگان صنفی حل نشده، بلکه روزبه‌روز بر مشکلات افزوده شده است. به نظر می‌رسد مسئولان در نهادها و ارگان‌های مختلف خصوصاً سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت راه و شهرسازی که متولی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور هستند و سایر وزارتخانه‌ها مانند وزارت صمت و وزارت اقتصاد یا نمی‌توانند یا نمی‌خواهند که کاری پیش برود. اگر نمی‌خواهند که ترک



فعل خواهد بود و دین صنعت حمل و نقل بر گردنشان است و اگر نمی‌توانند هم که باید کار را به کاردان بسپارند.

البته اینکه مسئولان از عهده کار برنمی‌آیند، به نظر من، چند دلیل دارد: به‌کارگیری افراد غیرمتخصص و مسئولیت‌ناپذیر در مسئولیت‌های مختلف، عدم اختیار تام مسئولان و از همه مهم‌تر اینکه برای تصمیم‌گیری در مورد یک مسئله، نهادها و ارگان‌های موازی وجود دارند؛ مثلاً در مورد واردات اتوبوس، با اینکه امروز کشور ما با کمبود بسیار شدید ناوگان حمل و نقل مسافر مواجه است و مجلس هم مجوز واردات اتوبوس، مینی‌بوس و سواری پلاک عمومی را تصویب کرده، اما ما هنوز نتوانسته‌ایم حتی یک دستگاه وارد کنیم، در صورتی که از اردیبهشت‌ماه امسال مصوبه مجلس به دولت ابلاغ شده است. چرا؟ چون در مورد همین مقوله واردات، وزارت صمت، وزارت راه، وزارت اقتصاد، سازمان محیط‌زیست، استانداردها، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، سازمان برنامه و بودجه، بانک مرکزی و چند نهاد، ارگان و وزارتخانه دیگر هم دخیل هستند که هر کدام ساز خود را می‌زنند.

با توجه به این نکته ارگان‌های موازی متعددی در بخش‌های مختلف حمل و نقل دخالت می‌کنند و حمل و نقل متولی واحد ندارد که بتوانیم به آنجا مراجعه کنیم، پیشنهاد من این است که مانند سال‌های قبل از انقلاب و اوایل انقلاب، سررشته کار براساس اصل ۴۴ قانون اساسی به خود اصناف و تشکل‌های صنفی سپرده شود، چراکه بیش از دولتمردان، توانایی، دانش و تجربه لازم را برای حل مشکلات خودمان داریم.

## د

**برای واردات اتوبوس، تا به حال، ۲۲ ارگان اعلام کردند که ما هم هستیم. چه کاره هستید که برای واردات یک اتوبوس نظر می‌دهید؟ مگر روز اربعین که دولت از ما ماشین می‌خواهد یا در پیک سفرهای نوروزی و تابستانی، ارتش، نیروی انتظامی، وزارت راه، وزارت صمت، وزارت اقتصاد، محیط زیست و اداره استاندارد مشارکتی دارند؟!**

## د

به‌عنوان رئیس کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان و دارندگان ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مسافری اعلام می‌کنم اگر دولت کنار بکشد، هیچ کمکی به ما نکند و دخالت هم نکند و فقط نظارت داشته باشد، ظرف مدت ۶ ماه می‌توانیم حمل و نقل کشور را که در حال بیماری و نابودی است احیا کنیم، در حالی که اکنون مسئولان یک مسئله بسیار ساده مانند واردات ناوگان حمل و نقل عمومی را آن‌چنان پیچیده کرده‌اند که خودشان هم در آن پیچیدگی گرفتار شده‌اند. قبل از اینکه تصمیمات منطقی و کارشناسی بگیرند، چنان دچار شور و هیجان می‌شوند که تصمیمات آبی می‌گیرند، بدون اینکه توجه داشته باشند که آیا آن تصمیمات قابل اجرا است و ضمانت اجرایی دارد یا خیر!

### ◀ اول هیجان زده؛ بعداً بی‌انگیزه

این مشکل، فقط هم منحصر به موضوع واردات نیست، بلکه در بسیاری موارد مشاهده می‌شود، فرض کنید امروز موضوع بحث اعتیاد مطرح است؛ همه مسئولان احساساتی می‌شوند که ما می‌خواهیم اعتیاد را نابود کنیم. فردا بحث گرانی است، از رئیس‌جمهور گرفته تا سایر مسئولان مملکت، آن‌چنان شعار می‌دهند که انگار قرار است فردا گرانی ریشه‌کن شود، اما این صحبت‌ها فقط همان ۴۸ یا ۷۲ ساعت اعتبار دارد. در بحث واردات اتوبوس هم همین‌گونه است؛ تا قبل از مراسم اربعین همه مسئولان متفق‌القول از لزوم نوسازی و راهکاری مختلف درباره تامین ناوگان می‌گفتند، ولی اکنون که از آن ایام دور شده‌ایم، کمبود ناوگان نه‌تنها بهتر از قبل از ایام اربعین نشده، بلکه بسیار بدتر شده است.

زمانی که اعلام کرده‌اند اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند اتوبوس وارد کنند، دیگر گذاشتن شرطی مبنی بر داشتن کارت بازرگانی چه صیغه‌ای است؟ کارت بازرگانی همان‌گونه که از نامش پیداست، برای انجام کارهای تجاری و بازرگانی است، مگر یک راننده که می‌خواهد برای خودش اتوبوس بیاورد، قرار است که وارد کار بازرگانی شود که باید هفت‌خان دولت را برای دریافت کارت بازرگانی رد کند؟!

از طرف دیگر، به ما می‌گویند باید ارز واردات اتوبوس منشأ صادراتی داشته باشد. ما هم می‌پذیریم، اما بانک مرکزی اعلام می‌کند که شما منشأ ارزتان را به من بگویید تا تایید کنم. فرض کنید بنده رفتم فردی را، چه ایرانی، چه افغانی و چه تبعه کشورهای دیگر، پیدا کردم و او گفت من به تو پول می‌دهم و ریال می‌گیرم چون می‌خواهم از ایران به سمت افغانستان و عراق کالا ببرم، اما مگر این آقای تاجر در خارج از کشور حاضر می‌شود که اطلاعات مالی خود را در اختیار من بگذارد که به بانک مرکزی بدهم؟ مگر او تابع ایران است که بانک مرکزی بخواهد در





### تا قبل از مراسم اربعین همه مسئولان متفق القول

#### از لزوم نوسازی و راهکاری مختلف درباره تامین

#### ناوگان می‌گفتند، ولی اکنون که از آن ایام

#### دور شده‌ایم. کمبود ناوگان نه تنها

#### بہتر از قبل از ایام اربعین نشده، بلکه

#### بسیار بدتر شده است



هستند؛ تا آنجا که اگر شما امروز تصمیم بگیرید که کامیون دسته‌دوم از اروپا بیاورید، به تیراژ صد هزار دستگاه هم امکان‌پذیر است، اما اتوبوس از نوع خودروهای سفارشی است، یعنی شما در کل اروپا هزار دستگاه اتوبوس هم نمی‌توانید پیدا کنید که به‌عنوان اتوبوس دست‌دوم بشود آن را وارد کرد. به عبارت بهتر، هیچ کارخانه سازنده‌ای در اروپا وجود ندارد که مانند کامیون، اتوبوس تولید کند و در پارکینگش نگه دارد. پس وقتی همه شرایط ما حتی از لحاظ درآمد با هم فرق می‌کند، چرا دولت آیین‌نامه واحدی برای واردات کامیون، اتوبوس و سواری شخصی تدوین کرده است! مثلاً تاکید کرده‌اند واردات خودروی با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی ممنوع است، مگر ما می‌توانیم کامیون، اتوبوس یا مینی‌بوس وارد کنیم که حجم موتور آن پایین‌تر از ۲۵۰۰ سی‌سی یا اصلاً ۲۵۰۰ سی‌سی باشد!؟

چنین اشکالاتی به این دلیل رخ می‌دهد که دولت کارشناس متخصص این حوزه ندارد و در زمان تصمیم‌گیری، از نمایندگان اصناف دعوت نمی‌کنند؛ بعد می‌گویند کامیون شما بالای ۲۵۰۰ سی‌سی است و ما باید بخندیم، می‌گوییم این محدودیت برای خودروهای شخصی است، می‌گویند در آیین‌نامه نوشته شده واردات خودرو و اصلاً نوشته که شرایط خودروهای شخصی، عمومی، اتوبوس، کامیون یا مینی‌بوس با هم تفاوت دارد. متأسفانه افراد غیرمسئول و غیرکارشناس در جایگاه کارشناسان و اشخاص مسئولیت‌پذیر قرار گرفته‌اند، البته ایراد اصلی متوجه آنهایی است که چنین اشخاصی را انتخاب می‌کنند و برمسند کار می‌گذارند. خلاصه اینکه، تا وقتی زمام کار به صنف واگذار نشود، همین آتش و همین کاسه خواهد بود.

موردش تحقیق کند؟ او یک تاجر عراقی یا افغانی است که می‌گوید من ارز می‌دهم و از ایران به سمت عراق یا... کالا می‌برم که برای طرف ایرانی دو سر سود است، هم از یک طرف ارز وارد کشور شده و هم از طرف دیگر کالایمان را صادر کردیم.

#### ◀ دایه‌های مهربان‌تر از مادر

بنابراین چنین مقرراتی فقط ممنوع می‌کند، نه مشروط. کسانی که این شرط و شروط را قائل شده‌اند، قطعاً اطلاعاتی در مورد حمل‌ونقل نداشته‌اند و فقط موجب کارشکنی شده‌اند. برای واردات اتوبوس، تا به حال، ۲۲ ارگان اعلام کردند که ما هم هستیم. کجا هستید؟ چه کاره هستید که برای واردات اتوبوس نظر می‌دهید؟ مگر روز اربعین که دولت از ما ماشین می‌خواهد یا در طول پیک سفرهای نوروزی و تابستانی که ما مردم را جابه‌جا می‌کنیم، ارتش، نیروی انتظامی، پلیس، وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت، وزارت اقتصاد، محیط زیست و اداره استاندارد مشارکتی دارند؟ این ارگان‌ها نه تنها به ما کمک نمی‌کنند، بلکه موانع بسیار بزرگی بر سر راه ما هستند.

حتی خود مسئولان وزارت راه و شهرسازی هم به این مداخلات اقرار دارند. در یک برنامه تلویزیونی، آقای شهیرافندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد که ما مکانبات زیادی در مورد واردات اتوبوس داشتیم، اما نه تنها پاسخی دریافت نکردیم، بلکه ما را از چرخه واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی هم خارج کردند؛ در حالی که این موضوع مغایر قانون است، چراکه بر اساس ماده ۷ تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری مصوب سال ۱۳۵۳، تعیین استانداردها، معیارها و پارامترهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای بر عهده وزارت راه و ترابری است - و اکنون سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور- است. چگونه می‌شود که مسئولان این سازمان راهداری و وزارت راه و شهرسازی را از کارگروهی که مربوط به واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی است عزل کنند و مدیران وزارت اقتصاد را به جای آنها بیاورند!

من نمی‌دانم وزارت اقتصاد که حتی توسط بانک مرکزی به ما ارز نمی‌دهد و از نظر امور گمرکی هم معافیت‌هایی برایمان قائل نیست، چگونه می‌خواهد برای ما تصمیم‌گیری کند.

#### ◀ مقرراتی برای همه فصول

در همین حال، دولت آیین‌نامه‌ای برای واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور نوشته که در آن شرایط حمل مسافر با حمل کالا یکسان در نظر گرفته شده، در حالی که ناوگان این دو بخش کاملاً متفاوت با هم

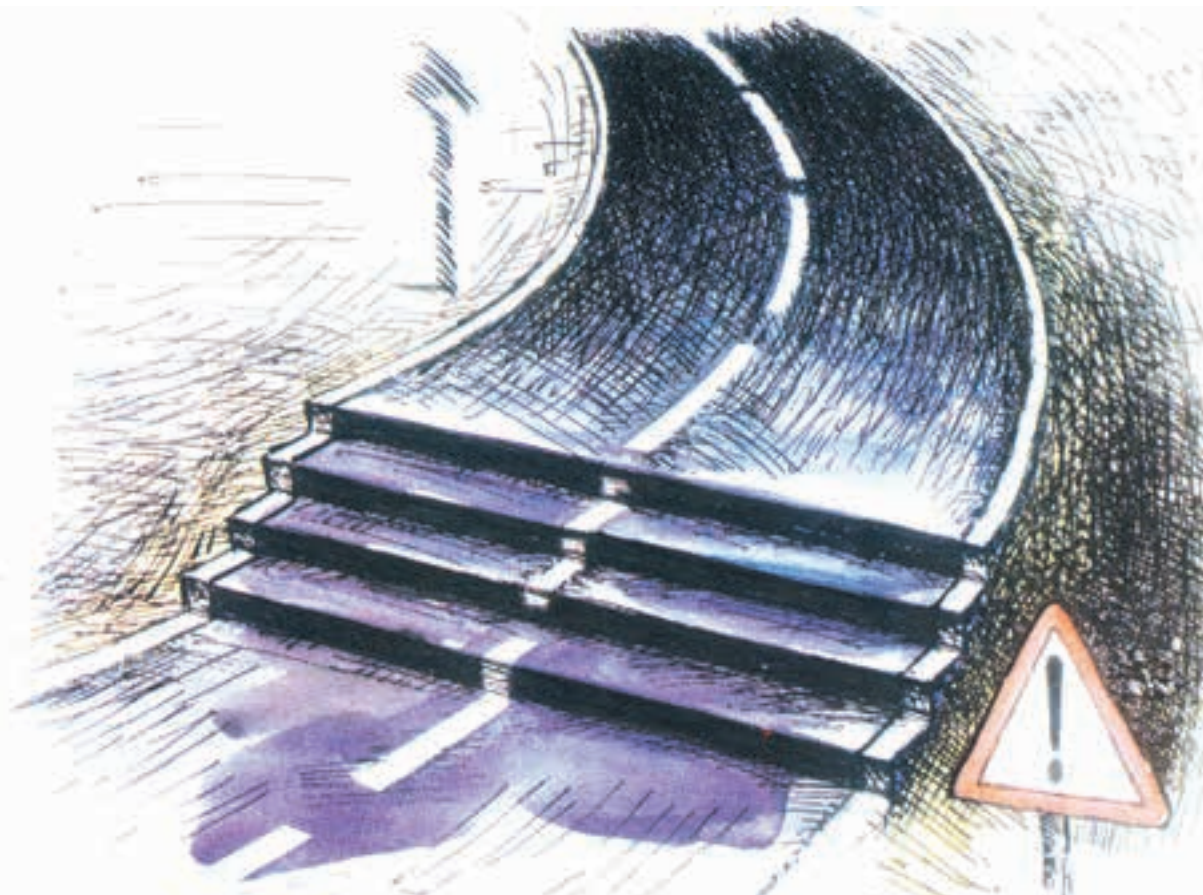
بزرگداشت ۲۶ آذر باید تاثیر مثبتی بر ارتباط رانندگان با متولیان امر  
و رفع مشکلات حمل و نقل داشته باشد

## به جای مراسم، موانع را بردارید!



عبداله خانعلی  
رئیس کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچالدار

هر ساله سازمان راهداری و ادارات کل تابعه آن به مناسبت روز ۲۶ آذر، هفته حمل و نقل و راهداری و در نهایت روز راننده، برنامه‌هایی را تدارک می‌بینند. بالطبع زحمات زیادی هم برای برگزاری مراسم کشیده و هزینه‌های قابل توجهی هم صرف می‌شود که به نظر نمی‌رسد در شرایط اقتصادی فعلی کشور ضرورتی داشته باشد؛ ضمن اینکه وقتی در این مجالس شرکت می‌کنید، اگر کم‌لطفی نگارنده محسوب نشود، این‌گونه به نظر می‌رسد که هدف برگزارکنندگان بیشتر تجلیل از مدیران سازمان یا کارکنان راهداری است تا رانندگانی که در طول سال کسی یادی از آنها نمی‌کند و به فراموشی سپرده می‌شوند؛ چراکه وقتی موضوع را واکاوی و کمی عمیق‌تر به آن نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که این برنامه‌ها و مراسم علی‌رغم زحمات و صرف هزینه‌های بالا برای آن، تاثیر چندانی مثبتی بر ارتباط رانندگان با متولی حمل و نقل، رفع مشکلات، روند بهبود و پیشرفت حمل و نقل نداشته است.





**در حال حاضر، رانندگان و کامیون داران به دلیل نبود سیاست‌های علمی حمل‌ونقلی، برنامه‌ریزی درست و نبود شرکت‌های حمل‌ونقلی توانمند و انفعال شرکت‌های موجود، به گروه‌های مجازی واتس‌اپی و تلگرامی که مملو از دلان بی‌نام و نشان است روی آورده‌اند**



- ۱- از سال ۱۳۸۰ از هر طرف و از هر کشوری کامیون وارد کشور و چرخه حمل‌ونقل شده، ولی کامیون آن‌چنانی اسقاط نشده و نمی‌شود و ایران تبدیل به گورستان کامیون‌ها شده است.
- ۲- سال‌هاست که هر کسی که به هر دلیلی از هر شغلی خارج می‌شود به راحتی و بدون هیچ تست و آزمونی جذب حمل‌ونقل می‌شود.
- ۳- در حال حاضر، حداقل سه برابر نیاز حمل‌ونقل، کامیون و راننده در این کشور وجود دارد.
- ۴- در حال حاضر، رانندگان به دلیل نبود سیاست‌های علمی، برنامه‌ریزی درست، نبود شرکت‌های حمل‌توانمند و انفعال شرکت‌های موجود، به گروه‌های مجازی واتس‌اپی و تلگرامی که مملو از دلان بی‌نام و نشان است روی آورده است و به همین دلیل با یک پیام اعلام بار در چنین گروه‌هایی، بدون شناخت و صحت‌سنجی به امید گرفتن بار یکسر خالی صدها کیلومتر می‌تازد که بعضاً هم به دلیل ارسال کامیون توسط دلان دیگری با قیمت پایین‌تر با کنسل شدن بار مواجه می‌شود.
- ۵- شرایط امروز شرایط ۴۰ سال پیش نیست و راننده امروز را نمی‌توان دلخوش به یک مراسم ساده تجلیل کرد.
- ۶- سطح تحصیلات و طبعاً مطالبه‌گری رانندگان افزایش یافته است.
- ۷- راننده امروز باید در چند جبهه و با چند رقیب هم‌زمان بجنگد، با همکاران خود، شرکت‌های حمل‌ونقلی و صاحبان کالا، به یک شکل و با بخش دولتی و متولیان حمل‌ونقل به شکلی دیگر.
- ۸- امروزه برخلاف گذشته، به دلیل افزایش بی‌رویه کامیون و ناوگان حمل، از یک طرف حمل‌ونقل رقابتی شده و از طرف دیگر ارائه خدمات

در ابتدا باید یادآوری کنم که حماسه ۲۶ آذر، زمانی اتفاق افتاد که امور در دستان افراد کارداران قانونمند و براساس عرضه و تقاضا در همه امور و زمینه‌ها بوده است. در واقع به نظر من، دلیل اصلی خلق آن حماسه این بوده که در آن زمان این همه سازمان حمل‌ونقل جورواجور وجود نداشته که با صدور بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های بعضاً غیرکارشناسی و ضدونقیض، برای رانندگان و کامیون‌داران مشکلات گوناگون به وجود آوردند، خود شرکت تولیدکننده، کامیون را به صورت اقساط بدون دریافت بهره می‌فروخت، این تعداد بانک و شرکت‌های مختلف لیزینگ وجود نداشتند که برای خرید کامیون تسهیلات بدهند و راننده را گرفتار سودهای آنچنانی کنند که شب و روز نداشته باشد.

کامیون‌های آن زمان برندهای ماک جنگی، ماک مدل ۷۵ انترناسیونال، وایت، نهنگ، هینو، ولوو سوساماری، داف‌های قدیمی، بنزهای ده‌سیلندر و بنزهای دماغدار بودند که با توجه به راه‌ها و جاده‌های آن زمان در بهترین حالت، میانگین سرعت آنها ۵۰ کیلومتر در ساعت بود و در طول روز نهایتاً می‌توانستند ۵۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشند. خوشبختانه کامیون چینی هم نبود و این قدر راننده و ناوگان مازاد بر نیاز حمل‌ونقل وجود نداشت. همه امور بر اساس اصول و قواعد درستی بنا شده بود، رانندگان اخلاق حرفه‌ای را رعایت می‌کردند، نیازی به رقابت‌های مخرب امروزی برای گرفتن بار تحت هر شرایطی و با هر قیمتی احساس نمی‌کردند و از همه مهم‌تر حمل‌ونقل دارای انضباط و نظم خاصی بوده است.

در آمد رانندگان هم معقول و منطقی بود و بر هزینه‌ها فزونی قابل‌توجهی داشت، به همین دلیل رانندگان از لوازم یدکی و قطعات اصلی استفاده و رعایت ایمنی و استراحت لازم و کافی را بر کار اضافی ترجیح می‌دادند؛ به نحوی که بسته به فصل سال، حداکثر بعد از ساعت ۸ یا ۹ شب، تحت هر شرایطی محلی را برای استراحت انتخاب و استراحت می‌کردند. با توجه به این توضیحات، با شروع جنگ، وقتی نیاز به ذخیره‌سازی کالاهای اساسی باعث شد در مقطعی حجم عظیمی از محمولات خریداری شده از سایر کشورها هم‌زمان با هم وارد بنادر کشور شود، شوک بزرگی به حمل‌ونقل وارد شد، اما علی‌رغم شرایط موجود، این قشر زحمتکش توانستند با حمل آن حجم از محمولات، حماسه ماندگار را رقم بزنند.

حال باید دید که آیا بعد از آن بازه زمانی، اتفاق مشابهی نیفتاده است؟ به اعتقاد نگارنده، در مقاطع مختلف رخ داده، ولی به دلیل تغییراتی که در حمل‌ونقل به وجود آمده کسی متوجه آن نشده است. آیا اگر امروز شرایطی مانند آن روزگار پیش بیاید، باز هم نیازی به آن حماسه‌آفرینی‌های رانندگان احساس خواهد شد؟ من معتقدم به دلایلی که در ذیل به آنها اشاره می‌شود، خیر، زیرا:



به حمل و نقل، راننده کاهش یافته است

۹- کیفیت جاده‌های کشور، همراه با امنیت شغلی و امنیت جانی راننده کاهش چشمگیری یافته است.

۱۰- علی‌رغم تحصیلات بالاتر و تلاش بیشتر، نه تنها امکانات چندانی در اختیار رانندگان گذاشته نمی‌شود، بلکه بر اثر سوءمدیریت‌ها اندک امکانات باقی‌مانده از گذشته هم به مرور از بین رفته و متأسفانه باید گفت این سوءمدیریت‌ها کمابیش همچنان ادامه دارد.

مطمئن باشید رانندگان امروز، بیشتر از این که به تجلیل نیاز داشته باشند به کارشناسان خبره و مدیرانی با تجربه، قدرتمند و دلسوز، نیاز دارند که با درک حمل و نقل خودمالکی ایران با تهیه و تدوین قوانین، ضوابط، مقررات، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های کارشناسی شده جهت تسهیل امور حمل و نقل و رفع مشکلات رانندگان و کامیون‌داران حرکت کرده و در مقابل انحرافات مقررات و منافع فرصت‌طلبان بایستند تا احساس نکنند که در طول سال فراموش می‌شوند و فقط در یک روز خاص برای مدت چند ساعت مراسمی اجرا و بعضاً افرادی بدون مشخص بودن معیارهای انتخاب، به عنوان راننده نمونه معرفی می‌شوند.

به اعتقاد نگارنده، هر کسی برای کاری که استخدام می‌شود، قاعدتاً برایش وظایفی هم تعریف می‌کنند که بابت آنها دستمزد یا حقوق دریافت می‌کند، حال چه در بخش دولتی یا خصوصی، از جمله راننده، پس به نظر نمی‌رسد تجلیل کردن از فرد یا افرادی که انجام وظیفه می‌کنند ضرورت چندانی نداشته باشد. از سوی دیگر، به نظر من، اینکه سازمان راهداری در بین ۶۱۰ هزار راننده چند نفر را آن هم نه بر اساس معیارهای قانونی



**شرایط امروز شرایط ۴۰ سال پیش نیست و راننده امروز را نمی‌توان دلخوش به یک مراسم ساده تجلیل کرد. راننده امروز باید در چند جبهه و با چند رقیب هم‌زمان بجنگد، با همکاران خود، شرکت‌های حمل و نقلی و صاحبان کالا، به یک شکل و با بخش دولتی و متولیان حمل و نقل به شکلی دیگر**



و عملکرد ثبتي، بلکه با معرفی افراد یک تشکل صنفی به عنوان راننده نمونه معرفی می‌کند، کار منطقی نیست و به نوعی موجبات بی‌احترامی و دلسردی به سایر رانندگان می‌شود.

رانندگان امروز به جای برگزاری جلسات تجلیل از مسئولان و متولیان محترم حمل و نقل خواستار ایجاد زیرساخت‌های از بین رفته، لازم و مناسب جهت فعالیت و خدمات‌رسانی هستند و در همه گروه‌های مجازی صراحتاً از مسئولان می‌خواهند که تمام هم‌وغم خود را مصروف اجرای همین بخشنامه‌ها، دستورالعمل‌ها، نامه‌ها، قوانین، ضوابط و مقررات نیم بند موجود و برداشتن موانع از سر راه راننده و رفع مشکلات ایشان کنند، به عنوان نمونه، مجموعه سازمان راهداری خصوصاً دفتر ایمنی و ترافیک و مجموعه وزارت راه و شهرسازی بعد از تحقیقات بسیار طرحی را تقدیم حوزه وزارتی کردند که در نتیجه آن وزیر راه و شهرسازی وقت، بخشنامه مقررات ابعاد و اوزان مجاز تردد وسایل نقلیه باری و مسافری در راه‌های کشور برای وسایل نقلیه با وزن ناخالص بین ۱۹ تا ۴۴ تن به شماره ۳۰۳۲۶۶/۳۰/۲۱۰۰ مورخ ۱۳۹۶/۱۲/۲۸ را صادر می‌کنند، ولی معلوم نیست به چه دلیلی چنین بخشنامه مهم و مفیدی توسط مدیران همان مجموعه و سازمان اجرایی نمی‌شود، در نتیجه رانندگان بیت‌المال هر لحظه متحمل خسارت می‌شوند.

الزام و اجبار شرکت‌های حمل و نقلی به عقد قرارداد دوجانبه (که در آن شرکت حمل برای حمل محمولات از یک طرف ملزم به عقد قرارداد با صاحبان کالا باشند و از طرف دیگر ملزم به عقد قرارداد با راننده شوند) نیز از جمله مشکلات مغفول رانندگان است. متأسفانه مسئولین بارنامه را قرارداد تلقی می‌کنند، حال آنکه این دو تفاوت اساسی با هم دارند؛ قرارداد قبل از انجام پروسه حمل و نقل منعقد می‌شود و هر دو طرف اختیاراتی دارند که در صورت عدم تحقق هر یک آنها از امضای قرارداد خودداری و از بارگیری امتناع خواهند کرد. حال آنکه بارنامه بعد از بارگیری صادر می‌شود و شرکت حمل می‌تواند به صورت یک طرفه هر آنچه را که می‌خواهد در آن درج کند و تنها راننده است که بعد از صدور بارنامه هیچ اختیاری در نپذیرفتن آن ندارد.

حال به چند نمونه از بخشنامه‌های معطل مانده که اجرا یا عدم اجرای آن مشخص و مشهود نیست، اشاره می‌شود:

- ۱- بخشنامه پرداخت خالص کرایه‌های حمل مصوب ۱۳۹۹/۰۴/۱۴
- ۲- بخشنامه ثبت و شناسایی ناوگان نیمه‌پدک مصوب ۱۴۰۱/۴/۲۹
- ۳- بخشنامه قرارداد حمل به شماره ۱/۷۴/۷۰۴۰۰ مورخ ۱۴۰۱/۵/۴
- ۴- بخشنامه جلوگیری از ترویج بومی‌گرایی در توزیع بار و نظارت مستمر بر حمل بار مورخ ۱۴۰۱/۵/۳۱



**اگر مسئولان دولتی در هر پست و مقامی که مشغول خدمت هستند، قصد تجلیل از رانندگان را دارند، موانعی را که عدم اجرای بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مصوب بر سر راه آنها ایجاد کرده برطرف کنند، آن وقت من راننده متوجه خواهم شد کسانی که به جایگاه‌های مدیریتی تکیه زده‌اند به فکر رانندگان هستند**



اگر مسئولان دولتی در هر جایگاه و مقامی که مشغول خدمت هستند قصد تجلیل از من راننده را دارند، موانعی را که عدم اجرای بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مصوب توسط خود ایشان بر سر راه رانندگان ایجاد کرده برطرف کنند، آن وقت من راننده متوجه خواهم شد کسانی که به جایگاه‌های مدیریتی تکیه زده‌اند به فکر رانندگان هستند.

۵- بخشنامه پرداخت به موقع کرایه‌های حمل مورخ ۱۴۰۱/۶/۶

۶- بخشنامه رصد توزیع عادلانه بار و تسریع در بررسی شکایات رانندگان

مبنی بر تبعیض در ارائه بار به رانندگان بومی به تاریخ ۱۴۰۱/۶/۹

۷- استقرار سامانه اعلان بار و پرهیز از بومی‌گرایی مصوب ۱۴۰۲/۰۵/۰۱

و سایر بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرا نشده دیگر.

حال من راننده و کامیون‌دار با دیدن تبلیغات هفته حمل‌ونقل باید باور کنم مدیرانی که بخشنامه ابعاد و اوزانی را که بالاترین و عالی‌ترین مقام وزارت راه صادر کرده و خواسته تمامی رانندگان و کامیون‌داران است اجرا نمی‌کنند، به فکر من راننده و کامیون‌داری که از روز اول صدور خواستار اجرای همان بخشنامه است، هستند!؟

من راننده و کامیون‌داری که به‌واسطه عدم اجرای بخشنامه ابعاد و اوزان که منجر به نابودی راه‌ها، جاده‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کامیون شده و به تبع آن هر ساعت، هر روز و هر ماه، متحمل خسارات و ضرر و زیان‌های فراوانی می‌شوم و جان و سرمایه‌ام در معرض خطر نابودی است، کدام موضوع برایم اهمیت دارد؟ برگزاری جشن هفته حمل‌ونقل و روز راننده یا اجرای بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های معطل مانده؟ از اجرای کدام‌یک باید خوشحال شوم، اجرای بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها یا از اجرای مراسم تجلیل چندساعته؟

**هفته حمل و نقل و راه‌اندازی**  
 بر تمامی مدیران و دست‌اندرکاران  
 حمل و نقل کشور با لاک‌های رانندگان  
 زحمات کش گرانمای باد

**شرکت حمل و نقل بین‌المللی**  
**سراسری حامد بار بزرگ مقیاس هوشمند**

تهران، خیابان آزادی، روبروی مسجد دانشگاه شریف، ساختمان مصطفی، پلاک ۴۶۰  
 تلفن: ۹-۴۹۰۹۶۰۶۶  
[www.hamedbar.ir](http://www.hamedbar.ir)  
[info@hamedbar.ir](mailto:info@hamedbar.ir)

هیچ قدردانی ارزشمندتر از رسیدگی به مشکلات و چالش‌های  
فعالیت رانندگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور نیست

## غربت رانندگان، غفلت مسئولان



۲۶ آذر، روز قدردانی از خدمات ارزشمند رانندگان و سایر دست‌اندرکاران و شاغلان صنعت عظیم حمل‌ونقل کشور است و من هیچ قدردانی را با ارزش‌تر از رسیدگی به مشکلات و چالش‌های فعالیت این قشر زحمتکش نمی‌دانم، به همین دلیل، در ادامه، به مهم‌ترین دغدغه‌های این بخش اشاره خواهم کرد:

۱- افزایش سن ناوگان سنگین بار و عدم از رده خارج شدن ناوگان فرسوده خسارت زیادی به اقتصاد کشور ما وارد می‌کند. بهره‌وری کمتر، پیمایش کمتر، تصادفات بیشتر، آلودگی هوا از پیامدهای فرسودگی ناوگان است و از همه مهم‌تر اینکه درآمد و نتیجه تلاش راننده ناوگان فرسوده در معیشتش هزینه نمی‌شود. من در تعمیرگاه‌های اصفهان، مالکان ناوگان فرسوده را مشاهده می‌کنم که وقتی از یک سفر برمی‌گردند، حدود ۹۰ درصد درآمدشان صرف تعمیر و نگهداری کامیون معیوبشان می‌شود. در برخی جاده‌های صعب‌العبور کشور مانند مسیرهای کردستان یا بندرعباس، برخی کامیون‌های فاقد سیستم ترمز موتور یا ریتارد (Retarder) هستند و بارها پیش آمده که در سراسیمی‌ها دچار حادثه



محمد اتحادی  
عضو جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها

محمد اتحادی، یکی از فعالان صنفی رانندگان و عضو جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها است که حدود ۴۰ سال سابقه فعالیت در جاده‌های کشور را دارد. او در یادداشتی برای ترابریان به فهرستی از معضلات رانندگان ناوگان باری اشاره کرده و در انتها، برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل کشور، به مدیران سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان حفاظت محیط‌زیست، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران و پلیس‌راه که همگی با رانندگان و صنعت حمل‌ونقل کشور در ارتباط هستند، پیشنهاد می‌کند که با همکاری یکدیگر، جلسات نظرسنجی در زمینه حوزه کاری خود با محوریت مشکلات و راهکارهای برطرف کردن آنها برگزار کنند تا از تجربه و دانش رانندگان برون‌شهری استفاده شود.



شده، ترمز بریده و جان خود را از دست داده‌اند.

راهکاری که می‌توان ارائه کرد کاهش قیمت ناوگان جدید است. با حذف تعرفه‌های گمرکی و حذف سهمیه دستگاه‌ها از فروش ناوگان جدید می‌توان تسهیلاتی برای تعویض ناوگان فرسوده ایجاد کرد. اکنون یک دستگاه کامیون چینی تولید داخل حدود ۵ میلیارد تومان قیمت دارد و راننده نمی‌تواند با این مبلغ کامیون جدید خریداری کند، در حالی که باید ناوگان فرسوده را از رانندگان تحویل بگیرند و با همان قیمتی که برایشان تمام می‌شود یعنی ۵۰ درصد کمتر (حدود ۲ میلیارد و ۵۰۰ هزار تومان) و اعطای وام با سود کم، کامیون‌های نو را در اختیار رانندگان و کامیون‌داران قرار دهند.

۲- خرابی جاده‌ها از جمله شکایات همیشگی رانندگان برون‌شهری است. هرچند با توجه به کمبود منابع مالی امکان رسیدگی به همه جاده‌های کشور وجود ندارد، اما حتماً باید در جاده‌های شریانی و ترانزیتی، ترمیم و بازسازی‌هایی انجام شود. متأسفانه در جاده‌هایی مانند جاده قدیم قم به تهران، جاده سیرجان به بندرعباس یا جاده‌های استان اصفهان و یزد که در مرکز کشور قرار دارند، رسیدگی لازم انجام نمی‌شود.

۳- معضل دیگر کرایه توافقی است. زمانی که بار کاهش پیدا می‌کند، از نرخ کرایه‌ها هم کاسته می‌شود، ولی مخارج سنگین کامیون‌داری از جمله سوخت، خرید لاستیک و لوازم یدکی و مخارج تعمیرات به قوت خود باقی است، بنابراین یکی از شکایات رانندگان این است که با افزایش ناوگان و کمبود بار، چرا کرایه‌ها طبق عرف لحاظ نمی‌شود، در حالی که در کاربری‌های دیگر مانند تانکرهای حمل مواد سوختی، اتوبوس‌های مسافری یا تاکسی‌های درون‌شهری این معضل وجود ندارد و کرایه‌ها طبق عرف دریافت شده و ثابت است. ضمن اینکه می‌بایست به مرادوات بین رانندگان و شرکت‌های حمل‌پایان داد و کمیسیون حمل از صاحب کالا گرفته شود و نه از راننده.

۴- در مقوله تصادفات و ایمنی، لازم است دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و ادارات تابعه در استان‌ها و پلیس‌راه با همکاری کمیسیون ایمنی راه‌ها هر هفته یا ترجیحاً هر روز یک پیام ایمنی و آموزشی برای رانندگان در شبکه‌های اجتماعی منتشر کنند. متأسفانه شاهد هستیم نه کمیسیون ایمنی راه‌ها و نه ادارات راهداری اصلاً به ضرورت ارسال پیام ایمنی توجه ندارند.

فقط جمعیت طرفداران ایمنی راه‌هاست که گاهی پیام‌هایی برای موارد ایمنی از جمله رانندگی در شب، توقف در جاده و تردد زمستانی منتشر می‌کند، در حالی که این یادآوری‌ها باید روزانه باشد، تصادفات حادثه‌ساز باید بررسی و تحلیل شوند و نکات آموزشی آنها استخراج و اطلاع‌رسانی

## د

**خرابی جاده‌ها از جمله شکایات همیشگی رانندگان برون‌شهری است و حتماً باید در جاده‌های شریانی و ترانزیتی کشور ترمیم و بازسازی‌هایی انجام شود. متأسفانه در جاده‌هایی مانند جاده قدیم قم به تهران، جاده سیرجان به بندرعباس یا جاده‌های استان اصفهان و یزد که در مرکز کشور قرار دارند، رسیدگی لازم انجام نمی‌شود**

## ر

شود تا این حوادث کاهش یابد.

۵- عدم نظارت در شیوه توزیع بار و پدیده بومی‌گرایی یکی دیگر از معضلاتی است که رانندگان کشورمان گرفتار آن شده‌اند. متأسفانه این معضل باعث اختلاف و درگیری و عدم بهره‌وری کامل از ناوگان می‌شود. به عنوان نمونه، در استان اصفهان یا یزد فقط ۳۰ درصد بارها طبق نوبت یا سامانه یا در پایانه بار همان استان و بقیه بارها با دلالتی، رابطه دوستانه یا کمیسیون‌های گزاف بین رانندگان توزیع می‌شود و روی شیوه توزیع بارهای آزاد نظارت و کنترلی وجود ندارد. راهکار مناسبی که می‌توان ارائه داد این است که همه کالاها و بارها طبق نوبت در همان استان و توسط یک سامانه توزیع شود.

۶- معضل بعدی این است که نظارت و کنترل پلیس‌راه و عوامل راهداری در برخی استان‌ها روی فعالیت رانندگان و ناوگان باری بسیار کم‌رنگ شده و هیچ‌گونه نظارتی دیده نمی‌شود. به همین دلیل، ناوگان دارای معایب فنی و رانندگان فاقد کارت هوشمند حرفه‌ای در جاده‌های کشور جولان می‌دهند، حتی همکاری‌هایی هستند که وقتی دچار خواب‌آلودگی می‌شوند، رانندگان فاقد گواهینامه و بی‌تجربه یا فرزندان خود را پشت فرمان کامیون می‌نشانند و متأسفانه چندین مورد از این‌گونه تصادفات در جاده بندرعباس مشاهده شده است.

۷- معضل دیگر گرانی لاستیک و قطعات و عدم بازرسی به قیمت‌ها در استان‌هاست. متأسفانه رانندگان فرصتی برای پیگیری شکایات خود درباره گرانی‌ها ندارند و گرانی لاستیک کامیون باعث شده که رانندگان از

لاستیک‌های بی‌کیفیت یا کم‌کیفیت استفاده کنند که احتمال ترک‌یدن آنها در حین رانندگی وجود دارد.

۸- برگزار نشدن کلاس‌های بازآموزی نقص دیگری است که در این بخش وجود دارد. در این زمینه، پیشنهاد می‌شود که با توجه به حوادث مکرر رانندگی کشور حتماً رانندگان قدیمی و در حین کار باید دوره بازآموزی طی کنند تا بیشتر به قوانین و مقررات رانندگی مسلط باشند.

۹- ملاقات حضوری مسئولان با رانندگان برای گفت‌وگوی رودررو و دانستن مشکلات آنها بسیار ضروری است ولی متأسفانه اکنون ارتباط برقرار کردن با متولیان امر حمل‌ونقل بسیار دشوار شده است. من شخصاً چندین مرتبه برای دیدار با آقای وزیر به وزارت راه مراجعه کردم، ولی همکاری لازم انجام نشد، در حالی که برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل کشور این ملاقات‌ها باید میسر و مستمر باشد.

۱۰- در ایست بازرسی‌های کشور، توقف چندین ساعته و صف‌های طولانی (حدود ۲۰ کیلومتر) امان را از رانندگان بریده و باعث نارضایتی همکاران راننده شده است. نیروهای انتظامی می‌توانند با همکاری پلیس‌راه و اداره راهداری همان استان‌ها این صف‌ها را کاهش دهند، اکنون بیشتر ایست بازرسی‌ها یک صف دارد، در حالی که اگر دو صف عبور تشکیل شود، مدت زمان توقف و استهلاک ناوگان کمتر خواهد شد.

۱۱- مورد دیگر، لزوم ایجاد سامانه اطلاع‌رسانی در تمام کشور و البته زیرنظر کانون کامیون‌داران و رانندگان است. پیشنهاد می‌کنم یک سامانه



**معضل دیگر رانندگان، گرایه توافقی است.**

**زمانی که بار کاهش پیدا می‌کند، از نرخ گرایه‌ها هم**

**کاسته می‌شود، ولی مخارج سنگین کامیون‌داری**

**از جمله سوخت، خرید لاستیک و لوازم یدکی و**

**هزینه تعمیرات به قوت خود باقی است،**

**در حالی که گرایه حمل وسایل نقلیه دیگر مانند**

**تانکرهای حمل مواد سوختی، اتوبوس‌های**

**مسافری یا تاکسی‌های درون شهری ثابت است**



اطلاع‌رسانی از طرف کانون‌ها و انجمن‌های صنفی رانندگان راه‌اندازی شود و رانندگان استان‌ها عضو آن کانال شوند تا از بخشنامه‌ها، نکات ایمنی و علل تصادفات در آن کانال آگاه شوند.

۱۲- یکی دیگر از مطالبات رانندگان این است که بخشنامه ابعاد و اوزان هر چه زودتر اجرایی شده و به بی‌نظمی فعلی خاتمه داده شود. اکنون وزن بار برای تریلی ۵ محوره ۱۸ چرخ حداکثر ۴۴ تن لحاظ شده، ولی شاهد افزایش وزن تا ۵۰ تن هم هستیم. وزن ناخالص ناوگان باید مانند سال‌های گذشته طبق اطلاعات کارت ماشین - ارائه شده توسط کارخانه‌های تولیدکننده کامیون - لحاظ شود.

۱۳- در مورد ناوگان حمل مواد خطرناک و سوختی، لازم است مخزن اصلی حدود ۴۰ سانتی‌متر از گارد و سپر عقب شاسی اصلی جلوتر و فاصله داشته باشد تا اگر حادثه برخوردی صورت گرفت، حداقل از انفجار و آتش‌سوزی تانکر جلوگیری شود. چرا مخازن حمل گاز مایع با فولاد بهتر و ضخامت بیشتری تولید می‌شود، ولی برای ساخت مخازن حمل بنزین، نفت سفید، سوخت جت، سوخت دیزل از ورق و فولاد با ضخامت کمتری استفاده شده است؟

بنابراین تقاضا می‌شود در تولید تانکرهای مواد سوختی تجدیدنظر صورت بگیرد. حادثه تصادف اتوبوس با تانکر حمل قیر در محور اصفهان ناین، حادثه برخورد اتوبوس با تانکر حامل بنزین در آزادراه کاشان که منجر به فوت ۱۹ تن شد، حادثه برخورد تریلر کمپرسی با تانکر حامل سوخت دیزل، حادثه اخیر تونل تنگه زاغ محور بندرعباس سیرجان از جمله حوادثی است که اهمیت حیاتی این موضوع را گوشزد می‌کند.

۱۴- برخی از رانندگان تلاشگر علاوه بر فعالیت رانندگی و حمل کالا، دغدغه‌های حمل‌ونقلی و صنفی را هم پیگیری می‌کنند و وقت و سرمایه خود را صرف برطرف کردن آنها از جمله خرابی جاده‌ها، کاهش تصادفات جاده‌ای، آموزش رانندگان، رفع مشکلات همکاران در بنادر کشور می‌کنند تا خسارت‌های مختلف مرتبط با این امور به اقتصاد کشور کاهش یابد، اما در شرایطی که در ارگان‌ها و سازمان‌های دیگر، اگر کارمندی در حین خدمت خود، فعالیت‌های دیگری را برای بهبود وضع موجود انجام دهند، بی‌شک مورد تفتد و توجه قرار می‌گیرند، در بخش حمل‌ونقل کشور برای رانندگان تلاشگر و خدوم که بدون هیچ چشمداشتی دل در گرو بهبود وضعیت حمل‌ونقل و فعالان این حوزه دارند، هیچ‌گونه جوایز و پاداشی مانند کامیون منظور نشده است.

چرا در ساختار حمل‌ونقل کشور برای رانندگان جاده‌ای، جوایز بزرگی مانند کامیون با تخفیف قیمت یا مجوز شرکت حمل‌ونقل به صورت مشارکت منظور نشده است؟

۱۵- به عنوان آخرین نکته، پیشنهاد دارم با توجه به اینکه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان حفاظت محیط‌زیست، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران و پلیس‌راه همگی با رانندگان و صنعت حمل‌ونقل کشور در ارتباط هستند، با همکاری یکدیگر یک نظرسنجی در حوزه خود کاری خود برگزار کنند تا از تجربه و دانش رانندگان برون‌شهری استفاده شود. مثلاً سازمان راهداری می‌تواند برای بهینه‌سازی و بهره‌وری بهتر از ناوگان حمل‌ونقل، کاهش حمل یکسره خالی ناوگان، جلوگیری از خرابی و نابودی جاده‌ها به‌خصوص در فصل زمستان، توزیع عادلانه بار کشور بین رانندگان، کاهش اوزان طبق کارت ناوگان و جلوگیری از کاهش کرایه‌های حمل‌ونقل پرسش‌هایی را مطرح کند. سازمان محیط‌زیست می‌تواند از رانندگان راهکارهایی درباره کاهش آلودگی هوا بخواهد. شرکت پخش فرآورده‌های نفتی می‌تواند از رانندگان بخواهد که طرح‌ها و راهکارهای خود را برای کاهش مصرف سوخت و بهینه‌سازی مصرف سوخت به‌ویژه گازوئیل ارائه کنند و پلیس راه نیز می‌تواند از رانندگان درباره کاهش تصادفات جاده‌ای کاهش، تعداد مجروحان و کاهش خسارت به ناوگان نظرسنجی کند و جوایزی هم به بهترین پیشنهادها اختصاص یابد. علاوه بر این، این چهار ارگان می‌توانند از بیمه‌های کشور برای تامین مالی این جوایز کمک بگیرند.



**عدم نظارت در شیوه توزیع بار و پدیده بومی‌گرایی یکی دیگر از معضلاتی است که رانندگان گرفتار آن شده‌اند. به عنوان نمونه، در استان اصفهان یا یزد فقط ۳۰ درصد بارها طبق نوبت یا سامانه یا در پایانه بار همان استان و بقیه با دلالتی، رابطه دوستانه و با کمیسیون‌های گزاف بین رانندگان توزیع می‌شود و روی شیوه توزیع بارهای آزاد نظارت و کنترلی وجود ندارد**



حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای  
حوزه خلیج فارس (GCC)، هند، چین، افغانستان، آسیای میانه  
و اروپا و انجام کلیه تشریفات گمرکی



**کالا سپید ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
kalasepid@gmail.com

هفته حمل‌ونقل و راهداری بر تمامی مدیران  
و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل مبارک باد.



تهران: خیابان ولیعصر، فرسیده به چهارراه زرنیفت، پلاک ۷ طبقه ۲ تلفن: ۸۸۹۱۹۶۷ - ۰۲۱  
مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ / تلفن: ۳۰۳۹۸۹ - ۰۵۱ / شماره: ۳۶۰۳۹۸۹ - ۰۵۱



## دیوار کوتاه شرکت‌های حمل و نقل



رضا رضایی

رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل

بیمه کنند. علاوه بر این، با توجه به قوانین و مقررات کنواسیون CMR هیچ شرکتی حق انعقاد قرارداد با راننده را ندارند مگر اینکه راننده تحت پوشش آن شرکت باشد که متأسفانه این قانون هم رعایت نمی‌شود. مشکلات متعددی نیز در سامانه کد رهگیری، عدم پاسخگویی پشتیبان در مواقع ضروری، معضلاتی در بارگیری‌های ترانزیت و... وجود دارد که در ثبت تردد مرز ورود و خروج نیز نمایان می‌شود. مثلاً وقتی مرز اول تردد را ثبت می‌کند، اگر به هر عنوانی مشکلی مانند تغییر راننده، خرابی کامیون، مشکل در کد رهگیری و... به وجود آید، ابتدا امکان ویرایش یا ابطال کد و صدور کد مجدد وجود ندارد.

همچنین در محمولات صادراتی و ترانزیت، نام چهار ماده ارسالی از طرف ایران به کشور عراق و افغانستان در اظهارنامه‌های گمرکی و راهنماهای طرف ایران، به صورت عام «خلال عالی» یا «بنزین» قید می‌شود، اما موقع خروج کامیون نوع کالا از طرف نماینده صاحب کالا برای کشورهای یاد شده در راهنما تصحیح شده و گازوئیل و یا نام دیگری نوشته می‌شود که همین تغییر نام محصول می‌تواند برای ما مشکل‌آفرین باشد. از طرف دیگر، کانون جهانگردی ایران در زمان صدور دفترچه مالکیت راننده، جهت تاییدیه مندرجات پروانه خروج موقت از شرکت حمل تاییدیه می‌گیرد در حالی که شرکت حمل در صدور این پروانه دخالتی نداشته و دفترچه خروج موقت توسط گمرک صادر می‌شود. یکی دیگر از معضلات این است که بدون نظارت و کنترل دستگاه‌های ذی‌ربط، گاهی کامیون‌ها با ۳۵۰۰ لیتر بنزین به شهر وارد می‌شوند، در حالی که این کامیون در زمان تعمیر، انجام جوشکاری یا هر مورد دیگری می‌تواند به منزله یک بمب ساعتی متحرک در سطح شهر عمل کند. کنترل و نظارت بر این مورد در بد اختیار شرکت‌های حمل و نقلی نیست و این شهرداری‌ها، پلیس راه یا سازمان راهداری است که باید به فکر جمع‌آوری این کامیون‌ها در مکان مناسبی باشند و بخشنامه‌هایی در این رابطه با نگرش به آینده ابلاغ کنند. متأسفانه تاکنون هر مشکلی که در این زمینه ایجاد شده، همه از بار مسئولیت شانه خالی کرده و مسئولیت را به گردن شرکت‌های کریر انداخته‌اند. در نتیجه درخواست داریم که هرچه سریع‌تر این موضوع با آیین‌نامه یا بخشنامه‌ای حل و فصل شود.

بخش حمل و نقل بین‌المللی کشور نمونه تمام‌عیار کلاف سردرگم و پیچیده است که هر رشته‌ای از آن را که می‌گیری، با انبوهی از گره‌های تازه روبه‌رو می‌شوی؛ از بخشنامه‌های خلق‌الساعه دولت گرفته تا رفتار سلیقه‌ای برخی شرکت‌های حمل و مشکلات متعددی که در مرزها وجود دارد. در این میان، چالش‌های متصدیان حمل به‌ویژه در برخی استان‌ها مانند اردبیل هم سر و ته ندارد. این معضلات خرد و کلان به‌اندازه‌ای متعدد و طاقت‌فرسا است که ما را بر آن داشته تا به نیت کم‌رنگ شدن آنها از هر مناسبتی استفاده کنیم. اکنون نیز به مناسبت فرا رسیدن روز حمل و نقل، مشکلات خود را به امید برطرف شدن بازگو می‌کنیم.

هر سازمان، نهاد و ارگانی چه در پیکره دولت و چه در بدنه بخش خصوصی می‌داند که باید بر اساس قوانین، ضوابط، مقررات و بخشنامه‌ها عمل کند و عدول از آنها می‌تواند برایش عواقبی داشته باشد. با این وجود، متأسفانه هر شرکتی برای خودش یک قرارداد تنظیم می‌کند و بر اساس قرارداد تصویری خود اقدام می‌کند و ما نتوانسته‌ایم یک قرارداد منسجم تنظیم کنیم که شرکت و راننده از آن تبعیت کند.

همین امر موجب شده که قرارداد شرکت‌های حمل و نقلی و فورواردری با رانندگان به شکل سلیقه‌ای تنظیم و برای راننده هزینه‌تراشی شده و با ترندهای مختلف بخش اعظمی از مبلغ کرایه قیدشده در قرارداد، به راننده پرداخت نشود؛ مثلاً بارها مشاهده شده که فرضاً در قراردادی نرخ حق توقف کانتینر ۷۰۰ هزار تومان اما نرخ توقف خود کامیون ۵۰۰ هزار تومان ذکر شده و همین امر باعث شده که راننده این ۲۰۰ هزار تومان اختلاف قیمت را از جیب خودش پرداخت کند.

مقوله «عودت کانتینر خالی» نیز به‌خودی‌خود مشکل عظیمی برای شرکت‌ها ایجاد کرده و در حالی که شرکت‌های کریر تنها مسئولیت بیمه کانتینر همراه با محموله را بر عهده دارند، اما اکنون حتی اگر کانتینر خالی هم بعد از تخلیه بار و در مسیر برگشت، دچار خسارت و دیرکرد شود، مسئولیت آن را متوجه شرکت کریر می‌دانند. بنابراین باید به رانندگان اطلاع‌رسانی شود تا در مسیر برگشت نیز کانتینر خالی را با صدور CMR





شرکت حمل و نقل کالای

## کوثر حجت ایرانشهر

« دارای مجوز رسمی از وزارت راه و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به شماره ثبت ۲۳۸

« قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور و تخلیه بار از تمام نقاط کشور

« حمل اثاثیه منزل و اداری با خاورهای مسقف و پرسنل دوره دیده و متخصص

« حمل محموله‌های سنگین و فوق سنگین با انواع کمر شکن

« خاور / تک / ده چرخ / تریلر / کفی / لبه‌دار / ترانزیت

« آماده عقد قرارداد با ارگان‌های دولتی و خصوصی

مدیریت:

۰۹۱۲۱۴۷۰۰۸۵

« مجهز به سیستم ATM (عابر بانک)

« همراه با بیمه مسئولیت

۰۵۴-۳۷۲۲۰۷۰۷

۰۵۴-۳۷۲۲۰۰۶۸

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

عمده بار: ۰۹۱۵۱۴۷۱۱۱۷

خرده بار: ۰۹۱۵۱۴۷۰۶۳۹

 [kosarbar\\_iranshaher](https://www.instagram.com/kosarbar_iranshaher)

# نقشه راه برترین‌های حمل‌ونقل برای کسب موفقیت

دکتر الهه ناصری‌نژاد

عضو هیئت‌علمی گروه مدیریت موسسه آموزش عالی خردگرایان مطهر

مهندس امین‌رضا باقری

عضو شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی آبانراه طوس مشهد

در این مطالعه با بررسی نظرات و دیدگاه‌های کارشناسان فعال در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، به دنبال پاسخ این سوال هستیم. بر اساس گزارشات دریافت شده از مدیران شرکت‌های UPS، فدکس، فوربز، Logility، Blue Canyon Partners، اوبر و... همچنین نشست سالانه مدیران صنعت حمل‌ونقل سراسر دنیا در کشور اسپانیا (۲۰۲۳)، مهم‌ترین مهارت‌های مورد نیاز برای سازمان‌های فعال در زمینه حمل‌ونقل شامل موارد زیر است.

**۱- مهارت ارتباطی:** از عوامل اصلی نارضایتی مشتریان حوزه حمل‌ونقل عدم برقراری ارتباط مناسب است. به‌عنوان یک مدیر فعال در این صنعت باید با افراد زیادی در سرتاسر دنیا در ارتباط باشید، بنابراین دانش زبان انگلیسی یک امر حیاتی است. همچنین باید با کارکنان، تحویل‌دهندگان و کلیه افراد درگیر فرآیند توزیع و حمل‌ونقل، در ارتباط باشید و در زمینه هر نکته‌ای که شفاف نیست، سوال بپرسید. فعالیت در این صنعت شما را مجبور به برقراری ارتباط با افراد در محل‌های مختلف خواهد نمود و موظف هستید که از هر ارتباطی که می‌گیرید، فرصت کسب و کار فراهم کنید. از سوی دیگر کلیه پرسنلی که درگیر این فرآیند بوده و احتمال برقراری ارتباط با مشتری را دارند نیز باید مجهز به مهارت‌های ارتباطی باشند.

شرکت UPS با کمک ارتباطات وسیع، یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های فروش اینترنتی یعنی آمازون را به‌عنوان مشتری اصلی خود معرفی می‌کند. همکاری با شرکت آمازون کمک شایان توجهی به سوددهی UPS داشته است بر اساس سخنان مدیرعامل UPS، کارول تام، زمان همه‌گیری بیماری کرونا، بالاترین نرخ رشد سود آمازون و UPS رقم خورد که این میزان از رشد بی‌سابقه بوده است.

**۲- دانش و مهارت فنی و دیجیتالی:** به‌عنوان مدیر یک شرکت حمل‌ونقل باید ابزارها و تکنولوژی‌های کار خود را بشناسید. برای مثال امروزه نرم‌افزارهای مدیریت حمل‌ونقل و ابزارهای پیگیری مرسوله توسط

نظام توزیع یکی از مهم‌ترین ارکان تجارت و بازرگانی است. همه سازمان‌ها برای کسب موفقیت در بازار رقابتی نیازمند تدبیر اندیشی در زمینه توزیع و ارسال محموله به مشتری هستند. به بیان دیگر، شرکت‌هایی موفق خواهند بود که برنامه‌ریزی، سازماندهی و نظارت دقیقی بر حمل‌ونقل محصولات داشته باشند؛ از همین روست که شرکت‌های بزرگ لجستیک و حمل‌ونقلی جزء موفق‌ترین شرکت‌های دنیا از نظر بازار سوددهی محسوب می‌شوند؛ تا آنجا که آمار و اطلاعات حاکی از آن است که در آمریکا صنعت حمل‌ونقل ۸/۳ درصد تولید ناخالص ملی سالانه را به خود اختصاص داده و این میزان هر ساله در حال افزایش است. البته در ایران این سهم فزاینده بوده و به میزان ۱۴ درصد تولید ناخالص ملی می‌رسد. بر این اساس مطالعه و الگوبرداری از شرکت‌های موفق در زمینه حمل‌ونقل امری حیاتی برای رشد اقتصادی کشور تلقی می‌شود.

بر اساس اطلاعات موجود در مجلات بین‌المللی حمل‌ونقل و رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل در مجله فوربز (Forbes)، شرکت پست آمریکا (UNITED PARCEL SERVICE) اولین رتبه و موفق‌ترین شرکت در زمینه حمل‌ونقل در جهان محسوب می‌شود که این رتبه را بر اساس میزان سوددهی و ارزش بازار خود کسب کرده است. این شرکت، درآمد ۹۷/۲ میلیارد دلاری را در سال ۲۰۲۱ ثبت کرده است. همچنین شرکت‌های مرسک (Maersk) فدکس (FedEx) و DHL، رتبه‌های بعدی را به خود اختصاص داده‌اند. نکته مهم پاسخ به این سوال است که چه عواملی سبب پیشرفت و موفقیت این شرکت‌هاست؟



## د

**اکثر شرکت‌های موفق در زمینه حمل و نقل بر این باورند که یکی از عوامل اصلی موفقیت، داشتن سیستم‌های به‌روز مدیریت حمل و نقل (TMS) است. مدیرعامل شرکت حمل و نقل ساپ (SAP) معتقد است که صنعت حمل و نقل در حال یادگیری سریع این نکته است که الزام اصلی یک شرکت موفق در آینده حداکثرسازی تکنولوژی‌های عملیاتی اداری و خدمات مشتری است**

## د

از دیگر کاربردهای سیستم‌های مدیریت حمل و نقل، امکان پیگیری لحظه‌ای محموله برای سازمان است. سازمان‌های موفق هر لحظه مرسوله را کنترل و پیگیری می‌کنند. طبق گفته‌های مدیرعامل فدکس، مرسوله از ابتدای انعقاد قرارداد تا زمان تحویل به مشتری باید تحت نظارت دقیق شرکت حمل و نقل باشد و اطلاعات شفاف از مرحله ارسال مرسوله و وضعیت آن در اختیار مدیر قرار گیرد.

**۳- درک جامع از پویایی‌های بازار:** صنعت حمل و نقل به شدت دچار تحولات پیش‌بینی‌شده است. این تحولات انتظارات مشتریان را نیز

شرکت‌های کوچک و بزرگ فعال در زمینه حمل و نقل استفاده می‌شود، بنابراین مدیران باید یادگیری این فنون را در اولویت‌های اصلی سازمان خود قرار دهند. همچنین این دانش باید با تغییرات تکنولوژی به‌روز گردد. با پیشرفت علم، ابزارها و شیوه‌های حمل و نقل، شکل جدیدی به خود گرفته‌اند که مدیر باید از این تغییرات فنی آگاه باشد.

از سوی دیگر، پشت هر شرکت حمل و نقل تعداد زیادی پروژه و اقدامات حمل و نقلی نهفته است. از هنگام ثبت سفارش تحویل مرسوله تا تحویل آن به مشتری بیش از ۳۰ سند و مدرک ثبت می‌شود که تمامی این موارد باید در یک نرم‌افزار جامع حمل و نقل ثبت شده باشد تا در هنگام نیاز در حداقل زمان امکان دسترسی به آنها فراهم گردد.

همچنین کارکنانی که در شرکت‌های حمل و نقل استخدام می‌شوند باید مهارت و توانمندی بالایی داشته و با ایجاد حس صمیمیت کار تیمی را با حداکثر بازدهی به سرانجام برسانند. کارکنان باید آموزش‌های لازم را فراگیرند تا دانشی به‌روز داشته باشند. همچنین ایجاد مرکز ارتقای شایستگی در سازمان بسیار مفید خواهد بود. وظیفه این مرکز، شناسایی فنون و علوم جدید حوزه حمل و نقل و مسئول تجهیز کارکنان سازمان به مهارت‌های مورد نیاز است.

اکثر شرکت‌های موفق در زمینه حمل و نقل هم بر این باورند که از عوامل اصلی موفقیت، داشتن سیستم‌های به‌روز مدیریت حمل و نقل (TMS) است. پساتی (Pessutti) مدیرعامل شرکت حمل و نقل ساپ (SAP) معتقد است که صنعت حمل و نقل در حال یادگیری سریع این نکته است که الزام اصلی یک شرکت موفق در آینده حداکثرسازی تکنولوژی‌های عملیاتی اداری و خدمات مشتری است.





## حتی اگر مدیر یک شرکت برای یک پروژه حمل و نقل

برنامه ریزی کامل و بی نقصی داشته باشد،

هیچ گاه نباید تغییرات پیش بینی نشده را نادیده

بگیرد. تغییرات «لحظه آخری» یک واقعیت

غیرقابل انکار در صنعت حمل و نقل هستند،

برای مثال تغییرات آب و هوایی، تصادفات، عدم

دسترسی به کارکنان، خرابی مسیرها و پل ها و...

منجر به تغییر در اولویت ها و برنامه ها خواهند

شد، پس مدیران باید با این تغییرات

سازمان خود را منطبق کنند



تحت تاثیر قرار می دهد. جهانی شدن و تجارت الکترونیکی مسیر جدیدی برای صنعت حمل و نقل ایجاد کرده و به همین دلیل، مدیران این بخش باید درک جامعی از روندهای بازار داشته باشند. همچنین باید بر روندهای آینده نیز تمرکز کنند تا بتوانند آنها را تا حدودی پیش بینی کنند.

از سوی دیگر پیشرفت فناوری های نوین در کلیه صنایع و همچنین صنعت حمل و نقل استفاده از هوش مصنوعی تعاملات انسان ماشین مدیریت دانش و استفاده از سیستم های مدیریت حمل و نقل (TMS) به تعالی این صنعت کمک شایان توجهی کرده است. با کمک هوش مصنوعی، خودروها، کامیون ها، و هواپیماهای خودران، به صنعت حمل و نقل اضافه شده اند که تحولات بسیار بزرگی در زمینه حمل و نقل ایجاد کرده و در آینده نیز این تغییرات ادامه خواهند داشت.

همچنین صنعت حمل و نقل همواره با چالش های متعددی مانند آلودگی های زیست محیطی، کاهش منابع انرژی، خسارت های ناشی از سوانح و تصادفات، مشکلات نظارت و مدیریت حمل و نقل روبه رو بوده و محققان و مهندسان سعی در رفع این مشکلات به کمک هوشمندسازی بخش های مختلف آن دارند. از هوش مصنوعی در انواع روش های حمل و نقل برای خودکارسازی فرآیندها، کاهش مصرف سوخت، انرژی و هزینه ها و همچنین افزایش کارایی و بهره وری سیستم حمل و نقل استفاده می شود.

بینایی ماشین، داده کاوی، اینترنت اشیا و یادگیری تقویتی، نقش پررنگی در بهبود بخش های مختلف حمل و نقل زمینی داشته اند. از این فناوری ها برای خودران کردن وسایل نقلیه، مسیریابی بهینه، پیش بینی تاخیرها، برنامه ریزی حمل و نقل عمومی و مدیریت ترافیک استفاده می شود. ماشین های خودران، مسیریابی بهینه در کنار زمان بندی مناسب که همگی در نتیجه استفاده از هوش مصنوعی در سیستم حمل و نقل هستند، موجب کاهش حجم ترافیک، مصرف سوخت و در نتیجه سطح آلودگی هوا می شوند. همچنین افراد، ایمنی و قابلیت اطمینان بیشتری در زمان رانندگی تجربه خواهند کرد؛ چرا که سیستم های هوشمند می توانند در زمان مواجه شدن با انواع خطرات جاده ای، آب و هوای بارانی و برفی، ترافیک و مواردی از این دست، به موقع عکس العمل نشان دهند و مانند انسان در زمان مواجه شدن با خطر دچار عواملی چون استرس، اضطراب و حواس پرتی نمی شوند و تصمیم گیری درست و به موقع خواهند داشت.

هوش مصنوعی در حمل و نقل ریلی سبب افزایش سود، کاهش هزینه ها در طول مسیر حرکت و نظارت بر امنیت می شود. سیستم ناوبری در قطارها به گونه ای است که فعالیت های تکراری در آن بسیار دیده می شود. تنظیم خطوط ریلی، سرعت بهینه قطار در بخش های مختلف مسیر، برنامه زمانی حرکت و زمان بهینه ایست در هر ایستگاه، از جمله مواردی هستند که الگوریتم های هوش مصنوعی بر آنها تاثیر می گذارد و با بهینه سازی این موارد سبب کاهش مصرف سوخت و در نتیجه کاهش هزینه ها می شود. حمل و نقل هوایی نیز اکنون از فناوری هایی مانند از بینایی ماشین، داده کاوی و رباتیک برای پیش بینی مواردی چون خرابی هواپیماها، زمان مورد نیاز برای تعمیر آنها، آب و هوا و تاخیرها در پرواز استفاده می کند که در بهبود برنامه ریزی ها بسیار موثر است. هوش مصنوعی می تواند در زمان مواجهه با خطرات گوناگون، الگوهای مشابه در گذشته را شناسایی و به کمک آنها تصمیم بهتری اتخاذ کند.

گفتنی است شرکت آمازون توانسته از بهیادهای کاملاً اتوماتیک جهت ارسال محموله ای در انگلیس استفاده کند. مدیر آمازون بر این باور است که این شیوه ارسال، به زودی جایگزین شیوه های دیگر خواهد شد.

**۴- تطبیق پذیری:** شرایط محیطی به صورت مداوم در تغییر است. حتی اگر مدیر یک شرکت برای یک پروژه حمل و نقل برنامه ریزی کامل و بی نقصی داشته باشد، هیچ گاه نباید تغییرات پیش بینی نشده را نادیده بگیرد. تغییرات «لحظه آخری» یک واقعیت غیرقابل انکار در صنعت حمل و نقل هستند، بنابراین مدیران حرفه ای در صنعت حمل و نقل این تغییرات را می پذیرند و آمادگی مواجهه با آن را دارند. برای مثال تغییرات آب و هوایی، تصادفات، عدم دسترسی به کارکنان، خرابی مسیرها و پل ها





**اگرچه شرکت اوبر به علت قانون شکنی اعتبار خود را از دست داده بود، اما تلاش کرد تا با مشتریان ارتباط عمیق برقرار کرده و به خواسته‌های آنان جامه عمل بپوشاند. اوبر حتی با افزایش خدمات، توانست واژه Uberisation را به مجموعه لغات انگلیسی اضافه کند (پدیده‌ای که سعی می‌کند با استفاده از مدل کسب‌وکار اوبر بر مبنای اقتصاد اشتراکی، دیگر بخش‌ها را هم به تکاپو وادارد)**



با مشتریان ارتباط عمیق برقرار کرده و به خواسته‌های آنها جامه عمل بپوشاند. اوبر حتی با افزایش خدمات خود توانست واژه رضایت از آمر (Uberisation) را به مجموعه لغات انگلیسی اضافه کند.

**۶- دانش و آگاهی وسیع از صنعت:** از عوامل مهم موفقیت در صنعت حمل‌ونقل، آگاهی وسیع از آخرین جریان‌ها و اتفاقات این حوزه است. مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل باید نگاهی عمیق به نحوه مواجهه رقبا با چالش‌های موجود داشته باشند. آنها باید زمانی را به تحلیل رفتارهای شرکت‌های حاضر در این صنعت به‌ویژه شرکت‌هایی که رهبری بازار را به عهده دارند، اختصاص دهند. همچنین قوانین حمل‌ونقل بین‌الملل تأثیر قابل توجهی بر عملکرد سازمان‌های فعال در این صنعت خواهد گذاشت که مدیران موظفند از این قوانین به‌صورت کامل آگاه باشند.

شناخت منطقه و علم جغرافیا نیز به مدیران این حوزه توصیه می‌شود. شرکت UPS با بررسی صنعت حمل‌ونقل آمریکا به این نتیجه رسیده بود که باید از حواشی و جنجال به‌دور باشد. مدیران این سازمان از حواشی و خبرسازی‌های عمومی دوری می‌گزینند تا تأثیر منفی بر ارزش سازمان نداشته باشد. این اقدام بر سوددهی شرکت نیز اثرگذار بوده است.

**۷- مهارت تصمیم‌گیری:** در صنعت حمل‌ونقل تصمیم‌گیری یک عامل حیاتی است. مدیر یک شرکت حمل‌ونقل باید نتایج حاصل از تصمیم را در زمان‌های کوتاه و بلند رصد کند. همچنین از آنجا که شرایط محیطی

و... که بر فرآیند تحویل اثرگذار هستند، منجر به تغییر در اولویت‌ها و برنامه‌ها خواهند شد، پس مدیر سازمان باید با این تغییرات سازمان خود را منطبق کند. در همین راستا، شرکت UPS در استراتژی اصلی خود به پیشروی همراه با پیشرفت نوآوری‌های جهانی اشاره کرده و مدعی است که همواره خود را با شرایط مختلف به‌روز خواهد کرد. مدیرعامل شرکت بلوکاین (Blue Canyon Partners) نیز معتقد است زمانی که بازار آشفته است، سازمانی موفق می‌شود که با ارزش‌های جدید جامعه خود را منطبق کند.

**۵- رضایت مشتریان:** رضایت مشتریان همیشه مهم‌ترین جنبه موفقیت هر کسب‌وکاری است. مدیر شرکت حمل‌ونقل باید درک جامع از نیازهای مشتریان داشته باشد. هر مشتری انتظارات خاص خود را دارد، بنابراین مدیرانی که در این صنعت فعالیت می‌کنند باید خدمات خاص برای هر پروژه حمل‌ونقل را در نظر بگیرند. جهت اطمینان از سرویس‌دهی بهتر، مدیران صنعت حمل‌ونقل باید دوره‌های کاربردی نرم‌افزارهای تخصصی حمل‌ونقل را بگذرانند. این باعث بهبود برند سازمان نیز خواهد شد. دیدگاه‌های مشتریان هم می‌تواند برند سازمان را ارتقا دهد. برای مثال حمل‌ونقل کالاهای قابل‌شکل‌دهی، نیازمند شرایط خاص دما و مکان است و طبعاً وسیله حمل این کالاها هم باید مجهز به امکانات کنترل دما باشد. فردی که متصدی حمل و تحویل کالا است نیز باید تخصص و آگاهی کافی از شرایط داشته باشد.

مثالی دیگر در این زمینه آگاهی مشتری از وضعیت مرسوله است. اکثر مشتریان خواستار این هستند که در هر لحظه بتوانند وضعیت مرسوله خود را پیگیری نمایند، بنابراین شرکت حمل‌ونقل باید سازوکارهای لازم را فراهم آورد تا رضایت مشتری جلب گردد. شرکت UPS نیز در استراتژی‌های اصلی سازمان خود، به ایجاد تجربه عالی برای مشتری‌هایش اشاره کرده است. این شرکت سرعت بالا و راحتی مشتری را اولویت اصلی خود می‌داند و معتقد است اول مشتری اهمیت دارد، بعد سازمان.

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل CDM یکی از شرکت‌های موفق در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی، اذعان داشته که تیمی از مشاوران تشکیل داده که وظیفه آنها تماس با مشتری جهت برنامه‌ریزی ارسال مرسوله و ارائه بهترین کیفیت خدمات به مشتریان است. او گفته با این کار شیوه‌های خلاقانه نیز برای حمل بهتر محصولات شناسایی شده که علاوه بر افزایش رضایت مشتری و کیفیت خدمات در کاهش هزینه‌های سازمان نیز بسیار موثر بوده است.

شرکت اوبر (UBER) نیز مثال دیگری در این زمینه است. این شرکت که به‌علت قانون‌شکنی اعتبار خود را از دست داده بود، تلاش کرد تا



۲۲

در این صنعت مدیر باید تصمیمات سریع و منعطف اخذ نماید و برای هر تصمیمی سازوکار کنترل نیز در نظر گرفته شود. همچنین در این صنعت گاهی نیاز است تصمیماتی به صورت آنی اخذ شود و مدیران باید به حساسیت این موارد آگاه باشند. یکی از تصمیمات مهم مدیران UPS این بود که در سال ۱۹۹۹ کسب و کار خود را به صورت شرکت عمومی در بورس عرضه کنند. در ادامه شرکت‌های هواپیمایی متعددی را خریدند و با گسترش خدمات، درآمد خود را چندین برابر کردند.

۸- کار تیمی: کار تیمی برای موفقیت در صنعت حمل و نقل از اهمیت بالایی برخوردار است. یک مدیر شرکت حمل و نقل می‌بایست از مهارت تفویض وظایف به کارکنان به صورت اثربخشی برخوردار باشد و به کارکنان انگیزه کافی جهت رسیدن به بهره‌وری بالاتر و نتایج دلخواه را القا کند. افرادی که تازه وارد تیم می‌شوند نیز باید تحت نظارت یک منتور به فعالیت خود ادامه دهند تا انسجام تیم حفظ شود.

شایان ذکر است که کار تیمی فقط محدود به درون سازمان نیست، بلکه شامل همکاری با شرکای سازمان و مشتریان آن نیز می‌شود. در UPS نیز ساختار تقریباً غیررسمی مشاهده می‌شود، تا آنجا که همه افراد در همه سطوح با هم همکاری می‌کنند تا هدف سازمان محقق شود.

از عوامل مهم موفقیت در صنعت حمل و نقل، آگاهی وسیع از آخرین جریانات و اتفاقات این حوزه است. مدیران شرکت‌های حمل و نقل باید نگاهی عمیق به نحوه مواجهه رقبا با چالش‌های موجود داشته باشند و زمانی را به تحلیل رفتارهای شرکت‌های حاضر در این صنعت به ویژه شرکت‌هایی که رهبری بازار را به عهده دارند، اختصاص دهند

۲۳

در حال تغییر است، می‌بایست مهارت تصمیم‌گیری در شرایط استرس و بحران را داشته باشد. گذر زمان و کسب تجربه در صنعت و موفقیت تصمیم‌گیری‌های شهودی نیز اثر زیادی دارد. با توجه به پویایی‌های موجود

## 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

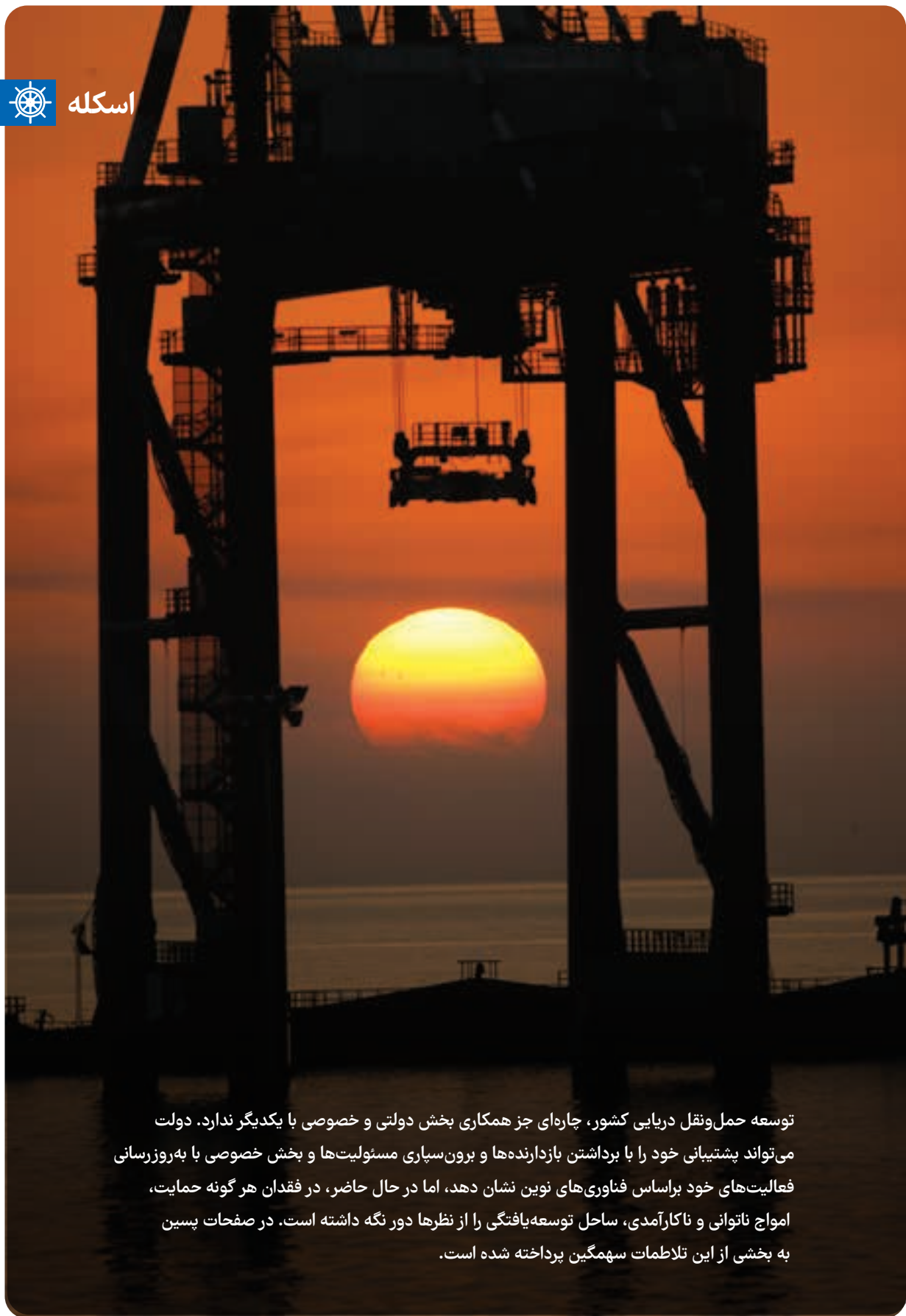
Iran, Tehran, Soadaf Abad, above Kaj sq, Ali Akbar alley No 20, floor 001

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 staff service



توسعه حمل و نقل دریایی کشور، چاره‌ای جز همکاری بخش دولتی و خصوصی با یکدیگر ندارد. دولت می‌تواند پشتیبانی خود را با برداشتن بازدارنده‌ها و برون‌سپاری مسئولیت‌ها و بخش خصوصی با به‌روزرسانی فعالیت‌های خود براساس فناوری‌های نوین نشان دهد، اما در حال حاضر، در فقدان هر گونه حمایت، امواج ناتوانی و ناکارآمدی، ساحل توسعه‌یافتگی را از نظرها دور نگه داشته است. در صفحات پسین به بخشی از این تلاطمات سهمگین پرداخته شده است.

کمیود تجهیزات تخلیه و بارگیری به پاشنه آشیل خدمات بندری تبدیل شده است

## همچنان نیازمند حرکت جهادی هستیم



مجید ورشوساز

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

به تبع روند جهانی، بالغ بر ۹۰ درصد حمل و نقل کشورمان نیز بر پایه حمل دریایی و فعالیت کشتیرانی استوار است، با این حال، همچنان در رسیدن به اقتصاد دریاپایه یا توسعه اقتصاد دریامحور، اندر خم یک کوچه مانده ایم و شوربختانه همگام با تحریم های خارجی، تحدیدهای داخلی نیز لنگ زدن اسب یک شرکت های کشتیرانی را به دنبال داشته است؛ تا آنجا که به نظر می رسد اگر روند فعلی بندرداری ادامه یابد، کوه مشکلات عرصه فعالیت را برای شرکت های کشتیرانی تنگ تر کند.

بنابراین در آستانه ۲۶ آذر و گرامیداشت صدور فرمان جهاد تخلیه بنادر، دوباره به حرکتی جهادی اما این بار در حوزه نوسازی تجهیزات بندری نیازمندیم؛ چرا که چیزی نمانده تا تجهیزات و امکانات بندری به واسطه فرسودگی به چشم اسفندیار خدمات بندری تبدیل شود.

علاوه بر آن، همان گونه که می دانید، زمان تخلیه یا بارگیری یک کشتی به نوع و اندازه کشتی و همچنین نیاز به تجهیزاتی مانند یدک کش ها بستگی دارد و عدم تامین کافی تجهیزات ممکن است زمان بارگیری را افزایش و برنامه های کشتی ها را تحت تاثیر قرار دهد که اقدامات برای حل این مسائل به تدابیر جهادی و هماهنگی دقیق نیاز دارد.

از طرف دیگر، مسائل مرتبط با تخلیه و بارگیری کالاهای فله، به ویژه کمیود جرتقیل های عملیاتی، چالش هایی مهم را ایجاد کرده است. راهکارهای ممکن می تواند شامل توسعه و تعمیر جرتقیل های موجود، جذب سرمایه گذاری از بخش خصوصی با استفاده از تسهیلات مالی دولتی و ارتقای تجهیزات بنادر باشد. همچنین همکاری موثر بین دولت و بخش خصوصی در زمینه ارتقای تجهیزات می تواند به بهبود عملکرد و کاهش مشکلات منطقه کمک کند. افزون بر آن، تسهیلات مالی مناسب

در برنامه ریزی های بلندمدت سازمان بنادر، مسائلی مهم و اساسی برای بخش های کانتینری و غیرکانتینری وجود دارد؛ از تاخیرهای متمادی در اجرای طرح های توسعه بنادر کشور گرفته تا برون سپاری و خصوصی سازی یدک کش ها که مرکز ثقل فشار آنها بر عوامل و تجهیزات بندری است و اندک اندک کمیود این تجهیزات را رقم زده و کار را به جایی رسانده که اکنون حتی در پهلوهای شناورها و راهنمایی کشتی ها نیز کمیود جدی تجهیزات دیده می شود و کار را دشوار کرده است. در نتیجه، ناگزیر هستیم که با ارزیابی توان مالی و نقش بخش خصوصی در تهیه تجهیزات و یدک کش ها، افزایش همکاری با دیگر پیمانکاران و جذب منابع مالی ممکن وضعیت موجود را بهبود دهیم و با ایجاد راهکارهایی عملی و نوین مانند استفاده از پروسه های بهینه تر در تعمیرات و تهیه و به روز رسانی تجهیزات هزینه ها را کاهش و بهره وری را افزایش دهیم.





و ارائه حمایت‌های دولتی نوعی مشوق برای توسعه و بهبود تجهیزات بندری محسوب می‌شود.

در بُعد سوم، مشکلات مرتبط با پاس کشتی و افزایش قیمت اجاره یدک‌کش‌ها رخ‌نمایی می‌کند، به صورتی که مسائل مربوط به جابه‌جایی کانتینرها و ترتیبات مربوط به ورود و خروج کشتی‌ها به بنادر، معضلاتی حیاتی را در مدیریت بنادر به وجود آورده است. در این زمینه، افزایش هماهنگی و بهبود فرآیند پاس کشتی با همکاری گروه‌های مختلف و تعیین دستورالعمل‌های واضح و موثر توسط سازمان بنادر، می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و بهبود این وضعیت کمک کند.

گفتنی است؛ افزایش سرعت فرآیند جابه‌جایی کانتینرها و بهبود ترافیک بندری نیازمند بررسی دقیق و اعمال تدابیر مناسب است. توسعه و بهینه‌سازی زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی جهت حرکت سریع‌تر کانتینرها از ترمینال‌ها به کشتی‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. همچنین افزایش هماهنگی بین ترمینال‌ها، تسهیل در ارائه اسناد و تدابیری که به کشتی‌ها اجازه بدهند زودتر اسناد خود را ارائه دهند، می‌تواند به تسریع در فرآیند و بهبود تجربه تجاری کمک کند.

تبیین و توضیح دقیق درباره استانداردهای بین‌المللی و خصوصیات ایزوتانک‌ها نیز می‌تواند به برطرف کردن سوءتفاهم‌ها و تسریع در رفع مسائل مربوط به گمرک کمک کند. اطلاعات به‌روز و دقیق درباره استانداردها و امکانات تفکیک ایزوتانک‌ها می‌تواند به مسئولان گمرک اطمینان بخشد و به حل این معضل کمک کند. ضمناً همکاری فعال و تبادل نظر مداوم با مسئولان گمرک می‌تواند به تسهیلات در فرآیند گمرکی و کاهش احتمال وقوع سوءتفاهم‌ها منجر شود. ناگفته نماند که مسئله انتقال صورت‌حساب‌ها به سامانه پایانه‌های



**مشکلات مربوط به جابه‌جایی کانتینرها و ترتیبات مربوط به ورود و خروج کشتی‌ها به بنادر، معضلاتی حیاتی را در مدیریت بنادر به وجود آورده است، بنابراین افزایش هماهنگی و بهبود فرآیند پاس کشتی با همکاری گروه‌های مختلف و تعیین دستورالعمل‌های واضح و موثر توسط سازمان بنادر می‌تواند به کاهش هزینه‌ها و رفع مشکلات کمک کند**



فروشگاهی و سامانه مؤدیان می‌تواند باعث بهبود فرآیندها و افزایش شفافیت در امور مالی شود. اطلاعات دقیق و به‌روز درباره این فرآیند به همکاران واجد شرایط کمک کرده و ممکن است سوءتفاهم‌ها را کاهش دهد. تشویق به همکاری فعال و انتقال سریع به این سامانه می‌تواند از دسترسی به اعتبار و ارزش‌افزوده به‌طور موثرتری استفاده کند و مشکلات احتمالی را کاهش دهد. ایجاد هماهنگی بین بخش‌های مختلف و اعمال تصمیم‌گیری سریع ممکن است به جلوگیری از هرگونه مشکلات مرتبط با این فرآیند کمک کند.



## دریانوردی پیشرو در گرو صنفی پویا



سامان رضایی

عضو هیئت‌مدیره و دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

مشکلات دریانوردی را به‌ویژه در ایران تحریم‌زده پایانی نیست، از هر طرف که بنگری و از هر زبان که بشنوی نامکرر است؛ از تهدیدات ایمنی و امنیتی و تطبیق با قوانین و الزامات جدید گرفته تا نوسازی ناوگان، هوشمندسازی و... تحریم‌ها هم به نوبه خود ضربات جبران‌ناپذیری به پیکر نیمه‌جان صنعت کشتیرانی ایران زده و علاوه بر مهیا کردن شرایط برای تضعیف ناوگان ملی، زمینه را برای حضور افراد غیرمتخصص و نهادهای ناآشنا با دریا ایجاد کرده است؛ به صورتی که جذب لجام‌گسیخته و بدون نظارت دریانوردان بی‌کیفیت خارجی روی شناورهای کوچک در ایران، امکان آموزش کیفی و ارتقای فرهنگ ایمنی کار را در دریا کاهش داده است. نظر به اینکه درصد بالایی از حوادث دریایی، ناشی از زنجیره‌ای از خطاهای انسانی است، این رویه استخدام بدون نظارت دریانوردان، زنگ هشدار حوادث دریایی را به صدا در می‌آورد.

و پایداری آن ارائه شده؛ چرا که اعتقاد ما بر این اصل استوار است که تداوم یک صنعت پیشرو در سایه حضور صنفی پویا و منابع انسانی ارزشمند آن محقق خواهد شد.

۱- ایمنی در دریا و نظام کیفی منابع انسانی: طبق گزارش‌های رسمی درصد بالایی از حوادث دریایی ناشی از زنجیره‌ای از خطاهای انسانی است و همواره آموزش کیفی و ارتقای فرهنگ ایمنی کار در دریا یکی از مشکلات مهم در این زمینه است. در کشور ما نیز به‌واسطه فرسودگی

مطلب حاضر، در چهارچوب گزارش‌های متعدد سالیانه انجمن صنفی دریانوردان و براساس پایش وضعیت دریانوردان ایرانی و صنعت کشتیرانی تهیه شده، بنابراین با اجتناب از ورود به مباحثی مانند اهمیت و جایگاه صنعت حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی و تکرار مکررات، مستقیماً به شرح مختصری از پنج چالش اصلی در حوزه صنف و صنعت پرداخته و با اتکا به تفکر ستادی و جامع و اجتناب از بخشی‌نگری، راهکارهایی به‌صورت تیتروار و مختصر با تمرکز بر پالایش و ارتقای کیفی منابع انسانی

ناوگان و حضور سهامداران غیرمرتبط و افراد غیرمتخصص در شرکت‌های کشتیرانی و مهاجرت اکثر متخصصان، این چالش عمیق‌تر و مخرب‌تر شده است. یکی از نمونه‌ها و مصداق بارز و مشخص آن حادثه فوجیع و تلخ سانچی بود که اگر با همین فرمان ادامه دهیم، سانچی‌های بسیاری در پیش روی صنعت دریایی ایران خواهد بود.

**راهکار پیشنهادی:** همان‌گونه که بارها مطرح شده، تدوین یک نظام‌نامه جامع و تشکیل یک ستاد مشترک با هدف تعیین سیاست‌گذاری در مدیریت منابع انسانی با اختیارات موثر در صنعت کشتیرانی ضروری است، در حالی که کمبود دریانوردان در سمت‌های مختلف و فرار متخصصان به خارج از کشور و مهاجرت دریانوردان به شرکت‌های خصوصی بیانگر فقدان چنین سیاستی و نیز بخشی‌نگری و مقطعی‌انگاری مسائل در حوزه منابع انسانی است.

چنین چالش‌هایی در حوزه شناورهای فراساحل و کوچک که در سال‌های گذشته و به‌صورت لجام‌گسیخته و بدون نظارت موثر، اقدام به جذب دریانوردان بی‌کیفیت خارجی و نقض مداوم الزامات STCW و قوانین کار کرده‌اند، بیانگر عدم آگاهی برخی شرکت‌های خصوصی و خصوصی‌سازی دریایی به مسئولیت‌ها و وظایفشان در صنعت و تمرکز یک‌بعدی و ساده‌لوحانه بر سودآوری مقطعی و ناچیز است. این قانون‌گریزی مخرب گاهی با حمایت و تایید ارگان‌های دیگر همراه می‌شود که با منافع ملی و عمومی کاملاً در تضاد کامل است.

**۲- قوانین و الزامات جدید دریانوردی همراه با فناوری‌های نوین و ناوگان فرسوده:** مباحث محیط‌زیستی و مقابله با تغییرات آب‌وهوایی و به‌تبع آن سیاست‌گذاری سازمان بین‌المللی دریانوردی و طرح موضوعاتی از جمله کربن‌زدایی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در قالب برنامه‌های اضطراری ۲۰۳۰، مدیریت آب توازن و استفاده از سوخت‌های جدید همچون آمونیاک، متانول، هیدروژن و LNG سبز و... صنعت کشتیرانی را در شرف ورود به دوره انقلاب صنعتی و متکی بر فناوری‌های نوین و تجهیز محور قرار خواهد داد.

در این میان، کشور ایران به‌واسطه تحریم‌ها امکان سفارش ساخت کشتی را به صنایع کشتی‌سازی و خارجی و سازندگان معتبر تجهیزات دریایی نداشته و صنایع داخلی علی‌رغم برخورداری از دانش و تخصص حداقلی اما لازم، مدیریت مناسب و آمادگی مطلوب را برای تامین این نیاز و نوسازی ناوگان ملی ندارند.

متأسفانه تحریم‌ها نیز ضربات جبران‌ناپذیر به صنعت نیمه‌جان کشتیرانی زده که علاوه بر ایجاد بستر برای حضور عناصر غیرمتخصص و نهاد‌های



**بر اساس گزارش‌های رسمی، درصد بالایی از حوادث دریایی ناشی از زنجیره‌ای از خطاهای انسانی است که در کشور ما به‌واسطه فرسودگی ناوگان و حضور سهامداران غیرمرتبط و افراد غیرمتخصص در شرکت‌های کشتیرانی و مهاجرت اکثر متخصصان، این چالش عمیق‌تر و مخرب‌تر شده است**



ناآشنا با دریا در برخی از مدیریت‌های کشتیرانی و سیاست‌زدگی و اثربخیزی بالای آنها از موضوعات خارج از صنعت، زمینه را جهت تضعیف ناوگان ملی و تولد قارچ‌گونه شرکت‌های خصوصی و رانتی فراهم کرده است. این تحریم‌ها، علاوه بر معرفی کاسیان تحریم، جامعه دریایی را با مفهومی به نام «کاسیان تاخیر» نیز مواجه کرد که آثاری به‌مراتب مخرب‌تر از اولی بر صنعت وارد کرده است.

همان‌گونه که می‌دانید، قوانین الزامات بین‌المللی در دریا و کشتیرانی مانند سایر قوانین، طی یک فرآیند بلندمدت ۱۰ الی ۳۰ ساله و به‌صورت مرحله‌ای به کشورهای عضو ابلاغ می‌شود و اکثر کشورها از جمله ایران نیز به‌صورت مداوم و مستمر در جریان جزئیات و تصویب این قوانین قرار گرفته‌اند، اما تجربه سال‌های اخیر بالاخص در اجرای الزامات سوخت کم‌سولفور و مدیریت آب توازن، بیانگر عدم آمادگی شرکت‌های کشتیرانی برای اجرای این الزامات است و در این زمینه معمولاً با یک بی‌اعتنایی عملی و تاخیر سهوی یا هدفمند مواجه می‌شویم.

**راهکار پیشنهادی:** سازمان بنادر به‌عنوان متولی امر دریایی کشور و عضو موثر و مطلع سازمان بین‌المللی دریانوردی، باید برای اجرای این الزامات و فناوری‌های نوین در ناوگان تحت پرچم خود بالاخص ناوگان ملی، سیاست‌گذاری کرده و خط‌مشی تعیین کند.

همچنین این ستاد در سازمان بنادر می‌تواند با بخش‌های دیگر دولت از جمله وزارتخانه‌های صمت و علوم، صنایع داخلی و شرکت‌های دانش‌بنیان نیز در ارتباط مداوم و مستمر باشد و با شناسایی توانمندی



داخلی و معرفی نیاز صنعت کشتیرانی، به توان داخلی برای تامین این نیاز جهت بدهد. همچنین تقویت جایگاه نظارت فنی سازمان بنادر بر شرکت‌های کشتیرانی در این مقوله کاملاً ضروری است.



**۳- دیجیتالی شدن:** موج فزاینده دیجیتالی شدن، آینده جدیدی را برای حمل‌ونقل دریایی ترسیم کرده است. شناورهای هوشمند، هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، بلاک‌چین، اتوماسیون و... همه واقعیت‌هایی است که صنعت دریایی سنتی را به صنعتی به‌روز تبدیل می‌کند، اما متأسفانه اغلب شرکت‌های کشتیرانی ایرانی همچنان به شیوه سنتی کار می‌کنند و به استفاده از این فناوری‌ها تمایلی ندارند.

البته شرایط خاص کشورمان و طرح مباحث امنیت شبکه و حملات سایبری به زیرساخت‌های مخابراتی و اینترنتی کشور، باعث شده است که مسئولان و متولیان امر دریا نیز به ورود به این حوزه تمایلی نداشته

باشند. این در حالی است که دیجیتالی شدن صنعت، واقعیتی است که بدون توجه به خواست و جهت‌گیری ما بر صنعت بین‌المللی کشتیرانی تحمیل خواهد شد.

**۴- تهدیدات امنیتی و محدودیت ناشی از منازعات سیاسی:** فشارها، تهدیدات و محدودیت‌های امنیتی در فعالیتهای دریانوردی ریشه در مسائلی خارج از صنف و روابط سیاسی و امنیتی بین کشورها دارد، این محدودیت‌ها را می‌توان در دو گروه تعریف کرد:

گروه اول شامل تهدیدات امنیتی و مشکلاتی است که به دلیل مسائل سیاسی و تهدیدات نظامی برای ناوبری کشتی‌ها و دریانوردان ایرانی به وجود آمده است. این تهدیدات شامل تطمیع و تهدید و تحت فشار قراردادن دریانوردان جهت همکاری، حمله نظامی و تخریبی به کشتی‌ها، تهدید به تحریم دریانوردان و توقیف کشتی‌ها با دلایل غیردریایی است. گروه دوم شامل محدودیت‌هایی در تردد دریانوردان در بنادر کشورهای مختلف و عدم بهره‌مندی شرکت‌ها و کشتی‌ها از خدمات تدارکاتی، فنی و پشتیبانی در این بنادر است.

**راهکار پیشنهادی:** رایزنی با اتحادیه‌ها و انجمن‌های دریانوردی سایر کشورها و تلاش جهت اجماع و تشکیل پویش جهانی «ناوبری ایمن حق هر دریانورد» و تشکیل ستاد متمرکز با مشارکت همه سازمان‌ها و شرکت‌ها جهت تدوین و تعریف اقدامات هماهنگ در مقابله با تهدیدات و تقویت فرهنگ، روحیه و حمیت ملی و سازمانی.

**۵- عدم شفافیت و اجرای قوانین ملی و بین‌المللی:** همان‌طور که در مورد چالش اول به آن اشاره شد، در حالی که کشور و به تبع آن صنعت کشتیرانی با مشکلات و تهدیدات متعدد مواجه است، عدم شفافیت در فرآیندهای اداری و سازمانی برخی از شرکت‌های کشتیرانی و عدم توجه بایسته در اجرای قوانینی از جمله طبقه‌بندی مشاغل و تعیین حداقل حقوق دریانوردان بر اساس مصوبات JMC، رعایت الزامات مقاله‌نامه کار دریایی و قانون کار و مفاد پیمان جمعی CBA از نمونه‌های بارز این چالش‌ها است. همچنین توجه به مطالبات دریانوردان و بهره‌برداری بالفعل از قوانین بالقوه همچون بیمه پایه برای همه دریانوردان، معافیت مالیاتی دریانوردان از ظرفیتهای مغفول است که علی‌رغم تلاش‌های مداوم قانونی و با سماجت انجمن دریانوردان، هنوز نتیجه مطلوب و ملموس حاصل نشده است.

**راهکار پیشنهادی:** با توجه به نبود استاندارد و نظام مشخص در پرداخت حقوق و دستمزد، مرخصی، بیمه و تعهدات فی‌مابین دریانورد و مالک



**شناورهای هوشمند، هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، بلاک‌چین، اتوماسیون و... همه واقعیت‌هایی است که صنعت دریایی سنتی را به صنعتی به‌روز تبدیل می‌کند، اما اغلب شرکت‌های ایرانی به استفاده از این فناوری‌ها تمایلی ندارند. طرح مباحث امنیت شبکه و حملات سایبری نیز باعث شده که مسئولان و متولیان امر دریا نسبت به ورود به این حوزه تمایلی نداشته باشند**





**تجربه سال‌های اخیر بالاخص در اجرای الزامات سوخت کم سولفور و مدیریت آب توازن، بیانگر عدم آمادگی شرکت‌های کشتیرانی برای اجرای این الزامات است و در این زمینه معمولاً با بی‌اعتنایی عملی و تاخیر سهوی یا هدفمند مواجه هستیم**



کشتی در شناورهای زیر ۳۰۰۰ و ۵۰۰، انجمن سلسله اقداماتی را از مهر ۱۴۰۰ به‌صورت جدی آغاز کرده و در این زمینه به‌دنبال ایجاد شفافیت در فرآیند استخدام و به‌کارگیری دریانوردان ایرانی در شناورهای فراساحل تحت پرچم ایران و ایجاد مکانیزمی نظارتی در جذب دریانوردان ایرانی و خارجی است، بنابراین مباحث و مطالباتی از قبیل ضرورت استفاده از نمونه قرارداد کار دریایی رسمی و مورد تایید وزارت کار، راه‌اندازی سامانه کارایی دریایی متمرکز جهت تسهیل جذب دریانوردان و ثبت استخدام در پایگاه داده مرجع، ضرورت سامان‌دهی و نظارت بر موسسات کارایی دریایی مجاز و مقابله با کارایی‌های غیرمجاز، تعریف جدول حداقل حقوق دریانوردان بر اساس سمت و نوع شناور، تعریف میزان مرخصی استحقاقی و ضرورت اجرای طرح بهره‌مندی دریانوردان آزاد و فعال از بیمه پایه مداوم و مناسب پیگیری شده است.

لازم به توضیح است؛ همه این موارد در تابستان ۱۴۰۱ به ارگان‌ها و سازمان‌های متولی منعکس شده و همچنان منتظر همکاری عملی و محسوس از سوی متولیان امر هستیم. مسلماً تعیین تکلیف این مطالبات قانونی که با هدف بهبود فضای کسب‌وکار و شفافیت در رابطه بین دریانورد و مالک تعریف شده است ضروری است.



نماینده کشتیرانی، خدمات دریایی و بازرگانی

**آبتین اقیانوس پلائی**

Abtin.Shipping@gmail.com



**OCEAN POLE STAR  
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

**حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی**

**خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین‌الات راهسازی و معدنی**

دفتر مرکزی بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات، طبقه ۹، واحد ۹۰۲

شعبه بوشهر، خیابان باغ الزهرا، ساختمان اکسین، طبقه ۳، واحد ۹

۰۷۷ - ۹۱۰۹۱۸۲۸

۰۹۱۲۱۹۵۰۴۲۷

۰۷۶ - ۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

# صنعتی بکر در سرآشپزی



محمدجعفر عابدی نژاد

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران

آنچه در ادامه از نظر خوانندگان ترابران خواهد گذشت، فهرستی است از موانع و راهکارهای توسعه صنعت بانکرینگ؛ صنعتی که علی‌رغم همه مزیت‌ها، فرصت‌ها و پتانسیل‌ها و همچنین با وجود همه الزامات قانونی به‌منظور حمایت و توسعه آن، به دلیل نبود حمایت دولت‌ها در ۸ سال اخیر نه تنها توسعه نیافته، بلکه براساس شواهد عینی به دلیل حذف مقررات حمایتی اولیه سیر کاملاً نزولی داشته است. چالش‌های ذکرشده، نشان می‌دهد که تنها راه ارتقای این صنعت بکر و پربازده و تحقق اهداف برنامه‌های قبلی و جدید و توسعه آن، باور و حمایت جدی دولتمردان از این صنعت است.



باتوجه به اینکه امروزه بیش از ۸۰ درصد از تجارت جهان فقط از طریق حمل‌ونقل دریایی مبادله می‌شود، حدوداً بیش از ۵۰ درصد از هزینه کشتی‌ها مربوط به سوخت مورد نیاز آنها است.

بازار منطقه خلیج فارس و دریای عمان در این صنعت حدوداً ۱۰ میلیارد دلار است که بیش از ۹۰ درصد این بازار در اختیار بندر فجیره امارات بوده و ایران کمتر از ۵ درصد از این سهم را در اختیار دارد. این در حالی است که حدود یک‌سوم از نفت کوره بندر فجیره به‌منظور بانکرینگ از ایران تامین می‌شود.

از مزیت‌های بانکرینگ می‌توان به ایجاد اشتغال در خشکی و دریا، رونق اقتصادی در شهرهای بندری، تقویت امنیت ملی، ارتقای جایگاه جهانی، درآمدزایی ارزی و جلوگیری از خام‌فروشی صادرات خدمات دریایی اشاره کرد. میزان اشتغال‌زایی این صنعت به‌ازای هر ۵۰ هزار تن، ۴۰ نفر برآورد شده و این در حالی است که اشتغال‌زایی این صنعت در بخش خدمات جانبی بین ۲ تا ۵ برابر است و حتی می‌توان ادعا کرد که هر یک میلیون تن بانکرینگ با توسعه و تکمیل زنجیره ارائه خدمات می‌تواند تا میزان ۵ هزار نفر اشتغال







**میزان اشتغال زایی بانکرینگ به ازای هر ۵۰ هزار تن ۴۰ نفر برآورد شده و اشتغال زایی این صنعت در بخش خدمات جانبی بین ۲ تا ۵ برابر است. این در حالی است که مقایسه فروش کارگو و بانکرینگ در سالیان گذشته نشان دهنده محقق نشدن برنامه‌های پنجم و ششم توسعه است و سهم بانکرینگ کل کشور، همواره کمتر از ۱۰ درصد کل صادرات نفت کوره بوده است**



ویژه رفع تعهدات ارزی شرکت‌های بانکرینگ و اخذ نظر انجمن صنعت بانکرینگ ایران در تدوین یا بازنگری شیوه‌نامه، دستورالعمل و رویه‌های مرتبط (مطابق مواد ۲ و ۳ قانون بهبود کسب و کار) صدور دستورالعمل کاهش میزان سپرده نقدی صدور ضمانتنامه‌های شرکت‌های بانکرینگ و همچنین تخصیص اعتبار و تسهیلات با شرایط مناسب به پروژه‌های مرتبط با پشتیبانی از عملیات بانکرینگ و خدمات جانبی به کشتی‌ها توسط بانک مرکزی می‌تواند در توسعه این صنعت بسیار راهگشا باشد. با توجه به آنچه گفته شد، به نظر می‌رسد که در وهله اول، ارتقای این صنعت بکر و پربازده و تحقق اهداف برنامه‌های قبلی و جدید و توسعه آن، در گرو باور و حمایت جدی دولتمردان از این صنعت باشد.

مستقیم و غیرمستقیم به‌همراه داشته باشد.

قانون‌گذار همواره در جهت حمایت از این صنعت در برنامه‌های توسعه کشور نگاه ویژه‌ای داشته است. ماده ۱۳۱ قانون برنامه پنجم توسعه و بند (ب) ماده ۴۸ قانون برنامه ششم و اخیراً ماده ۶۲ قانون برنامه هفتم توسعه، دولت و وزارتخانه‌های مربوطه را مکلف به وضع آیین‌نامه‌های لازم و حمایت از صنعت بانکرینگ کرده است که در همین زمینه مصوبه ۵ شورای عالی صنایع دریایی توسط رئیس‌جمهوری ابلاغ شده است. اما مقایسه فروش کارگو و بانکرینگ در سالیان گذشته نشان‌دهنده محقق نشدن برنامه‌های پنجم و ششم توسعه است و سهم بانکرینگ، همواره کمتر از ۱۰ درصد کل صادرات نفت کوره بوده است.

از اهم چالش‌های صنعت بانکرینگ هزینه‌های بالاتر بانکرینگ نسبت به کارگو (به ازای هر ۴۵ هزار تن طی دو هفته هزینه‌های ناوگان دریایی و سوخت مورد نیاز برای بانکرینگ یک میلیون و ۱۰۵ هزار دلار و برای کارگو ۲۸۱ هزار و ۴۰۰ دلار است) و مجوزهای بانکرینگ نسبت به کارگو را می‌توان نام برد. با نگاهی به مدل‌های اجرایی در بنادر فجیره و صحار در جذب سرمایه‌گذاران و مشوق‌های اعطایی به سرمایه‌گذاران، به راحتی می‌توان به اختلاف موجود در کسب سهم بازار منطقه رسید.

بنابراین تدوین و تصویب آیین‌نامه اجرایی و بسته حمایتی طرح جامع خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در آب‌های مرزی ایران و آب‌های بین‌المللی منطقه، اولویت‌دهی به بانکرینگ نسبت به صادرات، قیمت‌گذاری رقابتی با لحاظ کردن هزینه‌های سرمایه‌ای و جاری عملیات بانکرینگ، اصلاح روش قیمت‌گذاری، تامین سوخت کم‌سولفور برای شرکت‌های بانکرینگ، عدم ایجاد شوک‌های پیش‌بینی نشده در روند حقوقی دریافت فرآورده طی دوره بهره‌برداری سرمایه‌گذاران، پیگیری

- ✓ صدور بیمه نامه باربری داخلی و خارجی
- ✓ صدور بیمه نامه مسئولیت متصدیان حمل و نقل
- ✓ صدور بیمه نامه شخص ثالث و بدنه انواع خودروهای سبک و سنگین
- ✓ صدور انواع بیمه نامه های حوادث، آتش سوزی و مسئولیت کارفرما
- ✓ صدور انواع بیمه درمانی تکمیلی گروهی و خانواده

**www.behinsu24.com**  
۰۲۱۹۱۳۰۷۸۱۷ - ۰۱۱۴۴۲۹۱۳۲۷

کارگزاری بیمه مقیاس نیازی با بیش از یک دهه خدمات و تجربه موفق در زمینه صدور انواع بیمه نامه با کفایت شرکت های بیمه آماده ارائه بهترین و مناسبترین خدمات در سراسر ایران حتی بصورت آنلاین می باشد



مدیرعامل «هیمکو» در گفت‌وگو با معدن‌مدیا تاکید کرد؛

## در اقتصاد معدنی، توسعه حمل‌ونقل مواد معدنی باید اولویت باشد

معدنکاران به حمل‌ونقل ریلی شده است، به طوری که طبق برآوردها حدود ۷۰ درصد حمل بار در بخش ریلی، مربوط به مواد فله معدنی است.

**محسن نادری، مدیرعامل شرکت همراه** (جاده، ریل، دریا) در این گفت‌وگو با اشاره به پیشرفت حدوداً ۱۱ درصدی پروژه و انجام عملیات خاکی و استقرار گروه‌های اجرایی در منطقه، بیان کرد: پیش‌بینی ما این است که طی پنج سال آینده احداث این پایانه، به پایان برسد؛ البته با ساخت هر بخشی از پایانه که به اتمام برسد، بهره‌برداری از آن آغاز می‌شود و لزومی به اتمام صددرصدی پروژه نیست و سرمایه‌پذیر در این خصوص قول همکاری داده است.

وی افزود: در همین راستا، علاوه بر تکمیل پروژه، ساماندهی بخش‌های غیرمکانیزه و سنتی بندر و انتقال آن به بخش‌های مکانیزه همزمان در دستور کار ما قرار دارد.

نادری ادامه داد: چشم‌انداز ما احداث پنج پست اسکله برای پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن است. در گام اول پروژه، با توجه به لای رومی در دست اقدام، کشتی‌های ۸۰ هزار تنی قابلیت بارگیری یا تخلیه خواهند داشت.

مدیرعامل «هیمکو» تاکید کرد: نکته مثبتی که درخصوص این پروژه می‌توانم به آن اشاره کنم این است که برخلاف

در سال ۹۸ قراردادی در قالب BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) بین شرکت همراه جاده، ریل، دریا (هیمکو) و سازمان بنادر و دریانوردی منعقد شد و به موجب این قرارداد، ۱۸۰ هکتار زمین در غرب بندر شهید رجایی به پروژه شرکت هیمکو اختصاص یافت. در مرحله اول این پروژه، ۶۷ هکتار از این زمین به شرکت تحویل داده شد و در گام اول، پروژه جهت تاسیس یک پایانه مکانیزه با ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱۰ میلیون تن مواد فله معدنی کلید خورد. سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده برای این طرح چیزی حدود ۷ هزار میلیارد تومان است که بخشی از آن از در قالب افزایش سرمایه، از سوی سهامداران به پروژه تزریق شده است.

با توجه به نبود یک پایانه اختصاصی و مکانیزه در بخش معدن، بنادر منطقه بندر عباس در صادرات و واردات مواد فله معدنی همواره با مسائل متعددی روبه‌رو بوده است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ایجاد آلودگی زیست‌محیطی، زمان طولانی تخلیه و بارگیری و همچنین اتلاف مقدار زیادی از مواد در حین جابه‌جایی به روش سنتی و غیرمکانیزه اشاره کرد که مجموعاً هزینه‌های قابل توجهی را روی دست تمامی ذینفعان باقی گذاشته است.

هزینه دوبرابری حمل جاده‌ای نسبت به ریلی، باعث اقبال

و شواهد میدانی برآورد می‌شود در حدود ۳ تا ۱۰ درصد مواد در حین جابه‌جایی هدر می‌رود؛ چرا که وقتی در یک مرحله با روش غیر مکانیزه بار روی زمین تخلیه می‌شود و سپس با همان روش در کشتی بارگیری می‌شود، در این حین بخشی از بار روی زمین ریخته می‌شود که در مقادیر کلان، مقدار بسیار قابل توجهی است.

نادری تاکید کرد: علاوه بر موضوع پرت مواد فله، آلودگی زیست‌محیطی که ایجاد می‌شود برای افرادی که در آن مناطق مشغول به کار هستند و همچنین ساکنین اطراف منطقه و اکوسیستم دریایی در آن نواحی، آسیب‌های جدی به همراه دارد که با مکانیزه‌کردن این امر، بخش بسیار زیادی از این آلودگی‌ها برطرف می‌شود.

مدیرعامل «هیمکو» اذعان داشت: باید توجه داشت که از ابتدای تاسیس این بندر، یعنی دهه ۶۰ تاکنون، بارگیری و تخلیه مواد فله معدنی با همین روش غیرمکانیزه انجام می‌شود و این امر باعث شده ما حتی نتوانیم از زیرساخت‌های ریلی موجود استفاده بپیم؛ چرا که از محل بارگیری تا بندرعباس قطارها سرعت معمول خود را دارند اما پس از رسیدن به بندرعباس متوسط سرعت حرکت قطارها حدود ۴.۵ کیلومتر در ساعت است و این به معنای آن است که ما توقف‌های بسیار طولانی را در این مناطق داریم و تا زمانی که وضعیت پایانه‌ها بهبود نیابد، توسعه زیرساخت‌های ریلی به تنهایی پاسخگو نخواهد بود...

وی افزود: می‌توان گفت که منطقه بندرعباس و بلاخص بندر شهید رجایی قلب اقتصادی ایران است و کریدورهای ریلی و جاده‌ای به مثابه رگ‌های این قلب هستند. در شرایطی که بخش عظیمی از صادرات و واردات کشور از این منطقه صورت می‌گیرد، عدم توسعه آن یعنی عدم توسعه کافی در اقتصاد کشور و رسوب لجستیکی در قلب اقتصادی ایران.

نادری تاکید کرد: در اقتصادی که قرار است معدن جای نفت را بگیرد، توسعه زیرساخت‌های معدنی باید اولویت ما باشد. با توجه به همسایگی ایران با کشورهای CIS و افغانستان، توسعه بخش حمل‌ونقل می‌تواند باعث شود بخشی از جابه‌جایی مواد معدنی از این کشورها، از طریق بنادر ما صورت بگیرد.

برخی پایانه‌های دیگر، مسیر زمین اختصاص یافته به پروژه بن‌بست نیست و امکان توسعه تا ۵۰ میلیون تن را نیز دارد؛ بنابراین چنانچه در آینده نیاز به پهلوگیری کشتی‌های عظیم‌تری باشد، این امکان وجود دارد که آن را توسعه دهیم؛ هرچند که فرم کف اراضی دریایی در خلیج فارس و عمق آب از عوامل محدودکننده است.

وی افزود: مهندسین مشاور پروژه مطالعات مفصلی در خصوص شناخت دریا و زمین در این منطقه انجام داده‌اند. بیش از یک‌صد پلان جانمایی برای این پایانه طراحی شده تا محل احداث اسکله، مسیر ریلی، محل استقرار کشتی‌ها و همچنین ظرفیت‌های توسعه تا ۵۰ میلیون تن جابه‌جایی سالانه بار به دقت بررسی شود.

نادری در پاسخ به این سوال که در حال حاضر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها چند روز طول می‌کشد، بیان کرد: با توجه به انجام غیرمکانیزه این امر، یعنی تخلیه بارها به روش غیر مکانیزه و سپس بارگیری به همین شکل، حدود ۱۵ الی ۲۰ روز، بسته به میزان بار ارسالی، طول می‌کشد؛ در حالی که با راه‌اندازی پایانه مکانیزه، این مقدار به ۳ تا ۴ روز کاهش خواهد یافت.

وی خاطرنشان کرد: عدم وجود پایانه مکانیزه و همچنین زمان طولانی تخلیه و بارگیری در کشتی‌ها، ترافیک شدیدی را در منطقه ایجاد کرده و باعث شده واگن‌ها همواره در این منطقه دچار رسوب و توقف‌های طولانی شوند؛ چرا که نبود پایانه اختصاصی باعث شده این روند تداخلاتی با صادرات و واردات بقیه مواد و محصولات نیز داشته باشد. هرچند که برخی شرکت‌های بزرگ معدنی اقداماتی در خصوص مکانیزاسیون تخلیه و بارگیری‌ها در محدوده‌های اجرائی خود انجام داده‌اند اما تاکنون اقدام وسیعی که نه تنها شرکت‌های سهامدار، بلکه همه شرکت‌های دیگر نیز بتوانند از خروجی آن استفاده کنند و در محیط بندرهای مهم کشور باشد، صورت نگرفته است.

مدیرعامل شرکت همراه ادامه داد: درحالی‌که سیر یک واگن از کرمان به بندرعباس در حالت بهینه می‌تواند بین ۷ تا ۹ بار در ماه باشد، در حال حاضر ۲.۵ تا ۳ و در بهترین حالت ۴ بار در ماه است.

وی همچنین درباره میزان اتلاف مواد فله معدنی در حین تخلیه و بارگیری به روش سنتی بیان کرد: بر اساس گزارشات





## شرکت حمل و نقل برهان ترابر بندر چابهار

www.borhaantarabar.com

### خلاصه رزومه

سابقه مدیریتی ۲۸ ساله یکی از با سابقه ترین شرکتهای حمل و نقل کشور و منطقه به شمار میرود. شرکت برهان ترابر با استفاده از تجارب و هدف بزرگ خود یعنی صداقت و امانتداری و رعایت صرفه و صلاح صاحبان کالا و بکارگیری لوگن نو و مجهز و مجرب ترین و متخصصترین رانندگان وظیفه خود را به نحو احسن انجام داده و ارائه دهنده بهترین خدمات به تمامی عزیزانی می باشد که ما را اسن و امانتدار خود می دانند. شرکت حمل و نقل برهان ترابر با توجه به تعایب خداوند رحمان و رحیم و اعتماد و لطف صاحبان کالا و دیگر عزیزانی که ما را همیاری داده و با دانا بودن امکانات خاص و بی نظیری همانند: در اختیار داشتن ۲۰۰ دستگاه کامیون تحت پوشش و ملکی، کادری مجرب و با تجربه یومی، دفتر صدور بارنامه و بازرایی، مهمانسرا جهت پذیرایی و استراحت خدماتدهی حمل انواع کالاها، کالاهای تجاری و صادراتی، گمرکی، حمل دام زنده، درمزریربعنان (بهاوکلات چابهار)، موز، پیاز، هندوانه، آبه و غیره.

transport\_co\_borhan@yahoo.com

(+۹۸)۹۱۵۱۴۵۰۰۹۸

+۵۴۴۰۳۳۳۱۱۳

www.borhaantarabar.com

سیستان و بلوچستان، چابهار، پایانه بار  
برقه ۱۸

### مهارت‌ها

- ۱۰۰% حمل و نقل زمینی تمام نقاط مختلف کشور و مرز های داخلی
- ۱۰۰% تخصصکار کالاهای وارداتی، تجاری و بانسی، و ترانزیت و صادرات بافراد حرفه ای در بندر چابهار و مرزهای منطقه
- ۱۰۰% حمل و نقل کالا

### شبکه اجتماعی

09147540098

09181450098

Borhaan\_Tarabar

### معرفی‌ها

#### فریدون برهان زئی

مدیر عامل و عضو هیئت مدیره شرکت و عضو هیئت مدیره انجمن حمل و نقل کالا بندر چابهار  
۰۹۱۴۴۴۰۰۹۸

#### فرید احمد برهان زئی

رئیس هیئت مدیره شرکت حمل و نقل برهان ترابر بندر چابهار  
۰۹۱۵۴۵۱۰۰۹۸





اندرین دوره بیدادگری‌ها که تحریم‌های اقتصادی، بی‌تدبیری مسئولان، شعاری بودن حمایت‌های مجلس، تصدی‌گری دولتی، اجرا نشدن برنامه‌های توسعه‌ای و... هر کدام از جانبی بر کاهیدن جان حمل‌ونقل ریلی کشور مشغول هستند، اگر بخواهیم با نگرشی کارشناسانه، در جست‌وجوی راه چاره باشیم، ابتدا باید بپذیریم که همه در واگن‌های یک قطار خسته و وامانده سوار هستیم و از اتخاذ تدابیری اندیشمندانه ناگزیریم.

به همین سبب، فرا رسیدن سالروز ۲۶ آذر و آغاز هفته حمل‌ونقل در کشور را بهانه کرده‌ایم و با برشماری مشکلات حمل‌ونقل ریلی، به‌دنبال تداوم آن حرکت جهادی این بار در حوزه حمل‌ونقل ریلی هستیم.



## مسئولیت‌های حاکمیت و بخش خصوصی برای خروج از بحران



دکتر سبحان نظری

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

بارها و به بهانه‌های مختلف، این نکته را به مسئولان کشور متذکر شده‌ایم که یارانه هنگفت سوخت موجب تضعیف بخش حمل‌ونقل ریلی شده و انتظار می‌رود تا حاکمیت به‌منظور تقویت بخش حمل‌ونقل ریلی چاره‌ای برای این مهم بیندیشد، اما در عین حال، باید توجه داشت که متاسفانه توسعه خطوط ریلی ایران در سال‌های اخیر بر اساس مطالعات تقاضا انجام نشده است. پروژه‌های مهمی همچون اتصال چابهار به شبکه ریلی سال‌هاست که مغفول مانده و روند احداث آنها بسیار کند است. در همین دوره، برخی از مراکز استان‌ها که تقاضای کافی برای حمل بار و مسافر ریلی ندارند، با سرمایه‌گذاری هنگفت به شبکه ریلی متصل شده‌اند و به همین دلیل بخشی از خطوط ریلی ایران به علت کمبود تقاضا، فاقد کارایی لازم هستند، بنابراین از واجب‌ترین اقداماتی که باید با تصمیم‌گیری در سطح حاکمیت برای رشد بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی کشور انجام شود، تعهد به توسعه شبکه ریلی مبتنی بر مطالعات جامع حمل‌ونقل و پرهیز از دخالت لابی‌گری‌های سیاسی در تصمیم‌های راهبردی است. علاوه بر اقدامات فوق که باید به کمک مجموعه حاکمیت، شامل دولت و مجلس شورای اسلامی، برای بهبود شرایط بحرانی فعلی حمل‌ونقل ریلی کشور انجام شود، انتظار می‌رود به‌طور خاص برخی از وزارتخانه‌ها، شرکت راه‌آهن و همچنین شرکت‌های بخش خصوصی فعال در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور نیز اقداماتی را برای توسعه این بخش حیاتی اقتصاد کشور انجام دهند که در ادامه به تشریح این موارد پرداخته خواهد شد:

در تمام دنیا از جمله ایران، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به حمل‌ونقل ریلی از نظر زمان سیر و گستردگی شبکه، شرایط بهتری دارد، اما از منظر کرایه - در بیشتر کشورهای دنیا - کرایه حمل‌ونقل جاده‌ای حداقل ۲ تا ۳ برابر حمل‌ونقل ریلی است و همین امر موجب می‌شود بسیاری از صاحبان بارهای عمده و بارهای مسافت بلند، به سمت حمل‌ونقل ریلی بروند، اما در ایران چون این متغیر نیز به طریق مختلف (از جمله یارانه‌های هنگفت در فروش گازوئیل) به سود حمل‌ونقل جاده‌ای تنظیم شده، حمل‌ونقل ریلی جذابیت خود را برای بسیاری از مشتریان از دست داده و صرفاً برای صاحبان برخی بارهای عمده که بیش از کرایه حمل، درگیر محدودیت‌های بارگیری و تخلیه در کامیون هستند، جذاب شده است.

علاوه بر کرایه حمل بار، زمان حمل و نقصان شبکه ریلی نیز دو عامل موثر دیگر بر کاهش قدرت رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ریلی ایران در برابر حمل جاده‌ای است، بنابراین باید به کمک مجموعه حاکمیت (دولت، نمایندگان مجلس و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی) و همچنین شرکت‌های بخش خصوصی فعال در عرصه حمل‌ونقل ریلی، برای بهبود شرایط بحرانی فعلی و توسعه این بخش حیاتی اقتصاد کشور اقداماتی انجام شود که در مطلب حاضر به تشریح این موارد پرداخته‌ام.

**وزارت امور اقتصادی و دارایی: حداقل مبلغ قابل سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی برای تاسیس یک شرکت حمل‌ونقل ریلی باری با ۶۰۰ دستگاه واگن باری، حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال؛ برای تاسیس یک شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری با ۵۰ دستگاه واگن مسافری، حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال و برای تاسیس یک شرکت مالک لکوموتیو با ۱۰ دستگاه لکوموتیو باری، حدود ۱۰ هزار میلیارد ریال است که بانکها از پرداخت تسهیلات بابت چنین کسب‌وکارهایی خودداری و در بهترین حالت، با درصد بسیار اندکی از این مبلغ موافقت می‌کنند و اعطای چنین تسهیلاتی منوط به ارائه وثایق و تضامینی مانند اسناد ملکی می‌شود.**

این گلوگاه بزرگی در توسعه بخش ریلی است؛ آن هم در شرایطی که طبیعتاً شرکت‌های ریلی دارایی‌های خود را نه به شکل املاک، بلکه به‌صورت ناوگان واگن باری، واگن مسافری یا لکوموتیو درمی‌آورند و با توجه به اینکه این دارایی‌ها از نظر فیزیکی صرفاً روی شبکه ریلی با مدیریت شرکت دولتی راه‌آهن تردد دارند، اطمینان کاملی از امنیت و وثاقت آنها برای تسهیلات‌دهندگان فراهم است؛ پس چرا بانک‌ها این دارایی‌ها را به‌عنوان وثیقه قبول ندارند؟!

علاوه بر این، از مهم‌ترین قوانین حامی حمل‌ونقل ریلی، معافیت از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده است که ذیل «بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه» به این شرح مصوب شده: «مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل‌ونقل ریلی علاوه بر معافیت‌های مذکور در بند ۱۲ ماده ۱۲ قانون مالیات بر ارزش افزوده، با نرخ صفر محاسبه خواهد شد» بنابراین مطابق ماده مذکور، مقرر بود با کاهش بهای تمام‌شده خدمات حمل بار ریلی، موجبات تشویق صاحبان کالا به استفاده از خدمات این حوزه و افزایش حاشیه سود اقتصادی برای سرمایه‌گذاران بخش ریلی فراهم شود، اما متأسفانه بنا بر بخشنامه اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۰ سازمان امور مالیاتی، مبالغی که سرمایه‌گذاران و ارائه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل ریلی بابت مالیات بر ارزش افزوده در هنگام خرید کالا و نهاده‌های منتج به حمل ریلی پرداخت کرده‌اند، قابل استرداد نیست.

لازم به توضیح است که از ابتدای اجرای قانون برنامه ششم توسعه، عمده شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با امید به بهبود شرایط این حوزه و توسعه خدمات خود، سرمایه‌گذاری هنگفتی در خرید ناوگان شامل بیش از ۸۶۰۰ دستگاه انواع واگن باری، لکوموتیو باری، ماشین‌آلات تخلیه و بارگیری و... انجام داده‌اند که به این ترتیب و بر مبنای معافیت مذکور، مبالغ قابل‌توجهی را به‌عنوان اعتبار مالیاتی از سازمان امور مالیاتی بستانکار شده‌اند، با این حال، به دلیل تفسیر شاذ از قانون معافیت حمل ریلی، بنا شده مبلغی بابت ارزش افزوده دریافت نکنند و علی‌رغم درخواست‌هایی



**کمترین مبلغ قابل سرمایه‌گذاری برای تاسیس یک شرکت حمل‌ونقل ریلی باری با ۶۰۰ دستگاه واگن، حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال؛ برای تاسیس یک شرکت مسافری با ۵۰ دستگاه واگن، حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال و برای تاسیس یک شرکت مالک لکوموتیو با ۱۰ دستگاه لکوموتیو، حدود ۱۰ هزار میلیارد ریال است که بانکها از پرداخت تسهیلات بابت چنین کسب‌وکارهایی خودداری و در بهترین حالت، با درصد بسیار اندکی از این مبلغ موافقت می‌کنند**



که تاکنون بابت استرداد به سازمان امور مالیاتی ارائه کرده‌اند، طبق گفته مسئولین سازمان مذکور، امکان استرداد این مبالغ میسر نیست. بار دیگر تاکید می‌کنم که در ۵ سال گذشته بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان صرفاً بابت خرید ناوگان نو از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی سرمایه‌گذاری شده، است، اما با اعمال این تفسیر، زبان قابل‌ملاحظه‌ای در صورت‌های مالی این شرکت‌ها به ثبت خواهد رسید و این به منزله ورشکستگی تقریبی کلیت بخش حمل ریلی کشور است.

■ **وزارت نفت:** از جمله راهکارهای افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی، پیگیری تحقق مشوق‌های مالی تعریف‌شده در این حوزه مانند یارانه‌های موضوع ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر است. طبق تعریف یارانه ماده ۱۲، مبلغ مابه‌التفاوت حاصل از صرفه‌جویی در مصرف سوخت تا زمانی که اصل سرمایه‌گذاری مستهلک شود، می‌بایست از جانب دولت به سرمایه‌گذاران پرداخته شود، اما مانع اصلی بهره‌مندی شرکت‌های بخش خصوصی ریلی از یارانه ماده ۱۲ فرآیند زمان‌بر تشکیل و تصویب پرونده مربوط به آن است؛ چراکه پس از تشکیل و تکمیل پرونده از جانب شرکت متقاضی، پرونده مذکور باید به تصویب هیئت‌مدیره راه‌آهن برسد و در نهایت برای شرکت بیهینه‌سازی مصرف



سوخت ارسال شود که این فرآیند زمان‌بر موجب شده تا این یارانه با تاخیری چند ساله به شرکت‌های بخش خصوصی پرداخته شود. هرچند در سه سال اخیر اساساً پرداختی هم در این زمینه رخ نداده است.

چالش دیگر شرکت‌های بخش خصوصی برای بهره‌مندی از یارانه ماده ۱۲، مطرح شدن مشمولیت بیمه‌ای آن است. به عبارت دیگر، شرکت بهره‌سازی مصرف سوخت نسبت به سپرده کردن ۵ درصد از مبلغ یارانه اصرار دارد که البته مشخص نیست مبنای قانونی این اقدام چیست.

■ **وزارت راه و شهرسازی:** در قوانین و اسناد بالادستی کشور همواره به خروج بخش دولتی حمل‌ونقل ریلی از حوزه تصدی‌گری تاکید شده است، در حالی که به‌استثنای چند سال ابتدایی پس از الزام خصوصی‌سازی، شرکت راه‌آهن نه‌فقط تلاشی برای تحقق این هدف انجام نداده، بلکه اقداماتی نیز برای گسترش دامنه تصدی‌گری‌های خود داشته است؛ از جمله این اقدامات، تلاش شرکت راه‌آهن برای اخذ مجوز و دریافت تسهیلات برای خرید لکوموتیو بوده است. از دیدگاه بخش خصوصی این رویکرد علاوه‌بر مغایر بودن با قوانین و اسناد بالادستی، می‌تواند منجر به هدررفت سرمایه ملی و نیز رقابت مخرب دولت با بخش خصوصی شود همچنین از آنجا که قلب عملیات ریلی در دست راه‌آهن است، به‌طور طبیعی شرکت دولتی نسبت به بخش خصوصی بهره‌وری کمتری خواهد داشت. این موضوع به این دلیل اتفاق می‌افتد که شرکت دولتی نسبت به

## ۱۱

**در شرایطی که طبیعتاً شرکت‌های ریلی دارایی‌های خود را نه به شکل املاک، بلکه به صورت ناوگان واگن باری، واگن مسافری یا لکوموتیو درمی‌آورند و با توجه به اینکه این دارایی‌ها از نظر فیزیکی صرفاً روی شبکه ریلی با مدیریت شرکت دولتی راه‌آهن تردد دارند، اطمینان کاملی از امنیت و وثاقت آنها برای تسهیلات‌دهندگان فراهم است؛ پس چرا بانک‌ها این دارایی‌ها را به‌عنوان وثیقه قبول ندارند؟!**

## ۱۲

برخی اتلاف‌ها و هزینه‌های پیدا و پنهان حساسیت ندارد و گاهی به‌دلیل فشارهای سیاسی مجبور است اقداماتی ضدبهره‌وری و غیراقتصادی انجام دهد. در نهایت نه‌فقط سرمایه‌انسانی به‌صورت بهینه استخدام نمی‌شود، بلکه به‌بهترین شکل نیز مدیریت نمی‌شوند.

بنابراین فرآیندهای مدیریتی در راه‌آهن دولتی، غیربهبوده هستند و دانش و فناوری در آن نقش کم‌رنگی دارد. برای اینکه شبکه ۱۵ هزار کیلومتری با حدود ۲۹ هزار واگن باری، ۲ هزار واگن مسافری و ۱۰۰۰ لکوموتیو به بهترین صورت مدیریت شود، می‌بایست مدیریت سیر و حرکت را از قالب دستی و مبتنی‌بر تجربه به قالب نرم‌افزاری و روش‌های به‌روز بهره‌سازی تغییر دهیم؛ پس چرا در حالی که چند دهه است مدیریت و برنامه‌ریزی ترافیک ریلی در کشورهای پیشرو به‌صورت رایانه‌ای مدیریت می‌شود، این مدیریت در ایران روی کاغذ، برحسب تجربه صرف یا با ارتباطات و چانه‌زنی‌های انسانی انجام می‌شود؟!

■ **شرکت راه‌آهن:** یکی از مشکلات مهم حمل‌ونقل ریلی کشور، کاهش بهره‌وری است. در بخش حمل‌ونقل ریلی باری، سرعت بازرگانی بسیار اندک و حدود ۳/۵ کیلومتر بر ساعت است، در حالی که این عدد در کشورهایی با حمل‌ونقل ریلی پیشرفته، حداقل سه برابر ایران است! به این ترتیب، زمانی که سرمایه‌گذاری سنگین در زمینه واگن صورت گیرد و حمل‌بار سالیانه با آن واگن صرفاً یک‌سوم ظرفیت سالیانه باشد، درآمد کاهش خواهد یافت و موجب افت سودآوری و در نتیجه طولانی‌تر شدن بازه بازگشت سرمایه و حتی غیرقابل توجیه شدن سرمایه‌گذاری می‌شود.

طی سه سال گذشته، اصلی‌ترین دلیل بهره‌وری نازل در حمل‌ونقل ریلی کشور، کمبود لکوموتیو «آماده‌به‌کار» بوده است. طبق آمار منتشر شده از جانب راه‌آهن، از آغاز سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای «آماده‌به‌کار» با افت شدیدی مواجه بوده و این مهم، تبدیل به اصلی‌ترین گلوگاه حمل‌ونقل ریلی، به‌ویژه در بخش حمل‌بار شده است.

گفتنی است؛ در فروردین سال ۱۳۹۹ از مجموع ۹۵۴ دستگاه لکوموتیو کشور، ۵۸۳ دستگاه آماده‌به‌کار بوده، اما در تیر ماه سال ۱۴۰۲ از مجموع ۹۹۱ دستگاه لکوموتیو، فقط ۵۱۳ دستگاه آماده‌به‌کار بوده است، به عبارت بهتر، هر چند در این بازه زمانی ۳۷ دستگاه لکوموتیو جدید به شبکه ریلی اضافه شده، اما در مقابل ۱۰۷ دستگاه لکوموتیو، سرد و از مدار خدمت خارج شده است. داده‌های آماری گویای یک واقعیت دهشتناک دیگر هم هست: این‌که در بازه ۸۸ ساله‌ای که از زمان بهره‌برداری راه‌آهن سراسری ایران می‌گذرد، هر سال تقریباً ۱۱ لکوموتیو به ناوگان ریلی کشور اضافه شده اما کاهش آماده‌به‌کاری ناوگان لکوموتیو کشور صرفاً طی یک بازه



**تشویق شرکتهای خصوصی به ادغام برای رعایت شدن اصل اقتصاد مقیاس، اقدامی استراتژیک بوده که در درازمدت می‌تواند منجر به رشد چشمگیر بهره‌وری شود. اقدام به ایجاد کنسرسیوم مشترک میان شرکتهای خصوصی ریلی و اتحاد در نرخ‌دهی به مشتریان حمل بار ریلی و پرهیز از نرخ‌شکنی نیز موجب تقویت بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی کشور خواهد شد**



■ **بخش خصوصی:** شرکتهای خصوصی فعال در بخش حمل‌ونقل ریلی نیز می‌توانند به منظور بهبود بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور و همچنین افزایش سودآوری برای خودشان، اقداماتی را در سه سطح استراتژیک، تاکتیکی و عملیاتی انجام دهند.

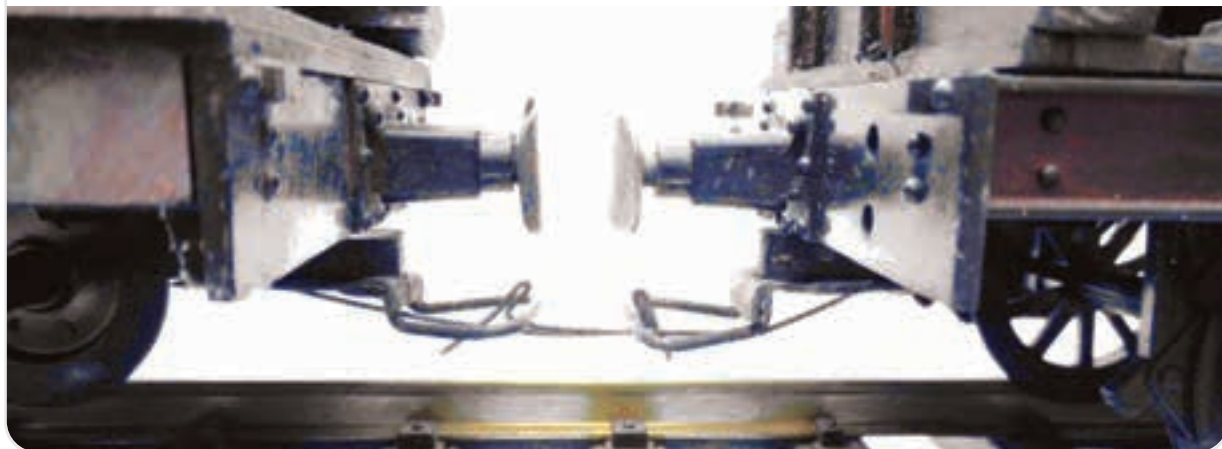
تشویق شرکتهای خصوصی به ادغام برای رعایت شدن اصل اقتصاد مقیاس، اقدامی استراتژیک بوده که در درازمدت می‌تواند منجر به رشد چشمگیر بهره‌وری شود. در سطح تاکتیکی نیز می‌توان اقدام به ایجاد کنسرسیوم مشترک میان شرکتهای خصوصی ریلی کرد که قطعاً موجب رشد بهره‌وری این شرکت‌ها می‌شود. علاوه بر این، تصمیمات عملیاتی مانند اتحاد در نرخ‌دهی به مشتریان حمل بار ریلی و پرهیز از نرخ‌شکنی موجب تقویت بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی کشور خواهد شد.

زمانی حدود سه ساله از آغاز ۱۳۹۹ تا اوایل ۱۴۰۲، به اندازه ۱۰ سال از تاریخ راه‌آهن کشور بوده است.

نکته قابل توجه اینکه با وجود تاکید قوانین و اسناد بالادستی بر خروج دولت از حوزه تصدی‌گری ریلی، در حال حاضر، فقط مالکیت ۳۰ درصد از لکوموتیوهای باری (معادل ۱۴ درصد از مجموع کل لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری) در اختیار بخش خصوصی است و شرکت دولتی راه‌آهن هنوز لکوموتیوهای دولتی را به بخش خصوصی واگذار نکرده و با وجود بهره‌وری کمتر و هدردهی بیشتر نسبت به بخش خصوصی، آنها را در مالکیت خود نگه‌داشته و حتی در پی توسعه این ناوگان با بودجه دولتی است.

در بخش مسافری ریلی نیز شرکتهای مالک قطارهای ۵ ستاره با معضل پایین بودن بهای بلیت این نوع قطارها مواجه هستند؛ به طوری که در سال ۱۴۰۱ علی‌رغم افزایش ۲۵ درصدی بهای بلیت سایر قطارها، هیچ‌گونه افزایشی در بهای بلیت قطارهای ۵ ستاره صورت نگرفت، ضمن اینکه با تصمیم شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال ۱۴۰۲، اگرچه مجدداً افزایش بهای بلیت کلیه قطارهای مسافری به مقدار ۲۹ درصد تصویب شد، اما برای گروه کیفی قطارهای ۵ ستاره، صرفاً ۱۰ درصد رشد در نظر گرفته شد. این افزایش نرخ ناهمسان در حالی انجام شده که هزینه‌های راهبری، تعمیرات و نگهداری و ... در سال‌های اخیر بیش از چند برابر افزایش یافته و از طرف دیگر هزینه خرید، بازسازی، نوسازی و همچنین سایر هزینه‌های خدمات مسافری داخل قطار برای قطارهای ۵ ستاره بیشتر از سایر رده‌های کیفی قطارها می‌باشد.

افزایش نیافتن بهای بلیت قطارهای ۵ ستاره منجر به تحمیل زیان‌های سنگین و از بین رفتن رغبت سرمایه‌گذاران خصوصی در توسعه ناوگان شده است و در صورتی که اقدامات لازم برای اصلاح قیمت بلیت این قطارها صورت نگیرد، شرکت‌ها ناچار به کاهش سطح کیفیت خدمات به مشتریان و نهایتاً حذف رده کیفی قطارهای ۵ ستاره خواهند شد.



برشماری دغدغه‌های تولیدکنندگان، سازندگان قطعات و پیمانکاران صنعت ریلی

## فاجعه در راه است!

حدود ۲۰ سال پیش بود که واگذاری ناوگان باری و مسافری در راه‌آهن به بخش خصوصی آغاز شد و همان زمان، شرکت‌هایی در یک فرآیند قانونی برای ورود و فعالیت در بخش حمل‌ونقل ریلی تشکیل شد. در حال حاضر، تقریباً همه واگن‌های باری و مسافری به شرکت‌های خصوصی واگذار شده‌اند. این شرکت‌ها وظیفه حمل بار و مسافر و همچنین نگهداری و توسعه را هم برعهده دارند.

هرچند که امروزه روند خصوصی‌سازی به‌ویژه در حوزه ریلی کند شده و این امر مورد انتقاد همه فعالان حمل‌ونقل ریلی است، اما قطعاً چنانچه در سنوات گذشته این واگذاری‌ها انجام نشده بود، امروزه حدود نیمی از ناوگان باری و مسافری کنونی نیز زمین‌گیر شده و وضعیت به‌مراتب اسفناک‌تر از این روزها بود؛ البته با وجود فعالیت موثر بخش خصوصی همواره ایراداتی به شیوه واگذاری‌ها وارد بوده که با تدابیر و تصمیمات درست‌تر ممکن بود رویه خصوصی‌سازی بهتری برای واگذاری‌ها اتفاق می‌افتاد.

با این حال، اکنون فاجعه‌ای در راه‌آهن در حال وقوع است که نتیجه آن شاید ۲ یا ۳ سال دیگر ملموس شود، چراکه تصمیمات و اتفاقات بدی در حوزه کشنده، لکوموتیو و حتی در برخورد با بخش خصوصی اتخاذ شده و اگر وزیر، دولت و مجلس از امروز برای رفع مشکلات اقدامی نکنند، در سال‌های آتی وضعیت به‌مراتب بحرانی‌تری را شاهد خواهیم بود.



رحمت‌الله پوربابایی

دبیر انجمن صنایع ریلی ایران

از همان آغاز اجرای فرآیند خصوصی‌سازی، ریل‌گذاری‌هایی که برای برون‌سپاری واگن‌های باری و مسافری به بخش خصوصی انجام شد، گاهی در مسیر مستقیم پیش رفت و گاهی به بیراهه کشیده شد؛ تا آنجا که اکنون نیمی از لکوموتیوهای کشور سرد است، با نیازی متراکم در صنعت مواجه هستیم، منابع پایدار برای رفع این نیازها نداریم و از همه بدتر با وجود تولید داخلی، به سمت واردات واگن از کشورهای دیگر متمایل شده‌ایم.

به هر روی، به توصیه بزرگان که باید قدر زمان را دانست و ذکر مسائل مهم را به فردا نینداخت، اکنون در آستانه فرارسیدن روز ۲۶ آذرماه به‌عنوان روز حمل‌ونقل که نقش برجسته‌ای در انسجام شبکه حمل‌ونقلی در ایران داشته است، هشدار می‌دهیم که در حوزه حمل‌ونقل ریلی فاجعه در حال وقوع است و اگر مسئولان دولتی و نمایندگان مجلس از امروز برای رفع مشکلات اقدامی نکنند، در سال‌های آتی وضعیت به‌مراتب بحرانی‌تری را شاهد خواهیم بود.



## ۱۱

**با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از خرید لکوموتیو در اختیار بخش دولتی است، اما دولت از سال ۸۵ به بعد، هیچ اقدامی برای خرید لکوموتیو نکرده و هیچ قراردادی با تولیدکنندگان داخلی نداشته است و در حال حاضر، علی‌رغم اعلام نیاز به خرید لکوموتیو، ظاهراً دولت به تامین ناوگان از محل واردات تمایل دارد که هزینه بسیار بالایی را می‌طلبد**

## ۱۲

امکان‌پذیر نیست. از طرف دیگر، طبق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، باید برای پروژه‌های سرمایه‌گذاری جدید بخش غیر دولتی که به بهره‌برداری می‌رسند، صرفه‌جویی هر پروژه توسط شرکت راه‌آهن محاسبه و به میزان سرمایه‌گذاری انجام‌شده، شامل اصل و سود سرمایه‌گذاری تا سقف اعتبار مصوبه شورای اقتصاد به آنها پرداخت شود، اما از سال ۹۵ تاکنون راه‌آهن و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت و وزارت نفت، هماهنگی لازم برای اجرای این قانون را نداشتند و مبلغ قابل توجهی به سرمایه‌گذاران پرداخت نشده است.

همچنین، در قانون موارد بسیاری برای سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی پیش‌بینی شده اما متأسفانه مدیران متولی امر اهتمام لازم برای اجرایی‌شدن و ایجاد جذابیت در این زمینه را ندارند و این بی‌توجهی روزبه‌روز منجر به زمین‌گیر شدن لکوموتیوها و بدتر شدن وضعیت صنعت ریلی شده است. با توجه به شرایط بحرانی کنونی، به نظر می‌رسد که راه‌آهن باید روش دریافت نقدپسنگی از دولت و پرداخت به پیمانکاران را تغییر داده و از روش‌های تامین مالی دیگری استفاده کند.

در پایان امیدواریم با اتخاذ تصمیمات درست و در نظر گرفتن منافع ملی در تصویب برنامه هفتم مجلس، در سال‌های آتی شاهد توسعه این صنعت باشیم.

در سال ۹۸، در جلسه‌ای به مدیرعامل وقت راه‌آهن نکات قابل توجه را اعلام و اخطارها را یادآور شدیم که بنا به عدم تجربه و دانش ایشان برخورد تندی داشتند که متأسفانه نتیجه بی‌توجهی ایشان را در این زمان شاهد هستیم.

بدین ترتیب، با توجه به وضعیتی که امروزه در بخش لکوموتیو وجود دارد و تقریباً نیمی از کشنده‌های کشور خارج از سیر هستند، ذکر چند نکته ضروری به نظر می‌رسد:

نخست اینکه به نظر می‌رسد چنانچه واگذاری در بخش لکوموتیو مانند واگن‌ها انجام می‌شد، اکنون هم تعداد لکوموتیوهای فعال و در سیر بیشتر بود و هم توسعه قابل توجهی در این حوزه انجام می‌شد.

با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از خرید لکوموتیو در اختیار بخش دولتی است، اما دولت از سال ۸۵ به بعد، هیچ اقدامی برای خرید لکوموتیو نکرده و هیچ قراردادی با تولیدکنندگان داخلی نداشته است و در حال حاضر، علی‌رغم اعلام نیاز به خرید لکوموتیو، ظاهراً دولت به تامین ناوگان از محل واردات تمایل دارد که هزینه بسیار بالایی را می‌طلبد.

همچنین، دولت به قدری در تامین ناوگان و خرید لکوموتیو سهل‌انگاری کرده که بعد از گذشت ۱۷ سال نیازها متراکم شده است، اما با وجود نیاز کشور به لکوموتیو بخش دولتی معتقد است که تولیدکنندگان داخلی توان پاسخگویی را به نیاز فعلی کشور ندارند و لکوموتیو باید وارد شود. هرچند که با گذشت حدود دو سال از همین اعلام نیاز، هنوز هیچ اقدام جدی حتی برای واردات هم انجام نشده است.

از طرف دیگر، در قانون برنامه ششم توسعه هم مصوب شده بود که دولت فرایند واگذاری لکوموتیو را به بخش خصوصی انجام دهد اما در واقعیت این امر محقق نشده و امروز برای ما جای تعجب است که دولت خودش ضمن تنظیم برنامه و ارائه آن به مجلس، با پیگیری‌های مصراانه مصوبه دریافت می‌کند، اما اجرا نمی‌کند.

این در حالی است که به نظر می‌رسد، دولت تمایلی به از دست دادن قدرت اقتصادی خود و استفاده از توان بخش خصوصی ندارد.

علاوه بر آنچه ذکر شد؛ مهم‌ترین نکته‌ای که در چند سال اخیر وجود داشته است و پیش‌بینی می‌شود که در سال‌های آتی هم به همین منوال باشد، این است که نقدپسنگی لازم به طرح‌های راه‌آهن تامین نمی‌شود و در حالی که هزینه‌ها به نسبت ۵ سال قبل حدود ۱۰ برابر شده، افزایش اعتبارات با این روند تورمی متناسب نیست.

از دیگر مشکلات حوزه ریلی، کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در این صنعت است. به‌طور کلی، زمان بازگشت سرمایه در هر حوزه‌ای حداکثر ۴ سال است اما بازگشت سرمایه در صنعت ریلی در کمتر از ۸ سال



شرکت نمایندگی کشتیرانی

# دادبان تجارت دریا



شرکت نمایندگی کشتیرانی دادبان تجارت دریا ارائه دهنده :



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

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

« دارای شعب فعال در کلیه بنادر



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

« فروش انواع فلکسی با گنجایش‌های متفاوت

« خدمات Fitting و Loading و Heating و Packing فلکسی

در ۸۰ نقطه ایران و سراسر جهان

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

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

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴ (داخلی ۳۰۴)

☎ ۰۲۱-۹۱۰۳۴۱۹۴

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

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





## یادمان

مدیران انقلابی در دهه ۶۰ دو ویژگی بارز داشتند؛ ارتزاق از پایگاه فکری چپ اسلامی و شور و شوق حاصل از صداقت انقلابی. در دهه بعد اما این مدیران متشرع و پرشور انقلابی، کم‌کم تکنوکرات شده و با از تن درآوردن اورکت‌های خاکی و پوشیدن کت‌وشلوارهای خوش‌دوخت، به دنبال اداره اقتصاد با فرمول‌هایی جدید رفتند.

خاطرات دکتر مهدی کرباسیان پرده‌برداری از یک نوع زیست است و در میان اظهارنظرهای او می‌توان جعبه اسرار چندین دهه مدیریت اقتصادی و سیاسی را گشود، درویش را دید و شگفت‌زده شد، اما عجالتاً ما در این ویژه‌نامه فقط به بخش‌های مربوط به فعالیت او در وزارت راه پرداخته‌ایم.



## عبور از بحران

تلخیص و تنظیم از

تحریریه ترابران



فرآیند تبدیل ایدئولوژی به تکنوکراسی را می‌توان از خلال

خاطرات و ضدخاطرات قهرمانان اداره کشور در دهه ۶۰

جست‌وجو کرد؛ دهه جنگ و مجاهدت و شور و هیجان بی‌انتهای برای کار. دوره‌ای که پشتیبانی از جنگ و تامین معاش مردم خطوط قرمز اداره کشور بود و هرکس غیر از این صحنه به میان می‌آورد نه حرفش شنیده می‌شد و نه عملش به سرانجام می‌رسید.

خاطرات دکتر مهدی کرباسیان روایتی خواندنی برای درک بهتر و قضاوت بی‌طرفانه از یک دوره تاریخی و سرنوشت‌ساز است. او که از مدیران باسابقه چهار دهه نظام مدیریتی کشور به شمار می‌آید، از ابتدای انقلاب تا سال‌های پایانی دهه ۹۰ در جریان مهم‌ترین سیاست‌های اقتصادی کشور قرار داشت و در بسیاری از موارد، از جرگه چهره‌هایی به شمار می‌آید که در تعیین جهت حرکت اقتصاد ایران نقش موثری ایفا کرده است.

کرباسیان طی این چهار دهه فعالیت، تجربه مدیریت ارشد بسیاری از سازمان‌های کلیدی اقتصادی را در کارنامه خود ثبت کرده است؛ از وزارت راه تا اقتصاد، اما آنچه در ادامه می‌خوانید بخش‌هایی از کتاب خاطرات او تحت عنوان «چهل سال و یک شب» است که به فرازهایی از فعالیت او در وزارت راه مربوط می‌شود؛ یعنی اوایل دهه ۶۰، دورانی که به تدریج مدیران متشروع به تکنوکرات‌های نظام تبدیل می‌شدند؛ دهه‌ای سرشار از هیجان خدمت و صداقت انقلابی نامتعارف در مدیرانی که زندگی ساده‌ای داشتند؛ دورانی که آرمان‌گرایی ارزش محسوب می‌شد و هنوز چهره برخی از قهرمانان دچار استحاله نشده بود.

من در اول فروردین ۱۳۳۰ در محله امامزاده اسماعیل اصفهان به دنیا آمدم. در سال ۱۳۴۸ دیپلم ریاضی گرفتم و در موسسه عالی حسابداری قبول شدم و به تهران آمدم. بعد هم تحصیلاتم را در رشته MBA اوکلاهما سیتی ادامه دادم و برای دکترای مدیریت از دانشگاه تنسی پذیرش گرفتم که انقلاب شد و به کشور برگشتم. دولت موقت بر سر کار بود و به من پیشنهاد فرمانداری نوشهر شد...

در دی ماه سال ۱۳۵۹ و بعد از یک ماه و اندی از فرمانداری نوشهر، با توجه به اختلاف سلیقه‌ای که ایجاد شده بود از آقای سپیدرضا زواره‌ای که آن موقع معاون اداری - مالی وزارت کشور بودند، خواستم تا مرا به تهران منتقل کنند.

آقای زواره‌ای هم مرا به شهرداری و آقای دکتر سید کمال‌الدین نیکروش که آن زمان شهردار تهران بود، معرفی کرد. به نظرم دکتر نیکروش آن موقع با آقای زواره‌ای اختلاف سلیقه داشتند؛ چون جلسه اول با من خیلی خوب برخورد نکرد، ولی بعد از ۴۸ ساعت مرا به عنوان مدیرعامل سازمان ترمینال‌های تهران منصوب کرد. سازمان ترمینال‌ها در حقیقت همان ترمینال جنوب بود که در آن زمان هنوز کامل نشده بود.

مرحوم خلخالی گاراژها را بسته بود و همه را آنجا فرستاده بود. معتقد بود که این گاراژدارها همه طاغوتی و قاچاقچی هستند؛ لذا هر چهار، پنج گاراژ را یکی کرده بودند و شده بود تعاونی ۱ تا ۱۷. داستان عجیبی بود. همه گاراژها در ترمینال جنوب جمع شده بودند. شب‌ها هم ترمینال باید تعطیل می‌شد، چون می‌گفتند جنگ است و نمی‌شود باز باشد، در نتیجه همه باید طی روز حرکت می‌کردند.

اتوبوس‌ها باید نیرو هم به جبهه می‌بردند، به همین دلیل گاهی اوقات یک دفعه می‌دیدید دژبان‌ها می‌آمدند و ۴۰ تا ۶۰ اتوبوس را در اختیار می‌گرفتند، یک سرباز می‌گذاشتند کنار راننده و می‌رفتند پادگان تا نیرو به جبهه اعزام کنند. آن وقت مسافرها با بلیت کنار ترمینال می‌ماندند و





بعد هم داد و فریاد که من می‌خواهم بروم شهرستان، پس اتوبوس چه شد؟ اما صاحبان اتوبوس‌ها هم کاری نمی‌توانستند بکنند.



چون مدتی فرماندار نوشهر بودم و آنجا هم بندر داشت و حمل‌ونقل انجام می‌شد و تحصیلات من نیز MBA بود، شهردار تهران یعنی آقای نیکروش به این نتیجه رسیده بود که تجربه حمل‌ونقل را پیدا کرده‌ام، حرفش هم درست بود چون در نوشهر یک تعاونی حمل‌ونقل تشکیل داده بودم، به هر حال در اواخر سال ۱۳۵۹، به عنوان مدیر سازمان ترمینال‌های تهران منصوب شدم



چرا به بخش حمل‌ونقل رفتم

دلیل رفتن من به حوزه حمل‌ونقل این بود که مدت‌ها فرماندار نوشهر بودم و آنجا هم بندر داشت و حمل‌ونقل انجام می‌شد و تحصیلات من نیز MBA بود، آقای نیکروش به این نتیجه رسیده بود که من تجربه حمل‌ونقل را پیدا کرده‌ام. حرفش هم درست بود چون در نوشهر یک تعاونی حمل‌ونقل تشکیل داده بودم. خلاصه اینکه، در ترمینال غرب که آن‌آن میدان آزادی است شهرداری قبل از بنده یک سری کانکس گذاشته بود و آنجا شده بود ترمینال غرب.

ترمینال شرق هم که اصلاً وجود نداشت. بنابراین بعد از مدتی گفتیم شرق تهران هم باید ترمینال داشته باشد. با دکتر نیکروش صحبت کردیم و یک روز با مرحوم مهندس کامروا، معاون عمرانی شهردار که بعداً معاون وزارت مسکن شد، رفتیم شرق تهران همین جایی که آن‌آن ترمینال شرق است که آن موقع مرکز زباله بود و قرار شد این مرکز را ترمینال کنیم. با تعاونی یک یا ایران پیمای قدیم هم قراردادی بستیم به این مضمون که شما پولی که باید به ما بدهید به مدت یک یا دو سال بدهید و به جایش برای ساخت این ترمینال کمک کنید.

جالب است بگویم که چند مشکل بزرگ در ترمینال‌ها وجود داشت: یکی دعوای داخلی خود تعاونی‌ها که خودش داستانی بود. من باید می‌نشستم دعوای اینها را حل می‌کردم؛ دوم کمبود لاستیک، فیلتر روغن و از این بحث‌ها. آن موقع همه اینها وارداتی بود. باید سهمیه‌بندی می‌کردیم (در آن سال ما با کمک سازمان تعاون، توانستیم اتحادیه تعاونی‌های مسافری را تشکیل دهیم که بعداً اختیار توزیع لاستیک و روغن و غیره را برعهده گرفت) سوم اینکه یک دفعه می‌گفتند الان نیروها می‌خواهند به جبهه بروند و اتوبوس لازم داریم. بعداً کم‌کم به این موضوع نظم دادیم تا یک‌دفعه نیابند بگویند مثلاً ۵۰ یا ۱۰۰ دستگاه اتوبوس می‌خواهیم...

اما شاید بزرگ‌ترین مشکل من در عرض ۷ یا ۸ ماه اول، این بود که ترمینال اصلاً کامل نشده بود. شاید خنده‌دار باشد، ولی اصلی‌ترین مشکل نداشتن دستشویی بود، چون دستشویی‌ها تکمیل نشده بود و روزانه هزاران نفر از بچه و بزرگ، زن و مرد به آنجا می‌آمدند و می‌خواستند دستشویی بروند، اما امکانی وجود نداشت.

غیر از این، از نظر امنیتی هم نگران بودیم، چون از سال ۶۰ کم‌وبیش درگیری‌های خیابانی شروع شده بود و ما همواره نگران بودیم که انفجاری





رخ دهد و یا مشکلی پیش بیاید که شکر خدا اتفاق نیفتاد، هرچند چندین بمب در ترمینال جنوب توسط کمیته خنثی شد.

یکی از ددرسهای آن دوره مربوط به تعطیلات عید بود، معمولاً نیمه اول عید، مسافر از تهران زیاد بود و از نیمه دوم به بعد، تعداد مسافران به مقصد پایتخت بیشتر می‌شد؛ در نتیجه چون رانندگان در کنار زن و بچه‌هایشان نبودند، از سال‌های قبل، قیمت بلیت در آن مقطع زمانی دو برابر می‌شد، اما در اسفندماه سال ۵۹ آقای بنی‌صدر دستور داد که نباید قیمت‌ها تغییر کند، درست اوایل کار من بود. درگیری شد و راننده‌ها اعتصاب کردند که خیلی اذیت شدم تا توانستم آرام‌سازی کنم بدون اینکه قیمت‌ها را افزایش دهند.

نمی‌شد با تهدید و زور با راننده‌ها برخورد کرد؛ چراکه اولاً راننده جماعت و کسانی که در حمل‌ونقل هستند فرهنگ خاص خودشان را دارند. من چون بعد از آن هم به مدت چهار سال معاون حمل‌ونقل وزارت راه بودم با این فرهنگ کامل آشنا هستم. شما با زور نمی‌توانید پیش بروید. آن زمان مدیران این تعاونی‌ها کمک کردند و به دلیل روحیه انقلابی آن روزها یک سری تمکین کردند و یک سری هم مخالف بودند.

ما به جای افزایش قیمت بلیت، امتیازاتی برای رانندگان قائل شدیم. آن موقع بلیت تمام صندلی‌ها در ترمینال فروخته نمی‌شد و با ۷ تا ۸ صندلی خالی شروع به حرکت می‌کردند. برای اینکه درگیری نشود، من پذیرفتم که چشم‌م را روی این موضوع ببندم و اجازه بدهم بیرون از ترمینال با قیمتی گران‌تر مسافر سوار کنند و در نتیجه جبران عدم افزایش قیمت بلیت شود. چون اگر مقابله می‌کردیم، پشت آن تعطیلی می‌آمد. بعد از مدتی ترمینال را با کمک بودجه شهرداری تهران تکمیل کردیم.



**سازمان ترمینال‌ها در حقیقت همان ترمینال جنوب بود که در آن زمان هنوز کامل نشده بود. آقای خلخالی گاراها را بسته بود و همه را آنجا فرستاده بود. معتقد بود که این گاراهاها همه طاغوتی و قاچاقچی هستند؛ بنابراین هر چهار یا پنج گاراها را یکی کرده بودند و شده بود تعاونی ۱ تا ۱۷. داستان عجیبی بود**



پارکینگ‌ها درست شد، دستشویی‌ها آماده شدند و ترمینال نظم گرفت. دعوای درونی تعاونی‌ها هم کمابیش کمتر و مفاهمه بیشتر شد. اینها خیلی وقت‌گیر بود.

ترمینال غرب را شهرداری به صورت ضربتی ساخت و راه‌اندازی کرد و موجب شد سفرهای شمال غرب کشور از آن محل انجام شود. اتوبوس‌های گیلان و آذربایجان کم‌کم از آنجا مسافرگیری کردند. ترمینال جنوب نیز مخصوص مناطق این بخش از کشور شد. ترمینال شرق هم راه افتاد و از آنجا به مازندران و گرگان می‌رفتند. اینها حداقل یک سالی زمان برد، ولی خوشبختانه تجربه بسیار خوبی برای من بود.



#### ◀ **معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری**

بعد از سازمان ترمینال‌ها که دوران جالبی برای من بود، با صنف حمل‌ونقل آشنا شدم و اقتصاد حمل‌ونقل را کم‌کم یاد گرفتم، اما در همان دوران آقای نیکروش وزیر کشور شدند و به جای ایشان جناب آقای غلامحسین دلجو، سرپرست شهرداری شد که بسیار مرد شریف، متدین و خوبی بود، اما از نظر سلیقه‌ای نمی‌توانستیم با هم کار کنیم. من در بخش حمل‌ونقل بودم و نظراتی داشتم ولی قدرتی نداشتم و هرکس کار خودش را می‌کرد؛ بنابراین در سال ۱۳۶۰ از شهرداری تهران و ترمینال‌ها جدا و از طرف استاندار تهران به آقای نژادحسینیان معرفی شدم که وزیر راه و ترابری بود.

ایشان هم مرا به‌عنوان معاون حمل‌ونقل وزارتخانه انتخاب کرد.

آن موقع شاید کل نفرات معاونت حمل‌ونقل وزارت راه به ۱۰۰ نفر هم نمی‌رسید و چهار تا دفتر بیشتر نداشت. من هر چهار مدیرکل را که افراد شریف و همراهی بودند حفظ کردم، بنابراین آقای خجسته، شیخ‌رضایی، عبدی، جمشیدی و شکبیا از همکاران قدیمی بودند و نفرات جدیدی مثل آقایان ذاکری، فیضی، اکبری و حاصلیان و بزیدی‌زاده هم دعوت شدند.

خوب است بدانید که دولت تا قبل از انقلاب در حمل‌ونقل جاده‌ای نقش اساسی نداشت و این عرصه کاملاً در اختیار بخش خصوصی بود و دولت صرفاً به دلیل واردات کالاهای اساسی مثل گندم و برنج، اجازه داده بود یکی دو شرکت دولتی تشکیل شود. تعداد زیادی کامیون وایت آمریکایی

هم قبل از انقلاب وارد کشور (حدوداً ۴ تا ۵ هزار کامیون) و بین رانندگان تقسیم شده بود که راننده‌ها می‌بایست قسط آنها را می‌پرداختند، اما میزان زیادی از این اقساط باقی مانده و حتی واحدی در وزارت راه درست شده بود تا این مبالغ وصول شود.

می‌خواهم بگویم وزارت راه نقش اساسی در مورد حمل‌ونقل جاده‌ای نداشت. به همین دلیل ستادش خیلی کوچک بود، در حقیقت سه اداره کل داشت، یکی مربوط به مقررات حمل‌ونقل، یکی دیگر برنامه‌ریزی و یکی هم تنظیم بارهای فوق سنگین که بوژی نیاز داشتند و ارتباطات با پلیس راه و... بندر خرمشهر بندر آبادان کلاً در مدار نبودند؛ بندر بوشهر دو اسکله داشت، بندرعباس نیمه‌تمام بود. ضمن اینکه به راه‌آهن متصل نبود و ۱۵۰۰ کیلومتر تا تهران فاصله داشت. در حقیقت اگر قرار بود باری با راه‌آهن بیاید، باید اول با کامیون به بافق می‌آمد و از بافق با راه‌آهن به تهران حمل می‌شد. راه‌آهن هم ظرفیتش بسیار پایین بود. مخصوصاً اینکه فقط تا قم می‌برد، از قم به تهران یک خطه بود و قطارهای مسافری جنوب اولویت داشتند؛ خلاصه اینکه مشکلات بسیار جدی وجود داشت؛ لذا ساختار آن روز معاونت حمل‌ونقل باید بزرگ می‌شد، چون مسئله پشتیبانی جبهه جابه‌جایی بار و تامین کالای اساسی مردم مطرح بود. به همین دلیل معاونت حمل‌ونقل یک ساختار جدید پیدا کرد...

#### ◀ کمیته هماهنگی حمل‌ونقل بسیج اقتصادی

از جمله ساختارهای جدید، کمیته هماهنگی حمل‌ونقل بسیج اقتصادی

**شب‌ها باید ترمینال تعطیل می‌شد، چون می‌گفتند جنگ است و نمی‌شود باز باشد. اتوبوس‌ها باید نیرو هم به جبهه می‌بردند، به همین دلیل گاهی وقت‌ها یک‌دفعه می‌دید دژبان‌ها می‌آمدند و ۴۰ تا ۶۰ اتوبوس را در اختیار می‌گرفتند و می‌رفتند پادگان تا نیرو به جبهه اعزام کنند. آن وقت مسافرها با بلیت کنار ترمینال می‌ماندند و بعد هم داد و فریاد که اتوبوس چه شد؟**

بود. آن زمان برای حل مشکلات اقتصادی و روزمره مردم دولت یک ستادی تشکیل داده بود به عنوان ستاد بسیج اقتصادی کشور که زیر نظر نخست وزیر اداره می‌شد و رئیسش وزیر مشاور در امور اجرایی بود، در مقطع اول، آقای یهزاد نبوی، سپس غلامرضا آقا‌زاده و بعداً هم که او به وزارت نفت رفت، تا پایان دوران جنگ آقای میرزاده مسئول بودند.

## بسیج کامیونداران برای تخلیه بنادر و مبادی ورودی

اجرای دستورات دولت جمهوری اسلامی ایران اعلام داشتند.

### اعزام کامیون های ده چرخ

● از سوی شرکت تعاونی کامیونداران «آق‌قلا» ۱۲ دستگاه کامیون ده‌چرخ جهت حمل کالا های اساسی به بندر شهید رجایی اعزام شدند.

● از سوی ستاد تخلیه کالا از بندر، مستقر در استان لرستان دومین کاروان از کامیونداران شهرستان بروجرد متشکل از ۲۵ کامیون بیش از ظرفیت دروز عازم مقاصد موردنظر شدند.

● ۱۴ دستگاه کامیون از ترمینال شیراز عازم بندر بوشهر شدند. همچنین کامیونداران شهرستان سپیدان طی تلگرافی به محض مبارک امام امت، آمادگی کامل خود را جهت تخلیه بار از مبادی ورودی کشور اعلام داشتند.

● در پاسخ کامیونداران شهر خون و قیام قم به ندای رهبر عالیقدر انقلاب اسلامی، در روز ۱۶ دستگاه کامیون از این شهر جهت حمل کالا به بندر جنوبی کشورمان فرستاده شدند.

### تلگرام امام‌جمعه کوار

امام‌جمعه کوار فارس طی تلگرافی که به محض مبارک رهبر انقلاب و بنیانگذار جمهوری اسلامی ایران مخابره کرد، معروض داشت: در پی بیانات روحبخش و پیامبرگونه امام امت، تشبیه از یک روزستان به «آق‌آباد» کوار ۲۰ نفر از کامیونداران برای تخلیه مایحتاج مردم از بندر اعلام آمادگی کرده‌اند.

رونوشت تلگرام بحضور آیت‌الله العظمی منتظری نیز مخابره شده است.

### اعزام ۵۰۰ کامیون از تهران

در پی فرمایشات اخیر امام امت، اولین کاروان کامیون و تریلی صبح دیروز جهت حمل کالا های اساسی مورد نیاز مردم، با حضور اعضای ستاد مرکزی جهاد تخلیه بنادر و مسئولین شرکت های ذیربط، از تهران عازم بندرعباس و بوشهر شدند.

این کامیون‌ها که از طریق اداره امور ترابری استان تهران، وزارت نیرو و شرکت تعاونی برابری رانندگان

## کشور همچنان ادامه دارد

ظرف دو روز گذشته صدها دستگاه کامیون و تریلر عازم بنادر شدند

### ● پانصد دستگاه کامیون دیروز از تهران بمقصد بندرعباس و بندر بوشهر حرکت کردند

سرویس خبری شهرستانها - در پی فرمایشات اخیر امام امت می‌بینی بسیج کامیونداران جهت تخلیه کالاهای اساسی از مبادی ورودی و بنادر کشور، طی دو روز گذشته صدها دستگاه وسایط نقلیه سنگین دیزل‌مانند دمیون، تریلر و کامیون از شهرهای مختلف به سوی مقصد های تعیین شده حرکت کردند.

● ۲۶۵ دستگاه کامیون و تریلی از شهرهای مختلف استان مازندران بر پروژوی مراسمی از میدان «ساعت» شهرستان ساری عازم بندر جنوبی کشور شدند.

● تعداد ۱۰ دستگاه کامیون از سوی شورای کامیونداران روستای «محمود شیاوسفلی» از توابع تربت جام به بندر کشور عزیمت کردند.

● کاروانی مرکب از ۲۵ دستگاه کامیون از شهرستان بیهبان به سوی بندر جنوبی کشورستان رهسپار شدند.

● اهالی منطقه شیدپرور «هرند» استان ۲۰ دستگاه کامیون جهت تخلیه کالاهای بنادر اعزام داشتند.

● از سوی کامیونداران شهرستان داراب تعداد ۱۵ دستگاه کامیون برای ترخیص کالاهای بندرعباس شدند.

### اعلام آمادگی ۵۰۰ کامیوندار

● ستاد کامیونداران و شورای ستاد پشتیبانی شهرستان کرخ اعلام کرد: صاحبان حدود ۵۰۰ دستگاه کامیون جهت تخلیه کالاهای بنادر اعلام آمادگی کردند.

در آن مقطع، تفکر اقتصاد دولتی حاکم بود. معاش مردم و مهم‌تر از آن یا هم‌سطح آن پشتیبانی جبهه و جنگ اهمیت زیادی داشت. روزانه تصمیم می‌گرفتند، مثل اینکه یک ساعت بحث شیر خشک می‌شد، ساعت بعد، بحث علوفه و بحث گوشت بود؛ اینکه آیا وارد شده، نشده، ارز آن تامین شده یا نشده و ... بعد می‌آمدند سراغ ما؛ آیا حمل شده، نشده، آیا از گمرک ترخیص شده و ... اولویت‌بندی هم داشتیم؛ مثلاً وزارت بازرگانی می‌گفت ما در فلان نقطه کشور بحران برنج یا بحران گندم داریم و بعد از ما می‌خواستند تا کمک کنیم که کالاها به آن نقطه برسد.

در آن مقطع قطعات یدکی تقریباً مسئله اصلی کامیون‌ها بود. روغن موتور و لاستیک از معضلات جدی بودند. بعداً حتی با مشکل کولر کامیون هم مواجه شده بودیم. کمبود ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل وجود داشت؛ اول اینکه بار زیاد شده بود و دیگر اینکه مسیر طولانی‌تر شده بود؛ چون بار باید از بندرعباس ۱۵۰۰ کیلومتر را طی می‌کرد تا به مرکز کشور برسد. در صورتی که از خرمشهر ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت تا تهران بود، ضمن اینکه معمولاً این بار از بندرعباس مستقیم به مقاصد موردنظر نمی‌رفت؛ یعنی می‌آمد تهران و از تهران مثلاً برمی‌گشت شیراز که خود همین یک معضل بود. آن زمان راه ورود ما در شمال، جلفا، آستارا، نوشهر و باجگیران و بندر انزلی بود، البته بار در این مسیر محدود بود، چون شوروی خیلی با ما رابطه تجاری نداشت. هم ما سخت می‌گرفتیم و هم روس‌ها.

در آن مقطع قطعات یدکی تقریباً مسئله اصلی کامیون‌ها بود. روغن موتور و لاستیک از معضلات جدی بودند. بعداً حتی با مشکل کولر کامیون هم مواجه شده بودیم. کمبود ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل وجود داشت؛ اول اینکه بار زیاد شده بود و دیگر اینکه مسیر طولانی‌تر شده بود؛ چون بار باید از بندرعباس ۱۵۰۰ کیلومتر را طی می‌کرد تا به مرکز کشور برسد. در صورتی که از خرمشهر ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت تا تهران بود، ضمن اینکه معمولاً این بار از بندرعباس مستقیم به مقاصد موردنظر نمی‌رفت؛ یعنی می‌آمد تهران و از تهران مثلاً برمی‌گشت شیراز که خود همین یک معضل بود. آن زمان راه ورود ما در شمال، جلفا، آستارا، نوشهر و باجگیران و بندر انزلی بود، البته بار در این مسیر محدود بود، چون شوروی خیلی با ما رابطه تجاری نداشت. هم ما سخت می‌گرفتیم و هم روس‌ها.



در آن مقطع قطعات یدکی تقریباً مسئله اصلی کامیون‌ها بود. روغن موتور و لاستیک از معضلات جدی بودند. بعداً حتی با مشکل کولر کامیون هم مواجه شده بودیم. کمبود ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل وجود داشت؛ اول اینکه بار زیاد شده بود و دیگر اینکه مسیر طولانی‌تر شده بود؛ چون بار باید از بندرعباس ۱۵۰۰ کیلومتر را طی می‌کرد تا به مرکز کشور برسد. در صورتی که از خرمشهر ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت تا تهران بود، ضمن اینکه معمولاً این بار از بندرعباس مستقیم به مقاصد موردنظر نمی‌رفت؛ یعنی می‌آمد تهران و از تهران مثلاً برمی‌گشت شیراز که خود همین یک معضل بود. آن زمان راه ورود ما در شمال، جلفا، آستارا، نوشهر و باجگیران و بندر انزلی بود، البته بار در این مسیر محدود بود، چون شوروی خیلی با ما رابطه تجاری نداشت. هم ما سخت می‌گرفتیم و هم روس‌ها.

در آن مقطع قطعات یدکی تقریباً مسئله اصلی کامیون‌ها بود. روغن موتور و لاستیک از معضلات جدی بودند. بعداً حتی با مشکل کولر کامیون هم مواجه شده بودیم. کمبود ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل وجود داشت؛ اول اینکه بار زیاد شده بود و دیگر اینکه مسیر طولانی‌تر شده بود؛ چون بار باید از بندرعباس ۱۵۰۰ کیلومتر را طی می‌کرد تا به مرکز کشور برسد. در صورتی که از خرمشهر ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت تا تهران بود، ضمن اینکه معمولاً این بار از بندرعباس مستقیم به مقاصد موردنظر نمی‌رفت؛ یعنی می‌آمد تهران و از تهران مثلاً برمی‌گشت شیراز که خود همین یک معضل بود. آن زمان راه ورود ما در شمال، جلفا، آستارا، نوشهر و باجگیران و بندر انزلی بود، البته بار در این مسیر محدود بود، چون شوروی خیلی با ما رابطه تجاری نداشت. هم ما سخت می‌گرفتیم و هم روس‌ها.

در آن مقطع قطعات یدکی تقریباً مسئله اصلی کامیون‌ها بود. روغن موتور و لاستیک از معضلات جدی بودند. بعداً حتی با مشکل کولر کامیون هم مواجه شده بودیم. کمبود ناوگان جاده‌ای هم به دو دلیل وجود داشت؛ اول اینکه بار زیاد شده بود و دیگر اینکه مسیر طولانی‌تر شده بود؛ چون بار باید از بندرعباس ۱۵۰۰ کیلومتر را طی می‌کرد تا به مرکز کشور برسد. در صورتی که از خرمشهر ۱۰۰۰ کیلومتر مسافت تا تهران بود، ضمن اینکه معمولاً این بار از بندرعباس مستقیم به مقاصد موردنظر نمی‌رفت؛ یعنی می‌آمد تهران و از تهران مثلاً برمی‌گشت شیراز که خود همین یک معضل بود. آن زمان راه ورود ما در شمال، جلفا، آستارا، نوشهر و باجگیران و بندر انزلی بود، البته بار در این مسیر محدود بود، چون شوروی خیلی با ما رابطه تجاری نداشت. هم ما سخت می‌گرفتیم و هم روس‌ها.

»

**کار در سازمان ترمینال‌ها باعث شد با صنف حمل‌ونقل آشنا شوم و به تدریج اقتصاد حمل‌ونقل را یاد بگیرم، اما به دلیل برخی اختلاف سلیقه‌ها در سال ۱۳۶۰ از شهرداری تهران و ترمینال‌ها جدا و به آقای نژادحسینیان معرفی شدم که آن زمان وزیر راه و ترابری بود. ایشان هم مرا به‌عنوان معاون حمل‌ونقل انتخاب کرد**

“

ناوگان جاده‌ای هم باید ده هزار تن دیگر را حمل کند و... اگر اشتباه نکنم، هما هم دو هواپیمای باری داشت و مثلاً مامور می‌شد که بار شیر خشک از آلمان بیاورد. این دستور، دستور لازم‌الاجرا بود؛ یعنی صورت‌جلسه و ابلاغ می‌شد و باید عمل می‌کردند.



**در کمیته هماهنگی حمل‌ونقل بسیج اقتصادی،  
من به‌عنوان رئیس کمیته، هماهنگ‌کننده همه  
اعضا بودم. حتی از کارخانجات هم در جلسات  
ما شرکت می‌کردند؛ یعنی معاون یا مدیر  
وزارت صنایع با خودش مدیر چند کارخانه را  
می‌آورد و می‌گفت کالاهایشان اولویت دارد،  
وزارت دفاع می‌آمد و می‌گفت کالاهایش  
باید اولویت بگیرد، وزارت بازرگانی  
می‌گفت نان مردم اولویت دارد و...  
بحث نیاز جبهه هم مطرح بود**



#### ◀ لحاف کوتاه حمل‌ونقل

بعد از اینکه در وزارت راه بررسی کردیم، دیدیم حل مشکل حمل‌ونقل مثل لحاف کوتاه است؛ از این ور بکشیم پایش بیرون می‌ماند، از آن طرف بکشیم، سرش بیرون است. دیدیم تعداد کامیون‌ها محدود است، به کامیون‌های قدیمی و ماک هم قطعه یدکی نمی‌دادند. در واقع تحریم‌های آمریکا مسئله تازه‌ای نیست، از سال اول انقلاب جنس به ما نمی‌دادند؛ قطعات یدکی ماک را از آرژانتین یا برزیل می‌آوردیم یا از طریق دلال‌ها یا واسطه‌ها یا شرکت‌ها. بعضی وقت‌ها از دوبی می‌آوردیم گاهی از ترکیه. آن موقع هنوز بازار دوبی و ترکیه بازار وسیعی نبود. ارز نبود و همیشه بحران بود و ... بنابراین به این نتیجه رسیدیم که کمبود کامیون است و نمی‌شود کاری کرد.

آن موقع وزارت راه تصمیم‌های خوبی گرفت. اول اینکه راه‌آهن بندرعباس را با حمایت دولت احداث کردند؛ البته طراحی و عملیاتش شروع و چند سال بعد افتتاح شد. در کنار آن دوخطه کردن راه‌آهن و بالا بردن ظرفیت تخلیه و بارگیری بود. تصمیم بعدی درباره کامیون بود. اعلام کردیم که حدود ۳۰۰۰ دستگاه کامیون (به‌خصوص کامیون ۲۴ تنی) کم داریم، بنابراین بحث خریدش را مطرح کردیم. وزارت صنایع سنگین تازه درست شده بود و معتقد بودند که ما باید تولید داخلی کنیم.

بالاخره در مرحله آخر در دولت با وساطت مهندس موسوی به جمع‌بندی نهایی رسیدند که ۳۰۰۰ دستگاه کامیون وارد شود، ولی اینها را به جای وزارت راه، وزارت صنایع سنگین وارد کند تا با هماهنگی وزارت راه در مناقصه بین‌المللی شرکت و با دادن مجوز ساخت یا اجازه ساختن داخل، اقدام به واردات کنند.

بعد که کامیون‌ها را وارد کردیم، نحوه توزیعش مسئله شد. بحث کردیم



که چه کار کنیم و براساس تفکرات آن دوران به این نتیجه رسیدیم که به راننده‌ها بدهیم. اما در بعضی از استان‌ها راننده‌ها به‌تنهایی توان خرید کامیون را نداشتند، بنابراین ما آن را دو راننده‌ای کردیم؛ یعنی دو راننده مالک یک کامیون باشند که بعد فهمیدیم اشتباه کرده‌ایم؛ برای اینکه دو راننده با هم نمی‌ساختند و کلی مشکلات ایجاد شد... به هر صورت این را توزیع کردیم. در همان دوره، سه شرکت حمل‌ونقل دولتی هم تاسیس کردیم، داخلی و بین‌المللی و سردخانه‌دار ولی تا آمد راه‌اندازی کامل شود من از وزارتخانه رفتم.

... یکی از مشکلات بزرگ ما در آن مقطع کمبود قطعه بود، بنابراین از کارهای دیگری که در آن مقطع انجام می‌دادیم، توزیع قطعه بود؛ اعلام کردیم که اگر کامیونی بیشتر بار بگیرد، بیشتر لاستیک و روغن موتور می‌گیرد. ما معمولاً اینها را در پایانه‌ها توزیع می‌کردیم تا کامیون‌ها بر اساس باری که حمل کرده بودند، تحویل بگیرند.

اگر الان به آن دوره فکر کنیم، می‌گوییم چرا این کارها انجام می‌شد، ولی بالاخره این اتفاق‌هایی بود که می‌افتاد، حتی گاهی کامیون‌هایی که برای جبهه بار می‌بردند، چون ریسک بیشتری می‌کردند، در اولویت تحویل لاستیک بهتر مثل لاستیک بریجستون ژاپنی قرار می‌گرفتند. بالاخره





**یک مقطعی ۶۱ کشتی در لنگرگاه بندرعباس برای تخلیه متوقف مانده بود. به سران قوا اطلاع دادیم که گرفتاری درست شده و طول می کشد تا این کشتی ها را تخلیه کنیم و... پیشنهاد کردیم که از ظرفیت بندر امام استفاده شود، چون بندر امام هم راه آهن داشت و هم اسکله ها و تجهیزات مدرن بود، ولی در تیررس دشمن بود.**

**به هر حال، پیشنهاد کردیم که نیاز غرب کشور مخصوصاً نیاز جبهه ها به برنج و روغن را از طریق این بندر تامین کنیم. سران قوا تایید کردند و قرار شد ما کشتی ها را انتخاب کنیم و بفرستیم بندر امام. اولین کاروان فکر می کنم ۸ کشتی بود. آقای مهندس سوری آن زمان مدیرعامل کشتیرانی بود، آقای اسماعیل روحانی، رئیس سازمان بنادر و من هم فرماندهی کار را برعهده داشتیم. کشتی ها هم دو نوع بودند؛ کشتی های خود کشتیرانی جمهوری اسلامی و کشتی های اجاره ای که کهنه بودند چون کشتی اجاره ای نو به ایران نمی آمد؛ اغلب هم یونانی بودند. نیروی هوایی هم از بالا حمایت می کرد. همین کار خیلی از فشارها را کم کرد.**

**بعد از مدتی به این نتیجه رسیدیم که بعضی کالاها را از طریق مسیر ترکیه بیاوریم. بنابراین من به ترکیه رفتم و با رئیس اتحادیه حمل و نقل آن کشور، قرار و مداری گذاشتم...**



اینها مدل های رفتاری آن روزها بود، نمی توانیم بگوییم علمی بود، ولی می توانست مشکلات کشور را برطرف کند.

... در یک مقطعی مملکت دچار بحران جدی کالا شد، حتی یک بار تهران تا ۴۸ ساعت بیشتر آرد نداشت. یادم می آید در جلسه ای در کمیسیون راه و ترابری مجلس جمع بندی شد که هیئتی به ریاست رئیس کمیسیون، برود بندرعباس. من هم به عنوان معاون حمل و نقل با این هیئت رفتم. راننده ها در ترمینال جمع بودند و شاید نزدیک ۳۰۰ نفر می شدند. یکی از نمایندگان رفت پشت تریبون و گفت من نماینده مجلس هستم و آمده ام گلایه های شما را بشنوم.

یک سری از راننده ها گفتند ما لاستیک نداریم، در گرما کولر نداریم، جاده ها مشکل دارد و... حرفشان هم درست بود. بعد یکی از راننده ها بلند شد و گفت من فکر می کنم با این حرف هایی که شما می زنید انگار می خواهید گاراژدارها را دوباره برگردانید و ریش ما را دست آنها بدهید. یکی از نماینده ها گفت مگر گاراژدارها آدم های بدی هستند؟ گفتند: بله، این آقای فلانی که با شما آمده و آن گوشه نشسته، نماینده گاراژدارهاست. راننده ها بلند شدند و گفتند توطئه است... جلسه متشنج شد و از درب پشت نمایندگان را خارج کردیم. می خواهم بگویم راننده ها با همه کمبودها با برگشت سیستم قبل مخالف بودند.



به هر حال آن کمیته هماهنگی حمل و نقل خودش داستانی بود. شما حساب کنید باید ۳۰ تا ۴۰ ارگان هماهنگ می شدند؛ از مصرف کننده، تولیدکننده، شرکت های حمل و نقل، کشتیرانی و سازمان بنادر، راه آهن، گمرک، انبارهای عمومی و ...

یکی دیگر از مقاطع کاری من، مربوط به کمبود گندم بود که کم کم تبدیل به بحران و منتج به حکم امام شد. فکر کنم فقط برای ۸۴ ساعت ذخیره گندم در تهران داشتیم. بنابراین همراه مهندس موسوی و راننده ها و کامیون دارها رفتیم خدمت امام، ایشان هم سخنرانی کردند و از رانندگان خواستند که کمک کنند. این همان روز ۲۶ آذر است. بعد هم توانستیم رکورد بیشترین حمل بار را بزنیم.



نشریات در ایران، به عنوان یکی از مظاهر تجددگرایی، از همان ابتدای پیدایش، در اوایل قرن سیزدهم ه.ق سعی در انعکاس اندیشه‌ها و دردمندی‌های بخشی از مردم جامعه داشته‌اند. نخستین نشریات حمل و نقلی ایرانی نیز در دهه ۲۰ و ۳۰ تریبونی برای بیان موانع و مشکلات رانندگان و کامیون‌داران بوده‌اند؛ مطالب این نشریات به قدری برای ما ملموس است که اگر همین امروز آن مجلات را ورق بزنیم، با خود فکر می‌کنید که یا آنها پیشگو بوده‌اند یا ما در تونل زمان زندگی می‌کنیم.

مروری بر محتوای هفته‌نامه «حمل و نقل» که به دلیل مشی افشاگرانه خود طی کمتر از دو سال جوانمرد شد، گزارشی خواندنی و خاطره‌انگیز شده است.

جستاری درباره نشریه‌های حمل‌ونقل از شهریور ۱۳۲۰ تا کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲

## روایتگری حمل‌ونقل در آینه تاریخ



تحقیق و پژوهش از  
جلیل امجدی

مطبوعات به عنوان رسانه‌ای جمعی، یکی از پدیده‌های جهان مدرن هستند که ایرانیان نیز در پی برقراری نخستین روابط با اروپا، با این محصول مدرن تمدن غربی آشنا شدند. پس از آنکه فکر چاپ روزنامه میان مصلحان، روشنفکران و نخبگان جامعه ایران در عصر حاکمیت قاجارها پدید آمد، روزنامه‌های بسیاری منتشر شد که در آغاز تنها به موضوع حاکمیت قانون و قانون‌خواهی می‌پرداختند و تلاش می‌کردند جامعه ایران را با مظاهر تمدن غربی و پیشرفت‌های آن در علوم و فنون و صنایع و جزف آشنا کنند. موضوع صنعت حمل‌ونقل نیز از جمله موضوع‌هایی بود که در مطبوعات آن دوران بدان توجه و پرداخته می‌شد، اما انتشار نشریه‌ای مستقل که به موضوع حمل‌ونقل بپردازد، سال‌ها پس از انقراض حکومت قاجار و از زمان روی کار آمدن پهلوی دوم، آغاز شد. نوشتار زیر روایتی است به اجمال، از وضعیت مطبوعات و نشریات حمل‌ونقل از شهریور ۱۳۲۰ تا کودتای ۲۸ مرداد در سال ۱۳۳۲؛ علاوه بر این، هفته‌نامه «حمل‌ونقل» به عنوان یکی از معدود نشریات منتشر شده در دوران حکومت ملی دکتر مصدق، مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است.

در پی تهاجم متفقین به ایران و اشغال کشور در شهریور ۱۳۲۰، رضاشاه از ایران تبعید شد و در نتیجه آن، خلأ قدرتی در نظام سیاسی کشور پدید آمد. در چنین فضایی، مطبوعات توانستند بدون واهمه از قوانین محدودکننده، از آزادی واقعی برخوردار







**ظرف سه ماه پس از شهریور ۱۳۲۰، قریب ۳۰۰ مجوز انتشار روزنامه و مجله صادر شد و در مدت زمان کوتاهی تعداد مطبوعات ایران با وجود محدودیت بسیار برای چاپ و نشر و شمار زیاد افراد بی سواد در کشور، به بیش از هزار عنوان رسید. کتاب «فهرست روزنامه‌های فارسی از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ شمسی» تعداد روزنامه‌ها و مجلات ایران در این دوره را ۱۴۱۳ عنوان نشریه ذکر کرده است**



روزنامه‌ای به نام خاک و خون، ارگان حزب ملت ایران (پان‌ایرانیسم)؛ روزنامه شاهد ارگان حزب زحمتکشان بقای؛ روزنامه علم و زندگی، ارگان نیروی سوم خلیل ملکی؛ روزنامه منشور برادری، ارگان فدائیان اسلام؛ روزنامه باختر امروز، ارگان جبهه ملی ایران و...

نشریات بعضی اصناف نیز از احزاب مختلف حمایت می‌کردند، مانند هفته‌نامه «حمل‌ونقل» و «حمل‌ونقل کشور» که با وجود فعالیت و تبلیغات برای صنف مالکان وسایل نقلیه و امور مربوط به جاده و باربری، از احزاب ملی و دکتر مصدق حمایت می‌کردند.

هنگامی که احمد قوام به قدرت رسید و دکتر علی‌اکبر سیاسی را به‌عنوان وزیر فرهنگ انتخاب کرد، به دستور او، همه مؤسسات فرهنگی در وزارتخانه‌های مختلف تحت نظر وزارت فرهنگ قرار گرفتند؛ اما با پیروزی نهضت ملی شدن صنعت نفت و تشکیل دولت ملی، در ۱۵ بهمن ماه ۱۳۳۱، دولت دکتر مصدق لایحه قانونی مشتمل بر ۴۶ ماده را درباره مطبوعات به تصویب رساند. بر اساس این لایحه، برای تاسیس روزنامه یا مجله کسب اجازه وزارت کشور، لازم بود و هیئتی مرکب از مدیرکل وزارت کشور، رئیس اداره نگارش وزارت فرهنگ و دادستان تهران، مأمور رسیدگی به امر صدور پروانه انتشار روزنامه‌ها و مجلات بودند.

مطابق مصوبات جدید، مدیر هر روزنامه یا مجله موظف بود ترازنامه سالانه درآمد و هزینه خود را اطلاع دهد. همه جرایم مکلف بودند پاسخ کسانی را که در صفحات روزنامه یا مجله، نامی از آنان برده شده بود،

شوند. اهمیت نشریات در این برهه تاریخی چندان بود که می‌توانستند در مقیاس یک حزب قدرت، فعالیت و اثرگذاری داشته باشند. با کاهش تدریجی هرج و مرج ناشی از اشغال کشور و تحکیم سلطنت محمدرضا شاه، نشریاتی پدید آمدند که منعکس‌کننده اندیشه‌ها و احزاب گوناگون بودند و می‌کوشیدند اذهان عمومی را برای نخستین بار با مفاهیمی چون آزادی و برخورداری از حقوق مدنی آشنا کنند.

ظرف سه ماه پس از شهریور ۱۳۲۰، قریب ۳۰۰ مجوز انتشار روزنامه و مجله صادر شد و در مدت زمان کوتاهی تعداد مطبوعات ایران با وجود محدودیت بسیار برای چاپ و نشر و شمار زیاد افراد بی‌سواد در کشور، به بیش از هزار عنوان رسید. کتاب «فهرست روزنامه‌های فارسی از سال ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ شمسی» تعداد روزنامه‌ها و مجلات ایران در این دوره را به رقم ۱۴۱۳ عنوان نشریه رسانده است. این نشریات با موضوعات متنوع فرهنگی، بازرگانی و اقتصاد، کشاورزی، امور سیاسی، اصناف، حمل‌ونقل و... منتشر می‌شدند، هرچند موضوعات و مطالب خود را محدود به رشته خود نمی‌کردند. در دوران اوج‌گیری مبارزات ملی شدن صنعت نفت و روی کار آمدن دولت مصدق تا روزهای آغازین وقوع کودتا، این نشریات بیشتر صفحات خود را به موضوعات سیاسی و اجتماعی روز اختصاص می‌دادند؛ به‌گونه‌ای که گاه صفحات سیاسی و اخبار روز بیش از صفحات مربوط به‌عنوان و موضوع اصلی نشریه بود.

پیدایش تعداد فراوانی از احزاب و گروه‌های سیاسی با گرایش‌های راست و چپ نیز در افزایش مطبوعات تأثیر مستقیم داشت. احزاب خود به‌طور رسمی یا به‌صورت غیررسمی دست به انتشار روزنامه و مجله می‌زدند و عملاً بخش قابل توجهی از فضای مطبوعات کشور در تسخیر رقابت‌ها و روابط حزبی گروه‌های سیاسی قرار می‌گرفت.

از ویژگی‌های مهم مطبوعات این دوره، تنوع نشریات در موضوعات مختلف بود. در این دوران، هرگاه نشریه‌ای توقیف می‌شد، فرد دیگری می‌توانست با پرداخت مبلغی از امتیاز نشریه توقیف‌شده استفاده کند و نشریه‌ای با نامی دیگر منتشر کند.

شمارگان برخی از روزنامه‌ها در آن زمان حداقل ۳۰ تا ۴۰ نسخه و گاه بیش از هزار نسخه بودند. مهم‌ترین نقشی که روزنامه‌نگاران نشریات در دهه ۲۰ ایفا می‌کردند، توجه به منافع ملی ایران بود. به‌طوری که توانستند طرح تجزیه ایران را خنثی کرده و آذربایجان را حفظ کنند.

با شکل‌گیری گروه‌های سیاسی از شهریور ۱۳۲۰ تا ۲۸ مرداد ۱۳۳۲، به‌تدریج فعالان و چهره‌های سیاسی، وارد عرصه روزنامه‌نگاری شدند؛ به‌طوری که ویژگی این دوره ده‌ساله، قدرت یافتن مطبوعات حزبی بود، مانند روزنامه رعد امروز، ارگان حزب اراده ملی سیدضیاءالدین طباطبایی؛



منتشر سازند. روزنامه‌نگارانی که مردم را صراحتاً تشویق به خرابکاری و آتش‌سوزی و قتل و غارت و سرقت می‌کردند، به حبس تادیبی از ۶ ماه تا سه سال محکوم می‌شدند. انتشار دستورالعمل‌های محرمانه نظامی یا اسرار ارتش در زمان جنگ، حبس از دو سال تا پنج سال و در زمان صلح از ۶ ماه تا دو سال به دنبال داشت. هر کس مقاله‌ای مضر به اساس دین اسلام منتشر می‌کرد، به سه ماه تا یک سال حبس تادیبی محکوم می‌شد. توهین به مقام سلطنت جرم محسوب می‌شد.

هر یک از افراد مردم اعم از ماموران رسمی دولت یا غیر آنها که در روزنامه یا مجله یا هر نوع نشریه دیگر مطالبی شامل تهمت و افترا یا فحش و نسبت‌های توهین‌آمیز نسبت به خود مشاهده می‌کرد، می‌توانست به دادسراها یا دادگاه‌ها شکایت کند. دادستان می‌توانست دستور توقیف روزنامه یا مجله مزبور را صادر کند و متهم نیز می‌توانست از این دستور دادستان به دادگاه محل شکایت کند.

به موجب اصل ۷۷ متمم قانون اساسی نیز رسیدگی به جرائم مطبوعاتی در دادگاه‌های کیفری و در حضور هیئت‌منصفه، شامل علما و نویسندگان، وکلای دادگستری و سردفتران، بازرگانان و دبیران و آموزگاران، مالکان و کشاورزان، کارگران و اصناف و پیشه‌وران به عمل می‌آمد.

دکتر مصدق در زمانی که به نخست‌وزیری رسید، طی پیامی به مطبوعات اطمینان داد در مورد شخص او آزادند هر چه می‌خواهند بنویسند. نگاهی به مطبوعات مخالف در آن زمان که در حمله و انتقاد از مصدق کمترین کوتاهی نداشتند، نشان می‌دهد که دستورالعمل دکتر مصدق عوام‌فریبانه و نمایشی نبود، بلکه واقعاً اقدامی در جهت تشویق آزادی مطبوعات محسوب می‌شد.

### ◀ نشریات حمل‌ونقلی

غالب نشریات این دوره، رویکردهایی سیاسی، اجتماعی، فرهنگی داشتند. اما در برهه‌هایی نیز نشریاتی متولد شدند که جنبه صنفی یا فناوری داشتند. با این وجود، همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، متأثر از جنبش ملی شدن صنعت نفت و تحولات سیاسی کشور، بخش بسیار زیادی از مطالب نشریه را به موضوعات روز سیاسی و اجتماعی اختصاص می‌دادند. از نشریات نادری که در دهه ۲۰ و آغاز دهه ۳۰، با موضوع حمل‌ونقل منتشر شدند، می‌توان به هفته‌نامه‌ها و ماهنامه‌های انگشت‌شماری اشاره کرد که به‌وسیله افراد مستقل یا وابسته به دولت و حکومت، فعالیت خود را آغاز کردند. البته با وجود محدود بودن تعداد این نشریات، به‌جز چند نشریه، بقیه دوام زیادی نداشتند و بعد از انتشار ۲۰ یا ۳۰ شماره و حداکثر یک تا دو سال، انتشار آنها بنا به دلایل نامعلومی متوقف می‌شد، اما انتشار نشریات دولتی عمر فعالیت بیشتری داشتند. به نظر می‌رسد عمر کوتاه نشریات غیردولتی به دلیل رویکرد سیاسی و وابستگی آنها به بعضی از احزاب بود که علاوه بر پرداختن به فعالیت‌های سندیکاها و اتحادیه‌های حمل‌ونقل و مشکلات صنفی، موضوعات پرتلاطم روز سیاسی را نیز منعکس می‌کردند.

از میان نشریاتی که با موضوع حمل‌ونقل و جاده و راه، تا کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ چند صباحی درخشیدند و به‌سرعت خاموش شدند می‌توان به نشریات زیر اشاره کرد.

- ۱- «راه» ماهنامه فنی و مهندسی رضا ونوسی در تهران که طی سال‌های ۱۳۲۰ به بعد منتشر می‌شد. زمان توقف این نشریه مشخص نیست.
- ۲- «راه‌نامه» [نامه راه] ماهنامه‌ای بود که به سردبیری محمد سعیدی، توسط وزارت راه در فروردین سال ۱۳۲۱ در تهران منتشر می‌شد. البته از فروردین ماه سال ۱۳۲۲، این ماهنامه تغییر نام داد و با عنوان «راه نو» به صاحب امتیازی محمد سعیدی و سردبیری حسین حجازی به انتشار خود ادامه داد. این نشریه ارگان وزارت راه بود و تا اسفند ماه سال ۱۳۲۴ به فعالیت خود ادامه داده است (در سال ۱۳۱۵، نام وزارت طرق و شوارع به «وزارت راه» تغییر یافت).





از میان نشریاتی که با موضوع حمل و نقل،  
جاده و راه، تا کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲  
چند صباحی درخشیدند و به سرعت خاموش  
شدند، می توان به ماهنامه های «راه» و «راه نامه»  
و هفته نامه های «راه پیروزی»، «رانندگان»،  
«راه آهن»، «حمل و نقل»، «حمل و نقل کشور»  
«راننده» و «راننده روز» اشاره کرد که از این  
میان، با وجود جست و جوی فراوان در  
کتابخانه ها و مراکز نگهداری نشریات قدیمی،  
تنها آرشیو دو نشریه «حمل و نقل» و  
«حمل و نقل کشور» قابل دسترسی است



۳- هفته نامه «راه پیروزی» به صاحب امتیازی مهندس جواد فرخ در مرداد ماه سال ۱۳۲۵ در تهران منتشر و نشریه داخلی اداره راه آهن دولتی ایران محسوب می شد.

۴- در سال ۱۳۲۸ هفته نامه «رانندگان» به صاحب امتیازی ماشاءالله پدرتانی و به مدیریت کیان پورافشار، در تهران منتشر می شده است. این هفته نامه که گاهی به صورت روزانه نیز منتشر می شد، حاوی مطالب سیاسی، اجتماعی، ادبی، خبری و انتقادی نیز بود. می دانیم که هفته نامه رانندگان، ارگان سندیکای رانندگان موتورهای ایران بوده، اما مدت فعالیت این هفته نامه و زمان توقف انتشار آن روشن نیست.

۵- هفته نامه «راه آهن» به صاحب امتیازی محمود شفیق در سال ۱۳۲۹ در تهران منتشر می شد و مطالب آن سیاسی، فرهنگی و ادبی بود. این نشریه پس از اینکه توقیف شد، تغییر نام داد و با نام جدید «ندای وطن» منتشر شد. پایان دقیق انتشار هفته نامه راه آهن معلوم نیست.

۶- «حمل و نقل» که صاحب امتیاز و مدیر آن بر عهده سیدحسین رضوانی بود، در سال ۱۳۳۰ شروع به انتشار کرد. محتوای نشریه حمل و نقل شامل مطالب سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و اخبار بود. انتشار این نشریه تا سال ۱۳۳۱ به طول انجامید.

۷- نشریه بعدی «حمل و نقل کشور» نام دارد که به صاحب امتیازی امیر رضوانی و مدیریت عباس رضوانی و سردبیری محمدامیر رضوانی، در سال ۱۳۳۰ و در تهران راه اندازی شد. این نشریه ناشر اخبار محافل حمل و نقل و مالکان کامیون های ایران بوده است.

۸- «راننده» به صاحب امتیازی محمود مهاجری که در سال ۱۳۳۰ و در شهر تبریز منتشر می شد و مطالب آن عمدتاً صنفی، سیاسی، اجتماعی و انتقادی بود. نکته جالب اینکه، شماره ۱۸ نشریه راننده، با چاپ معکوس روی کاغذ تیره رنگ منتشر شد.

۹- «راننده روز» هفته نامه سیاسی - انتقادی بود و ارگان جبهه ملی ایران محسوب می شد. این هفته نامه در تهران منتشر می شد. سال های ۱۳۳۰ تا ۱۳۳۳، زمان انتشار این نشریه است.

#### ◀ هفته نامه «حمل و نقل»

از میان نشریات با موضوع حمل و نقل، با وجود جست و جوی فراوان در کتابخانه ها و مراکز نگهداری نشریات قدیمی، نگارنده تنها توانست به آرشیو دو نشریه «حمل و نقل» و «حمل و نقل کشور» دسترسی پیدا کند. این دو نشریه در دوران حکومت ملی دکتر محمد مصدق و فضای باز سیاسی آن دوران منتشر می شد. آرشیو این نشریه ها در کتابخانه مجلس شورای اسلامی موجود بود که اسکن شده آن به صورت مجازی در اختیار



نگارنده قرار گرفت. در ادامه به بررسی یکی از این دو نشریه دوران نهضت ملی می‌پردازیم:

«حمل‌ونقل» که خود را نخستین نشریه راه و حمل‌ونقل شهری معرفی کرده، فعالیت خود را از تابستان سال ۱۳۳۰ آغاز کرد. این نشریه خود را ناشر خواسته‌ها و تمایلات افرادی می‌نامید که به کارهای حمل‌ونقل اشتغال دارند. به همین دلیل آنچه مربوط به امور حمل‌ونقل بود، وظیفه خود می‌دانست که در نشریه درج کند. مدیر مسئول نشریه تلاش می‌کرد علاوه بر انتشار مسائل روز سیاسی و وقایع نهضت ملی، معضلات حاد حمل‌ونقل شهری و جاده‌ای را منعکس کند.

حمل‌ونقل به‌صورت هفته‌نامه، در چهار صفحه منتشر می‌شد. دفتر نشریه حمل‌ونقل در ساختمان حسینی، واقع در سه‌راه امین‌حضور تهران قرار داشت. نخستین شماره هفته‌نامه حمل‌ونقل در پنج‌شنبه هفدهم مرداد ۱۳۳۰، منتشر شد.

بهای تک شماره هفته‌نامه حمل‌ونقل، ۲ ریال بود و برای بهای اشتراک شش ماهه ۱۰۰ ریال و سالیانه ۲۰۰ ریال دریافت می‌شد. متأسفانه همه شماره‌های هفته‌نامه حمل‌ونقل در آرشیو کتابخانه ملی موجود نیست، اما از بررسی همین تعداد نیز می‌توان پی برد که نکته قابل تامل در مطالب هفته‌نامه حمل‌ونقل، توجه به مسائل سیاسی روز است.



سیدحسین رضوانی در شماره نخست «حمل‌ونقل» با اشاره به هم‌زمانی انتشار نشریه با دقایق حساس و لحظات تاریخی نهضت ملی ایران که در آستانه بزرگ‌ترین تحولات حیاتی خود به سر می‌برد، خود را سرباز فداکاری می‌داند که در صفوف فدائیان وطن جایی برای خود باز کرده و تا پیروزی نهایی و فتح کامل از پا نخواهد نشست.

او درباره رسالت روزنامه‌نگاری که آن را برگرفته از خوی وطن‌پرستی خود دانسته، می‌نویسد: «خدا را شاهد می‌گیرم که قلم در دست من، جز در راه خدمت به میهن و جز در راه اعتلا و عظمت ایران و جز خدمتگزاری برای ملک و ملت و سرافرازی ایرانیان غیور و ارجمند به کار نیفتد... روزنامه حمل‌ونقل که اولین شماره آن به‌دست شما خواننده عزیز رسیده، در هنگامی منتشر می‌گردد که ملت ایران جزر و مد شدید حوادث بزرگ تاریخ جهان و در آستانه بزرگ‌ترین تحول حیاتی خود قرار دارد.»

مدیر مسئول حمل‌ونقل در ادامه می‌نویسد: «باید همه مردم قهرمانان دلاور، ملی شدن نفت را پشتیبانی نموده، تا در مجلس و خارج از مجلس، دولت را تأیید نموده، در انجام کار نفت به‌طور دلخواه ملت توفیق یابد. روزنامه حمل‌ونقل بعد از توجهات الهی، متکی به ملت ایران است و برای عظمت و سربلندی ایران عزیز مبارزه می‌کند.»

صاحب‌امتیاز حمل‌ونقل با محور قرار دادن تحولات سیاسی کشور و نهضت ملی، از سوبه‌ای نوین و انتقادی به موضوع و معضلات حمل‌ونقل پرداخته است. در شماره اول، از ۴ صفحه هفته‌نامه، تنها در یک صفحه (صفحه ۳) به اخبار، تبلیغات و انتقادات مربوط به حمل‌ونقل شهری پرداخته است؛ اما در شماره‌های بعدی، به مقتضای تأثیر رویدادهای کشور بر حمل‌ونقل شهری، توجه ویژه‌ای شده است. برخی از مطالب صفحه ۳ شماره اول حمل‌ونقل به شرح زیر است:

- گزارش انتخابات مربوط به اعضای هیئت‌مدیره اتحادیه رانندگان و کارگران موتوری قم و اهداف آن.

- مفقود شدن یک راننده معروف با شاگردش در راه میانه به تبریز.

- تأیید و حمایت محافل حمل‌ونقلی تهران از سرهنگ افخمی، افسر جدید راهنمایی و رانندگی تهران به دلیل عملکرد مثبت او.

- سوالات شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقلی اعم از باربری و مسافربری

و صاحبان وسایل نقلیه موتوری و رانندگان و کارگران وابسته از وزیر راه کابینه اول دولت محمد مصدق (جواد بوشهری).

برخی سوالات از وزیر راه که بسیار جالب و نشان‌دهنده مطالبات دیرپای

ایرانیان است، چنین بودند:

۱- در حال حاضر در کدام یک از نقاط کشور، وزارت راه مشغول احداث

راه جدید و راهسازی می‌باشد؟



**«حمل و نقل»، که خود را نخستین نشریه راه و حمل و نقل شهری معرفی کرده، فعالیت خود را از تابستان سال ۱۳۳۰ آغاز کرد. حسین رضوانی صاحب امتیاز و مدیرمسئول آن، خود را ناشر خواسته‌ها و تمایلات افرادی می‌نامید که به کارهای حمل و نقل اشتغال دارند. با این حال، از انتشار مسائل روز سیاسی و وقایع نهضت ملی هم ابایی نداشت. از آگهی‌های مختلف باربری و حمل و نقل در هفته‌نامه حمل و نقل چنین بر می‌آید که مدیریت نشریه، اصالتی یزدی داشته است**



۲- در کدام یک از شاهراه‌های اصلی کشور که پایتخت را به مرکز استان‌ها متصل می‌کند، وزارت راه دست به اصلاح و تعمیر و مرمت راه‌ها زده و در سال جاری چه اقدامی نسبت به آنها خواهد کرد؟

۳- از تاریخی که بر بهای بنزین بابت آسفالت جاده‌ها افزوده شده تا امروز چه راه‌هایی از کشور آسفالت شده است؟

۴- راه‌هایی که تاکنون توسط وزارت راه آسفالت شده‌اند، چند کیلومتر هستند؟ برنامه اصلاحاتی وزارت راه چیست و از چه طریق می‌خواهد برای اصلاح و مرمت راه‌ها اقدام کرده و طرق و شوارع را از این صورت رقت‌بار خارج کند؟

در همین صفحه ۳، دو آگهی درباره بنگاه باربری مرکزی قم و شرکت باربری رضوانی یزد نیز به چشم می‌خورد. از آگهی‌های مختلف باربری و حمل و نقل در این شماره و شماره‌های دیگر این هفته‌نامه چنین بر می‌آید که مدیرمسئول و صاحب امتیاز این نشریه دارای اصالت یزدی است و خانواده رضوانی علاوه بر انتشار نشریه حمل و نقل، خود دارای شرکت باربری هستند و دستی در امور باربری و حمل و نقل شهری دارند.

تیتراها و مطالب انتقادی روز در صفحه یک، نشانگر اهمیت آن و وجود فضای باز سیاسی و منتقدانه نسبت به حکومت ملی است. توضیحات تفصیلی مربوط به این عنوان‌ها در صفحه دوم تا چهارم آورده شده است بقیه صفحات علاوه بر درج کامل محتوای تیتراهای صفحه ۱، مزین به عکس‌های بزرگان دوران مشروطیت از جمله احتشام السلطنه و سیدعبدالله بهبهانی، ستارخان و باقرخان و مشیرالدوله است و از علائق وافر منتشركندگانی این جریده به قهرمانان صدر مشروطه خبر می‌دهد. شعری زیبا نیز با عنوان «خواب پریشان محمدعلی میرزا در روسیه» در این صفحه به چاپ رسیده که از نشریات ۴۵ سال پیش‌تر از آن زمان نقل شده است.

#### ◀ از دعوت به وزارت راه برای همفکری تا توقیف

شماره دوم [تاریخ انتشار نامشخص] این نشریه نیز بیشتر به مباحث سیاسی مانند نطق نخست‌وزیر، وضعیت کابینه، جریان کار نفت و انتخابات آینده اختصاص دارد. هرچند مدیران این جریده، نسبت به خبر مرگ ماریا مونتنز «ستاره زیبای هالیوود که به‌طور اسرارآمیزی در پاریس درگذشت» هم بی‌توجه نبوده‌اند!

در صفحه ۳ شماره دوم هفته‌نامه، معاون وزارت راه، طی دعوتنامه‌ای از سید حسین رضوانی مدیرمسئول حمل و نقل خواسته است تا جهت سوال‌هایی که این جریده از وزیر راه در شماره نخست منتشر کرده، در وزارتخانه حضور یابد تا توضیحاتی در این خصوص داده شود. حمل و نقل





»

**در شماره ۹ هفته‌نامه (۶ آبان ۱۳۳۰) مطلبی «پیرامون لزوم ایجاد و تشکیل اتحادیه مالکین و کارگزاران وسائط نقلیه» و اعتصاب مالکین وسائط نقلیه به چشم می‌خورد و جالب اینکه از همان دوره هم گلایه درباره شدت تصادفات جاده‌ای و بی‌توجهی به این موضوع جزء دغدغه خبرنگاران بوده و علت تصادفات شدید اتوبوس‌ها، در مطلبی با عنوان «اینها اتوبوس هستند یا کامیون!» مورد پرسش قرار گرفته است**

«

در پاسخ به دعوت معاون وزارتخانه در همین ستون نوشته است «ما یقین داشتیم تقاضاهای حقه و خواسته‌های محافل حمل‌ونقلی کشور، در مورد راهسازی و ترمیم راهها، مورد توجه دولت دکتر مصدق قرار خواهد گرفت.» در انتها نوشته است «نتیجه مذاکرات با جناب آقای مهندس احمد مصدق، معاون وزارت راه در شماره بعد منتشر می‌شود.»

در صفحه ۴ همین شماره در مطلبی با عنوان «نقش حمل‌ونقل موتوری در حیات اقتصادی کشور» در انتقاد از شرایط حاکم بر واردات اتومبیل، چنین آمده است: «در ۳۰ سال قبل اولین نمونه‌های اتومبیل وارد ایران گردید. اتومبیل آن روز جزء وسایل تجملی محسوب می‌شد و در دسترس عده اشراف و سرمایه‌دار بزرگ می‌بود، ولی پس از طی ۳۰ سال همه کاروان‌های شتری، تمام چرخ‌های گاری‌های پستی و کلیه اسب و استرانی که راه‌های کاروان‌رو را می‌پیموندند، از کار حمل‌ونقلی خارج شده و امروز راه‌های ارتباطی ایران را ده‌ها هزار اتومبیل بارکش و مسافربر اشغال نموده است. اگر در آن روزها علیق و احتیاجات کاروان‌ها در خود کشور فراهم می‌شد، متأسفانه امروز از کوچک‌ترین پیچ و مهره تا بزرگ‌ترین لوازم اتومبیل باید از خارج وارد ایران گردد. واردات اتومبیل و لاستیک آن، از همان روزهای اول پیدایش اتومبیل در ایران فرصت مناسبی دست عده‌ای از اتباع عراق و سوریه و لبنان داد که با کمک و دستیاری یک عده ایرانی بی‌وطن و خیانت‌پیشه بساط یغماگری و چپاول در این کشور بگسترانند.»

در ادامه این مطلب آمده است: «... عده‌ای ماجراجو، لانه‌های فساد در اوایل خیابان چراغ برق تشکیل داده و در نتیجه زدوبند با مقامات غافل و بی‌خبر ایرانی، تجارت کالای اتومبیل را در دست خود گرفته و تجار بی‌خبر ایرانی هم که صدی هشتاد آنها با سفته‌بازی و رباخواری خود را به غلط در صف بازرگانان کشور وارد نموده و در این مدت نتوانسته به یکی از ارقام بزرگ نیازمندی‌های مملکت یعنی اتومبیل و اشیا آن آشنایی پیدا کرده و با کارخانه‌های فروشنده آن باب معاملات باز نمایند. فقط عده‌ای شیادان داخلی و دزدان بی‌وطن که با مکیدن خون افراد این کشور و هزاران رنگ و نیرنگ سرمایه فراهم نموده بودند.»

شماره ۴ این هفته‌نامه در اول مهر ۱۳۳۰ منتشر شده و حاوی گزارش جلسه علنی مجلس شورای ملی، شکست ابستراکسیون نمایندگان اقلیت است. طیف موضوعات در این شماره متنوع‌تر شده و گزارش یک پرونده جنایت در میدان امین‌السلطان تا شعر و داستان کوتاه، ترجمه و اخبار ورزشی را در برمی‌گیرد.

در بخش حمل‌ونقل، مطلبی به قلم دکتر مهدی رشتی درباره حمل‌ونقل در آمریکا منتشر شده و در خبری از کارگران حمل‌ونقل موتوری اصفهان



هشدار داده می‌شود که «مرکز ستاد کارگران ایران یعنی شهر کارگری اصفهان به‌زودی در کام ازدهای کمونیست فرو می‌رود».

در شماره هشتم، به تاریخ ۳۰ مهر ۱۳۳۰، گزارشی درباره جریان جمع‌آوری اتومبیل‌های دولتی وجود دارد، ضمن اینکه عملکرد اداره موتور ارتش نیز با عباراتی مانند «بلای جان مالکین و رانندگان وسائط نقلیه موتور شده» و «این نهاد صلاحیت دخالت در کارهای حمل‌ونقل را ندارد» مورد انتقاد قرار گرفته است.

در زمینه حمل‌ونقل مطلبی وجود دارد درباره واردات لاستیک فاسد با این عنوان «نگذارید سرمایه ارزی کشور برای وارد کردن لاستیک‌های فاسد نظیر لاستیک آون خارج شود»

در شماره نهم (۶ آبان ۱۳۳۰) مطلبی «پیرامون لزوم ایجاد و تشکیل اتحادیه مالکین و کارگزاران وسائط نقلیه» و اعتصاب مالکین وسائط نقلیه به چشم می‌خورد. وقوع سیل در منطقه خراسان (با تیترا: ۴۰ کیلومتر از جاده مشهد را سیل برده)، گلایه از بابت کمبود کارگران بین راه در مسیر تهران تا سمنان و یک نامه از آقای احمد مصدق درباره علل خرابی راه‌های شوسه، از دیگر مطالب مرتبط با حمل‌ونقل در این شماره است.

جالب اینکه از همان دوره هم گلایه درباره شدت تصادفات جاده‌ای و بی‌توجهی به این موضوع جزء دغدغه خبرنگاران بوده و علت تصادفات شدید اتوبوس‌ها، در مطلبی با عنوان «اینها اتوبوس هستند یا کامیون!» مورد پرسش قرار گرفته است.

نقدی هم بر اعطای نمایندگی اتومبیل با نام «درب این کانون‌های جاسوسی را که به نام نمایندگی اتومبیل به نفع اجانب مشغول توطئه هستند ببندید» وجود دارد و هشدار داده شده «وای از آن روزی که شکم‌های خمره مانند شما دزدان غارتگر، سفره سگان گرسنه خیابان گردد. آیا دولت دانسته یا ندانسته عامل بیگانگان شده است؟»

ظاهراً از شماره ۱۳ (آذر ۱۳۳۰) تا شماره ۱۴ که در ۱۹ تیرماه ۱۳۳۱ منتشر می‌شود، هفته‌نامه حمل‌ونقل توقیف بوده است. در خود نشریه دلایل توقیف چنین ذکر شده است: «عکس‌العمل مطبوعات ایران در مقابل بی‌شرمی‌های جراید هرزه ترکیه و انتشار چند کاریکاتور در روزنامه‌های «حمله» و «حمل‌ونقل» به طبع ترک‌ها گران آمده و می‌خواستند سفارت ایران را آتش زده و کنسولگری‌های ما را غارت کنند. دانشجویان دانشگاه استانبول در صدد بودند ایرانیان آن شهر را قتل عام کنند!...»

در این شماره مطلبی با نام «گرانی سرسام‌آور در لاستیک و لوازم یدکی، به‌زودی محافل حمل‌ونقلی را از پای در خواهد آورد» هم وجود دارد. از ویژگی‌های مهم هفته‌نامه حمل‌ونقل، اختصاص صفحه‌ای از نشریه به نامه‌ها، شکایات و درد دل‌های شهروندان درباره موضوع حمل‌ونقل،

د

از عنوان‌های مهم هفته‌نامه حمل‌ونقل، اختصاص دادن صفحه‌ای از نشریه به نامه‌ها، شکایات و درد دل‌های شهروندان درباره موضوع حمل‌ونقل، جاده‌ها و راه‌ها و حواشی آن، همراه با پاسخ مسئولان و دست‌اندرکاران حکومت است. نشریه برای چنین موضوعی، عنوان بامسمای «نامه‌ها و ناله‌ها» را برگزیده بود

ع



»

**عمر فعالیت و انتشار هفته‌نامه حمل و نقل، بسیار کوتاه بود و به دو سال هم نکشید. با توجه به کامل نبودن آرشیو نشریه در کتابخانه مجلس شورای اسلامی، مشخص نیست آخرین شماره آن در چه تاریخی منتشر شده است، اما احتمالاً چندی پس از ۳۰ تیر سال ۱۳۳۱ و سرنگونی دولت دکتر مصدق انتشار آن متوقف شده است**

«

جاده‌ها و راه‌ها و حواشی آن است.

نشریه برای چنین موضوعی، عنوان بامسمای «نامه‌ها و ناله‌ها» را برگزیده بود. برخی از موضوعات این صفحه در شماره‌های مختلف هفته‌نامه که به‌صورت پرسش و پاسخ درج شده عبارت است از: اعتراض به خرابی راه‌ها و جاده‌های شهری و برون‌شهری، نامه‌هایی در خصوص اصلاح و تعمیر راه‌ها از طریق به‌کارگیری کارگران بیکار، آسفالت خیابان‌ها و جاده‌ها، قیمت بالای بنزین، نحوه فعالیت کمپانی‌های ماشین و لوازم آن و اجحافات که علیه مالکین وسایل نقلیه می‌شود، افزایش قیمت سرسام‌آور لاستیک، باجگیری شهرداری‌ها از مالکان کامیون‌ها هنگام ورود و خروج، شکایت مالکان وسائط نقلیه درباره عوارض شهرداری و دستور لغو آن توسط نخست وزیر، دفاع از حقوق صنفی شهروندان و مالکین وسائط نقلیه.

هفته‌نامه حمل و نقل در صفحه نامه‌ها و ناله‌ها، شکوائیه‌های خوانندگان را همراه پاسخ مسئولان و دست‌اندرکاران حکومت درج می‌کرد و اگر پاسخ‌ها اقناع‌کننده نبود، نشریه خود به تحلیل و نقد پاسخ‌ها می‌پرداخت و از حقوق صنفی شکایت‌کنندگان دفاع می‌کرد. به نظر می‌رسد یکی از دلایل توقیف این جریده در طول دوره فعالیتش، جسارت و مشی افشاگرانه آن در مقابل عملکرد مسئولان حکومتی باشد.

#### ◀ خشک شدن مرگب آزادی‌خواهی

عمر فعالیت هفته‌نامه حمل و نقل، بسیار کوتاه بود و به دو سال هم نکشید. با توجه به کامل نبودن آرشیو نشریه در کتابخانه مجلس شورای اسلامی، مشخص نیست آخرین شماره آن در چه تاریخی منتشر شده است. با رخدادهای کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲، بسیاری از نشریات و روزنامه‌های دوران نهضت ملی که از حامیان مصدق و نهضت ملی بودند، تعطیل شدند. هفته‌نامه حمل و نقل نیز از این آسیب در امان نماند و احتمالاً چندی پس از ۳۰ تیر ۱۳۳۱، انتشار آن متوقف شد.

چنانکه پیش از این اشاره شد، این روزنامه با وجود نشر در حوزه تخصصی خود، نشریه‌ای کاملاً سیاسی بود و علاوه بر انعکاس رویدادها و تحولات حوزه حمل و نقل، با چشمان تیزبین خود، وقایع سیاسی روز را نیز تعقیب و تحلیل می‌کرد. نشریه حمل و نقل به‌منزله کودک باهوش و جسوری بود که در فضای پرتلاطم نهضت ملی، در خانواده مطبوعات ملی متولد شد و همراه با نهضت بالید، قلم را به مرگب آزادی‌خواهی آغشت. بدین ترتیب سید حسین رضوانی، سردبیر هفته‌نامه حمل و نقل با انتشار این نشریه گرانسنگ در حوزه حمل و نقل، یادگاری ارزشمند از خود به جا گذاشت و آن را در تاریخ مطبوعات ایران به ثبت رسانید.





## شبگیر بارطوس

حمل و نقل بین‌المللی

### در کمترین زمان، با کمترین هزینه و بهترین سطح کیفی



ما هدف ارائه خدمات تخصصی حمل و نقل بین‌المللی کالا، ترانزیت، صادرات، ترخیص کالا از گمرک، واردات کالا، بازرگانی خارجی ... و



در تاریخ ۱۳۷۶/۰۲/۱۶ تاسیس شده است به لطف خداوند و کادر تخصصی طی

این سال‌ها توانسته‌ایم در بازارهای بین‌المللی در سطح خاورمیانه (علی‌الخصوص کشورهای CIS)

خدمات لجستیکی و ترانزیت و حمل ترکیبی انواع کالا و همچنین کالای خطرناک، به واسطه حمل دریایی، جاده‌ای و ریلی سهم عمده داشته باشیم. در این راه جهت دستیابی به اهداف شرکت و همچنین جلب رضایت مشتریان و تجار گرامی با به‌کارگیری تجربه و تخصص اعضای شرکت امروز می‌توانیم ادعا کنیم که با داشتن ۲۶ سال سابقه ی موفق در زمینه حمل و نقل، می‌توانیم نیازهای مشتریان را در هر طیفی در کمترین زمان و با کمترین هزینه و بهترین سطح کیفی خدمات‌رسانی، با سرعت، دقت و حذف هزینه‌های اضافی برآورده کنیم.

لازم به ذکر است رعایت موازین قانونی سرلوحه کاری ماست.

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

■ 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 بنادر ایران

www.shabgirbartoos.com

info@shabgirbartoos.com





## انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

۲۶ آذر

فرصتی مناسب برای قدردانی از خدمات ارزشمند مدیران و شاغلین حمل و نقل کشور است، به کلیه دست اندرکاران زحمتکش ناوگان حمل و نقل تبریک عرض می نمایم.

تهران، میدان هفتم تیر، خیابان مفتاح شمالی، خیابان شهید ملایری پور، پلاک ۹۶

تلفن: ۸۸۸۲۱۳۵۲ / ۸۸۸۲۲۹۰۴

ita\_db@itair.ir

www.itcai.ir

روزنامه حمل و نقل  
۲۶ آذر





## کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور

فرا رسیدن هفته حمل و نقل (رانندگان) و راهداری ۲۶ آذر لغایت ۱ دیماه، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل را به تمامی فعالان، برنامه ریزان و تعالی گران این بخش تبریک عرض نموده و امید است که هر سال با بهره گیری حداکثری از ظرفیتهای نهفته در بخش حمل و نقل جاده ای با همدلی و همکاری بیش از گذشته کارنامه درخشانی را برای خدمات گیرندگان این بخش ارائه نماییم .

تهران، بلوار کشاورز، بعد از تقاطع کارگر، نبش کوچه دریا، پلاک ۲، واحد ۴

تلفن: ۰۲۱ ۶۶۱۲۰۰۰۴ - ۹

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

فرا رسیدن حماسه همیشه جاوید، سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) بر تمام دلیرمردان عرصه جاده‌ها، مدیران، کارکنان و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل کشور گرامی باد.



انجمن صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل و نقل

کالای برون شهری تهران و حومه

تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ / فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲



شرکت شهرک حمل و نقل موسسات باربری تهران

تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ / فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر



شرکت نگین ترابران خلیج فارس مجری ساخت و نگهداری شهرک حمل و نقل و لجستیک بندرعباس  
هفته حمل و نقل و راهداری را به تمامی تلاشگران این عرصه تبریک میگوید .

### جناب آقای مهرداد بذریاش

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس عباس شرفی

مدیر کل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان هرمزگان

از طرف حسن رحیمی رییس هیئت مدیره

ادریس قریشی مدیر عامل / بهروز گل یاگون نایب رئیس هیئت مدیره

داراب خوشحال / زین العابدین فرامرزی / بهادر نصرت آبادی عضو هیئت مدیره

بندرعباس، بزرگراه شهید رجایی، کیلومتر ۴، جاده بندر خمیر، شهرک حمل و نقل بندرعباس

تلفن : ۵۱ - ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۵۰

negintarabaran@gmail.com

روزنامه حمل و نقل  
۲۶ آذر



## فرا رسیدن ۲۶ آذر

را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دیماه روز راهدار آراسته شده است و یادآور تعلق خاطر رانندگان و تلاشگران فعال این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی می‌باشد را به همه این عزیزان خدوم و خستگی ناپذیر در عرصه حمل‌ونقل کشور تبریک عرض می‌نمائیم.



| کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی حمل‌ونقل مسافر کشور |

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر



## فرا رسیدن ۲۶ آذر

سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی(ره) و روز ملی حمل‌ونقل را به تمامی مسئولان محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و کلیه همکاران و رانندگان عزیز شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

اولین اتحادیه دارای گواهینامه ISO 9001:2008

شماره ثبت: 52834

تهران، خیابان فردوسی، بین منوچهری و کوشک، کوچه زمانی (کلوب)، پلاک ۲۳

تلفن: ۰۳۲ ۶۶۷۰۹۰۳۲ / ۰۹۷ ۶۶۷۲۷۰۹۷ / ۰۷۲ ۶۶۷۲۷۰۷۲ فاکس: ۰۱۳۷ ۶۶۷۰۰۱۳۷

iranbus.ir

Info@iranbus.ir

| اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری کشور |

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن هفته حمل و نقل

سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل بین‌المللی شمال غرب کشور

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

را به تمامی همکاران و خدمتگزاران صديق حمل و نقل تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

انجمن صنفی حمل و نقل بین‌المللی  
استان خراسان رضوی

گرامیداشت ۲۶ آذرماه

# روز ملی حمل و نقل

را بر تمامی فعالان حوزه حمل و نقل بین‌المللی  
تبریک عرض میکنیم

آذرماه ۱۴۰۴

آدرس: مشهد، میدان آذربایجان، پلاک ۱۳۰، جنب میدان آذربایجان، بین آفریقا و ۳۰۴ - ۹۱۱۱۱۱۱۱  
تلفن: ۰۵۱۲۸۹۹۵۲۳۳ - ۰۵۱۲۸۹۹۵۲۳۳ - ۰۵۱۲۸۹۹۵۲۳۳  
سایت: www.itco-ah.com - پست الکترونیک: info@itco-ah.com



در تاریخ تحولات کشور عزیزمان، روزها و ایام سرنوشت سازی بوده‌اند که نقشی تعیین کننده در شکل‌گیری و انسجام شبکه حمل و نقل کشور داشته اند و **۲۶ آذر** سال ۱۳۶۲ نیز از آن جمله است. همچنین روز یکم دی ماه (روز راهدار) که همزمان با آغاز فصل زمستان بعنوان نماد خدمات ایثارگرانه راهداران صبور تلاشگر کشورمان نام گرفته را به همکاران گرامی صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.



سید زاهدین چشمه خاور

مدیرکل راهداری و حمل و نقل  
جاده‌ای استان ایلام



**۲۶ آذر**

روز حمل و نقل بر تمامی تلاشگران عرصه حمل و نقل ریلی کشور گرامی باد.



انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل و نقل گرامی باد



لیست کارگروه‌ها:

شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل و نقل ریلی / اقتصاد و سرمایه‌گذاری / حقوقی، بیمه و مالیات / حمل و نقل بین‌المللی ریلی / امور فنی واگن‌های باری / لکوموتیو / واگن‌های لبه‌بلند / واگن‌های لبه‌کوتاه / واگن‌های مخزن‌دار / واگن‌های مسقف و فله‌بر / حمل و نقل ترکیبی / افزایش سرعت واگن‌های مسافری / سیر و حرکت و ایمنی

تأسیس: ۱۳۸۰

تعداد اعضا: ۱۳۳ شخصیت حقوقی شامل اعضای اصلی و وابسته

**وظایف انجمن به قرار زیر است:**

هماهنگی جمعی به منظور تأمین حقوق مشروع و قانونی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، اتخاذ تدابیر و سیاست‌های لازم در راستای تشویق و هدایت صاحبان حرفه حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به سرمایه‌گذاری در این بخش، بهبود بخشیدن به امور آموزش و گسترش و ارتقاء علمی و توسعه کمی و کیفی رقابتی صنعت حمل و نقل ریلی و قبول داوری برای رفع اختلافات صنفی مرتبط با اهداف و وظایف انجمن از وظایف این تشکل به حساب می‌آید.



۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵

info@rtcguild.com

www.rtcguild.ir





رسیدن به توسعه پایدار در بخش حمل و نقل در گرو همکاری و مساعی تلاشگران حوزه حمل و نقل و حضور تمامی فعالان گرانقدر این صنعت می باشد.

### ۲۶ آذر، روز و هفته حمل و نقل

روز ملی حمل و نقل را به تمامی دست اندرکاران صنعت حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت عرض می نمائیم.



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر



دبیر، هیات مدیره و اعضای انجمن بنادر ایران



### ۲۶ آذر روز حمل و نقل

به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور و برای آگاهی هرچه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان «روز حمل و نقل» انتخاب شده است. سالروز حماسه آفرینان و تلاشگران بخش حمل و نقل گرمی باد.



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، خیابان خدری، نرسیده به میرزای شیرازی، پلاک ۵۹، طبقه ۳

تلفن: ۸۶۰۷۰۶۹۴ / ۸۶۰۷۰۵۶۲ / ۸۶۰۷۱۹۰۳

انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده





### فرارسیدن هفته حمل و نقل

بر خانواده بزرگ حمل و نقل کشور به خصوص همکاران، کارکنان و رانندگان **خطه آذربایجان** مبارک باد



انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات  
حمل و نقل آذر شهر و حومه  
۰۴۱۳۴۵۹۸۰۱۵

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن هفته حمل و نقل

را به شما و تمامی رانندگان زحمتکش حمل سیمان و کالا در سراسر کشور تبریک عرض می‌نماییم.

#### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### آقای مهرداد حمدالهی

مدیر کل دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### آقای مهندس جواد هدایتی

مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### آقای دکتر عزیزاده

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

اسد اسدی رئیس هیئت مدیره

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

سیمان صوفیان ۴۲۵۲۷۳۳۶ - ۴۱

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### ۲۶ آذر روز حمل و نقل

به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور و برای آگاهی هرچه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان «روز حمل و نقل» انتخاب شده است. سالروز حماسه آفرینان و تلاشگران بخش حمل و نقل گرامی باد..



انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای کالای شبستر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن روز ملی حمل و نقل

را به تمامی دست اندر کاران حمل و نقل به خصوص رانندگان تلاشگر عرصه حمل و نقل تبریک و تهنیت عرض می نماییم.

#### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### جناب آقای مهندس شهرکی ثانوی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### جناب آقای دکتر علیزاده

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان آذربایجان شرقی

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل کالای

شهرستان باسمنج رحیم علیپور

۰۴۱-۳۶۳۴۴۱۰۰

### فرارسیدن ۲۶ آذر

سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات

حمل و نقل شهرستان‌های جنوب

استان آذربایجان شرقی

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن هفته حمل و نقل

را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان می باشد صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام دست اندرکاران بخش حمل و نقل کشور تبریک عرض می نماییم.

#### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی ثانوی

معاونت محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### جناب آقای مهندس داریوش باقرجوان

مدیرکل دفتر مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

#### جناب آقای دکتر علیزاده

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان آذربایجان شرقی

انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات

مسافربری تبریز و حومه



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن هفته حمل و نقل و راهداری

را به دلیر مردان عرصه جاده‌ها و کارکنان و دست اندرکاران حمل و نقل کشور تبریک عرض نموده و سعادت و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت را از خداوند منان خواستاریم.



seyedmostafa\_\_hosseini

انجمن صنفی رانندگان سنگین بوکان

## فرارسیدن ۲۶ آذر

روز حمل‌ونقل را به تمامی دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل کشور که بی‌شک رسیدن به توسعه پایدار شهری و عدالت اجتماعی در بخش حمل‌ونقل در گرو همکاری و مساعی تلاشگران حوزه حمل‌ونقل می‌باشد، تبریک می‌گوییم



رئیس انجمن صنفی رانندگان  
شهرستان بناب (مختار سقزی)

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

عرض ادب و احترام به همه کاپیتان‌های عرصه حمل‌ونقل که بدون پشتوانه باید اشک‌های خود را از تحمل سختی‌ها و بی‌مهری مسئولین پاک نمایند هر چند در تقویم ۲۶ آذر ماه، روز این بزرگمردان بی‌ادعاست اگر حمایت مسئولین بود و حق را ادا می‌نمودند چنین روزی گلستان حمل‌ونقل بود، برخورد واجب میدانم روز ۲۶ آذر ماه را به همه کاپیتان‌های عرصه حمل و نقل و راهداران زحمتکش تبریک و تهنیت عرض نمایم امیدوارم در تمام مراحل زندگی موفق و پیروز باشید



عباس امیری

رئیس انجمن صنفی کارفرمایی کامیونداران  
شهرستان گناوه

### فرارسیدن هفته حمل‌ونقل و راهداری

را به تمامی دست اندرکاران حمل‌ونقل و راهداران گرامی و رانندگان عزیز و زحمتمکش کشور بویژه استان اردبیل تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی کارفرمایی  
شرکت‌های مسافری اردبیل

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

### ۲۶ آذرماه

به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل‌ونقل کشور و برای آگاهی هرچه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان «روز حمل‌ونقل» انتخاب شده است. سالروز حماسه آفرینان و تلاشگران بخش حمل‌ونقل گرامی باد



انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل‌ونقل بین‌المللی اردبیل

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن هفته حمل‌ونقل و راهداری

را به تمامی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل کشور به‌خصوص رانندگان و تلاشگران عرصه حمل‌ونقل استان اردبیل و رانندگان غیور این استان را تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی رانندگان کالای  
اردبیل، نیر، نمین و سرعین

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

### فرارسیدن هفته حمل‌ونقل

روز تجلی ایثار؛ شجاعت و از خودگذشتگی بخش حمل‌ونقل جاده‌ای را به تمام فعالان و همراهان بخش‌های مختلف حمل‌ونقل کشور تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌های  
حمل‌ونقل داخلی کالای استان اردبیل

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر



## ۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل

در تاریخ تحولات کشور عزیزمان، ایام سرنوشت‌سازی بوده‌اند که نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری و انسجام شبکه حمل و نقل کشور داشته‌اند و ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ نیز از آن جمله است. این روز را که روز قدردانی از خدمات ارزشمند رانندگان و سایر دست‌اندرکاران و شاغلان بخش حمل و نقل کشور است به ایشان تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور



### جناب آقای مهندس شهرکی

معاونت محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل کشور



### جناب آقای مهندس مهرداد حمدالهی

مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری جاده‌ای کشور



### جناب آقای مهندس علی زندی فر

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز



### جناب آقای مهندس مینم قدمی

معاونت محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز



### جناب آقای مهندس حسین پرویزی

ریاست محترم اداره حمل و نقل کالا و حمل و نقل جاده ای استان البرز



انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل کالا و فرآورده های نفتی شهرستان فردیس و حومه

### سماواتی

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل

به پاس خدمات طاقت‌فرسای ناوگان خستگی‌ناپذیر حمل و نقل کشور و برای آگاهی هر چه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین به عنوان روز حمل و نقل انتخاب شده است. این روز را به تمامی دست اندرکاران صنعت حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک می‌گوییم.



انجمن صنفی رانندگان حمل و نقل وسایط  
نقلیه سنگین کالای نظرآباد  
ساوجبلاغ و طالقان  
حسن طالبی

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر، روز و هفته حمل و نقل

را به تمامی فعالان شریف و زحمتکش این عرصه، به خصوص مدیران شرکت‌ها و متصدیان و رانندگان تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم و از خداوند متعال برای ایشان طالب توفیق و سلامتی داریم

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس علی زندی فر

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز

### جناب آقای مهندس میثم قدمی

معاونت محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز



انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل  
ساوجبلاغ، نظرآباد،  
طالقان و چهارباغ

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر، روز و هفته حمل‌ونقل

را که فرصتی مناسب برای قدردانی از خدمات ارزشمند مدیران و شاغلین حمل‌ونقل کشور است، به کلیه دست‌اندرکاران بخش حمل‌ونقل به‌خصوص رانندگان شریف و زحمتکش ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس علی زندی فر

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز

### جناب آقای مهندس میثم قدمی

معاونت محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان البرز

محمد حاجلو رئیس هیئت‌مدیره

انجمن صنفی کارگری رانندگان  
وسائط نقلیه سنگین حمل کالای کرج و حومه

روز ملی حمل‌ونقل  
۲۶ آذر



حمل‌ونقل یکی از سرمایه‌های بزرگ یک کشور می‌باشد و شایسته است که به مناسبت فرارسیدن ۲۶ آذرماه، روز حمل‌ونقل، قدردان فعالان حمل‌ونقل کشوری و رانندگان متعهد و دلسوز باشیم که در سرمای زمستان و گرمای تابستان، با عشق کار خود را انجام می‌دهند و ضمن شادباش این روز به آنان، برای ایشان توفیق روزافزون را از درگاه ایزد منان خواستاریم.

### جناب آقای مهدی خضری

مدیر کل محترم راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان تهران

### جناب آقای مهندس محمد حاجی صفری

معاونت محترم حمل کالا اداره کل راهداری استان تهران

انجمن صنفی رانندگان

سبک و وانت‌بار جاده ای شهر تهران

روز ملی حمل‌ونقل  
۲۶ آذر



## ۲۶ آذرماه



به پاس خدمات طاقت‌فرسای ناوگان خستگی‌ناپذیر حمل‌ونقل کشور و برای آگاهی هرچه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران‌زمین، به‌عنوان «روز حمل‌ونقل» انتخاب شده است. این روز را به تمام تلاش‌گران حوزه حمل‌ونقل مخصوصاً رانندگان زحمتکش تبریک می‌گوییم.

شرکت حمل‌ونقل کامیونداران کوثری  
شرکت حمل‌ونقل جاوید بار ورامین  
شرکت حمل‌ونقل پیک ترابر



## ۲۶ آذر روز حمل‌ونقل



را به کلیه همکاران و رانندگان شریف و زحمتکش کشور تبریک می‌گوییم و از ایشان برای زحمات بسیار و تلاش‌های شبانه‌روزی‌شان سپاسگزار هستیم.



رئیس هیئت مدیره  
اتحادیه کامیون‌داران شرق استان تهران  
کوروش بابائی

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس محمد حاجی صفری



معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان تهران

با کمال مسرت، انتصاب به‌جا و شایسته جنابعالی را که مصادف گردیده با **بیست و هشتم آذر**، روز حمل و نقل که بیانگر تعهد، کارآمدی، لیاقت و شایستگی‌های برجسته شما سرور گرامی است صمیمانه تبریک عرض نموده و موفقیت و سربلندی شما را از درگاه خداوند منان مسئلت داریم.

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر



انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های  
حمل سیمان شهرستان ری





## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

بر پرچمداران صنعت حمل و نقل و کوشندگان امانتدار و شب‌زنده‌داران جاده‌ها مبارک باد. از ایزد منان برای ایشان طلب سلامتی و توفیق روزافزون داریم



انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات  
مسافربری شهرضا، سمیرم و دهقان

## فرارسیدن بیست‌وششم آذرماه

را که به نام روز ملی حمل و نقل ملقب گشته است، خدمت تمامی دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل به‌خصوص رانندگان و کامیونداران گرامی، صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی کارفرمایی  
کامیونداران کاشان و آران و بیدگل

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس حامد فلاحی

ریاست محترم حمل کالا اداره کل راهداری استان تهران

### جناب آقای مهندس امیر گودرزی

ریاست محترم اداره ایمنی و ترافیک  
اداره کل راهداری استان تهران

### جناب آقای مهندس نگار

حراست محترم اداره کل راهداری  
استان تهران

فرا رسیدن ۲۶ آذر، روز ملی حمل و نقل

را به همه تلاشگران صنعت حمل و نقل

تبریک می‌گوییم.

انجمن صنفی رانندگان ناوگان جاده‌ای  
شهرستان فیروزکوه

### جناب آقای مهرداد بذریاش

وزیر محترم راه‌وشهرسازی

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل کشور

### جناب آقای مهرداد حمدالهی

مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهدی خضری

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان تهران

### جناب آقای مهندس محمد حاجی صفری

معاونت محترم حمل کالا اداره کل راهداری استان تهران

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرارسیدن ۲۶ آذر، روز و هفته حمل‌ونقل

را به تمامی فعالان شریف و زحمتکش این عرصه، به‌خصوص انجمن‌های صنفی شرکت‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل، متصدیان و رانندگان تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم و از خداوند منان برای ایشان طلب توفیق و سلامتی داریم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس شهرکی

معاونت محترم حمل‌ونقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهرداد حمدالهی

مدیرکل محترم دفتر حمل‌ونقل کالا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس فرزاد دادخواه

مدیرکل محترم راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان اصفهان

### جناب آقای دکتر محمدعلی صلواتی

معاونت محترم اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان اصفهان

### و دیگر معاونین و کارمندان محترم آن اداره کل

رئیس هیئت‌مدیره: امیدعلی محبی

نایب‌رئیس: پرویز ملکوتی

دبیر: مرتضی جعفری

خزانه‌دار: رضا غلامی

اعضاء هیئت‌مدیره: محمدرضا نیلفروشان، حمید دادگستر، سیدحبیب سجاددوست

بازرسین اصلی: مهرداد پاوانی، اکبر اسحاقیان

کانون انجمن‌های صنفی شرکتها و موسسات  
حمل‌ونقل کالای استان اصفهان

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

را به تمام رانندگان شریف و زحمتکش کشور که پرچمداران صنعت حمل و نقل و کوشندگان امانتدار و شب‌زنده‌داران جاده‌ها هستند تبریک می‌گوییم و از ایشان بابت زحمات بسیار و تلاش‌های شبانه‌روزی‌شان سپاسگزار هستیم.



سعادت بار آران و بیدگل	آریا پاد کاشان
سروش کارآفرینان کویر	آزادنورد بیدگل
سایپا لجستیک (شعبه کاشان)	اطمینان صفاراه
عدالتکار کاشان	بوذرجمهر کاشان
فرخ بار کاشان	تعاونی کامیونداران کاشان
کاشان تراپر	توانروی کاشان
کویر بار آران و بیدگل	توکا کاشان
گلستانبار کویر	جاوید صابر کاشان
گوهر بار ایثار	درین بار کاشان
مؤسسه شفق	راه بار کاشان
هادیران کویر	رونق بار کویر

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای کاشان و آران و بیدگل

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر، روز حمل‌ونقل

یادآور به ثبت رسیدن صحنه‌های کم‌نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی و بسیج عمومی کامیون‌داران در دوران دفاع مقدس است. این روز بزرگ را به همهی حماسه‌سازان عرصه‌ی حمل‌ونقل تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی کامیون‌داران نائین  
رضایی کمال آباد

## فرارسیدن ۲۶ آذر

را که به نام روز حمل و نقل و رانندگان آراسته گشته است به حضور تمامی فعالان گرانقدر این حوزه بویژه مدیرعاملان سازمانهای حمل و نقل، مدیران و همکاران متعهد در سازمانها و رانندگان شریف صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکتها و موسسات  
حمل و نقل کالا گلیایگان  
(غرب استان اصفهان)

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## روز حمل‌ونقل

یادآور حماسه آفرینی رانندگان امانتداری است که با نقش حیاتی خود در اقتصاد، تولید و خدمات کشور بطور شبانه روزی در جاده‌ها فعالیت می‌نمایند. حقیقتاً بهترین تبریک این روز شایسته این عزیزانی است که در مقاطع و شرایط خاص نیز با آگاهی و تشخیص درست، منافع و مصالح کشور و ملت عزیز را هدف خود دانسته و در جهت آن همچنان ایثارگرانه به تلاش ارزشمند خود ادامه داده‌اند. ایام همواره بر شما رانندگان محترم و خانواده‌های گرمی‌تان مبارک باد



اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل بار استان اصفهان

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر





### ۲۶ آذر روز حمل و نقل

در تاریخ تحولات کشور عزیزمان، روزها و ایام سرنوشت‌سازی بوده‌اند که نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری و انسجام شبکه حمل و نقل کشور داشته‌اند و ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ نیز از آن جمله است. این روز، به پاس قدردانی از خدمات ارزشمند و طاقت‌فرسای ناوگان خستگی‌ناپذیر صنعت حمل و نقل به‌ویژه رانندگان و سایر دست اندرکاران و شاغلان بخش حمل و نقل کشور به‌عنوان روز حمل و نقل انتخاب شده است و فرصتی مناسب برای بازنگری نیازها و مشکلات این بخش است.

ضمن تبریک و تهنیت به تمامی این عزیزان، از خداوند منان برای ایشان توفیق روزافزون به همراه سلامتی و بهروزی خواستاریم.

انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل  
فرآورده‌های نفتی و گازی خراسان رضوی

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر



## ۲۶ آذرماه



سالروز حماسه آفرینان و تلاش‌گران بخش حمل‌ونقل  
جاده‌ای را گرامی می‌داریم و این روز را به همکاران و  
رانندگان شرکت‌های حمل‌ونقل تبریک و تهنیت  
عرض نموده و توفیق روزافزون همه فعالان این بخش را از  
درگاه خداوند منان آرزو مندیم.

انجمن صنفی رانندگان حمل‌ونقل  
جاده‌ای شهرستان سبزوار

شرکت تعاونی حمل‌ونقل  
کامیونداران سبزوار



## ۲۶ آذر روز حمل‌ونقل



را به تمام رانندگان شریف و زحمتکش کشور که  
پرچمداران صنعت حمل‌ونقل و کوشندگان امانتدار و  
شب‌زنده‌داران جاده‌ها هستند تبریک می‌گوییم و از  
ایشان بابت زحمات بسیار و تلاش‌های شبانه‌روزی‌شان  
سپاسگزاریم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### آقای مهرداد حمدالهی

مدیر کل دفتر حمل‌ونقل کالا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### انجمن صنفی کامیونداران قوچان

محمدرضا علیشاهی

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل‌ونقل



یادآور از خودگذشتگی و ایثار اسطوره‌های مقاومت، رانندگان خودمالک که برای تخلیه بنادر با  
جان و مال‌شان دلاورانه تمام‌قد ایستادند را به تمام رانندگان کامیون بخش حمل‌ونقل کالای  
جاده‌ای تبریک می‌گوییم.



روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

شرکت تعاونی حمل‌ونقل یخچال‌داران دمای ثابت خراسان رضوی



## ۲۶ آذرماه، روز حمل و نقل

که به نام روز حمل و نقل و رانندگان، آراسته گشته است به حضور تمامی فعالان گرانقدر این حوزه  
بویژه مدیرعاملان سازمانهای حمل و نقل، مدیران کل و همکاران متعهد در سازمانها و رانندگان  
شریف صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.

### جناب آقای دکتر شهبخش

مدیر عامل شرکت الومینای ایران جاجرم

### جناب آقای مهندس مشتری

مدیر کل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان شمالی

### جناب آقای مهندس سبحانی

معاون سازمان

### جناب آقای مهندس شرفی

معاون حمل کالای اداره کل راهداری و حمل و نقل خراسان شمالی

### جناب آقای مهندس میثم حسین نیا

رئیس ترابری و لجستیک شرکت الومینای جاجرم

### جناب آقای مهندس علیزاده

رئیس اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای شهرستان جاجرم

انجمن صنفی دارندگان و رانندگان ناوگان ترابری باری جاجرم

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر



## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است و یادآور تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران است را تبریک عرض می‌نماییم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و  
رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای دکتر راستیار

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس

محمود هاشم‌بیگی

انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای نی ریز استهبان و بختگان

## فرارسیدن بیست و هشتم آذر

را که به نام روز حمل و نقل و رانندگان آراسته گشته است، به حضور تمامی فعالان گرانقدر این حوزه به‌ویژه مدیران، همکاران و رانندگان متعهد و شریف صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم و از خداوند منان برای ایشان سلامتی و توفیق روزافزون خواستاریم.



انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات  
حمل کالا تربت حیدریه، مهولات و زاوه

شاه ولی، محمدپور، سلطانی

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

## این رانندگان هستند که به نظام حمل و نقل کشور جت می‌دهند

### فرارسیدن روز و هفته حمل و نقل

را به شما مدیران لایق و تمامی دست‌اندرکاران  
بخش حمل و نقل کشور به‌ویژه زحمتکشانشان  
استان فارس تبریک عرض می‌نماییم.

نایب رئیس کانون حمل و نقل داخلی کشور و  
رئیس کانون حمل و نقل کالای استان فارس  
محمدحسین انصاری

۰۹۱۷۷۲۹۵۲۹۲ / ۰۹۱۷۷۰۵۴۳۲۸

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر



### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل کشور

### جناب آقای مهرداد حمدالهی

مدیرکل دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری جاده‌ای کشور

### جناب آقای دکتر علیرضا راستیار

مدیرکل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس

### جناب آقای مهندس علیرضا امیری

معاون اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان فارس



## ۲۶ آذر، روز و هفته حمل‌ونقل

حمل و نقل، شریان حیاتی اقتصاد یک کشور است و توسعه پایدار رابطه مستقیمی با صنعت حمل‌ونقل دارد. ۲۶ آذرماه فرصتی است تا از زحمات و تلاش‌های بی‌شائبه‌ی کلیه فعالین و دست‌اندرکاران این عرصه مهم راهبردی و کلیدی قدردانی گردد.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان سیستان و بلوچستان نیز فرصت را غنیمت شمرده و روز حمل‌ونقل را به حضور کلیه نقش‌آفرینان این حوزه تبریک و تهنیت عرض می‌نماید.



جلیل نشاطی

رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان سیستان و بلوچستان

روز ملی حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن هفته راهداری و حمل‌ونقل

بر شما و کلیه مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور گرمای باد.



### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی ثانوی

معاونت محترم حمل‌ونقل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس شهرام مبارکی

مدیرکل محترم راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل کالای چابهار

روز ملی حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

را به تمامی مسئولان و دست‌اندرکاران حمل و نقل  
جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و  
رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور



انجمن صنفی شرکت‌های مسافری زابل

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن هفته حمل و نقل

بر تمامی مسئولین سازمان راهداری و حمل و نقل  
جاده‌ای کشور و مدیر کل و پرسنل اداره کل راهداری و  
حمل و نقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان  
مبارک باد.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و  
رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

انجمن صنفی رانندگان حمل و نقل کالای زاهدان

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

را به تمامی مسئولان و دست‌اندرکاران حمل و نقل  
جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و  
رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای خاش

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن هفته حمل و نقل

یادآور اخلاص و توانمندی فعالان صنعت حمل و نقل  
جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان علی‌الخصوص رانندگان  
پرتوان شهرستان چابهار را تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌های مسافری چابهار

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر



## پیام تبریک مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان

### به مناسبت آغاز هفته حمل و نقل

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب استان طی پیامی فرارسیدن هفته حمل و نقل را به راهداران پرتلاش، رانندگان و دیگر فعالان حوزه حمل و نقل تبریک گفت.

به گزارش روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان متن پیام شهرام

مبارکی مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان به شرح ذیل می باشد :

گسترده‌گی منحصر به فرد فعالیت هایی که در بخش حمل و نقل انجام می گیرد و همچنین، تحولات سریع فن آوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آن چنان حساس و پیچیده ساخته است که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل و نقل به عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه ساز توسعه همه جانبه کشورها می دانند. امروزه حوزه حمل و نقل جاده‌ای به‌عنوان یکی از ارکان مهم و موثر اقتصاد کشور، اقتدار خود را مرهون تلاش‌ها، از خودگذشتگیها و خدمات بی‌دریغ همه دست اندرکاران تلاشگر و غیرتمند، اصناف ، راهداران ایثارگر و تمامی فعالان و همکاران صدیقی می‌داند که همتشان بر پویایی حمل و نقل بار و مسافر جاده‌ای ، ایمنی راه‌ها و سلامت سفر هموطنان قرار گرفته است.

**۲۶ آذر ماه** آغاز هفته ای است برای قدردانی از خدمات ارزشمند دست اندرکاران و شاغلان بخش حمل و نقل

کشور و فرصتی مناسب برای بازنگری نیازها و مسائل این بخش.

اینجانب فرا رسیدن این ایام را که به روز حمل و نقل و رانندگان مزین گشته و یادآور تعلق خاطر رانندگان به معمار کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی رحمه الله علیه و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی می‌باشد؛ به حضور اعضای خانواده بزرگ حمل و نقل جاده ای جنوب استان تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم و آرزوی توفیق روز افزون یکایک شما عزیزان را از درگاه ایزد منان خواستارم.

روز حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرا رسیدن هفته حمل و نقل

بر تمامی دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور  
(بخصوص استان کرمان) که با تلاش و کوشش خود چرخ  
اقتصاد کشور را به حرکت در می‌آورند گرمی باد.



انجمن صنفی  
رانندگان کالای شهرستان بم

### فرا رسیدن هفته حمل و نقل

روز تجلی ایثار؛ شجاعت و از خودگذشتگی بخش حمل و نقل  
جاده‌ای را به تمام فعالان و همراهان بخش‌های مختلف  
حمل و نقل کشور تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌ها  
حمل و نقل کالای شهرستان بم

روز با حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز با حمل و نقل  
۲۶ آذر

### فرا رسیدن هفته حمل و نقل

را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان  
صنعت حمل و نقل کشورمان می‌باشد را صمیمانه  
به تمام بخش‌های حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت  
عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات  
مسافربری کرمان

روز با حمل و نقل  
۲۶ آذر



### جناب آقای مهندس داریوش امانی

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس شهرکی ثانوی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس باقر جوان

مدیر کل دفتر مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس خداداد مقبلی

معاونت محترم راه‌های فرعی و روستایی کشور

### جناب آقای دکتر احسان عراقی زاده

مدیر کل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کرمان



### فرارسیدن هفته حمل‌ونقل

را به دلیر مردان عرصه جاده ها، کارکنان و دست اندرکاران حمل‌ونقل تبریک عرض نموده و آرزوی سعادت و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت به خصوص بخش سواری کرایه و مینی‌بوسرانی استان هرمزگان با افتخار این روز را گرامی می‌داریم.



از طرف اعضاء هیئت مدیره انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های مسافربری مینی‌بوس و سواری کرایه هرمزگان

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر



فرارسیدن هفته حمل‌ونقل که یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری رانندگان، مدیران و کارکنان شرکت‌های حمل‌ونقل خستگی‌ناپذیر کشور می‌باشد را به تمامی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل کشور بخصوص شرکت‌های حمل‌ونقل استان هرمزگان تبریک عرض می‌نماییم.



انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل کالا  
شهرستان بندر عباس

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

در روز شمار تقویم کشورمان به پاس زحمات شبانه‌روزی

و تلاش بی وقفه رانندگان زحمت کش روز ۲۶ آذر بنام نامی این سفیران بی ادعای جاده‌ها که با جان و مالشان برای پیشرفت و آبادانی و برای توسعه همه جانبه اقتصاد و تولید در همه زمین‌ها از لحظه لحظه‌های زندگیشان در جاده‌ها با عشق سپری کرده و می‌کنند نامگذاری گردیده است را گرامی می‌داریم.



انجمن صنفی رانندگان  
سنگین کالای بندرعباس

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

### ۲۶ آذر روز حمل‌ونقل

را به تمامی فعالین این عرصه جهادی تبریک عرض نموده، توفیق روز افزون خانواده بزرگ بخش حمل‌ونقل مسافر استان هرمزگان را در اجرای ماموریت های خود در افزایش رضایتمندی مسافران، از خداوند متعال خواستاریم.



شرکت رویال سفر ایرانیان بندرعباس  
۰۷۶-۳۳۶۸۴۱۴۴



شرکت گیتی پیما بندرعباس  
۰۷۶-۳۳۶۸۴۱۳۵

روز حمل‌ونقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

را به فعالان و تلاشگران در عرصه حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نمائیم.



رئیس و هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل همدان

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

که حماسه‌ای ارزشمند در تاریخ حمل و نقل کشور می‌باشد را به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور تبریک عرض می‌نماییم.



شرکت تعاونی کامیون داران بندر گز (استان گلستان)

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

ضمن عرض تبریک روز حمل و نقل به تمامی همکاران عزیز جا دارد قدردان مسئولین محترم سازمان حمل و نقل استان خوزستان به خصوص

### جناب آقای مهندس فواد غزینعلی

معاونت محترم سازمان حمل و نقل استان خوزستان

### جناب آقای حمیداوی

ریاست محترم امور مسافر استان

آقایان خزرک، هدایتی، نیسی و خانم حیدری

خسرو پارسایی جهرمی، انجمن صنفی شرکت‌های مسافربری ماهشهر و حومه

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## ۲۶ آذر روز حمل و نقل

را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است را تبریک عرض می‌نماییم.

### آقای محمد جولانزاد

مدیر کل اداره راهداری و حمل جاده ای استان خوزستان

### آقای مهندس غزینعلی

معاون اداره کل حمل و نقل استان خوزستان

### آقای مهندس شریف

رئیس اداره راهداری و حمل و نقل جاده ای دزفول

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل کالای دزفول

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## شرکت تعاونی کاربران بندر بوشهر

(گروه ۶۵۵۲)

- ۲۰ سال سابقه کار در امور راهبری شناورها،
- تامین نیرو انسانی، تخلیه و بارگیری و بارشماری کالاهای جنرال کارگو، فله خشک و مایع
- سرمایه گذاری در احداث اسکله صادراتی در جزیره نگین
- احداث یک پست برق گازی ۴/۵ مگاواتی در بندر بوشهر
- مقابله و پاکسازی با آلودگی آب دریا
- تعمیرات تجهیزات خشکی و آتش نشانی بندر



بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی، درب خروج مسافری، دفتر شرکت تعاونی کاربران  
تلفن: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۹۷۹

## فرا رسیدن هفته حمل و نقل

بر تمامی مسئولین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و مدیر کل و پرسنل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان سیستان و بلوچستان مبارک باد.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

معاونت حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

شرکت حمل و نقل زرین بار زاهدان

۰۵۴ - ۳۳۵۱۴۲۰۰ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۶۷۰

روز جمعی حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز جمعی حمل و نقل  
۲۶ آذر

روز جمعی حمل و نقل  
۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته «حمل و نقل، رانندگان و راهداری» که در تقویم پرافتخار جمهوری اسلامی ایران، یادآور روز ۲۶ آذرماه ۱۳۶۲ و سالروز صدور فرمان حضرت امام(ره) مبنی بر جهاد تخلیه بنادر و لیبیک‌گویی فعالان بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور به این ندای تاریخی است، همچنین روز یکم دی‌ماه (روز راهدار) که همزمان با آغاز فصل زمستان، به عنوان نماد خدمات ایثارگرانه راهداران صبور و تلاشگر کشورمان نام گرفته است را به همه همکاران ارجمند صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.

جعفر قزوینیان

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان زنجان



سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
اداره کل استان زنجان

## فرا رسیدن هفته حمل و نقل و راهداری

یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده ای را به تمامی زحمتکشان و تعالی گران این بخش تبریک عرض می نماییم.



سرویس به تمام نقاط کشور



شماره تماس: ۱۸۳۳ / ۸۸۵۲۱۲۳۴

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

## فرا رسیدن ۲۶ آذر

که به نام روز ملی حمل و نقل و رانندگان، آراسته گشته است به حضور تمامی فعالان گرانقدر این حوزه به ویژه مدیران و کارکنان اداره کل حمل و نقل استان سیستان و بلوچستان (ایران شهر)، مدیران شرکت های حمل و نقل، انجمن ها صنفی و رانندگان شریف صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می نماییم.

### جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاونت محترم وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای شهرام مبارکی

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان (ایران شهر)

### جناب آقای مهراوه داموغ

رئیس محترم کالا اداره کل راهداری و جاده ای جنوب سیستان و بلوچستان (ایران شهر)

### آقای محمد یاسین احمدیان

سرپرست معاونت حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب استان سیستان و بلوچستان

شرکت حمل و نقل بار جهان چابهار

مدیر عامل: محمد آصف ستوده

۰۵۴ - ۳۵۳۳۷۵۷۶

طی مراسمی، محمد یاسین احمدیان به عنوان سرپرست جدید معاونت حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای جنوب استان معرفی و از زحمات علی قبا معاون اسبق این اداره کل تقدیر شد.





**BND TARKHIS**  
مشاور امور گمرکی و خدمات ترخیص کالا

خدمات گمرکی

## بندهای

مشاور امور ترخیص و ترانزیت کالا  
کارشناس لجستیک و زنجیره تامین  
کارشناس حمل و نقل و لجستیک

۰۷۶-۳۲۲۱۰۷۶۴      ۰۷۶-۳۲۲۱۰۷۶۵

۰۹۱۲۹۲۹۷۹۱۹

بندر عباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی صدر  
ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۱



شرکت حمل و نقل داخلی

## آتیه گستر همکاران



حمل انواع کالا از بندر عباس به سراسر کشور

دفتر پایانه:


۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵

بندر عباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی صدر  
ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

 @agh\_transport

 www.aghtrans.com

## شرکت حمل و نقل بین المللی استاد ترابر



Ostad Tarabar  
International Transport

مدیریت: آقای علی رنگی



آدرس: زاهدان، خیابان امام خمینی (ره) ۴۲، پلاک ۵۰  
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۱۵۹  
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۶۴۲۹۶

Email: ostadtarabar@gmail.com



شرکت کشتیرانی

## سوها رسا مانا

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



بندر انزلی، خیابان رضائی، ساختمان آرمین، واحد ۱۶  
تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲ همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۱۰۳۴

info@soharasamana.com



بهترین و منظم ترین  
شرکت در ارسال هوایی  
بار صادراتی

TATILAT ARAM INTERNATIONAL CARGO  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION/CUSTOMS  
CLEARANCE / TRADING

هلدینگ بین المللی تعطیلات آرام  
(کارگو بین المللی / بازرگانی / ترخیص و امور گمرک)

INFO@TATILATARAM.COM WWW.TASCOARGO.COM +989132178109 +9836736700

اصفهان - خیابان هزار جریب روبه روی درب شرقی دانشگاه اصفهان - هلدینگ بین المللی تعطیلات آرام





## 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 بین‌المللی  
ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل

کانال آپارات: karamad\_transport\_training

☎ ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

📩 karamad\_transport\_training

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر



## شرکت حمل و نقل صنایع روغن بار گلزا

خجسته سالروز ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را گرامی می‌داریم

- حمل انواع کالا منجمده: روغن و دیگر سیالات، دانه های روغنی، غلات، کانتینر، یخچالی و...
- از کلیه میادین و مراکز تولید به تمام نقاط کشور



دفتر مرکزی: تهران، خیابان بهشتی، خیابان پاکستان، کوچه ۱۴، پلاک ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱۰۳ - دورنگار: ۰۲۷-۸۸۷۵۵۰۳۷



## شرکت حمل و نقل پرواز بام

ParvazBam Transportation Co

مدیریت: سنائی پور

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین ترافیکی، یخچالی، سواری کش به تمام نقاط کشور
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری و حمل شهری
- مشاوره در امور گمرکی جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت

بندر عباس، بلوار پاسداران، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۱ و ۳۲

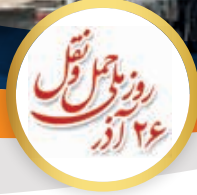
ایرج سنائی پور: ۰۹۱۷۱۶۳۱۸۳۹

۰۹۱۷۳۶۹۳۶۳۱

تلفن: ۰۲۷-۳۳۴۴۶۳۲۴ - ۰۷۶

🌐 www.parvazbam.com

📩 parvazbam.transport



### شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیرمجموعه شرکت پتروشیمی تیریز (سهامی عام)

متعلق به هلدینگ نفت و گاز پار سیدان (سهامی عام)

- حمل گاز مایع و فرآورده های نفتی تحت فشار
- حمل مایعات سوخت (نفتا، استایرن و چهار موادی)
- حمل محصولات پلیمری پتروشیمی

تلفن: ۰۲۱۸۸۵۴۱۱۳۱ • info@tgnac.com

• تامین کتشی و خدمه  
 • راهبر قطار و اتوبوس  
 • ماشین سنگین و نیمه سنگین (امریکایی و اروپایی)

۱۲ ماه کارایی  
 ۵ سال خدمات پس از فروش

۰۲۱۵۶۶۵۲۲۱۱  
 ۰۲۱۲۲۴۷۰۲۱۲  
 www.jamana.com  
 jam@jamana.com

**انواع صندلی های بادی و وزنه ای**  
 دفتر فروش: تهران - سه راه آبراه



**آذر تارابار هرمز**  
 شرکت حمل و نقل  
 شماره ثبت ۱۵۶۴۸  
**AZAR TARABAR HORMOZ CO**

مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

ترخیص و بارگیری

استریپ

حمل و نقل داخلی

همراه:

۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵ آذری پور

۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲ آذری پور

۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲ کریمی اوریمی

دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم

۰۷۶۳۳۵۵۵۷۶۱ / ۰۷۶۳۳۵۵۴۲۹۷

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابان، خیابان هنگام، هنگام ۳

۰۷۶۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۲۰ / ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۰۴





## 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 📠 ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷ مدیرعامل: مجید رحیمی

📠 ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶ مدیر عملیات: سروش سلطانی

## شرکت حمل و نقل جاده رانان رفسنجان

تلفن: ۰۳۴ - ۳۴۳۵۶۳۳۴ - ۶۰

نماینده: ۰۳۴ - ۳۴۳۵۶۳۳۷

مدیریت: علی غلامحسین زاده

۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲

۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷

فرار رسیدن روز ملی حمل و نقل و رانندگان جاده‌ها گرامی باد.



شرکت حمل و نقل

## سیال بارزنجان

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور تحت پوشش بیمه آسیا

☎ ۰۲۴-۳۳۷۹۴۰۹۰-۲

📠 ۰۹۱۲۲۴۱۵۶۷۵ / ۰۹۱۲۲۴۱۸۵۱۷

📍 زنجان، پایانه بار صبای زنجان غرفه ۱۴



## شرکت حمل و نقل فولاد ترابر خاورمیانه

**امانت‌داری، دقت و سرعت در تحویل کالا**

حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور  
۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیمشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،  
ساختمان حمل و نقل فولاد ترابر خاورمیانه، پلاک ۴۹  
۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶  
fooladtarabartransport@gmail.com



نخستین شرکت حمل و نقل اینترنتی در شاهرود و میامی

فرارسیدن روز حمل و نقل بر کلیه مدیران و دست‌اندرکاران  
حمل و نقل جاده‌ای کشور مبارک باد

📍 دفتر مرکزی: سمنان، شاهرود، کیلومتر ۲ بزرگراه شاهرود - تهران  
تلفن: ۰۲۳۳-۳۲۵۱۱۵۰۰ / تلفکس: ۰۲۳۳-۳۲۵۱۱۷۰۰ / همراه: ۰۹۱۲۳۳۲۳۷۰۰



**Vatan Gard**  
Transport Co

شرکت حمل و نقل  
**وطن گرد**

باربری اهواز به کلیه نقاط ایران  
کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز، درون شهری و برون شهری

📞 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۱۰ - ۱۳

✉ Vatangard@gmail.com

📍 خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲ جاده اهواز-اندیمشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

🌐 www.vatanguardco.com

📞 ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷ / ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

## پیشرو ترابر متحد آراز

دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه  
وارد کننده کشتنه از اروپا  
صادرات، واردات، ترخیص کالا  
کریبری و فورواردری

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۸، واحد ۱۲  
☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ 📠 ۰۹۱۲۰۴۶۹۳۶۴ 📞 +۹۰ - ۵۰۷۵۶۰۱۳۵۹  
🌐 www.pitmatransport.ir ✉ info@pitmatransport.com



حمل و نقل بین‌المللی

## تهران رخس

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

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور شمالی (توانیر)،  
کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲  
☎ ۰۲۱- ۸۸۸۷۸۳۶۰ 📠 info@trclco.com  
🌐 www.trcl.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

## حان ترابر شرق

کریبر - فورواردر  
حمل کالاهای ترانزیت - صادرات - واردات

زاهدان، خیابان آزادی، آزادی، ۶، پلاک ۲  
☎ ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸ 📠 ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴  
☎ ۰۵۴- ۳۳۲۲۸۳۹۳ / ۳۳۲۳۰۰۱۰  
✉ Hannantarabarshargh@gmail.com



حمل و نقل بین‌المللی

## سارا لجستیک

کریبر - فورواردر  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت

تهران، خ طالقانی، بین خ حافظ و نجات الهی، پلاک ۲۸۹ طبقه ۵  
☎ ۰۲۱- ۸۸۹۲۸۴۱۰ 📠 info@saralogs.com  
🌐 www.saralogs.com





حمل و نقل بین المللی

## جواهر نگار طوس

دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

کریر - فورواردر

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

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

✉ info@javahernegar.com ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲



حمل و نقل بین المللی

## ره تاش توس

دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

کریر - فورواردر

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

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

✉ rahtash@gmail.com ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲



شرکت حمل و نقل بین المللی

## جاده ابریشم

حمل ریلی، دریایی  
زمینی و هوایی

تهران، خیابان استاد نجات الهی، خیابان شهید کلانتری، پلاک ۷۸

☎ ۰۲۱-۴۰۸۸۱۱۱۲

طبقه ۳، واحد جنوبی

☎ www.silk-roadco.com ✉ info@silk-roadco.com



حمل و نقل بین المللی

## ماهان فراتیر

کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

تهران، هفت تیر، بهار شیراز، روبهروی اداره پست، مجتمع امین،

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۰۵۷۴

✉ bazargani1@tpa-sud.com

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹







## بارفرابری راهپیان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

سرویس های هوائی، دریایی، زمینی و ریلی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس  
ترانزیت داخلی و خارجی،  
ترخیص کالا از گمرک،  
Door to Door های سرویس

تهران، خیابان مطهری، خیابان شهید علی اکبری، کوچه شادان، پلاک ۳۴، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۲۱-۵۲۹۵۴۰۰۰

✉ info@bfr-transportation.com

🌐 Bfr-transportation.com



## TNSPEEDY Express Delivery

حمل و نقل بین المللی و پست سریع

## تی ان اسپیدی

۱۳ سال سابقه درخشان در زمینه حمل و ترخیص انواع کالا ها از قبیل تجهیزات پزشکی ،  
لوازم یدکی ، ابزار دقیق ، ماشین آلات صنعتی ، لوازم الکترونیک و...  
چهره مطرح نزد تجار و بازرگانان داخلی و خارجی

☎ ۰۴۱-۴۴۹۷۴۶۶۱ / ۴۴۹۶۳۸۰۸

تهران، خیابان آیت الله کاشانی، خیابان بهنام، کوچه بهنام یکم، پلاک یک، واحد ۹۱۱

✉ info@tnspeedy.com

🌐 www.tnspeedy.com



## سورچی ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با بیش از ۳۰ سال سابقه در ساختار کربری - فورواردری و با داشتن کارشناسان با تجربه و زبده در زمینه حمل و نقل زمینی (جاده‌ای)، دریایی (کانتینری- فله)، هوایی، ریلی و محمولات ترانزیتی در راستای ارائه‌ی خدمات بهتر آماده همکاری با مشتریان می‌باشد

☎ ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۰

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

✉ ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۱

✉ [opt@soorchico.com](mailto:opt@soorchico.com)



## Nicoavarar

international logistic group

گروه لجستیک بین المللی

## نیکوآوران

سابقه ۳۰ سال در حوزه خدمات لجستیک بین المللی، متشکل از شرکت حمل و نقل بین المللی نیکوآوران، شرکت خدمات گمرکی نیکوترخیص، خدمات ترمینالی و انباری نیکوترمینال، خدمات بازرگانی، تجارت خارجی و بانکی بین المللی نیکوخدمات

📍 تهران، خیابان سعدی جنوبی، ابتدای کوچه علیپور، جنب بانک ملی، ساختمان تقی نیا، طبقه سوم، واحد ۳۱۰

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

☎ ۰۲۱-۳۳۹۶۱۱۰۰-۵



## بازرگانی و کارگزاری **کیانور رحمانیان**

ترخیص مواد اولیه، ماشین آلات خط تولید، لاستیک اتومبیل، انواع خودرو  
ماشین آلات راه سازی و سایر کالاهای مجاز

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۶۵-۷۰

✉ Kianour\_rahmanian@yahoo.com

📍 بندرعباس، میدان یادبود ساختمان ملکه آسمانها طبقه دهم واحد واحد ۱۰۰۴



## افشین ابراهیمی رهبر

شرکت بازرگانی



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

☎ ۰۷۶-۹۱۰۹۹۸۹۴-۵

✉ Bazargani.rahbar@yahoo.com

📍 بندرعباس، بلوار رسالت جنوبی، کوچه اردیبهشت، ساختمان عرشیا، طبقه ۴، واحد ۸

🌐 www.mobindarya.ir

☎ ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷ مدیریت: افشین ابراهیمی رهبر





زمینی، دریایی، هوایی وریلی  
حمل تخصصی خرده‌بار  
گروپاژ صادراتی و وارداتی

## شرکت نیک راه دریا

اولین و بزرگترین مجموعه ارسال خرده بار بین‌المللی در ایران با در اختیار داشتن  
بیش از ۳,۰۰۰ متر انبار مسقف و رو باز، دارای امکانات تخلیه و بارگیری

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۳۴۷۷-۸

📍 تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری رسالت، طبقه اول، پلاک ۱۱

✉ info@nikrahdarya.com

🌐 www.nikrahdarya.com

📠 ۰۹۱۲۰۱۴۰۶۷۴

# شرکت بازرگانی فربدو

فعال در چین از سال ۱۳۸۸

## کارگو در چین ترخیص در ایران و دبی

سرویس حمل ECL از آوو و کوانگژو به بندر شناس، خر مشهر و نوشهر و مناطق آزاد جنوب بصورت دو هفته یکبار  
حمل خرده بار دریایی هلندی از آوو و کوانگژو تا دبی با لیگ حملی نیک گاروین حمل بار هوایی به صورت روزانه

- کلیه خدمات کارگو
- صادرات و واردات - ایت سفرهای - کشایکی LC
- منبع باایی و یافتن کارخانجات
- بازرسی، خط تولید و کنترل بار پیش از بارگیری
- انجام کلیه فرآیندها خرید و عقد قرارداد
- بازار آریایی و فروش محصولات شما
- حمل دریایی بصورت کانتینر کامل و خرده بار
- حمل هوایی و دریایی
- بیمه LC - ترخیص در مقصد
- مشاوره سرمایه گذاری
- کیت شرکت و برند
- خدمات حقوقی و بازرسی موارد قضایی در چین
- مشاوره و ویزا
- مترجم و نور نمایشگاهی
- نقد نمایشگاهی
- دریافت گواهی کیفیت و استاندارد
- تأمین ماشین آلات و مواد اولیه
- اجاره ماشین آلات

فارسد تریڈنگ

☎ +86 13185168214

☎ +98 9337882800

Farbod.kashef@yahoo.com

farbod\_trading\_china@gmail.com

Facebook: FARBOO\_TRADING\_CHINA

Instagram: FARBOO\_TRADING

Youtube: FARBOO\_TRADING

آدرس دفتر چین:  
ایبوو خیابان جومینگسو، ساختمان ۴۵، ۴۵۴-۴۵۴  
دره ۱۲ بازار فوشن، طبقه ۴، واحد ۳۰۴

Address: UNIT402, 4 FLOOR, BUILDING 805  
CHOUZHOU NORTH ROAD, YIWU, ZHEJIANG, CHINA  
地址: 中国浙江省义乌市稠州北路805号4楼402





## کشتیرانی داتام دریای اروند (سهامی خاص)

☎ ۸۸۰۵۷۷۲۱ / ۸۸۰۶۹۸۵۵

**دفتر تهران:** شیخ بهایی جنوبی، برزیل  
غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴، طبقه ۲

**دفتر بندرعباس:** محله چهارراه مرادی،  
بلوار سید جمال الدین اسدآبادی، کوچه  
زمانی، ساختمان شماره ۲۷۵، طبقه اول،  
واحد شرقی



WWW.DATAMSEA.COM  
✉ INFO@DATAMSEA.ORG



۲۶ آذر، روز ملی حمل و نقل بر تمام تلاشگران این عرصه،  
خصوصاً تلاشگران عرصه حمل و نقل دریایی مبارک باد.



OSP Shipping Co.  
شرکت کشتیرانی امیدان ساحل پارسیان

تهران، پاسداران، خ گل نبی، خ ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۷۰

🌐 www.ospico.com

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

✉ Info@ospico.com



## شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمز

حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران  
بارج و بدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی  
کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی  
مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

📍 بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

☎ ۰۷۶ - ۳۲۲۱۲۵۸۷

📠 ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸

✉ daryasafirshipping@gmail.com



## کشتیرانی بین الملل ایرسا دریا لجستیک

ارابه کلیه‌ی خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی  
انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)  
لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایزوتانک - فلکسی تانک

📍 تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۴۴۴۰۳۶۹۸ / ۴۴۴۷۴۵۰۴

🌐 www.irsalogistics.com

✉ Info@irsalogistics.com



**Lidoma Sea Diamond**  
Shipping & Intl. Transportation Co.

**الماس دریای لیدوما**  
شرکت حمل و نقل و ترخیص بین المللی

ارابه خدمات حمل و نقل دریایی - زمینی - هوایی  
دارای نمایندگان معتبر در سراسر دنیا  
حمل و نقل ترکیبی و پروژه‌ای

☎ ۰۲۱ - ۸۸۰۸۷۱۵۵

✉ info@lidomasea.com

📍 تهران، شهرک غرب خ سپهر کوچه کوثر پلاک ۷ واحد ۲۴

🌐 www.lidomasea.com



**PARS TARABAR**  
International Shipping & Forwarding Agency

**پارس ترازبار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

✉ info@parstarabar.com

📍 تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۱



INTERNATIONAL TRANSPORT  
FORWARDING & SHIPPING CO.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

**کوله بار**

- حمل محمولات از تمامی نقاط دنیا به روش‌های دریایی، زمینی و هوایی به ایران و بالعکس
- ترانزیت کالا از کلیه گمرکات مرزی به کلیه گمرکات داخلی و یا کشورهای ثالث
- ( ترانزیت داخلی و خارجی )
- ترخیص کالا در گمرکات مجاز داخلی

☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۱۵ / ۶۵۰۱۰۴۱۳

✉ Info@koolebar.co

📍 تهران، خیابان آزادی، نبش اسکندری، ساختمان پانامال، طبقه ۴، واحد ۴۱۰

🌐 www.koolebar.co





مرکز مکانیزه معاینه فنی سبک و سنگین  
امام رضا

معیانه فنی

تعداد خطوط معاینه سه خط

تهران، جاده خاوران، یک کیلومتر بعد از سه راه سیمان  
تلفن: ۰۲۱-۳۳۸۵۵۶۰۱    نمایر: ۰۲-۳۳۸۵۵۶۰۲  
۴۰۳۳۲۴۴۷

mot.heavyvehicles@yahoo.com  
mot.lightvehicles@gmail.com

شیراز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲  
تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۰۴۱    idealrah@gmail.com  
واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶



شیراز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲  
تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۰۴۱    idealrah@gmail.com  
واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶

شیراز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲  
تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۰۴۱    idealrah@gmail.com  
واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶



شیراز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲  
تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۰۴۱    idealrah@gmail.com  
واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶

شیراز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر شماره ۵۸۲  
تلفن: ۳۱ - ۳۴۴۷۲۲۳۰ - ۰۴۱    idealrah@gmail.com  
واتساپ: ۰۹۹۱۷۸۱۹۱۰۶





# IRAN<sup>®</sup> LOGITRANS

1402

The First International Exhibition For Logistics & Transportation  
نخستین همایش و نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و لجستیک

Supporter



IRAN, KISH FREE ZONE

ایران منطقه آزاد کیش

27 - 29 FEBRUARY 2024

۸ - ۱۰ اسفند ۱۴۰۲

Organizer :



WWW.MT.CO.BIZ  
MT@MT.CO.BIZ  
+98(0)2188528

  LOGITRANS.IR

Sponsor



kish 2023  
invex



# بازارگاه الکترونیکی حمل و نقل نصر تایباد



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

۲۶ آذر، به تمامی فعالان عرصه حمل و نقل، مدیران رانندگان و تمامی خدمتگزاران بخش تبریک و تهنیت باد.

**جناب مهندس جعفر شهاخت** مدیر کل محترم راهداری و حمل نقل خراسان رضوی

**جناب مهندس صحراگرد** معاونت محترم حمل و نقل استان

**جناب مهندس خانی** رئیس اداره حمل و نقل کالای استان

با تقدیر و تشکر از این عزیزان توفیقات روز افزون برایشان

از خداوند متعال خواستاریم.



روز با حمل و نقل  
۲۶ آذر

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

👤 مدیر عامل ۰۹۰۱۳۶۰۳۶۲۴

👤 مدیر داخلی ۰۹۱۵۵۲۸۳۵۷۲

👤 ۰۹۱۵۵۲۹۳۳۲۳

🌐 [www.enasrtransport.ir](http://www.enasrtransport.ir)

✉ [info@enasrtransport.ir](mailto:info@enasrtransport.ir)





خرید و فروش انواع کامیون ویدک کش  
واردات مستقیم کشنده از اروپا

۲۶ آذرماه  
روز ملی حمل و نقل  
کرامی باد



اصفهان - شاهپور جدید - شهرک نمایشگاه ها  
خیابان کار آفرین فاز ۱ بعد از بانک سپه

۰۹۱۳ ۰۰۰ ۵۱۳۰ - ۰۹۱۲ ۸۸۷ ۵۱۳۰

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

RASHA\_TRADING\_ADAK







روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلدشت دماوند / گلشن بارابهر / آرام گرد ابهر و خرم دره

جناب آقای مهندس کرمی

ریاست محترم اداره کالا

جناب آقای مهندس سلمانیان

ریاست محترم اداره مسافر

و رانندگان زحمتکش در عرصه حمل و نقل کالا و مسافر

فرا رسیدن ۲۶ آذر را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است و یادآور تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران است، تبریک عرض می نمایم.

جناب آقای مهندس علی اکبری

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌های استان زنجان

جناب آقای دکتر مدقالچی

معاون محترم راهداری و حمل و نقل

جناب آقای آسمانی

واحد حقوقی اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌های استان زنجان

جناب آقای مهندس احمدی

ریاست محترم اداره حمل و نقل شهرستان ابهر

جناب آقای مهندس علی اکبری

ریاست محترم اداره راهداری شهرستان خرم دره

مدیریت: محمدرضا همتی

آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵ / آدرس مسافربری ابهر: پایانه مسافربری

شماره باربری: ۰۹۹۰۰۱۱۵۴۱۱ / ۰۲۴۳۵۲۸۴۰۲۳ / ۰۹۱۲۲۴۲۰۶۹۱

شماره مسافربری دفتر ترمینال: ۰۲۴۳۵۲۱۴۰۳۵ / مدیریت: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

دفتر امام حسین: ۰۲۴۳۵۲۷۳۳۵۷ / دفتر خرم دره: ۰۲۴۳۵۵۲۸۱۰۸





کریر - فورواردر

شرکت حمل و نقل بین المللی

# کارکیا ترابر آسیا



ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بلعکس

دارای ناوگان حمل جاده‌ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، سواری‌بر)

بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS به صورت ریلی، زمینی، دریایی

مشهد، بلوار هفت تیر، هفت تیر ۸، مجتمع اداری آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۲

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

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

📱 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۳۹

📍 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

✉ [Traffic@karkiatarabar.com](mailto:Traffic@karkiatarabar.com)



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

# اترک بار خراسان



ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بلعکس

دارای ناوگان حمل جاده‌ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، سواری‌بر)

بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS به صورت ریلی، زمینی، دریایی

مشهد، بلوار هفت تیر، هفت تیر ۸، مجتمع اداری آرمیتاژ گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۱

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

🌐 [www.atrakbar.co](http://www.atrakbar.co)

📞 ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۳۹

📍 ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

✉ [Traffic@atrakbar.co](mailto:Traffic@atrakbar.co)

# Denj Safar Kish

Marine Transportation Co.

# شرکت حمل و نقل دریایی دنچ سفر کیش



اجنسی  
مدیریت



بانکرینگ  
چارترینگ



1,000,000,000  
LITERS / YEAR  
حمل فرآورده های  
نفتی و شیمیایی



Central Branch:  
Iran, Tehran  
Mollasadra St., No 107  
Tel: +9821 8805 96 09  
Fax: +9821 8805 96 08  
Web: www.denjshipping.com  
E-mail: info@denjshipping.com

ما کیفیت پیش از  
۱۰ قافله



FADAK 6000  
FADAK 500  
MIRMAHNA  
SHERVIN

JAME JAM 5  
BANEH  
MARIVAN  
SARDASHT

FADAK 20  
GHADIR







**TAREGH**  
Logistics & Industrial Transportation

## لجستیک و حمل و نقل صنعتی

شرکت حمل و نقل طارق با بیست و پنج سال سابقه توانایی ارائه خدمات به صنایع مختلف پیمانکاران و بازرگانان فعال در حوزه فولاد، نفت و حفاری از جمله خدمات تأمین انبوه حمل، گشاده تریلر و جایجایی محمولات سنگین و فوق سنگین (ترابکس) را دارد. همچنین با امکانات انبارش صنعتی در استان خوزستان به منظور پاسخگویی به تقاضای جایجایی مواد اولیه، با توجه به ماهیت هر پروژه، امکان ویژه‌سازی حمل در فصول مختلف سال با شرایط اقلیمی منطقه‌ای را دارد.

### امکانات و توانمندی‌ها

- تأمین گشاده تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدأ اهواز.
- ارائه خدمات مشاوره حمل و لجستیک صنعتی و امور گمرکی به صاحبان کالا جهت محمولات وارداتی و صادراتی.
- تحت پوشش کامل بیمه (خیانت‌دزمانت، سرقت جزئی).
- حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن.
- حمل آهن آلات شامل ورق، شمش، کوبل، تیرآهن، میله گرد، کلاف، رول و...
- حمل محمولات پروژهای و کیسه‌ای، قطعات و نگله‌های سنگین، قطعات کارخانه‌های فولادی.
- ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی.
- ارائه خدمات انبارش صنعتی.
- ارائه گزارشات آماری و پیشرفت پروژه به صاحبان کالا بر اساس متدهای استاندارد.



تلفن: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶۸  
۰۹۱۳۳۱۱۶۰۳ - ۰۹۱۳۳۱۱۶۰۳  
فکس: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹



اهواز- شهرک حمل و نقل کلا  
خیابان اصلی بلاک ۳۰  
کدپستی: ۶۱۳۳۰۸۷۵



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

**TAREGH**  
طارق





جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگانی های مجاز فروش  
و یا وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیزل مراجعه فرمایید

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

IKDCO

## کامیون کشنده آتامان

مجهز به موتور مرسدس بلز



# کامیون کشنده فوتون H5

جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی های مجاز فروش  
و با وبسایت اینترنتی شرکت ایران خودرو دیتیل مراجعه فرمایید

با گایربکس اتوماتیک

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

© IKDCO



# کامیونت آرنّا پلاس

جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش  
و یا وبسایت اینترنتی **شرکت ایران خودرو دیزل** مراجعه فرمایید

مدرن و بهروز

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

IKDCO



# ون وانا 3TZ

## پرفروش‌ترین ون بازار ایران

جهت کسب اطلاعات بیشتر به نمایندگی‌های مجاز فروش  
و یا وبسایت اینترنتی **شرکت ایران خودرو دپزل** مراجعه فرمایید

[www.ikdco.ir](http://www.ikdco.ir) @IKDCO



## خدمات مالی، حسابداری و مالیاتی

- مدیریت فرآیندهای حسابداری
- تهیه ساختار گزارشات تحلیلی مالی و حسابداری
- مدیریت اجرایی گزارشات و تکالیف مالیاتی
- پیگیری و عملیات اجرایی حل تعارضات مالیاتی
- طراحی ساختارهای تامین مالی

## خدمات حقوقی

- طراحی فرآیندهای حقوقی سازمانی
- معاضدت حقوقی در روند مذاکرات تجاری
- مدیریت فرآیند حل تعارضات حقوقی
- نظارت بر اجرای صحیح تکالیف قانونی و قراردادی
- خدمات ویژه حقوق تجارت بین الملل

## خدمات بازرگانی بین المللی

- خدمات منبع یابی و بازاریابی بین المللی
- مدیریت خرید و تامین کالای خارجی
- مدیریت تشریفات واردات کالا
- تشریفات و مدیریت تعهدات صادرات کالا
- حق العمل کاری گمرکی و ترخیص کالا

## خدمات تجاری

- طراحی و اجرای فرآیندهای بازاریابی
- خدمات سئو و بازاریابی دیجیتال
- عارضه یابی و بازطراحی ساختارهای سازمانی
- طراحی ساختار و اجرای فرآیندهای تحقیقات بازار
- مدیریت ساختارها و تیمهای فروش سازمانی

## خدمات حمل و نقل بین المللی

- سرویس حمل دریایی کانتینری (FCL)
- حمل خرد بهار دریایی (LCL-Consolidation)
- حمل هوایی کالاهای عمومی (Air Freight)
- سرویس حمل مستقیم جادهای (Full Truck)
- حمل ریلی بین المللی (Rail freight Services)

## خدمات لجستیک

- مدیریت حمل داخلی جادهای محمولات پروژههای
- مدیریت حمل داخلی ریلی محمولات پروژههای
- مدیریت حمل کالاهای ترافیکی سنگین و حجیم
- مدیریت انبارداری و محوطه های تخلیه و بارگیری
- طراحی و اجرای حمل و نقل چند وجهی کالا

## خدمات شبکه و امنیت شبکه

- مشاوره و طراحی و اجرای شبکه های کامپیوتری
- طراحی بهینه ساختارهای امنیت شبکه
- خدمات آنتی ویروس و آنتی بدافزار
- طراحی ساختارهای ارتباطی بر بستر شبکه و اینترنت
- تامین و نصب شبکه های مخابراتی و تلفن همراه

## خدمات IT و فناوری اطلاعات

- توسعه نرم افزارهای آنلاین و اتوماسیون های اداری
- توسعه اتوماسیون های یکپارچه اختصاصی سازمانی
- طراحی پنل های داینامیک مدیریت داده
- طراحی و اجرای وب سایت های اختصاصی سازمانی
- راه اندازی پورتال های مشتریان و فروشگاههای



شرکت «میزبان داده وینا» ارائه دهنده راهکارهای جامع در حوزه مدیریت ناوگان حمل و نقل و لجستیک، مفتخر به ارائه راهکارهای متنوع و کارآمد برای شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی، توزیع و پخش، مواد غذایی بهداشتی و دارویی، پست خصوصی، فورواردر و کریر، مدیریت شهری، امداد و عملیات، عمران و راهسازی، ماشین‌آلات معدنی، تعاونی‌های مسافری و ... با عنوان «ردپو» ردیابی و پویش، می‌باشد.

«ردپو» محضول شرکت میزبان داده وینا با بیش از ۱۰ سال فعالیت متمرکز در حوزه مدیریت و نظارت ناوگان حمل و نقلی از طریق تکنولوژی بروز دستگاه‌های جی‌پی‌اس (GPS) پیشرفته ساخت اتحادیه اروپا و تجهیزات کامل سنسورهای متنوع برای پایش دما، رطوبت، باژ و بسته بودن درب، باک سوخت خودرو و تریلر و ... و سامانه نرم افزاری یکپارچه با امکانات کامل گزارش گیری و سفارشی‌سازی، توانسته به کمک شناسایی نیاز مشتریان و ارائه بهترین راه‌حل‌های موجود در حوزه ردیابی آنلاین، چالش مدیران صنایع مذکور را با نظارت دقیق‌تر و سنجش مداوم عملکرد ناوگان و نیروی انسانی مرتبط، برطرف نماید.

- ◀ تعمیر و نگهداری خودرو (کنترل و دریافت هشدار سررسید سرویس‌ها و بیمه ناوگان، پیشگیری مشکلات احتمالی)
- ◀ تحلیل رفتار راننده (آگاهی از شتاب، گردش و ترمزهای شدید ناگهانی، اطلاع از مدت و مسافت سرعت غیرمجاز)
- ◀ پایش سوخت (نظارت آنلاین میزان سوخت باک خودرو، تریلر یخچالی و مخازن ثابت، دریافت گزارشات مصرف سوخت)
- ◀ پایش دما و رطوبت (نظارت آنلاین دما و رطوبت یخچالی متحرک و ثابت، اطلاع فوری در صورت وقوع تغییرات دمای)
- ◀ مدیریت جامع ناوگان (اطلاع از موقعیت لحظه‌ای ناوگان با امکان دریافت سابقه مسیرهای پیمایش در قالب منی و تصویری)
- ◀ دریافت گزارشات عملیاتی (اطلاع از سفر توقف، تخلیفات، مسیرهای پیموده شده، سرعت‌های غیرمجاز، ورود و خروج به نواحی و مسیرهای تعریف شده، قطع و دستکاری برق خودرو، آخرین موقعیت‌های روزانه ناوگان، تریلرها و محموله‌ها)
- ◀ نظارت ناوگان بین‌المللی (امکان مدیریت و اجرای تمامی موارد مذکور به صورت بین‌المللی در تمامی کشورهای جهان)



# دیجی اکسپرس

خدمات لجستیک تکنولوژی محور با بالاترین کیفیت و سرعت در سراسر ایران

- ارسال بسته به سراسر ایران
- ارسال کالاهای حجیم
- ارسال با پیک در شهر تهران
- دسته بندی و مبادلات
- امکان سفارش گذاری با پنل کاربری و API





WWW.LAMARI.IR

لاماری ایما  
مسیر در جستجوی تو





سبلان خودرو مایوان  
Sablan Khodro Mavayan

## فرسودگی و کمبود ناوگان حمل و نقل عمومی

در راستای فرمایشات و منویات مقام معظم رهبری و نامگذاری سال ۱۴۰۱ به‌عنوان سال «تولید، دانش‌بنیان و اشتغال‌آفرین» از سوی ایشان، شرکت سبلان خودرو مایوان، به‌عنوان یکی از زیر مجموعه‌های گروه خودروسازی کارآفرینان مایوان شرکتی پیشرو در زمینه تولید خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین تجاری با کاربری شهری و بین‌شهری و فعالیت‌های خود را گسترش داده است. این شرکت با اتکا به دانش و فناوری‌های روز در حوزه خودروسازی به منظور برطرف کردن نیاز کشور در جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل در بخش عمومی و خصوصی، با ایجاد اشتغال پایدار و کارآفرینی برای نیروهای متخصص در نقاط محروم کشور یکی از شرکت‌های مطرح در ایران می‌باشد.

محصولات این شرکت اعم از اتوبوس‌های شهری شرکت دوو باس (کره جنوبی) و مینی‌بوس‌های GAC و FOTON بوده که تاکنون به شهرهای مختلف ارائه شده و رضایت مشتریان بازار هدف خود را جلب نموده است و در ادامه نیز در بخش توسعه محصول و بازار فعالیت‌های خود را گسترده‌تر خواهد کرد و این مهم دقیقاً هدف و خط‌مشی کلان مدیران و سهام‌داران این شرکت می‌باشد.

شرکت سبلان خودرو مایوان در راستای تحقق شعار "خوب تولید کنیم" با برنامه‌ریزی دقیق و پس از تحمل فشارهای بسیار در دوران تحریم‌ها و پساکرونا در نیمه دوم سال ۱۴۰۱ و به جهت تامین نیاز ناوگان حمل‌ونقل عمومی و خصوصی، محصول جدید مینی‌بوس خود را با نام تجاری "آرتا پلاس" تولید و روانه بازار خواهد کرد.

باتوجه به اینکه ناوگان حمل و نقل با کمبود خودرو جهت ارائه مطلوب سرویس‌دهی به شهروندان روبه‌رو است لذا بدین ترتیب شرکت سبلان خودرو برنامه‌ای کارآمد جهت رفع نیاز ناوگان حمل و نقل در این شرایط حساس اندیشیده و در حال اجرایی نمودن آن می‌باشد.

به‌طور کلی مینی‌بوس آرتا پلاس با رعایت استانداردهای ۸۵ گانه مطرح شده از سوی سازمان ملی استاندارد، نه تنها نیاز سازمان حمل و نقل عمومی و خصوصی را برطرف خواهد کرد، بلکه با رعایت استانداردهای لازم گامی موثر در جهت کاهش معضل آلودگی هوا و ارتقای ایمنی خودرو و توسعه ناوگان عمومی برداشته و از جهت زیبایی طراحی و مدرن بودن بدنه، به زیبایی مبلمان شهری نیز کمک شایانی می‌نماید.





سبلان خودرو مایوان  
Sabalan Khodro

- با رعایت کلیه الزامات ایمنی و استانداردهای ۸۵ گانه
- موتور کامینز EURO5 EEV
- قدرت موتور ۱۵۵ اسب بخار
- گیربکس ۶ سرعته ZF آلمان
- استاندارد آلایندگی EURO5 EEV
- سیستم ترمز WABCO ESC
- کولر سقفی ۱۴۰۰۰ Kcal
- تعداد سرنشین ۲۰+۱

## آرتاپلاس

محصول جدید  
شرکت سبلان خودرو مایوان

**خوب تولید کنیم...**

**بیکربندی خودرو می‌تواند با درخواست مشتری قابل تغییر باشد**


سبلان خودرو مایوان

نشانی: تهران، کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص کرج، بلوار داروپخش، خیابان اردیبهشت ۲، پلاک ۳  
تلفن: ۰۲-۴۴۹۹۱۷۸۰ / ۰۸-۴۴۹۸۵۲۵۷-۴۴۹۸۵۲۵۷ / ۰۲۱-۴۴۹۸۶۳۰۸ / نامبر: ۰۲۱-۴۴۹۸۶۳۰۸

کارخانه: اردبیل، شهرک صنعتی شماره ۲، انتهای خیابان ارغوان

تلفن: ۰۹-۳۳۸۷۳۷۰۶ / ۰۴۵-۳۳۸۷۳۷۰۹ / نامبر: ۰۴۵-۳۳۸۷۳۷۰۹

www.sabalankhodro.com / info@myoneholding.com

 sabalankhodromyone

Kian Tejarat Farnood  
کیان تجارت فرنود



مدیریت زمان و واردات خود را به ما بسپارید

تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از پارک ساعی، برج سپهر ساعی، پلاک ۲۲۳۰، طبقه ۳، واحد ۳۰۱ و ۳۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۲۱۶۱-۴

📞 ۰۹۱۲۲۰۲۶۷۷۳

🏠 ۰۲۱-۸۸۴۸۲۱۶۵

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

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



کریر- فورواردر

## КИЯ МЕХР ТАРАБАР

Международная транспортная компания

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 دارابی، مجتمع تجاری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳



+9851-38114280



+9851-38114337



+989153144758



www.kiamehrtarabar.com



kiamehr@mail.ru





**ANIL DARYA**

International Shipping & Freight Forwarder Co

نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آنیل دریا

## آنیل دریا همراه همیشگی تجارت شما

### نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- ارائه خدمات لجستیکی و حمل بین المللی دریایی، هوایی، زمینی و چند وجهی
- ارائه خدمات ترانشیپ و گراس استاف
- خدمات حمل ویژه واردات خرده بار (LCL, LTL) از چین، هند، کره جنوبی، ترکیه و اروپا
- خدمات حمل بین المللی کالاهای خطرناک
- دارای شعب و نمایندگان فعال در بیش از 30 کشور جهان
- ارائه خدمات خرید کالا از هر نقطه جهان
- دارای تیم تخصصی ترخیص کالا در گمرکات بندرعباس، تهران، تبریز و فرودگاه امام خمینی (ره)
- مشاوره تخصصی امور گمرکی و بازرگانی (صادرات و واردات) و پرونده های اختلافی گمرکی



**ANIL DARYA**

International Shipping & Freight Forwarder Co

نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آنیل دریا

Central Office: Unit 4, No 89, Apadana St, Tehran, IRAN

Tel: +98 90002014

Whatsapp: +98 9124473055 , +98 9128595282

Dubai Office: +971 509850080 , +971 502550040

Email: info@anildarya.com

Web Site: www.anildarya.com



شرکت کشتیرانی آبنوس خارگ  
ABNOUS KHARG SHIPPING CO.

# ارائه بهترین قیمت رقابتی و خدمات

سرویس منظم حمل و نقل دریایی  
به کلیه نقاط دنیا با انواع کانتینر

از بندرعباس و بندر بوشهر و بلعکس

هند (ناواشیوا، موندرا، کاندلا)

امارات متحده عربی (جبل علی)

کویت (الشویخ)، بحرین، عمان (صحار)

چین (شانگهای، نینگبو، کینگ دائو)

مالزی (پورت کلانگ)، کلمبو

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



شایان ذکر است تیم این مجموعه آماده پاسخگویی  
به سئوالات و ارائه مشاوره در رابطه با  
خدمات فوق الذکر از طریق موبایل،  
تلفن، واتساپ، پست الکترونیکی ذیل می‌باشند.

دفتر مرکزی: تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، مجتمع اداری گیتی، پلاک ۳ طبقه ۴ واحد ۱۹

sales2@abnouskharg.com

sales1@abnouskharg.com

commercial@abnouskharg.com

۰۹۹۱ ۷۵۱۲۲۹۶ / ۰۲۱ - ۷۷۵۲۳۸۵۶

۰۹۹۱ ۷۵۱۲۲۹۴ / ۰۲۱ - ۷۷۵۲۴۵۷۸

۰۹۹۱ ۷۵۱۲۲۹۵ / ۰۲۱ - ۷۷۵۲۲۱۹۵

خانم قربانی

خانم تمنا

خانم ایزی





# RDP LINE

## کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder



سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

+98 21 86047425

+98 21 86043379

+98 912 246 0188

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

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



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کیان ترابر حافظ

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را  
برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی  
هوایی / زمینی / دریایی از  
سراسر دنیا و بالعکس



تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

📠 ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

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

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





**نامینک**

گزشتہ نمبر نو سازی ناوطن سازی ایران

وعدہ دیدار در ہفتمین نمایشگاہ حمل و نقل، لجسٹیک و صنایع وابستہ  
۲۷ الی ۲۹ آذر ماہ ۱۴۰۲ | مصلی امام خمینی «ره»