



اخلال در ادراک

به بی‌حسی مزمن دچاریم و تا بلایی بر سرمان نازل نشود، قدرت پیش‌بینی خطرات احتمالی را نداریم. از همین روست که با وجود روند فزاینده سوانح رانندگی، توانایی پایش و تحلیل فنی دلایل بروز تصادفات به منظور جلوگیری از وقوع مکرر آن، برایمان به آرمانی دور از دسترس تبدیل شده است.

- ◀ پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!
- ◀ کساد بازار حمل ریلی در بندر
- ◀ عواقب برق‌گرفتگی!
- ◀ سرایشی واردات، سربالایی تولید
- ◀ راه بسته و پای خسته
- ◀ آخر تهنجی!
- ◀ ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه





MARINE SAMIN PARS

مارین ثمین پارس

نماینده انحصاری خطوط کانتینری

Feeder Operator

ارائه سرویس خرده بار (LCL) از چین ، کره ، هند ، امارات

سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات ارسال بار به استرالیا (Door to Door)

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷
☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ 📠 ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ ✉ info@msp-co.com

MSP

نامیک ران
گودروداد

تهران، سروروی شمالی، ابتدای خرمشهر، کوچه مهتاب، پلاک یک
ساختمان فام، طبقه اول، کد پستی: ۱۵۵۷۷۴۳۱۱۳
تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۸۳۳ namikrun.com



نامیک

گزینه ایمن تر برای ناظران سوزی ایمن





Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



SCAN ME

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis_calm_sea



DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com

Commitment, Care, Credibility



با ارائه خدمات
لجستیکی، حمل و نقل
را آسان کردیم

We made transportation easier

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰
info.ilslogistic.com

شرکت بر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی



SHIPPING
COMPANY

PAKAR

شرکت کشتیرانی پاکار

کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و
صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

 Pakar.shipping.co

 www.pakargroup.co

 pakarshipping@gmail.com



ARIAN TRANS



www.ariantrans.com

BEST WORLDWIDE SHIPPING



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



+021 79343 |



/ariantrans

Merry Christmas





خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

دیبا هوا دریا

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

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

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

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



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

کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com

WWW.DIBAHD.COM



بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



ترخیص گمرکی

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

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

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





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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseasir.com

 general@sevenseasir.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

We carry your trust...

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

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

حمل جاده ای، دریایی و هوایی



مهرداد ناوگان

نمایندگی مسئولیت محدود*
حمل و نقل بین المللی شماره ثبت: ۳۹۵۸۸۶
MEHR RAD Navgan
International Transportation

MLC SHIPPING LINE



مهرداد ناوگان

نمایندگی و خدمات کشتیرانی شماره ثبت: ۱۹۶۲۲
نمایندگی مسئولیت محدود*
MEHR DARYANavgan
Shipping Agency



www.mehrlogistics.com



02191006050



info@mehrlogistics.com

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نماینده گشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



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

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

ما با بهترین متخصص‌ها
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۲۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

www.parchambar.com

شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
(سهامی عام)



Iran public Warehouses & customs services co.



ارائه خدمات انبارداری، لجستیک و زنجیره تامین



www.pwcs.co.ir

☎ ۰۲۱ ۸۸۰۶۴۷۷۰ - ۸۸۲۱۹۱۷۳ - ۸۸۰۶۰۳۲۳

✉ ۱۹۹۴۹۱۵۸۱۵

@ info@pwcs.co.ir

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



بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

بندرعباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

تهران

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

✉ info@hilaldarya.com

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

Pars Trans

شرکت کشتیرانی پارس عبور

شرکت کشتیرانی کالابران نسیم دریا
Sea Breeze Transporters

شرکت های زیر مجموعه

Delta Shipping Co.
شرکت دلتا شیپینگ

شرکت حمل و نقل داخلی زنجیربار
Zanjir Bar Inland Trans Co.

Astra Shipping Co.
شرکت آسترا شیپینگ

شرکت خزرگستر مارلیک
Khazar Gostar Marlik Inland
Transportation Co.

Mega Wood
کارخانه مگاودود

کارگزاری بیمه کد ۱۵۱۷
Insurance Agenc code 1517

Matrix Co.
شرکت ماتریکس



+ 98 13 4444 3561

www.parstrans.ru

No.60. ladan alley. Ramezani St.

+ 98 13 4444 3562

Info@parstrans.ru

Bandar Anzali. Gilan. Iran



**PASSARGAD
UNITED SEA**



✉ info@pasusea.com

www.pasusea.com

☎ (+98) 21 58 127 000



SHIPPING AGENCY CO.

Alliance
of Friendship Sea



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of IRAN

BIMCO
MEMBER

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

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com





Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

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

۸۸۱۰۰۷۰۱



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا



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

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

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵۰-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵۲۵-۷۶-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴

تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ ۰۲۱

ceo@shakhessd.com



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)، نشن کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

📠 ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



اعتبار با دارایی ست شد!

شما می‌توانید هنگام دریافت تسهیلات با مراجعه به سامانه Set.bsi.ir به سادگی از دارایی‌های خود به عنوان وثیقه استفاده کنید.



بیعت: سامانه وثیقه



بانک صادرات ایران



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

TIPAX
Courier Service



تیپاکس

حامی کسب و کار شماست
ارسال امن و راحت،
چه بسته، چه پاکت

شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



Agent of NVOCC

- Providing Export and Import Services on Transship and cross stuff basis.
- Cross Stuffing Services in :
Emirates, Malaysia and India.
- Warehousing Services in :
All India and Emirates ports.
- Having Special Equipments such as :
Reefer, Flatrack, open top and ISO Tank.

نماینده شرکت NVOCC

- حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به صورت Transship و Cross Stuff
- انجام عملیات (CROSS STUFFING) در امارات ، هند و مالزی
- ارائه خدمات (WAREHOUSING) در بنادر هند و امارات
- حمل تخصصی بارهای کانتینر یخچالی ، FlatRack ، Open top و Iso Tank

تلفکس : +۹۸۲۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : info@rtmarine.co

وبسایت : www.rtmarine.ir

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



Golden Calm Sea
Logistics Beyond Borders

دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بنام

بنام ریشرکنس



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

وبگاه: www.betaco.org ایمیل: info@betaco.org

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ بزرگراه

تعطل و تغافل

در ادامه نشست‌های مشترک ترابران با جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها، این بار به بررسی «علت تعطل و تاخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی» پرداخته‌ایم.



۵۱ گذرگاه

مداخلات مضر

- ورود غیرقانونی!
- راه بسته و پای خسته
- راه و رسم خوداتکایی
- پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!!



۶۷ زیرساخت

پیوندهای مکدر

- کساد بازار حمل ریلی در بندر
- ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



۸۱ لنگرگاه

روایت جذب و دفع

- به دنبال یک قانون جذاب
- آخر ته‌لنجی!



۹۱ فرمان

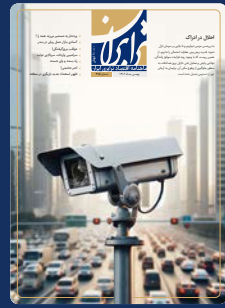
به سرعت برق!

- عواقب برق‌گرفتگی!
- سراسیمگی واردات، سربالایی تولید
- انقلاب چینی در خودروی برقی



بزرگراه

صفحه ۱۶۱



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و ششم
شماره دویست و پانزدهم / بهمن ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پروینا عروج‌نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، پرویز باورصاد،

یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، پویا فیروزی، علی کجیاف،

امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ دبیر تحریریه: بهاره بوذری

■ دبیر پایگاه خبری ترابران: مونا روشندل

■ گزارشگران: زینب نورانیان، رامتین موثق

■ مدیر هنری: محمدصادق بهشتی

■ عکاس: فاطمه علی‌نژاد

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: اعظم بزرگی، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ مسئول روابط عمومی و اشتراک: غزاله خندان‌دل

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری،

شماره ۴۹۲، طبقه سوم ■ کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸ - ۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس‌اپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ www.tarabaran.com

■ tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

" طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر "
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر
مورد پذیرش ۸۵ خط کشتیرانی

با همکاری:

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

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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

www.instransport.com

021-88140071



وقتی همه خوابیم!

تقدیر همواره دستاویز خوبی برای توجیه خطاهای محاسباتی بشر بوده است، چه جان‌هایی که بیهوده قربان نشدند و چه نسل‌هایی که به تباهی نرسیدند، فقط به این دلیل که بی‌توشه قدم در راه بی‌برگشت نهاده بودند. تصمیمات خلق‌الساعه، قوانین پی‌درپی و ناهمگون، به نابودی کشاندن گنجینه‌های انسانی و واکنش‌های انتقام‌جویانه سریع، همه و همه مصداق بارز غفلتی دیرینه و نهادینه‌شده است. یک روز برجام را کاغذپاره می‌خوانیم و روز دیگر دربه‌در نسخه دوم و سوم آن می‌شویم و سر آخر هم دستمان از همان منافع به مراتب کمتر هم کوتاه می‌شود؛ از سوئی، برای کسب‌وکار نجیبانه تهلنجی‌ها و کوله‌برها خط و نشان می‌کشیم و داغ و درفش نشان می‌دهیم و از سوی دیگر، برای رسوایی اختلاس ۳/۴ میلیارد دلاری چای دیش پی مقصر در دولت‌های پیشین می‌گردیم؛ زمانی خواستار مجازات محرومیت اجتماعی برای طرفداران حجاب اختیاری می‌شویم و هنگام دیگری به دنبال کساد بازار انتخابات، درباره حق رأی بی‌حجاب‌ها داد سخن می‌دهیم... اما هزینه حرکت حاکمیت بر مدار بی‌خردی خودخواسته را چه کسی خواهد داد؟!

تاوان بی‌مبالاتی‌ها و ندانم‌کاری‌های سیاست‌گذاران را جز مردم کوچه و بازار نمی‌دهند، همان‌هایی که از روی دست حاکمان خود سرمشق می‌گیرند و در تصمیمات شخصی خود نیز گز نکرده، می‌برند. درباره معضل افزایش سوانح رانندگی هم که بار دیگر سوژه گزارش اصلی ترابران شده، به روشنی می‌بینیم که با وجود زنجیره سوانح سهمناک رانندگی در کشور، مسئولان و تصمیم‌گیران بر بحران‌هایی که تمام‌قد مقابلشان ایستاده است چشم فروبسته‌اند و سرگرم منازعات داخلی و قدرت‌نمایی‌های نمایشی هستند و مردم نیز به تاسی از حاکمان، سعی در دور زدن هرچه بیشتر و ماهرانه‌تر قوانین دارند و به این ترتیب است که تعداد کشته‌شدگان و مجروحان تصادفات کشور از مجموع آمار آسیب‌دیدگان جنگ‌های منطقه‌ای هم بیشتر می‌شود.

حال اگر هشیار هم باشند، حدس می‌زنید نتیجه چه خواهد شد؟ در حالی که تاکنون اختیارات بی‌اثر ۳۲ دستگاه ناسازگار برای افزایش ایمنی و کاهش تصادفات راه به جایی نبرده است و روند شتابان تصادفات را تا پایان سال جاری سر‌بازایستادن نخواهد بود، سیاست‌گذاران تازه از راه رسیده و به‌ظاهر دغدغه‌مند برای از نو پیدا کردن راه‌های آزموده جهانی وارد میدان شده‌اند و با اقدامات جهادی، سرخوشانه دستورات بالادستی صادر می‌کنند؛ تصمیماتی برای جستن راهکارهای دانش‌بنیان کاهش تصادفات و تلفات آن، با امضای توافق‌نامه‌های دو یا چندجانبه میان خودی‌ها که بیشتر به سرگرمی‌های جدید می‌ماند تا راه‌حلی‌هایی برای کاهش خسارات خانمان‌برانداز سوانح رانندگی!

شاید وقت آن رسیده باشد که فارغ از همه حسرت‌ها و فرصت‌های از دست رفته، کاربران راه را روبه‌روی خود بنشانیم و به آنها بگوییم برای کاهش تصادفات و حفظ جان‌تان خودتان هستید و خودتان! زیرا دولت‌ها هر چه در چنته داشته‌اند رو کرده‌اند و اگر عمر و زندگی خود را عزیز می‌دارید، بدانید که لطمات ناشی از تصادفات جاده‌ای یکی از پنج علت مهم مرگ ایرانیان است، ایران رتبه هفتم مرگ‌ومیر در تصادفات جاده‌ای را در میان کشورهای جهان داراست و ما همچنان رکوردداریم در هر شاخصی که مملکتی را به فلاکت می‌کشاند.



EAMAX HEV

TWO HEARTS BEATING AS ONE



آرا پارسی
ARAZ PARS



LAMARI

WWW.LAMARI.IR



تعطل و تغافل

آمارهای رسمی بیانگر آن است که هر روز حدود ۵۰ نفر در تصادفات رانندگی کشور جان خود را از دست می‌دهند. در دو دهه گذشته، نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر در ایران جان خود را بر اثر این حوادث از دست داده و بیش از ۶ میلیون نفر نیز مصدوم شده‌اند؛ این ارقام هراسناک ما را بر آن می‌دارد که برخلاف مسئولان، عمق فاجعه انسانی تصادفات را فراموش نکنیم و بار دیگر در میزگردی به بررسی دلایل تعطل و تاخیر تصمیم‌گیران در اقدامات موثر و پایش دقیق سوانح رانندگی بپردازیم.



چرا سایه شوم تصادفات، ساعتی ما را رها نمی‌کند؟

اخلال در ادراک خطر

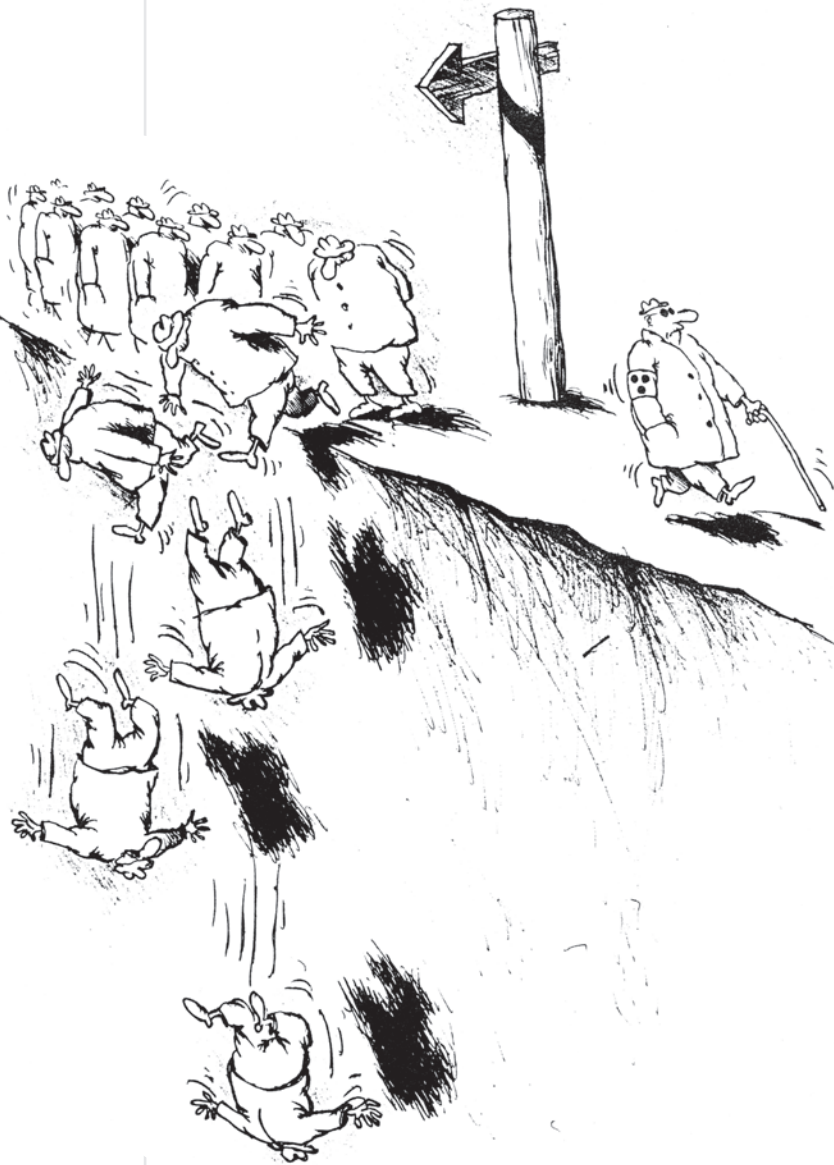


گفت‌وگو از
بهاره بوذری

اسباب فراهم است و اراده نیست. گویی برای ما عادی شده که در منوی صبحانه خبری هر روزمان دست‌کم یک تصادف باشد. همچنان که در صبح روز نگارش این پیشگفتار نیز واژگونی اتوبوس در محور تهران- خرم‌آباد جان ۷ تن از هموطنان را ستاند و ۸ مجروح بر جای گذاشت. تاسف‌بارتر آن است که این اعداد و هزینه‌های سنگین و گوناگون اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، از فرط تکرار، دیگر چندان برایمان هولناک جلوه نمی‌کند، حتی اگر در میان این جان‌باختگان امثال «ملیکا محمدی»ها باشند که با دنیایی از استعداد و اشتیاق جوانی به آغوش سرد خاک بروند؛ گویی سوگواری مداوم ما را به حالت انکار و عدم درک خطر رسانده است. فراوانی سفرهای بی‌بازگشت را با ارابه‌های مرگ در جاده‌های مرگبار می‌بینیم و هیچ نهادی پاسخگوی چرایی آنها نیست.

در ادامه نشست‌های مشترک ترابران با جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها و در پنجمین میزگرد از این دست گفت‌وگوها، این بار نیز از چند تن از صاحب‌نظران حوزه ایمنی دعوت کردیم تا به بررسی «علت تعلل و تاخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی» بپردازیم.

نکته متاثرکننده در این میزگرد آن بود که به مرحله‌ای از کرختی رسیده‌ایم که حتی کارشناسان مدعو هم اندک امیدی نداشتند که در رویکرد سهل‌انگارانه مسئولان ایمنی کشور در قبال وظایفشان تغییری رخ دهد و در حرکت پرشتاب ما به انتهای دره سوانح رانندگی توفقی ایجاد شود.





رئیس هیئت‌مدیره انجمن حامیان سفر:

عوامل موثر در بروز تصادفات تا حدودی مشخص هستند، اما خوب است که برخی از پیش‌زمینه‌های فرهنگی را هم که در ذهن و ادبیات ما ریشه دوانده و در رفتار ما بروز می‌یابد، مدنظر قرار دهیم، مانند تقدیرگرایی، سرنوشت‌باوری یا بی‌ارزشی دنیا. مردم ما اغلب معتقدند که اگر اجلسان فرارسیده باشد، چیزی آنها را ایمن نگاه نمی‌دارد و اگر هم نرسیده باشد، «شیشه را در بغل سنگ نگه می‌دارد!»



■ ترابران: شرایط کشور در موضوع سوانح رانندگی بیش از هر زمان دیگر نگران‌کننده و مخاطره‌آمیز شده است، چرا که با روند رو به افزایشی که از سال گذشته آغاز شده، یعنی مرگ ۱۹۴۹۰ نفر از هموطنان در سال ۱۴۰۱ و مجروح و مصدوم شدن ۳۶۹ هزار و ۳۷۹ نفر که بیش از ۱۰ درصد از آنان دچار معلولیت و از کارافتادگی دائم شده‌اند، متأسفانه به ترتیب با ۱۶/۲ و ۱۶/۴ درصد افزایش نسبت به سال ۱۴۰۰ مواجه هستیم. این واقعیت تلخ در هفت‌ماه نخست سال جاری هم ادامه داشته، به طوری که بالغ بر ۱۲ هزار و ۵۰۰ نفر از سرمایه‌های انسانی اجتماعی کشور که حدود ۶۲ درصد از آنان در سن اشتغال بودند، در این‌گونه حوادث جان خود را از دست داده‌اند. بنابراین این بار، در نظر داریم با رویکرد آسیب‌شناسی علل و عوامل تاخیر و تعلل عملکرد مسئولان در اجرای قوانین و مقررات ایمنی، نظر صاحب‌نظران را جویا شویم.

یکی از نشانه‌های تعلل مسئولان، عدم پایش و تحلیل دقیق علل تصادفات است تا با شناسایی درست دلایل فنی تصادفات از تکرار آنها جلوگیری شود، به نظر شما، علت برخورد سهل‌انگارانه مسئولان با پایش تصادفات و نبود کارگروه‌های تخصصی بررسی سوانح رانندگی چیست؟

■ زهرا محمدی‌پیکر (رئیس هیئت‌مدیره انجمن حامیان سفر): من مایلیم در ابتدا توجه شما را به نکته دیگری جلب کنم؛ به نظر من راجع به بی‌توجهی سازمان‌های مختلف درگیر در امر تصادفات در این سال‌ها صحبت‌های بسیاری شده و عوامل موثر در بروز تصادفات هم تا حدودی مشخص هستند، اما خوب است که برخی از پیش‌زمینه‌های فرهنگی را هم که در ذهن و ادبیات ما ریشه دوانده و در رفتار ما بروز می‌یابد، مدنظر قرار دهیم، مانند تقدیرگرایی، سرنوشت‌باوری یا بی‌ارزشی دنیا که در نتیجه آن مثلاً موتورسواران با اینکه می‌توانند به راحتی از خودشان محافظت کنند، اما اصلاً به موضوع ایمنی اهمیت نمی‌دهند، چون اغلب معتقدند که اگر اجلسان فرارسیده باشد، چیزی آنها را ایمن نگاه نمی‌دارد و اگر هم نرسیده باشد، «شیشه را در بغل سنگ نگه می‌دارد!»

به همین دلیل، من علاقه‌مندم که به جای «تصادف» از عبارت «حادثه» استفاده شود، چون واژه تصادف در خود مفهوم تقدیرگرایی را مستتر دارد، یعنی آنچه که خارج از کنترل و اراده ماست، ولی حادثه چیزی است که ما می‌توانیم جلوی آن را بگیریم.

اما در مورد پرسش شما در خصوص پایش حوادث رانندگی باید بگویم من در دوره‌ای گزارش‌های تصادفات را می‌خواندم و می‌توانم بگویم در ۱۰۰ درصد گزارش‌هایی که پلیس از این حوادث رانندگی می‌نوشت، به

عواملی مانند تاریک بودن جاده، شیب غیراستاندارد جاده یا نقص فنی وسیله نقلیه اشاره می‌شد، اما در نهایت در ستون علت تامل تصادف، نوشته می‌شد خواب‌آلودگی یا بی‌توجهی راننده. خب! در چنین شرایطی معلوم است که تقصیر از دوش بقیه عوامل برداشته شده و دیگر کسی خود را موظف به انجام مسئولیتی نمی‌بیند. طبیعتاً چنین این رویکرد غیرکارشناسی نمی‌تواند پایش درستی در مورد حادثه به ما بدهد.

■ حمید صفریان (رئیس کمیته فرهنگی جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها): به نظرم جدا از اینکه اصلی‌ترین تشکیلات راهبری یعنی کمیسیون ایمنی راه‌ها حداقل طی ۱۰ سال اخیر بازخورد اثربخش یا اراده و اقدامی در مقابل اپیدمی اجتماعی تصادفات نداشته است، اکنون حتی مخاطب ما هم درگیر این موضوع نیست یعنی اراده کسی که از این بیماری آسیب می‌بیند هم به این سمت نیست که حداقل خوددرمانی یا خودایمنی ایجاد کند. امروز ما باید به جامعه بگوییم که شرایط فعلی کشور در حد بضاعت دولت است و دیگر ما باید خودمان به فکر خودمان باشیم، در حالی که آمار نشان می‌دهد که خودمان هم به فکر خودمان نیستیم و تقریباً داریم به تعداد تلفات سال ۸۶ می‌رسیم، حقیقتاً رقم ۲۲ هزار

محرمانه و امنیتی تلقی می‌شود، در صورتی که در بسیاری از کشورها داده‌های مربوط به چنین مسائل عام‌المنفعه‌ای روی سایت‌ها در دسترس است و تحلیل‌ها و پایش‌ها براساس همین داده‌ها انجام می‌شود.

مشکل دیگر هم این است که ما ساختاری برای تعاملات میان‌ارگانی نداریم، در حالی که در کشورهای دیگر راجع به بسیاری از مباحث از جمله ایمنی و ترافیک، معماری تعاملات سازمانی تنظیم می‌شود. در ایران در خصوص امور مربوط به مراحل مختلف ایمنی ترافیک تعاملات مناسبی تبیین نشده است و پژوهش‌ها و ساختارهای مناسب تدوین شده نیز به مرحله اجرا نمی‌رسد.

یک مثال ساده در این خصوص پروژه تدوین برنامه عملیاتی ایمنی راه‌هاست که در آن راهکارهای مختلف ارتقای ایمنی ترافیک در راه‌های کشور توسط ۱۱ گروه دارای تجربه مناسب ایمنی تدوین و در راستای راهبردهای ایمنی راه‌های کشور طراحی شد اما برای اجرای آن، انواع بن‌بست‌ها ایجاد می‌شود و در همان اثنا، یک پروژه چند میلیاردی در مرکز دیگری با همان ساختار و به صورت موازی تعریف می‌شود.

به عبارت قابل‌فهم‌تر این دست از دست دیگر خبر ندارد و اگر هم خبر داشته باشد اصلاً برایش اهمیتی ندارد. در واقع، صدا تا پروژه هم‌ارز دیگر هم تعریف شود، کسی بابت هدررفت سرمایه‌های ملی و بیت‌المال بازخواست نخواهد شد.

■ **دکتر عباس محمودآبادی (استاد دانشگاه و از مدیران اسبق دفتر ایمنی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای):** حقیقت این است که من هم مشکل اساسی را در نظام رسیدگی به حوادث رانندگی می‌بینم. در مباحث و ساختار علمی و فنی رسیدگی به حادثه، سه سطح رسیدگی متفاوت وجود دارد که یکی از این سطوح، سطح اولیه رسیدگی یا سطح رسیدگی قضایی است، اما آنچه در کشور ما اتفاق می‌افتد فقط همین سطح رسیدگی قضایی است، یعنی مامور پلیس تحت عنوان ضابط قضایی حادثه را بررسی می‌کند و نظر خود را در خصوص قصور راننده و عدم رعایت مقررات رانندگی ارائه می‌دهد، در حالی که کارشناسان برجسته ایمنی بر این موضوع تاکید دارند که سطح رسیدگی قضایی نمی‌تواند مبنای بهره‌برداری در امور مهندسی ترافیک قرار گیرد، فقط مشخص می‌کند چه کسی مقصر است و به شرکت‌های بیمه برای جبران خسارت ارجاع می‌شود. به همین دلیل بخش عمده‌ای از این گونه رسیدگی در کشورهای پیشرفته از طریق نظام بیمه‌ای انجام می‌شود که الزاماً تخصص ترافیکی هم ندارند.

پس از رسیدگی قضایی، به سطح رسیدگی فنی می‌رسیم. در این



زهرا محمدی‌پیکر: من در دوره‌ای گزارش‌های تصادفات را می‌خواندم و می‌توانم بگویم در ۱۰۰ درصد گزارش‌هایی که پلیس تهیه می‌کرد، به عواملی مانند تاریک بودن جاده، شیب غیراستاندارد جاده یا نقص فنی وسیله نقلیه اشاره می‌شد، اما در نهایت علت تامه تصادف، خواب‌آلودگی یا بی‌توجهی راننده نوشته می‌شد. خوب! در چنین شرایطی معلوم است که تقصیر از دوش بقیه عوامل برداشته شده و کسی خود را موظف به انجام مسئولیتی نمی‌بیند



کشته‌شده ناشی از حوادث رانندگی یک واقعیت فاجعه‌بار است.

از نظر من، نه تحلیلی درباره کاهش تصادفات وجود دارد و نه اراده‌ای که بعد این اراده را تبدیل به جریانی عملیاتی کند. من گاهی اوقات شاهد سردرگمی تاسف‌باری در برخی سازمان‌های متولی هستیم. وقتی هنوز معضل تصادفات رانندگی جزء دغدغه‌های اولویت‌دار حاکمیت نیست، دستگاه‌های ذی‌ربط هم نمی‌دانند چگونه برنامه‌شان را تنظیم کنند و چگونه با وجود اعتبارات اختصاص یافته از دستگاه‌های مسئول کارنامه عملکرد بخواهند.

■ **مرتضی اسدمرجی (استاد دانشگاه شهید بهشتی):** فراموش نکنید که بحث پایش وابسته به «داده» است و اوضاع داده در کشور ما بسیار نابسامان است، بنابراین انتظار مباحث تحلیلی، نظارتی دقیق هم نباید داشت. اگر افرادی بخواهند مستندات تصادفات را جمع‌آوری و تحلیل کنند، اشکالات عمده‌ای در این بحث وجود دارد، مثلاً در بسیاری از تصادفات دلایل آن را عدم توجه به جلو، عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه و امثال آن اعلام می‌کنند و بعدها تحلیل‌ها هم بر همین میناست. تازه این در شرایطی است که اساساً شما امکان دسترسی به همین داده‌ها را هم پیدا کنید، وگرنه این قبیل امور همیشه برای بسیاری از افراد

از مدتی در همین منطقه، مجدداً عابری جلوی یک خودرو می‌آید، راننده ترمز می‌زند و خودروی پشت سری با او برخورد می‌کند. در این حادثه، بر اساس نظام رسیدگی قضایی، چون عابری صدمه ندیده، راننده خودروی دومی تحت عنوان عدم توجه به جلو مقصر شناخته می‌شود که فاصله مطمئنه را رعایت نکرده است.

به این ترتیب، در بررسی سابقه دو حادثه بنا بر اطلاعات جمع‌آوری شده توسط ماموران پلیس کارشناسان گمراه می‌شوند و فکر می‌کنند که دلیل

سطح، متخصصان دیگری که مستقل از نظام اجرایی هستند، درباره آن حادثه اطلاعات تکمیل‌تر و دقیق‌تری را دریافت و بررسی می‌کنند. این کارشناسان اصولاً متکی به گزارش پلیس نیستند و جداگانه حادثه را بررسی و اصطلاحاً عامل پشت پرده و مداخله گراصلی (Contributing Factor) را شناسایی می‌کنند. به عنوان مثال، در منطقه‌ای خودرویی در حال حرکت است و یک‌باره عابری وسط خیابان می‌آید و خودرو به عابر می‌زند، پلیس این حادثه را رسیدگی می‌کند و ماجرا تمام می‌شود. پس



معضلی به نام پروژه نفوذ!

ملک‌رضا ملک‌پور - کارشناس دادگستری

کنیم، تقاضای زیادی ایجاد می‌کند. پس باید این تقاضا و آن امکانات را با هم بسنجیم.

بالاخره طرحی نوشتیم و این طرح به وزارت راه و از طریق دبیرکل ICC نزد آقای آخوندی وزیر وقت راه رفت. من را به گزارش شرکت سوئدی Sweroad ارجاع دادند که در سال ۱۳۸۰ و در زمان وزارت آقای خرم نوشته شده بود. دیدم که یک پروژه بسیار عظیم در ایران انجام شده که ۵ هزار صفحه است و کسی هم میلی به خواندن آن ندارد، ولی من تمام صفحات آن را خواندم و...

خلاصه اینکه، ۱۰ ماه جلسه‌های ما طول کشید و بعد هم برای تصویب به کمیسیون ایمنی راه‌ها رفت. من به عنوان نماینده مدافع به کمیسیون رفتم. آنجا همه موافق بودند جز نماینده دیوان عالی کشور. معاون آقای وزیر به ایشان گفت: شما چرا مخالف هستید؟ گفت: این آقای ملک‌پور به ما بگوید که اصلاً ICC نماینده کجاست؟ گفتم: ICC یک نهاد بین‌المللی است، کمیته‌ای در ایران دارد، اما مرکز آن در پاریس است، ۱۰۵ سال سابقه کار دارد و ما هم در کار اجرایی دخالت نمی‌کنیم و فقط طرح می‌دهیم. ایشان گفت: رهبر انقلاب در مورد پروژه نفوذ هشدار داده‌اند، این آقا نفوذی است! گفتم: ممکن است دلیلش را بفرمایید. گفت: تمام هنر ما این است که در ایام اربعین، ۲۲ میلیون زائر را به عراق ببریم و روبه‌روی عربستان که سالی ۲/۵ میلیون زائر هم نمی‌تواند ببرد، بایستیم. شما به عنوان نفوذی دارید این قدرت ما را از بین می‌برید!

البته طرح تصویب شد اما وقتی از در بیرون آمدم، همان آقا گفت: در خواب ببینی که بگذارم این طرح اجرا شود! و همین‌طور هم شد!

من ۴۴ سال از ۵۱ سال سابقه کاری خود را کارشناس دادگستری در رشته سوانح دریایی بوده‌ام. سال ۹۵، قائم‌مقام دبیرکل ICC (اتاق بازرگانی بین‌المللی) شدم که کمیته‌ای ملی در ایران دارد و مرکز آن در پاریس قرار دارد. در ICC من با بحث ۲۵ تا ۲۷ هزار کشته‌شدگان سوانح جاده‌ای در سال مواجه شدم. در یک مجمع، به همکاران خودم در کانون کارشناسان که ۸۰۰ نفر بودند گفتم ما هر وقت به جلسه‌ای می‌رویم، بحث عملکرد دولت، وزارتخانه، مجلس و حاکمیت مطرح می‌شود، همه هم چیزهایی برای خودشان می‌گویند و به منزلشان می‌روند، اما آیا ما به عنوان کسانی که ادعا داریم کارشناس این رشته هستیم هیچ‌گاه پروژه، پروپوزال یا طرحی در این زمینه تهیه کرده‌ایم یا مدام به دست دولت نگاه کردیم و می‌گوییم تو بلد نیستی و...

آن زمان این صحبت‌ها خیلی موثر واقع شد و کارگروهی تشکیل دادیم که این کارگروه کارش را از آموزش و پرورش و تعیین ایام تعطیلات در استان‌های مختلف شمالی و جنوبی کشور با توجه به آب‌وهوای مختلف شروع کرد، بعد به آموزش عالی، نظام پزشکی، نیروی انتظامی و... رفتیم. نیروی انتظامی به طور شگفت‌انگیزی با ما همکاری کرد. در پایان ما جمع‌بندی کردیم و گفتیم آقایان ما یک عرضه داریم و یک تقاضا، ما جاده‌ای داریم که حجمی از ترافیک را می‌تواند تحمل کند و حداقل و حداکثر آن را باید مشخص کنیم. یک ناوگان داریم که با تمام ایرادها و حسن‌هایی دارد، بالاخره توان کشش و عرضه مشخصی دارد که می‌تواند یک حدی از تقاضا را پاسخ بدهد، از این طرف هم تعطیلات مدارس یا مرخصی کارگران و کارمندان و تعطیلات ملی و مذهبی داریم که اگر همه را با هم جمع

تصادفات جمع‌آوری شده توسط ماموران پلیس راه در جاده‌ها عملاً پایه و اساس مهندسی ندارند و نباید مورد استفاده قرار گیرند.

متاسفانه باید بگوییم در ۱۸ یا ۱۹ سال اخیر، ما نتوانستیم نظام رسیدگی به حوادث خاص راه‌اندازی و برنامه‌ریزی کنیم. البته در سال ۷۷ که جوانتر بودیم و فکر می‌کردیم کارهای خیلی بزرگی قرار است انجام دهیم، درباره بعضی از تصادفات خودمان نظام رسیدگی دقیق انجام دادیم. خاطر همست یکی از حوادثی که من و همکارانم بررسی کردیم در استان فارس بود که یک تریلی به اتوبوسی برخورد کرده بود و حدود ۲۵ نفر از هموطنان جان خود را از دست داده بودند. ما در بررسی‌های خود متوجه شدیم که در محورهای عقب تریلی فاقد سیستم ترمز است، در حالی که گواهی معاینه فنی را هم روز قبل از تصادف دریافت کرده بود. با همکاران وزارت کشور وارد این مذاکره شدیم که باید وضعیت صدور معاینه فنی بهبود یابد و بالاخره هم در سال ۱۳۸۰، موفق شدیم قانون را عوض کنیم که اصلاً پلیس اجازه صدور معاینه فنی نداشته باشد، بلکه باید نهادی معاینه فنی را صادر کند که هم توان فنی کافی و هم قابلیت کنترل و نظارت بر آن را دارد.

این اقدام به معنای همان سطح رسیدگی سوم است و ما باید چنین کارهایی می‌کردیم، اما متاسفانه پس از سال‌های ۷۷ یا ۷۸ این‌گونه اقدامات متوقف شد، چون نتوانستیم سازوکار آن را هماهنگ کنیم تا در همه تصادفات در صحنه حاضر باشیم و به تصادفات رسیدگی کنیم. متاسفانه در حال حاضر هم که نه امکان حقوقی آن وجود دارد و نه توان و دانش فنی آن به اندازه کافی رشد کرده است.

مشکل دیگر نیز این است که در سیستم بروکراتیک کشور ملاحظات اداری بسیاری وجود دارد؛ مثلاً ما در یک بررسی خیلی شفاف نوشتیم که در این نقطه نقص راه وجود دارد، بعد از دفتر مدیریت ما را بازخواست می‌کردند که چرا اینها را نوشتید، ما همه در یک وزارتخانه کار می‌کنیم؛ حتی نظام حقوقی ما برای این قضیه سازوکار روشنی ندارد، فرضاً ممکن است از نظر حقوقی به شما بگویند که رسیدگی به حادثه بر اساس قانون ربطی به شما نداشته است یا به اصطلاح حقوقی ما صلاحیت چنین رسیدگی را نداریم و... همه اینها دست به دست هم می‌دهد که شما داده‌ای را داشته باشید که نتوانید از آن استفاده کنید، بنابراین اقداماتی هم که انجام می‌دهید، اثربخشی کافی را در ارتقای سطح ایمنی ندارند.

■ **حسن عبدوس (کارشناس ایمنی حمل‌ونقل):** براساس آیین‌نامه تشکیل کمیسیون ایمنی راه‌های کشور و آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مسئولیت پایش و تحلیل عمقی تصادفات

دو تصادف کاملاً متفاوت است و این در حالی است که در نظام رسیدگی سطح دوم مشخص می‌شود که منشأ این رخدادها، تداخلی است که عابرها با خودروها دارند و سپس با این رویکرد تصمیمگیری می‌کنند که مثلاً سرعت مجاز حرکت در آن منطقه را کمتر کنند یا روش‌های آرام‌سازی ترافیک را به مورد اجرا گذارند، یا تداخل عابرین و خودروها را با روش‌هایی مانند احداث پل‌های عابر پیاده کاهش دهند.

سطح دیگری هم وجود دارد که اصطلاحاً به آن نظام رسیدگی دقیق به حادثه می‌گویند. این سطح درباره سوانح خاص و ویژه حمل‌ونقل است و وظیفه‌اش آن است که تمام عوامل و فاکتورها را با دقت و با ابزار و تجهیزات و مطالعات خاص بررسی کرده و پیشنهاد بدهد که چه باید کرد تا این حادثه تکرار نشود. نمونه بارز این نوع از رسیدگی به حادثه، گزارشی است که شرکت سازنده ولوو را به این نتیجه رساند که طراحی کابین کامیون‌های خود را به نحوی تغییر دهد که راننده بتواند جلوی خود را به نحوی ببیند که در صورت عبور عابر با قد کوتاه، امکان عکس‌العمل وجود داشته باشد و در نهایت آنچه که امروز شاهد آن هستیم رخ داد یعنی عملاً ساخت وسایل نقلیه به اصطلاح دماغ‌دار در کارخانه متوقف شد.

پس به‌طور خلاصه، مسئله این است که ما سطح ۲ و ۳ رسیدگی به حوادث را در کشور نداریم و مبنایمان را براساس داده‌هایی گذاشته‌ایم که نباید مورد استفاده در طراحی و مهندسی راه یا خودرو و حتی امور نظارتی و فرآیندی قرار گیرند. پس در نهایت نتیجه‌گیری‌های مبتنی بر داده‌های

د

حسن عبدوس: با پیگیری کمیسیون ایمنی راه‌ها و شورای عالی ایمنی و حسب تکالیف قانونی، سامانه جامع تصادفات ایجاد شده، اما هنوز بسیاری از آمار و جزئیات مرتبط با تصادفات، تلفات و مجروحان از سوی نهادهای مسئول به صورت برخط یا غیر برخط در این سامانه بارگذاری نشده و دسترسی‌های لازم در اختیار دستگاه‌های اجرایی و علمی قرار ندارد

ع



عبدوس: رویدادی را که از جوانب مختلف آن مطلع نباشیم، نمی‌توانیم به‌طور کامل تحلیل و کاوش کنیم. تا وقتی اطلاعات تصادفات در اختیار کارشناسان، مجامع دانشگاهی و محققان قرار نمی‌گیرد، طبیعتاً نمی‌توانند مشکلات و اولویتهای ایمنی را به‌درستی تحلیل کنند و در جهت شناسایی مداخلات صحیح و استفاده از فناوری در این زمینه اقدامی کنند



حد مؤثر بوده است و آیا آنها را ادامه بدهند یا متوقف و اصلاح کنند، یک اصل مهم است که در کشور به‌ندرت به آن توجه می‌شود. تدوین شاخص‌های مناسب و قابل سنجش جهت ارزیابی اقدامات و وظایف دستگاه‌های اجرایی، نظارتی، امدادی و مدیریتی در موضوع ایمنی حمل‌ونقل یکی از اولویتهای لازم و واجب کشور است که می‌بایست مورد عنایت قرار گیرد.

■ **ترابران: در اختیار قرار دادن اطلاعات را باید از کدام نهاد مطالبه کرد؟ وقتی پلیس راهور پاسخگو نیست، آیا نهاد بالادستی هست که بتواند آنها را وادار به ارائه این اطلاعات کند؟**

■ **عبدوس:** عالی‌ترین مقام ایمنی کشور کمیسیون ایمنی راه‌ها و یک درجه بالاتر از آن شورای عالی ایمنی است که به ریاست رئیس‌جمهور و فعلاً به ریاست معاون اول ایشان تشکیل می‌شود. با پیگیری این دو مرجع و حسب تکلیفی که در قانون وجود دارد، سامانه جامع تصادفات ایجاد شده است، اما هنوز بسیاری از آمار و جزئیات مرتبط با تصادفات، تلفات و مجروحان از سوی نهادهای مسئول به‌صورت برخط یا حتی غیربرخط در سامانه بارگذاری نشده است و دسترسی‌های لازم در اختیار دستگاه‌های اجرایی و مجامع علمی قرار نگرفته است.

بر عهده کمیسیون راه‌ها گذاشته شده است. معمولاً در اغلب تصادفات مهم که تعداد کشته و مجروح آن از یک حدی بالاتر باشد (به‌ویژه در مورد ناوگان عمومی یا ناوگان مواد خطرناک) کارشناسان ایمنی و ترافیک در سر صحنه تصادف حاضر می‌شوند و ضمن بررسی جزئیات صحنه و گزارش پلیس‌راه، گزارش‌های واکوی و تحلیلی تصادفات تهیه می‌شود در این گزارش‌ها وضعیت جاده و اطراف آن، وسایل نقلیه درگیر، کیفیت امدادرسانی، نحوه مدیریت صحنه تصادف، شرایط جوی و... بررسی شده و همراه با اخذ اطلاعات از مجروحان و شاهدان تصادف و تهیه تصاویر لازم از محل وقوع، دلایل ریشه‌ای شناسایی می‌شوند و راهکارهای مقتضی ارائه می‌شوند. این راهکارها، در قالب اصلاح دستورالعمل‌ها و ضوابط اجرایی، اقدامات مهندسی و نظارتی و یک‌سری مداخلات بوده تا باعث پیشگیری از وقوع تصادفات مشابه شوند.

این گزارش‌ها اگرچه مطلوب و کاربردی هستند اما کامل نیستند و برای تهیه تحلیل‌های عمقی و دقیق از تصادفات نیاز به داده‌های کامل‌تری از حوادث رانندگی با همه جزئیات و شامل تواتر سوانح مشابه در یک نقطه، یک مسیر یا در گستره یک استان است تا بتوان نسخه بهتری برای ارتقای ایمنی تجویز کرد. بدیهی است رویدادی را که از جوانب مختلف آن مطلع نباشیم، نمی‌توانیم به‌طور کامل تحلیل و کاوش کنیم. تا وقتی اطلاعات تصادفات در اختیار کارشناسان، مجامع دانشگاهی و محققان قرار نمی‌گیرد، طبیعتاً نمی‌توانند مشکلات و اولویتهای ایمنی را به‌درستی تحلیل کنند و در جهت شناسایی مداخلات صحیح و استفاده از فناوری در این زمینه اقدامی کنند.

فاز بعدی در بحث تحلیل تصادفات پایش بعد از وقوع حادثه است که به نحوه امدادرسانی و نجات، سرعت و شیوه انتقال مصدومان و کیفیت رسیدگی به مجروحان در مراکز تروما و ارائه خدمات بیمارستانی و نیز ثبت مرگ‌ها در پزشکی قانونی برمی‌گردد. در این حوزه پایش و تحلیل‌های بسیار خوبی در حال انجام است و داده‌های مفیدی وجود دارد، اما آمار و گزارش‌های آن غالباً به‌صورت رسمی منتشر نمی‌شود و به‌صورت آزاد در اختیار مردم قرار نمی‌گیرد.

از نتایج و خروجی این تحلیل‌ها واقعیت‌ها و نکات ساده‌ای به‌دست می‌آید که اگر به شیوه درست به اطلاع مردم رسانده شود، با رعایت آنها از بسیاری تصادفات که به‌دلیل بی‌خبری و رفتارهای ناپایمن رانندگان در راه‌ها اتفاق می‌افتد، جلوگیری خواهد شد.

در مرحله آخر پس از گردآوری آمار، تحلیل و پایش تصادفات، آنچه بسیار حائز اهمیت است ارزیابی اقدامات و مداخلات است. اینکه ارزیابی شود مداخلاتی که انجام شده و تصمیماتی که گرفته شده تا چه



اسدامرجی: فراموشی نکنید که بحث پایش وابسته به «داده» است و اوضاع داده در کشور ما بسیار نابسامان است، بنابراین انتظار مباحث تحلیلی، نظارتی و... هم نباید داشت. مثلاً در همه گزارش‌های تصادفات می‌نویسند عدم توجه به جلو، خواب‌آلودگی و... یعنی یک سری عبارات کلی و قابل تفسیر. تازه این در شرایطی است که اساساً شما امکان دسترسی به همین داده‌ها را هم پیدا کنید



■ **ملک‌رضا ملک‌پور (کارشناس دادگستری):** من می‌خواهم بگویم که ما در حال حاضر، یک طرح کاملاً مطالعه‌شده درباره مدیریت سفر و ایجاد تعادل بین تقاضای سفر و امکانات زیرساختی کشور داریم که مصوب شورای ایمنی راه‌ها است و تمام رفرنس‌های بین‌المللی آن را هم نوشته‌ایم. وقتی این طرح در کمیسیون ایمنی راه‌ها به تصویب رسید، اما جلوی اجرای آن را به بهانه پروژه «نفوذ» گرفتند، من به دانشگاه شریف رفتم، پرسیدم شما می‌توانید این پروژه را که تصویب شورای عالی ایمنی راه‌ها را دارد انجام بدهید.

دو استاد این طرح را خواندند و گفتند ما بر مبنای این مصوبه ظرف ۶ ماه نرم‌افزار آن را می‌نویسیم و به کمیسیون عالی ایمنی راه‌ها می‌دهیم که بر مبنای این نرم‌افزار تمام استانداردها مکلف شوند مطابق آن کنند و حتی به کارگران کارخانه‌ها بگویند که اگر می‌خواهید مرخصی بروید این ماه بروید و تقاضای سفر را مدیریت کنید، اما تاکید کردند که تهیه نرم‌افزار ظرف ۶ ماه ۷۰۰ میلیون تومان هم اعتبار نیاز دارد.

این موضوع را نزد دفتر ایمنی راه‌ها و دبیر جلسه آوردم، اما گفتند ما پول نداریم، گفتم اگر اجازه بدهید بروم بیمه مرکزی صحبت کنم، چون سالانه برای دیه ۲۷ هزار نفر از متوفیان حوادث رانندگی هزینه می‌شود و دیه ۲ نفرشان برای اجرای این طرح کفایت می‌کند، ولی باز هم به نتیجه نرسید.

براساس این طرح در این طرح نوشته شده بود که اگر این نرم‌افزار اجرایی شود، سال اول اجرا تعداد کشته‌ها یک‌چهارم خواهد شد و اگر نشود، مشخص می‌شود که در چه مسئولیت‌هایی کوتاهی شده و هدف نهایی هم این بود که ظرف چهار سال آمار کشته‌شدگان تصادفات ایران به آمار ترکیه برسد. علت این که ترکیه برای ما الگو شده بود این بود که از نظر فرهنگی، وسعت جغرافیایی، دین و مذهب و رفتار اجتماعی خیلی شبیه همسایه‌مان هستیم. البته همسایه‌ای که یک‌پنجم ایران حادثه دارد! این را هم در نظر بگیرید در گزارش Sweroad نوشته شده بود که باید آمار ۲۷ هزار نفر را ضرب در ۳ کنید، چون پزشکی قانونی فقط آمار تعداد کشته‌شدگان سر صحنه را می‌دهد. الغرض، ۱۰ ماه در وزارت راه رفتیم و آمدیم تا تصویب شده است، ولی تاکنون، از اجرای مصوبه کمیسیون ایمنی راه‌ها به بهانه پروژه نفوذ جلوگیری شده است!

■ **ناصر رزاق‌منش (مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها):** درباره موضوع علل و تاخیر در اقدامات موثر در کاهش سوانح رانندگی بنده در درجه اول، یکی از اشکالات در حوزه ایمنی حمل‌ونقل و پایش سوانح رانندگی در کشورمان را در اجرا نشدن تصویب‌نامه تشکیل شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور می‌بینم، چراکه هیئت‌وزیران در جلسه ۱۳۹۱/۱۱/۱۵ بنا به پیشنهاد رئیس‌جمهور و به استناد اصل ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی، مصوب کرده است: «به منظور اجرای ماده یک قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و یکپارچه‌سازی ساماندهی و مدیریت واحد حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و هم‌افزایی اقدامات و پیشگیری از فعالیت‌های موازی در وزارتخانه‌های مرتبط با حمل‌ونقل، با انتقال وظایف و مسئولیت‌های شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، کمیسیون ایمنی راه‌ها، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور تشکیل می‌شود.»

یکسری وظایف هم برای آن تعریف کرده است، اما از سال ۹۱ تاکنون شورای عالی ایمنی حمل‌ونقل به طور رسمی تشکیل نشده و کمیسیون ایمنی راه‌ها نیز به دلیل سطح شرکت‌کنندگان در جلسات که مستمر نیز تشکیل نمی‌شود و توان راهبری مورد انتظار را ندارد، وضعیت شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور نیز به همین منوال است. از سال گذشته، هم بنا بر اصرار و خواسته بسیاری از مراجع و مطالبات عمومی، شورای عالی ایمنی حمل‌ونقل که قرار بود به ریاست رئیس‌جمهور تشکیل شود به ریاست معاون اول، یک یا دو جلسه داشته که کاملاً مغایر با این مصوبه است چون هر سه اینها دارند روی یک موضوع کار می‌کنند

و این مصوبه برای حذف فعالیت‌های موازی است که شورا تشکیل شود و کارش را پیش ببرد. به همین علت است که اصرار می‌شود شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی رسماً شکل بگیرد. از طرف جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها، نامه‌ای نیز به آقای رئیس‌جمهور نوشته شده که بایستی آن دو کمیسیون جمع شوند و شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی شکل بگیرد. اشکال دیگری که به نظرم بسیار اهمیت دارد این است که پلیس‌راه‌ور و رسانه ملی که دورکن از ارکان مهم دخیل در ایمنی حمل‌ونقل هستند، از مجموعه سازمان‌های تحت نظارت و مدیریت قوه مجریه نیستند و خود

و این مصوبه برای حذف فعالیت‌های موازی است که شورا تشکیل شود و کارش را پیش ببرد. به همین علت است که اصرار می‌شود شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی رسماً شکل بگیرد. از طرف جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها، نامه‌ای نیز به آقای رئیس‌جمهور نوشته شده که بایستی آن دو کمیسیون جمع شوند و شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی شکل بگیرد. اشکال دیگری که به نظرم بسیار اهمیت دارد این است که پلیس‌راه‌ور و رسانه ملی که دورکن از ارکان مهم دخیل در ایمنی حمل‌ونقل هستند، از مجموعه سازمان‌های تحت نظارت و مدیریت قوه مجریه نیستند و خود



خطرات بی‌حسی!

دکتر مرتضی اسدمرجی - استاد دانشگاه شهید بهشتی

علاوه بر این، به نظر می‌رسد که در اغلب مواقع، در تحلیل‌ها این‌گونه اعلام می‌شود که عامل انسانی مقصر است، اما منظور از عامل انسانی فقط راننده نیست و باید به کاربران دیگر راه مانند عابران هم توجه داشت. به عبارت دیگر، زمانی که از درک خطر صحبت می‌کنیم فقط نباید روی رانندگان متمرکز شویم، بلکه باید درک خطر را در عابران پیاده یا موتورسواران هم افزایش دهیم؛ به‌عنوان مثال، اگر تعداد فوتی‌ها تصادف در شهر تهران را مورد بررسی قرار دهیم، می‌بینیم حدود ۸۰ درصد فوتی‌ها عابران پیاده و موتورسواران هستند. از سوی دیگر، به نظرم بهتر است بیشتر روی هزینه و تبعات تصادفات مانور داده شود تا هم مسئولان و هم مردم حساس‌تر شوند. مثلاً براساس مطالعه‌ای که در تهران انجام شد و بر مبنای تعمیم آن برای سال ۱۴۰۱، به طور میانگین خسارت هر تصادف بالغ بر ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، هزینه جراحی خفیف ۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان، جراحی متوسط، یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، جراحی شدید ۱۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و فوتی ۱۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان بوده است. این رقم‌ها با توجه به آمار تهران محاسبه شده اما نباید با آمار کشوری تفاوت چندانی داشته باشد، تفاوت در یک‌سری بحث‌های اداری و... است اما تبعات اجتماعی و اقتصادی آن تقریباً در همین مبالغ است. اگر این اعداد را برای مردم یا مسئولان پررنگ کنیم، شاید یک مقدار بحث جدی‌تر گرفته شود.

در انگلستان آزمونی برای دریافت گواهینامه وجود دارد به نام «آزمون درک خطر» که کشورهای دیگری از جمله استرالیا هم مدتی است انجام این آزمون را برنامه‌ریزی کرده‌اند. آزمون مذکور به این صورت است که راننده پشت یک مانیتور می‌نشیند و تصویری از جاده به او نشان داده می‌شود، سپس فرد باید خطرات احتمالی را تشخیص بدهد. اگر بخواهم از عنوان این آزمون استفاده کنم، احساس من این است که در بحث ایمنی ترافیک، درک خطر بسیاری از مردم و مسئولان پایین است. به همین دلیل به افزایش سوانح رانندگی به صورت یک دغدغه و بحران ملی نگاه نمی‌شود. موضوع بعدی این است که ما نه در ایمنی و نه در هیچ مقوله دیگری رابطه مناسبی بین پژوهش و اجرا به وجود نیاورده‌ایم. البته منظورم این نیست که در سازمان‌های مختلف، دفتر جدیدی اضافه شود تا این رابطه را ایجاد کند، اما باید رابطه منطقی بین پژوهش و اجرا تبیین شود، چون الان با توجه به صحبت‌ها به این نتیجه رسیدیم که بسیاری از برنامه‌ها با توجه به داده‌های قبلی موجود است، اما مدیریتی برای اجرای آنها وجود ندارد. بحث بعدی این است که بعضی کارها باید به بخش خصوصی واگذار شود چون واقعاً اگر بخواهند بررسی سوانح رانندگی را در سه سطح موردنظر از نگاه معیارهای جهانی انجام دهند، از نیروی کافی در بخش دولتی برخوردار نیستند.



محمودآبادی: در مباحث و ساختار علمی و فنی رسیدگی به حادثه، سه سطح رسیدگی وجود دارد که یکی از این سطوح، سطح اولیه رسیدگی یا سطح رسیدگی قضایی است. آنچه در کشور ما اتفاق می افتد فقط همین سطح رسیدگی قضایی است، در حالی که کارشناسان برجسته ایمنی بر این موضوع تاکید دارند که سطح رسیدگی قضایی نمی تواند مبنای بهره برداری در امور مهندسی ترافیک قرار گیرد



سازمان راهداری. اگر هم شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور به این گزارش (درون شهری) دسترسی داشته باشد به هیچ عنوان حاضر نیست در اختیار دیگران بگذارد. برنامه مشخص و معینی همانند سامانه ثبت سوانح حمل و نقل پس از گذشت تقریباً یک دهه هنوز به دلیل عدم همکاری برخی از نهادها متأسفانه به سرانجام نرسیده است.

■ **محمودآبادی:** موضوع این است که خیلی از مصوبات تصویب می شوند، ولی دستگاه های اجرایی در جریان آنها نیستند یا شاید اصلاً اعتقادی به اجرای آن ندارند. من خاطرم هست در دی ماه سال ۱۳۷۶ در سانحه ای در مسیر همدان به کرمانشاه یک تانکر حامل سود سوزآور به یک اتوبوس برخورد کرده و چندین نفر را پس از برخورد سوزانده بود. ما پس از رسیدگی به این جمع بندی رسیدیم که آیین نامه ای برای حمل و نقل مواد خطرناک تدوین کنیم، ولی از زمانی که آن تصادف اتفاق افتاد تا زمانی که من توانستم آن آیین نامه را بگیرم ۴ سال طول کشید. این در حالی بود که شخصیت های قدرتمندی هم مثلاً در حد آقای مهندس خوانساری پشت سر ما بودند و حمایت می کردند، اما در نهایت نتوانستیم دستگاه های اجرایی دیگر را هماهنگ کنیم.

اکنون می بینیم که امروز یک مصوبه در یک کمیسیون داریم و فردا یک مصوبه برخلاف آن در کمیسیونی دیگر و... شأن مصوبات و مقررات نیز کاهش یافته است به نحوی که برای خیلی از سازمان ها و کارکنان آنها

مهم نیست که مصوبات شما را اجرا کنند یا خیر.

به نظرم، به اجرای مصوبات از جمله مصوبه مورد نظر آقای رزاق منش رسیدگی نمی شود چون ماهیت نهاد راهبر را نداریم. ما در مورد تقویت نهاد راهبر و به سفارش دفتر سازمان جهانی بهداشت در ایران پروژه تحقیقاتی را با دکتر مهدی شفیعیان، استاد دانشگاه امیرکبیر (پلی تکنیک) انجام دادیم و تحویل دفتر WHO دادیم. در آن طرح تاکید شده که یک مجموعه باید کنار این نهاد باشد که مستقل از نظام دولتی، حوادث مرتبط با حوزه وظایف کمیسیون را رسیدگی کند چون کارمند در اداره نمی تواند چیزی را بر خلاف نظر مسئولان بنویسد.

بنابراین در کنار کمیسیون ایمنی باید نهاد مستقلی وجود داشته باشد که در زمان رسیدگی، ملاحظه هیچ نهاد، شخص یا سازمانی را نکند. بگوید من رفتم رسیدگی کردم و مثلاً اشکال از تصمیم نادرست فلان مدیر است، مثلاً بخشنامه ای که ابلاغ شده، اشتباه است، یعنی باید بتواند به صراحت مشکلات موجود در روندها و فرآیندها و شرایط موجود را مطرح کند. خب ما این سازوکارها را در کمیسیون ایمنی نداریم، وقتی هم نداریم، نمی توانیم به نظراتی که با ملاحظات بسیاری مطرح می شود، متکی و منتظر باشیم که روند کاهشی حوادث رانندگی رخ دهد.

■ **اسد امرجی:** درباره اجرا نشدن مصوبات، باید بگویم من مسئول پروژه و مدیر ۱۰ دستورالعمل وزارت کشور در خصوص ایمنی معابر بودم که شورای هماهنگی مصوب کرده بود.

همه آن دستورالعمل ها به استان ها ابلاغ شد، ولی الان در هیچ شهری یک بند از آن هم اجرا نمی شود؛ مثلاً درباره تبلیغات محیطی، ما گفتیم استفاده از تلویزیون های شهری به جز داخل پارک ها یا مثلاً معایری که پیاده راه هستند ممنوع است، ولی اکنون به دلایل اقتصاد و بحث درآمدزایی این تلویزیون ها در مکان های خطرآفرینی جانمایی می شوند. هدف از ارائه این مثال این بود که بگویم در خصوص اجرای پژوهش ها ضمانت اجرا و کنترل مناسب وجود ندارد.

■ **ترابران:** طی یک سال اخیر با توجه به ناآرامی های اجتماعی، شاهد بودیم که اگر اراده وجود داشته باشد، همه سازمان ها به سرعت هماهنگ می شوند و انواع راهکاری کنترلی و نظارتی اتفاق می افتد. به نظر شما با توجه به این ظرفیت، علت تأخیر و تعلل درباره کنترل تصادفات چیست؟ آیا باید تصادفات هم به عنوان بحران امنیتی شناخته شود تا اهتمام جدی تری را به همراه داشته باشد؟

■ **محمدی پیکر:** بله؛ ظاهراً طرح ها و برنامه ها مشخص است ولی شاید

که به عنوان مهم‌ترین دلایل بروز سوانح رانندگی محسوب می‌شوند کاهش قدرت اقتصادی در جامعه تاثیر شگرفی در تشدید و گسترش این عوامل داشته است. چند روز پیش، ۱۲ تا ۱۳ خودرو در محور شمال به جنوب بزرگراه کردستان در شهر تهران با هم برخورد کرده بودند، بسیار جای تعجب بود چنین تصادفاتی در آزادراه برون‌شهری آن هم در زمان یخبندان و برف و باران شاید اجتناب‌ناپذیر باشد، اما در داخل شهر، هوای آفتابی، زمین خشک و صبح اول وقت واقعاً توجیهی ندارد. در ادامه همان مبحث پایش، سؤال می‌شود آیا نهاد ناظر با همین ۱۳ تا

جامعه اصولاً برای زندگی ارزشی قائل نیست که یک بخش از آن به مردم و بخشی هم به نگاه حکومتی برمی‌گردد، یعنی حکومت هم باید برای زندگی شهروندانش ارزش قائل باشد تا بر مبنای آن ارزش برای اتفاقاتی که رخ می‌دهد، اجرای مصوبات و مقررات را پیگیری کند.

■ **رزاق‌منش:** من یکی از ریشه‌های اصلی افزایش سوانح رانندگی در سال‌های اخیر را در مشکلات اقتصادی می‌دانم. اقتصاد در بخش خودرو، اقتصاد در بخش زیرساخت‌ها و اقتصاد در بخش عامل انسانی

نگاه آرمان‌گرایانه مغلوب چالش‌های اداری و اقتصادی

دکتر عباس محمودآبادی - استاد دانشگاه و از مدیران اسبق دفتر ایمنی سازمان راهداری



فنی آنها را به عهده داشته باشد. با این حال، در ادامه، با چالش‌های اداری و اجرایی مواجه شدیم و نتوانستیم رسالت رسیدگی به حوادث رانندگی را به‌درستی انجام دهیم و از مزایای آن استفاده کنیم. این نکته را هم فراموش نکنید که وقتی مسائل اساسی‌تر مانند خوراک و پوشاک مردم پیش می‌آید، اولویت ایمنی به‌طور اتوماتیک به انتهای صف می‌رود. در همه‌جای دنیا هم همین شرایط وجود دارد. راننده‌ای که مجبور است در طول شبانه‌روز ۲۰ ساعت کار کند که بتواند زندگی خانواده‌اش را اداره کند و قسط ماهیانه خودرو خود را بپردازد، در صف‌های طولانی سوخت‌گیری بایستد، تعمیرات وسیله نقلیه را خودش انجام دهد، معلوم است که در جاده خوابش می‌برد! کامیون‌داری هم که از لاستیک‌های فرسوده استفاده می‌کند، دلش می‌خواهد این لاستیک‌ها را عوض کند، اما پولش ندارد. شخصی که ماشین فرسوده سوار می‌شود، هرچقدر هم برایش قانون بگذارید امکان جایگزینی آن را ندارد. چنین مسائلی باید در معیشت افراد حل‌وفصل شود. حدود ۱۵ یا ۱۶ سال پیش یک نفر را از خارج از کشور دعوت کرده بودیم که به ایران بیاید و دوره آموزشی ترافیک و ایمنی ارائه کند. چند روزی در خیابان‌ها می‌چرخید و یک بار به من گفت: چقدر در سال کشته دارید؟ آن زمان حدود ۲۱ هزار کشته در سال داشتیم. گفت: با این نحوه رانندگی‌تان تا ۱۰۰ هزار نفر نیز قابل انتظار است!

واقعیت این است که از خرداد سال ۷۷ طیفی در سازمان راهداری مسئولیت ایمنی را به عهده گرفتند که نگاه خاص و آرمان‌گرایانه‌ای به مسائل مختلف داشتند. من و تعدادی از همکاران آن زمان در موسسه تحقیقات حمل‌ونقل انگلیس، دوره ایمنی حمل‌ونقل را گذرانده بودیم، با بانک توسعه آسیایی ارتباط داشتیم و آرزوهای بزرگی در خصوص ارتقای سطح ایمنی در سر می‌پروراندیم. آن زمان تقریباً به چیزی حدود ۳۷ یا ۳۸ تصادف رسیدگی دقیق انجام داده بودیم؛ مثلاً در یک مورد، بین ازنا و الیگودرز یک تریلی به اتوبوس برخورد کرده بود و ورق‌های آهن از روی تریلی پایین افتاده بودند و سر تمام سرنشینان اتوبوس قطع شده بود. من دنبال این قضیه افتادم که دلیل این موضوع چیست؟ حتی با یک متخصص در همان موسسه انگلیسی مکاتبه و صحبت کردم و او گفت شما باید دستورالعملی تحت عنوان مهار بار در وسایل نقلیه داشته باشید. در آن زمان مطالب و مستندات را برای ما فرستاد و بر اساس آن دستورالعملی برای مهار بار تهیه کردیم که به تصویب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور رسید و خوشبختانه این قدر فرصت داشتم که آموزش آن را نیز برای رانندگان و مدیران فنی شرکت‌های حمل‌ونقل در دستور کار خود قرار دهم. گاهی هم متوجه می‌شدیم که اشتباه از فرآیندهای خودمان است، مثلاً اجازه تاسیس شرکت حمل‌ونقلی را داده‌ایم که اصول و مبانی کار را نمی‌داند یا متوجه شدیم که وضعیت فنی و بارگیری کامیون‌ها از نظر ایمنی نامطلوب است، در حالی که شرکت باید مسئولیت سلامت

پرداخت کند خیلی فرق می‌کند، اما در نظام مهندسی ما به این موضوعات اساساً دقت نمی‌شود. منظورم این نیست که نباید به راننده متخلف وانت بی‌توجهی کرد، می‌خواهم بگویم که باید ساختار اقتصادی مناسبی را بر جامعه حاکم کرد که فردی وادار به چنین نحوه فعالیتی نشود.

البته من با اینکه به اندازه مسائل امنیتی در مورد این مقوله هم ایجاد حساسیت کنیم، مخالفم. چون وقتی موضوعی در کشور ما امنیتی می‌شود یا مثلاً شرایط اجتماعی خاصی پدید می‌آید، طیفی که کار و تخصصشان این نیست سوار بر موضوع و مطبوعات و رسانه‌ها می‌شوند و بهره‌گیری و بهره‌برداری می‌کنند و کار فنی و مهندسی که فعالیت بسیار پیچیده‌ای است تحت الشعاع قرار می‌گیرد. کار مهندسی صرف و حرفه‌ای نیازمند افراد و فرآیندهای خاص است. به نظر من هرچه به سمت فضای امنیتی‌تر برویم، بیشتر صدمه می‌خوریم و اختیار هر آنچه را هم که در کف داریم از دست می‌دهیم.

به نظر من، اولویت ساختارهای تصمیم‌گیر در کشور باید حمایت به ورود بخش‌های تخصصی به مقوله متمرکز باشد. من واقعاً به این معتقدم که دانش تخصصی‌مان کافی نیست که بتواند چنین پروژه سنگینی را حتی اگر به ما اختیارات و پول هم بدهند، مدیریت کنیم.

من اشتباهات فاحشی را از طریق همکاران خودمان در راه‌ها می‌بینم. اصلاً باورکردنی نیست که نظام رسیدگی به عملکرد رانندگان اتوبوس هنوز دفترچه ثبت ساعت است که ۷۰ سال است همه متوجه شده‌اند که روش غلطی است و باید کنار گذاشته شود، اما ما دنده عقب رفتیم و دوباره به این موضوع برگشتیم!

ما نمی‌توانیم با اطمینان بگوییم که همه چیز را بلدیم و دانش کافی داریم. اتفاقاً ضعیف هستیم، داده نداریم، توان مهندسی‌مان پایین است، نمی‌شناسیم و دنیا هم ما را رها کرده است.

■ **ترابران: برای جبران ضعف دانش فنی، چه راهکار عملی می‌توان پیشنهاد داد؟ آیا استفاده از مشاور خارجی می‌تواند کمک کند؟**

■ **محمودآبادی:** بله، حتماً. کارشناسانی که از طرف یک شرکت خارجی به ایران آمده بودند، تجاری در کارشان داشتند که خیلی روشنگر و جالب‌توجه بود. خاطریم هست آن زمان یعنی در سال‌های ۸۲ یا ۸۳ قرار بود به ما ۱۰۰ میلیون دلار وام بدهند تا یک کریپور را در کشور به صورت نمونه ایمن‌سازی کنیم. هم‌زمان روی یک پروژه در آرژانتین هم کار می‌کردند، از گفت‌وگوهای تلفنی آنها متوجه شدم که منابع مالی انجام کار در آرژانتین را تامین کرده‌اند، اما وقتی نوبت ما می‌رسید، می‌گفتند باید بررسی بیشتری داشته باشند.

۱۴ راننده پرسش و پاسخی حتی در محل برای علت‌یابی بروز سانحه داشته است؟ به نظر و بر اساس مشاهدات همیشگی تنها به تنظیم کروکی و خسارت‌ها پرداخته شده و رانندگان نیز با تحمل فشارهای روحی و روانی و خسارت به کار خود ادامه می‌دهند، چه کسی در این موارد باید آسیب‌شناسی کند؟!

■ **محمودآبادی:** در یکی از همایش‌های ایمنی، یکی از اساتید دانشگاهی خارجی که پژوهش‌های زیادی در رشته ایمنی داشته، نمودارهایی را نشان داد و نتیجه‌گیری کرد که وضعیت ایمنی حمل‌ونقل در هر کشوری تا حدودی متأثر از اقتصاد آن کشور است. نوع بهره‌برداری از وسایل نقلیه و مشکلات پیش روی آنها از اهمیت خاصی برخوردار است که اساساً ما به آنها فکر نمی‌کنیم. مثلاً شما یک راننده وانت را در نظر بگیرید که باید ساعت ۲/۵ صبح راه بیفتد و به پایین‌تر از پاکدشت برود، تا سبزیجات مختلف را بار بزند، طوری که قبل از ساعت ۶ که طرح ترافیک شروع می‌شود خودش را به محدوده تهران برساند، بارش را شخصاً تخلیه کند و بعد دوباره در شهر بچرخد و احتمالاً ۴ تا یخچال، کمد و... را جابه‌جا کند و... در نهایت غروب به منزل برگردد. طبیعتاً نحوه رانندگی این فرد با کسی که صبح حمام رفته، صبحانه خورده، ساعت ۸ از خانه‌اش راه افتاده و برایش مهم نیست که ۱۵۰ هزار تومان هم برای طرح ترافیک

»

محمودآبادی: من به اندازه بقیه روی موضوع

فرهنگ‌سازی و آموزش حساس نیستیم.

بر اساس تجربه، معتقد هستم که هر جا

مردم را مخاطب قرار دادند و مقصر دانستند

بیشتر شاهد فرار از مسئولیت بوده‌ایم.

البته مقوله آموزش و فرهنگ‌سازی در همه

کشورها وجود دارد، ولی در وهله اول

این ساختار مهندسی و فرآیندی است که

انتظارات جامعه از مردم را شکل می‌دهد

“



اسدامرجی: من مسئول پروژه و مدیر اجرای ۱۰ دستورالعمل وزارت کشور در خصوص ایمنی بودم. همه آن دستورالعمل‌ها به استان‌ها ابلاغ شد، ولی الان در هیچ شهری حتی یک بند از آن هم اجرا نمی‌شود؛ مثلاً درباره تبلیغات محیطی، ما گفتیم استفاده از تلویزیون‌های شهری به جز داخل پارک‌ها یا مثلاً معابری که پیاده‌راه هستند ممنوع است، ولی اکنون به دلایل اقتصادی و بحث درآمدزایی این تلویزیون‌ها در مکان‌های خطرآفرینی جانمایی می‌شوند



بیش آقای مهندس خوانساری که آن زمان رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بود، رفتم و گفتم: آقای مهندس اینها به ما پول نمی‌دهند اما برای آرژانتین کارسازی می‌کنند، به نظرم بیهوده وقت خودمان را تلف نکنیم. هیچ‌وقت از خاطر نمی‌رود که آقای خوانساری به من گفت اصلاً مسئله ما پول نیست، این ۱۰۰ میلیون دلاری که قرار است به ما بدهند (که نهایتاً هم ندادند) خودمان در سازمان هم می‌توانیم تامین کنیم، اما هدف من این است که شما یاد بگیرید باید چه کار کنید و متوجه شوید که کجای کارتان اشتباه است و از تجربیات این کارشناسان استفاده کنید.

این رویکرد بسیار تاثیرگذار بود. اکنون ما اصلاً با دنیا ارتباط نداریم که بدانیم دارند در حوزه ایمنی چه کار می‌کنند، فقط حرف می‌زنیم و طبق ذهنیت خودمان تصمیم می‌گیریم. من آن زمان متوجه شدم که خیلی از روش‌ها و تصمیمات اشتباه بوده و نباید به این شکل عمل می‌کردیم. تردید نداشته باشید که حضور مشاور خارجی حداقل در بخش‌های نظارتی یک ضرورت است، اما همان‌طور که آقای ملک‌پور گفتند متأسفانه ساختار دولتی از چنین پروژه‌هایی حمایت نمی‌کند.

■ **عبدوس:** اساساً چرا باید مسئولان یا مردم دغدغه ایمنی داشته باشند؟ مگر ما چه اطلاعاتی به آنها داده‌ایم که این دغدغه، نگرانی یا احساس بحران در مردم یا حتی در مسئولان ایجاد شود؟ صرف اینکه می‌گوییم ۲۰ هزار نفر در سال کشته می‌شوند غیر از یک حس تاسف زودگذر چه تحول و مطالبه‌گری را ایجاد می‌کند؟

واقعیت این است که متأسفانه این اعداد و آمار معنا و مفهومی برای مخاطب ندارند. این در شرایطی است که تقریباً در میان اقوام و دوستان هر ایرانی یک یا چند نفر تجربه فوت و یا جرح در تصادفات را داشته‌اند بنابراین درک آن موضوع غریبی نیست.

وقتی در خیابان‌های شهر و جاده‌ها با مجموعه فراوانی از تخلفات و رفتارهای قانون‌گریز و معایر ایمنی روبه‌رو هستیم و این پدیده به‌عنوان یک هنجار پذیرفته شده و برخورد قاطعی با آن صورت نمی‌گیرد، نمی‌توان انتظار داشت که مردم و مسئولان با انزجار به موضوع تصادفات و آسیب‌های ناشی از آن نگاه کنند. این قانون‌گریزی که به امری عادی تبدیل شده است قطعاً ریشه در مسائل اجتماعی و اقتصادی دارد. لذا در وضعیت فعلی شاید بهتر باشد زاویه دید را عوض کنیم و از کسانی که تصادف نکردند بپرسیم که چرا شما در این سفر روزمره تصادف نکردید؟ چه شد که توانستید سالم به مقصد برسید؟ این در شرایطی است که سایر تبعات و هزینه‌های فراوان تصادفات

هنوز از نگاه‌ها پنهان مانده است. در موضوع ایمنی، تصادفات مثل کوه یخ شناور در آب است که معمولاً فقط نوک آن یعنی تلفات حوادث رانندگی بیشتر دیده می‌شود ولی هزینه‌های درمانی و بازتوانی مجروحان و معلولان تصادفات، هزینه‌های اداری، خسارات مادی، از دست دادن نیروی کار و سرمایه هزینه شده روی افراد، مشکلات روانی تجربه کردن تصادف و فقدان عزیزان، بی‌سرپرست شدن خانواده‌ها، تولید فقر و بزه‌های اجتماعی و... عمدتاً مورد غفلت قرار می‌گیرند. حال اگر روی این آمار و ارقام بیشتر کار کنیم و حتی کوه یخ را هم به‌طور کامل از اقیانوس بیرون بکشیم، باز هم اتفاقی نخواهد افتاد.

اگر می‌خواهیم حس مطالبه‌گری و دغدغه واقعی ایجاد شود، باید از تجربه‌های آزموده شده مثل کرونا استفاده نمود که با اطلاع‌رسانی گسترده و بسیج مردمی و دولت برای مقابله با آنچه عملکرد خوب و اثرگذاری رقم خورد. تنها راه فعلی برای این‌که خیلی سریع بتوان به مقصد رسید، اطلاع‌رسانی همه جانبه و بدون حذف در مورد تبعات اقتصادی و اجتماعی تصادفات و آگاهی‌بخشی و انتقال اصول و مهارت‌های ساده رانندگی و رفتاری ترافیک جهت دور ماندن از موقعیت‌های وقوع تصادف است که در این راه نباید از ظرفیت شگفت‌انگیز فضای مجازی در جذب مخاطب غافل شد.



صفریان: از نظر من، نه تحلیلی درباره کاهش تصادفات وجود دارد و نه اراده‌ای که بعداً تبدیل به جریانی عملیاتی شود. وقتی هنوز معضل تصادفات رانندگی جزء دغدغه‌های اولویت‌دار حاکمیت نیست، دستگاه‌های ذی‌ربط هم نمی‌دانند چطور برنامه‌شان را تنظیم کنند و چگونه با وجود اعتبارات اختصاص یافته از دستگاه‌های مسئول کارنامه عملکرد بخواهند



■ **ملکپور:** فارغ از اینکه جان مهم است، به نظر من، مال هم مهم است. در جلسه کمیسیون ایمنی هم از من پرسیدند شما چرا از طرف اتاق بازرگانی بین‌المللی می‌آیید؟ مگر تلفات جاده‌ای به شما چه ربطی دارد؟ گفتم به دلیل که ۴ تا ۶ درصد GDP صرف هزینه ناشی از پیامدهای سوانح رانندگی می‌شود. بنابراین ما فارغ از جان افراد فکر می‌کنم که در شرایط فعلی اقتصادی باید هزینه‌هایمان را کم کنیم و برای کاهش هزینه‌ها باید جلوی سوانح را بگیریم و در این راه می‌توانیم از ظرفیت‌های سازمان‌های مردم‌نهاد استفاده کنیم.

■ **نرابران:** یکی از راهکارها برای کم‌رنگ شدن تعطل و تاخیر مسئولان، آگاهی‌بخشی به کاربران راه است، مثلاً اکثر موتورسواران اساساً اعتقادی به رعایت چراغ قرمز ندارد یا رانندگان جاده‌ای در هنگام خستگی، فرزندان یا شاگردشان را که گواهینامه پایه یک ندارند، پشت فرمان می‌نشانند که همین‌ها باعث تصادف می‌شود، به نظر شما، آیا با فرهنگ‌سازی یا اعمال جریم سنگین‌تر می‌توان کاربران جاده را به رعایت قوانین ملزم‌تر کرد؟

■ **ملکپور:** بگذارید خاطرهای برایتان تعریف کنم. من برای مهاجرت به آمریکا به ارمنستان رفتم. مامور کنسولگری آمریکا در ایروان گفت: متأسفانه عدم سو پیشینه شما در کشوری که ۵۱ سال پیش زندگی و تحصیل می‌کردید نشان می‌دهد پرونده جنایی دارید. به همین دلیل ویزا

صادر نکرد. ماجرا از این قرار بود که مامور کنسولگری گفت شما تاکنون در انگلیس زندگی کردید؟ گفتم ۵۱ سال پیش. گفت سوابق عدم سوءپیشینه شما نشان می‌دهد که شما گزارش مجرمانه دارید. یادم افتاد که سال ۵۲، من با همسرم از کاردیف (پایتخت و پرجمعیت‌ترین شهر ولز) به لندن آمدم، ساعت ۱۰ شب بود و متوجه شدم پلیس دنبال من است. سر چهارراه به من رسید و گفت شما گواهینامه دارید؟ گفتم: بله. گفت: گواهینامه‌ات بین‌المللی است؟ گفتم: بله اعتبار آن هم یک‌ساله است. گفت: شما یک سال است اینجا هستید یا بیشتر از یک سال؟ گفتم: یک سال است. گفت: مطمئن هستید، گفتم: بله. استعلام گرفت و گفت: نه، ۱۲ ماه و یک هفته است، پس باید به دادگاه بروید.

البته آن زمان چون عکس نیروی دریایی روی گواهینامه‌ام بود و پلیس ولز هم دل خوشی از انگلیسی‌ها نداشت، آن پرونده مختومه شد و من به دادگاه نرفتم، اما تخلفم ثبت شده بود و ۵۱ سال بعد علیه من مورد استفاده قرار گرفت. در صورتی که در ایران روی عملکرد موتورسواران از سوی هیچ نهادی نظارتی نمی‌شود، در حالی که باید از روزی بترسند که جلوی پلیس بنشینند و از دیدن گزارش تخلفاتشان خجالت‌زده شوند.

■ **محمدی‌بیکر:** به نظر من، نیاز به کار فرهنگی بسیار جدی است. البته همیشه بحث‌هایی وجود دارد مبنی بر این‌که انسان ممکن است همیشه خطا کند، ممکن است از نظر سیستم عصبی در وضعیتی باشد که نتواند تصمیم درست بگیرد، اما حادثه‌ای که اتفاق می‌افتد نباید این‌قدر عوارض سخت و فاجعه‌باری به وجود بیاورد. اشتباه یک انسان نباید منجر به کشته شدن چند نفر شود؛ پس در اینجا باید به این موضوع توجه کرد که خودرو نایمن است یا جاده مشکل دارد و فقط هم بحث بی‌احتیاطی کاربران مطرح نیست. من به عنوان کسی که از جاده‌ها استفاده می‌کنم مشکلات بسیاری را در تابلوهای جاده‌ها می‌بینم، زمانی هم که در سازمان راهداری بودم همیشه می‌گفتم که واقعاً این تابلوها خودشان عامل حادثه هستند. گاهی می‌رفتند و مشکل را برطرف می‌کردند و خیلی وقت‌ها هم مشکل برطرف نمی‌شد و همین‌طور می‌ماند. همان‌طور که دوستان گفتند ما با مجموعه‌ای پیچیده اما قابل حل روبه‌رو هستیم، زیرا دیگر نقاط دنیا این کارها را کردند و توانستند مشکلاتشان را حل کنند، چند برابر ما هم وسیله نقلیه و سفر دارند، اما تعداد حوادث، کشته‌ها و مجروحان‌شان بسیار کمتر از ما است.

■ **صفریان:** در ارتباط با پرسش شما باید بگویم علی‌رغم اینکه دانش عمومی در تمام سطوح بالا رفته است، اما سطح رفتاری کاربران جاده‌ای

در هر دو مورد نیاز است با همت قابل توجهی عمل کنیم، بهبود رفتار کاربران جاده نیازمند ارتقای فرهنگی است و با هنجارشکنان هم باید قاطعانه برخورد کرد که عملکرد ما در هر دو مورد ضعیف است.

■ **اسد امرجی:** من چون تا حدودی در حوزه رفتارشناسی کار کرده‌ام، فکر می‌کنم برای انتقال یک پیام اجتماعی، باید با مراحل انتقال آن آشنا باشیم. یکی ابزار است که باید درست انتخاب کنیم و فضای مجازی در حال حاضر مناسب‌تر از سایر ابزارها جواب می‌دهد. دومین موضوع طراحی پیام است و اینکه باید چه خصوصیتی داشته باشد؟ به یک بخش از جامعه باید به‌طور مستقیم پیام داد و در بخشی دیگر پیام‌های غیرمستقیم تأثیرگذار است. بحث بعدی ضریب پذیرش است، یعنی اگر بخواهیم موضوعی را در دانشگاه به دانشجویان القا کنیم، باید ببینیم که کدام استاد می‌تواند این پیام را موثرتر به دانشجویان منتقل کند یا اگر

ما مقداری افت کرده و حتی در بعضی رده‌های سنی تبدیل به عادت شده که تغییر آن خیلی پیچیده و سخت شده است. در بحث آموزش و فرهنگ‌سازی هم خیلی فضا و فرصت نداریم. یک گارد اجتماعی هم وجود دارد که فرصت کار فرهنگی را از ما می‌گیرد. کار فرهنگی فوق‌العاده بفرنج و تخصصی است و باید با نگاهی عمیق صورت گیرد. این طور نیست که به‌سرعت یک پویش راه بیندازیم و... فرض کنید که یک سازمان بخواهد کار آموزشی انجام دهد، چقدر مخاطب دارد؟ ما اخیراً جلسه‌ای با یکی از آقایان پلیس داشتیم، می‌گفت ما ۵۰۰۰ بروشور در یک سال توزیع کردیم، اما روزانه ۲۰ هزار تصادف در کشور اتفاق می‌افتد. خب این چه سنخیتی با هم دارد؟ یعنی اگر بخواهیم کار فرهنگی بکنیم، باید گسترده‌تر باشد. یک بخش از موضوع به ارتقای رفتارها برمی‌گردد و بخشی هم به درصدی از قانون‌شکنان که باید اعمال قانون شوند و در واقع با برخورد قهری، بازدارندگی ایجاد شود.

صورت مسئله اشتباه و پاسخ‌دهندگان بی‌اعتنا!

حمید صفریان - رئیس کمیته فرهنگی جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها



تا جایی که مدیریت این سفرها زیر سوال رفت. کار به جایی رسید که رهبری ورود پیدا کرد و چهار سال بعد جشن به صفر رساندن تصادفات کاروان‌های راهیان نور برگزار شد.

پس صورت مسئله چندان پیچیده نیست؛ اگر هم پیچیده باشد، دانش مهندسی و دانش مدیریت در داخل کشور آن قدر هست که بتوانیم ورود پیدا کرده و تقایص را برطرف کنیم، اما اکنون موضوع اینجاست که نه فقط در سطوح مدیریتی، بلکه خود مردم و افکار عمومی هم مطالبه‌گر کاهش تصادفات نیستند؛ مثلاً اگر امروز در یک اتوبوس ۱۲ نفر کشته شود، دغدغه ذهنی جامعه نمی‌شود و فقط در حد یک خبر ساده در فضای مجازی بازخورد دارد.

البته متأسفانه ما نوک پیکان را فقط روی کشته‌ها گذاشته‌ایم و از ۳۰۰ هزار آسیب جدی یا ۸۰۰ هزار تصادف جدی در سال چیزی نمی‌گوییم. در واقع، هزینه‌های اقتصادی کلان تصادفات را در نظر نمی‌گیریم و ناهنجاری‌های خانوادگی و اجتماعی و دعوای خیابانی را نمی‌بینیم؛ اینها همه حاصل رفتار ترافیکی اشتباه است که فکر می‌کنم بررسی آنها در فضای ذهنی و مدیریتی کنونی کشور جایگاهی ندارد.

تجربه نشان داده است که اگر ورود با انضباطی به مسئله سوانح رانندگی صورت گیرد و اراده لازم وجود داشته باشد، به لحاظ فنی و اجرایی توان کاهش آمار تصادفات را داریم.

در دهه ۸۰ شمسی، وقتی صورت مسئله درست تعریف شد و به عنوان یک دغدغه شناخته شد - حال به واسطه فعالیت چند مسئول متعهد یا اینکه کمیسیون ایمنی تازه شکل گرفته بود - پروژه‌های زیادی تعریف و و مابه‌ازای آن قوانینی تصویب شد که حاصل آن کاهش تصادفات بود. البته درست است که با آمار WHO پیش رفتیم، اما حداقل نتیجه افتخارآمیزی به‌دست آمد. تمام دستگاه‌ها هم در این کاهش تصادفات دخیل بودند، در حالی که در فضای بی‌انضباطی فعلی، اولین کاری که صورت می‌گیرد فرافکنی است و هر فرد مسئولیت خودش را به گردن افراد دیگری می‌اندازد، مثلاً پلیس خودروسازان را مقصر می‌داند، خودروسازان سیاست‌های دولت را نقد می‌کنند و سازمان راهداری از کمبود بودجه می‌گوید و الی آخر.

خاطرم هست وقتی کاروان راهیان نور در کشور به راه افتاده بود، تا چند سال شاهد وقوع سوانح رانندگی جدی طی انجام آن بودیم

هر جا که مردم را مخاطب قرار دادند و مقصر دانستند، بیشتر شاهد فرار از مسئولیت بوده‌ایم. در واقع، من در هیچ برنامه ایمنی در کشورهای دیگر ندیدم که بگویند مردم وظیفه دارند چه کارهایی انجام دهند. بحث‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی وجود دارد، ولی ساختار مهندسی و فرآیندی است که انتظار از مردم را شکل می‌دهد. به همین دلیل من همیشه نظارت را در کنار آموزش و فرهنگ‌سازی می‌بینم و باورم بر این است که هرچه آموزش بدهید و تلاش کنید و به آنها تذکر بدهید، وقتی نظام حرفه‌ای نظارتی نداشته باشید همه کارهای بی‌اثر می‌شود.

در نظام نظارتی چند موضوع اساسی وجود دارد که مسئولان از آنها بی‌اطلاع هستند. یکی از آنها غیرقابل پیش‌بینی بودن نظارت است، یعنی راننده باید در همه نقاط جاده احساس کند که تحت کنترل است. وجود دفترچه ثبت ساعت رانندگان اتوبوس نمونه بارز نقض چنین اصلی است؛ چرا که راننده مطمئن است که صرفاً در محل‌های مشخصی تحت عنوان پاسگاه مورد کنترل قرار می‌گیرد. موضوع دیگر آن است که وقتی تخلف کردید قطعاً شما را تحت کنترل قرار می‌دهند و نکته سوم اینکه وقتی تخلف کردید، حتماً مجازات می‌شود. اگر این سه مورد با هم اتفاق نیفتد، نظارت اثربخش نیست.

من در رابطه با خودم مثال می‌زنم، چون گاهی اوقات صبح زود راه می‌افتم و به گیلان می‌روم، اولاً کاملاً آگاه هستم که از تهران تا لاهیجان هیچ خبری از نظارت جاده‌ای نیست. یعنی اگر شما ساعت ۴ صبح به سمت لاهیجان راه بیفتید، تقریباً هیچ نظارتی وجود ندارد و هر طور که دلتان خواست می‌توانید رانندگی کنید. کلاً دو دوربین در کل این مسیر هست که من دقیقاً می‌دانم کجاست، یعنی اگر خواستم با سرعت زیاد بروم به راحتی می‌توانم، البته من بنا به دلایل شخصی و دانش و آگاهی خودم رعایت می‌کنم. اما منظورم این است که ویژگی غیرقابل پیش‌بینی بودن را تقریباً حذف کرده‌ایم. ما اصلاً برنامه نظارتی نداریم و همه کاربران جاده متوجه می‌شوند که نظارت موثری وجود ندارد. به اعتقاد من، در حوزه نظارت هرچقدر مردم را نصیحت کنیم، آموزش بدهیم، بترسانیم، تا زمانی که باور نداشته باشند که روی عملکردشان نظارت موثر داریم، واقعاً هیچ ثمره‌ای ندارد.

■ **ترابران: یعنی به نظارت سختگیرانه‌تر اعتقاد دارید؟**

■ **محمودآبادی:** نه لزوماً سختگیرانه؛ یک درجه‌بندی در نظام تدوین جریمه‌ها وجود دارد که بدترین تخلف در نظام ترافیکی، عبور از چراغ قرمز است. میزان جریمه این مورد باید معادل درآمد یک روز خودرویی باشد که کار حمل‌ونقل عمومی در آن شهر انجام می‌دهد. فرض کنید اگر یک

بخواهیم به اقوام مختلف پیام ایمنی بدهیم شاید باید از یکسری افراد موردتوجه این جوامع استفاده کرد، این ضریب پذیرش بسیار حائز اهمیت است، بنابراین از دیدگاه جامعه‌شناختی و روان‌شناختی باید مخاطب را کامل شناخت و روی ویژگی‌های مخاطب کار کرد.

همه اینها نشان می‌دهد که جامعه با یک بحث بلندمدت مواجه است، نه کوتاه‌مدت، در حالی که ما به صورت پایه‌ای روی آن کار نمی‌کنیم. اگر درس یا نکات ایمنی از همان دوره دبستان آموزش داده شود یا بحث ایمنی ترافیک از پیش‌دبستانی به شکل ابزار اسباب‌بازی مورد استفاده قرار گیرد، بسیار موثرتر خواهد بود. ضمناً باید به موضوع به صورت بین‌رشته‌ای نگاه کرد. البته کارهای بسیاری انجام شده و خیلی پیشنهادها در برنامه عملیاتی ارائه شده، منتهی کارگروهی لازم است تا مشخص شود که کدام‌یک از اینها باید در اولویت قرار گیرد.

معضل بعدی دیدگاه سازمانی است؛ زمانی که می‌خواهیم جاده‌ای را ایمن‌سازی کنیم، می‌گویند برای نقاط حادثه‌خیز و... در این حد بودجه وجود دارد، ولی برای بحث‌های آموزشی و فرهنگی اگر بودجه‌ای درخواست شود، می‌گویند واقعاً یک میلیارد برای بحث آموزشی و یک میلیارد برای بحث فرهنگ‌سازی؟! بعد هم هیچ مسئولی زیر بار چنین مطالبی نمی‌رود و در شرایطی که بحث آموزش باید در اولویت قرار بگیرد، ما به جاده، خودرو و... بیشتر اهمیت می‌دهیم.

■ **محمودآبادی:** من به اندازه بقیه در مورد بحث‌های فرهنگ‌سازی و آموزش حساس نیستم. براساس تجربه‌ای که داشتم باورم بر این است که



رزا ق‌منش: اشکالی که به نظرم بسیار اهمیت

دارد این است که پلیس راهور و رسانه ملی

که دو رکن از ارکان مهم دخیل در ایمنی

حمل‌ونقل هستند، از مجموعه سازمان‌های

تحت نظارت و مدیریت قوه مجریه نیستند

و خود را خیلی به دستورات و تکالیفی

که دولت تعیین می‌کند مقید نمی‌دانند





د

عبدوس: اساساً چرا باید مسئولان یا مردم دغدغه ایمنی داشته باشند؟ مگر ما چه اطلاعاتی به آنها داده‌ایم که این دغدغه یا احساس بحران در مردم یا حتی در مسئولان ایجاد شود؟ صرف اینکه می‌گوییم ۲۰ هزار نفر در سال کشته می‌شوند غیر از یک حس تاسف زودگذر چه مطالبه‌گری ایجاد می‌کند؟ واقعیت این است که این اعداد و آمار معنا و مفهومی برای مخاطب ندارند

۲۲

تاکسی در روز ۴۰۰ هزار تومان درآمد دارد، می‌گویند اگر برای جریمه عبور از چراغ قرمز که بدترین نوع تخلف است، ۴۰۰ هزار تومان در نظر بگیرید، تقریباً در حالت بهینه قرار می‌گیرد. اگر آن را بیشتر کنید، بازخوردهای بد خواهد داشت و اگر کمتر باشد، کسی آن را جدی نمی‌گیرد، قاعده‌ای دارد که WHO به آن رسیده و می‌گوید خوب است که چنین معدلی داشته باشد، اما ما کاری به این مسائل نداریم، فقط حرف می‌زنیم و هیچ‌وقت بررسی نکردیم که جریمه‌های فعلی چقدر تاثیرگذار است و فقط جنجال می‌آفرینیم که باید جریمه‌ها را افزایش دهیم.

■ **عبدوس:** یکی از کلیدی‌ترین و اصلی‌ترین سرفصل‌هایی که در حوزه ارتقای ایمنی باید به آن توجه شود، نظام آموزش و آزمون برای صدور گواهینامه است. متأسفانه در ایران شما به راحتی می‌توانید گواهینامه بگیرید و با محدودیت سختی مواجه نمی‌شوید. این نداشتن آموزش



ماموریت‌های ناتمام

ناصر زقاق منش - مدیرعامل و عضو هیئت‌مدیره جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها

آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح رانندگی مصوب سال ۱۴۰۰ اجرا شود، ۳۰ درصد از تصادفات کاهش پیدا خواهد کرد، این در حالی است که بسیاری از ماموریت‌های تعیین شده در این دو مصوبه مانند سند «دهه اقدام برای ایمنی جاده‌ها» که از سال ۱۴۰۹-۱۴۰۰ برای کاهش سالانه ۱۰ درصد از قربانیان سوانح رانندگی تصویب و تکلیف شده، به طور جدی اجرا نشده و از همین سال (۱۴۰۱) افزایش حوادث ترافیکی را شاهد هستیم. البته فعلاً کمیسیون ایمنی راه‌ها مسئولیت شورای عالی ایمنی حمل‌ونقل را عهده دار است، ولی ظاهراً قدرت عمل مورد انتظار را ندارد که مثلاً از وزارت ارشاد یا دیگر نهادهای مسئول در امر حمل‌ونقل درباره عملکردشان بازخواست کند.

جالب اینکه در آخرین جلسه‌ای که توسط معاون اول رئیس‌جمهور برگزار شد، دستگاه‌ها را مکلف کرده‌اند که برنامه‌ای برای کاهش تصادفات رانندگی تهیه و تدوین کنند. جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها خطاب به ایشان نامه‌ای نوشت که آقای مخبر چه برنامه‌ای بیآورند؟! این دو تا برنامه و مصوبه، اکشن‌پلن و نقشه راه از سال‌های گذشته وجود دارد، تازه می‌خواهید از سفر شروع کنید!؟

جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها به دلیل عدم جدیت در تغییر سیاست‌ها و برنامه‌ها از سوی قوه مجریه، به ناچار سراغ قوه مقننه رفته و از رئیس مجلس شورای اسلامی درخواست کرده که نسبت به این موضوع حساسیت نشان دهد. چند سال است که تلاش می‌کنیم در مجلس، فراکسیون ایمنی حمل‌ونقل تشکیل شود، ولی متأسفانه موضوع سوانح رانندگی و از بین رفتن هر روز و هر ساعت از هموطنان در این‌گونه حوادث حتی در میان نمایندگان مجلس هم عادی‌انگاری شده است، درحالی‌که بنا بر آخرین پژوهش‌های صورت گرفته، اکنون حدود ۸ درصد از درآمد ناخالص ملی کشور صرف هزینه تصادفات می‌شود. ۱۱ درصد از بودجه کل کشور هم اختصاص به سلامت عمومی جامعه دارد که از این ۱۱ درصد، ۴۵/۵ درصد به سوانح رانندگی و پیامدهای بی‌شمار بهداشتی ناشی از آن مربوط می‌شود. اینها آمار وزارت بهداشت و گویای شرایط وخیم کشور است.

من مطمئن هستم که اگر آیین‌نامه اجرایی جزء ۴ بند «ب» ماده ۴۶ قانون احکام دائمی کشور که در سال ۱۳۹۹ تصویب شده و برای ۱۹ دستگاه، سازمان و وزارتخانه تکالیفی را مشخص کرده، همچنین

که کنترل و نظارت به صورت جدی و مستمر وجود نداشته باشد، قطعاً آموزش تاثیر لازم را نخواهد داشت و به نتیجه نمی‌انجامد.

■ **رزاق منش:** من معتقدم که خلأ بخشندگی راه، بخشندگی خودرو و بخشندگی رانندگان در سفرها را نباید با بخشندگی جرایم رانندگی پر کرد. سال‌ها است که در مناسبت‌های مختلف بخشودگی جرایم اتفاق می‌افتد که بسیار آسیب‌زا است. امروزه در بسیاری از کشورهای درحال توسعه یا توسعه‌یافته استفاده از سیستم‌های نظارتی هوشمند در موضوع رانندگی امری جدی تلقی و جهت جلوگیری و پیشگیری از سوانح بسیار موثر واقع شده است اما ما حتی در اجرای روش‌های سنتی هم متوقف هستیم و نمی‌توانیم آنها را به درستی اجرا کنیم. من هم با نظر همه دوستان موافقم که بایستی محرومیت‌های اجتماعی برای متخلفانی که از قوانین سرپیچی می‌کنند قائل شد، اما واقعاً در زمان حال امکان‌پذیر نیست و نیازمند تغییر در ساختارها و تصویب قوانین جدید است.

دستگاه نظارتی مدعی است برای اجرای جرایم سنگین‌تر قانون نیاز است و قوانین موجود هم چنین اجازه‌ای را نمی‌دهند اما از سوی دیگر، ملاحظه می‌شود آسان‌سازی‌ها برای رانندگان افزایش می‌یابد. به عنوان مثال، اخیراً برای اخذ گواهینامه موتور سیکلت سیستم مجازی تعریف شده است یا برای افراد ۱۶ ساله نیز مجوز صدور گواهینامه موتور سیکلت داده شده است که به نظر می‌رسد با توجه به شرایط رفتاری و تمکین به هنجارها از سوی برخی از شهروندان این امر موجب روند افزایشی حوادث ترافیکی خواهد بود و این در حالی است که در همه جای دنیا به شدت برای اعطای گواهینامه از هر نوع آن سختگیری می‌شود، البته جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها مکرر از متصدیان امر (پلیس راهور) تجدید نظر و تغییر اساسی و زیربنایی در مورد آزمون‌های دریافت گواهینامه را درخواست کرده ولی تاکنون این مطالبه‌گری مورد قبول قرار نگرفته است

در این فرصت تاکید می‌کنم مشارکت جامعه مدنی، سمن‌ها، دانشگاهیان همچنین بخش‌های خصوصی و سرمایه‌گذاران می‌تواند در پیشگیری از آسیب‌های انسانی، اجتماعی و اقتصادی ناشی از رشد روزافزون سوانح رانندگی موثر باشد. به همین جهت جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها در صدد است تا با جلب مشارکت رسانه‌های مطرح و شخصیت‌های برتر و مطرح اجتماعی برای ارتباط موثر با افکار عمومی و تغییر رفتارهای مردم در حوزه رانندگی استفاده مؤثر کند. باید اذعان کرد که مسئولیت اجتماعی و اعتماد عمومی در کشور در سال‌های اخیر اگر روند کاهشی نداشته باشد، در حالت خوشبینانه، متوقف است که تقویت و گسترش آن یک امر ضروری و بدیهی است. ■

کافی و مهم‌تر از آن، عدم مهارت و موضوع درک پایین از خطر، بسیار نگران‌کننده است. جالب توجه اینکه اگر همین افراد را با همین سطح آموزش و مهارت کم، به کشوری ببریم که قوانین و مقررات به صورت جدی در آنجا اجرا می‌شود، ممکن است در ابتدا چند تخلف از آنها سر بزند، اما به سرعت خودشان را به‌روز کرده و مانند دیگر رانندگان به صورت قانونمند رفتار می‌کنند. این نتیجه همان احساس تحت کنترل بودن است که یکی از شاخص‌های مهم در بحث ارزیابی است.

تفاوت بعدی از نظر رانندگی در کشورهای دیگر این است که اگر تخلف کردید، بلادرنگ نوع تخلف به شما پیامک شده، مبلغ جریمه از حساب شما کسر می‌شود، گزارش آن در سوابق شما درج خواهد شد و مشمول محرومیت‌های اجتماعی در اخذ وام و اعتبار، جایگاه اجتماعی، انتصابات، الزام به ارائه خدمات عام المنفعه و... خواهید شد؛ اما این برخورد در ایران وجود ندارد و افراد حاشیه امن برای خودشان متصور هستند که بر اساس آن هر قدر هم تخلف کنند، نهایتاً چند صد هزار تومان جریمه خواهند شد. متأسفانه مقاومتی هم در قانون‌گذاران و مجریان آن وجود دارد که معتقدند اگر جریمه‌ها را زیاد کنیم، مردم واکنش منفی نشان می‌دهند. مگر این مهم در موارد دیگر مثل تورم یا گران شدن اقلام ضروری مردم هم لحاظ می‌شود؟ ضمن آنکه جریمه سنگین قرار است مشمول متخلفی شود که با رفتار مجرمانه خود جان و سلامت دیگر افراد جامعه را به خطر می‌اندازد، نه عموم مردم!

بنابراین اگرچه آموزش و آگاهی‌بخشی هم بسیار مهم است، اما مادامی

»

ملک‌پور: در جلسه کمیسیون ایمنی از من پرسیدند

شما چرا از طرف اتاق بازرگانی بین‌المللی می‌آیید؟

مگر تلفات جاده‌ای به شما چه ربطی دارد؟ گفتم

به دلیل اینکه ۴ تا ۶ درصد GDP صرف هزینه ناشی

از پیامدهای سوانح رانندگی می‌شود. بنابراین

فارغ از جان افراد، فکر می‌کنم که در شرایط فعلی

اقتصادی باید هزینه‌های پیمان را کم کنیم و برای

کاهش هزینه‌ها باید جلوی سوانح رانندگی را بگیریم

«

مداخلات مضر

ورود دزدساز دولت به حیطه کاری بخش خصوصی و از طرف دیگر، کوتاهی در انجام وظایف خطیر محوله روزه روز گره فعالیت‌های اقتصادی را کورتر می‌کند. اعطای بی‌انضباط مجوز تاسیس شرکت‌های نمایندگی و کارگزاری، تعلیق عضویت ایران در کنوانسیون کارت سبز و چالش‌های شرکت‌های پست سریع نمونه‌هایی است که جزئیات رفتاری‌های آنها را در ادامه می‌خوانید.

- ◀ ورود غیرقانونی!
- ◀ راه بسته و پای خسته
- ◀ راه و رسم خوداتکایی
- ◀ پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!



آیا خدمات فورواردری کار شرکت‌های نمایندگی و کارگزاری است؟

ورود غیرقانونی!



حیدر زمانی

رئیس هیئت‌مدیره شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی ناوگان بار

ناهنجاری‌ها تا جایی پیش رفته که در حال حاضر، اشخاصی با طراحی و راه‌اندازی یک وب‌سایت، لوگو و نام‌های غیررسمی اقدام به معرفی خود در فضای مجازی به‌عنوان شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی می‌کنند و البته موفق به گشایش باب همکاری با صاحبان کالا هم می‌شوند که در بخش‌های دیگر همین مقاله به علل این امر خواهیم پرداخت.

از سوی دیگر، هر چه تعداد مجوزهای نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی (نه حمل‌ونقل بین‌المللی) صادره از سوی سازمان‌های ذی‌ربط از جمله سازمان بنادر، سازمان هواپیمایی کشوری یا راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای فعالیت کارگزاری بیشتر می‌شود، به همان نسبت دامنه نابسامانی‌ها در زمینه خدمات بارفرابری (فورواردری) وسیع‌تر می‌شود.

ولی آیا در قوانین کشور ما مسئولیت‌های مدنی که برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به‌عنوان «متصدی حمل» در نظر گرفته شده، با سایر فعالان این حوزه یکسان است؟ اگر پاسخ منفی است، پس این‌گونه شرکت‌ها چطور امکان مداخله در بازار حمل‌ونقل بین‌المللی و ارائه سرویس‌های بارفرابری را یافته‌اند؟ اصالتاً فعالیت بارفرابری (فورواردری) چیست و بارفرابر (فورواردر) چیست؟ از دیدگاه قوانین و مقررات چه شخصیت‌های حقوقی مجاز به ارائه چنین خدماتی هستند؟

برای پاسخ به این سوالات لازم است نگاهی اجمالی به آیین‌نامه‌های تاسیس و فعالیت و همین‌طور مجوزهای صادره از سوی معاونت‌های وزارت راه و ترابری کشور و رده بندی‌های صورت گرفته داشته باشیم.

◀ چه کسانی بر سر این سفره دعوت هستند؟

بر اساس آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا (مصوب جلسه ۱۶۱ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تاریخ ۱۳۷۷/۰۷/۱۸) مشتمل بر ۲۳ ماده و ۲۷ تبصره؛ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی عبارت است از یک شخصیت حقوقی که به‌منظور تصدی عملیات حمل‌ونقل بین‌المللی کالا شامل فعالیت‌های فورواردری، کرپری یا توأم تشکیل خواهد شد.

حالا فعالیت فورواردری به چه معناست؟ طبق همین مصوبه، فعالیت

اگر ارائه خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی در شاخه بارفرابری (فورواردری) به این سادگی است که هر شخصیت حقوقی

اعم از شرکت نمایندگی کشتیرانی، شرکت کارگزاری خدمات بار هوایی، شرکت‌های بازرگانی، حق‌العمل‌کاری و... با هر مجوزی بتوانند اقدام به این امر کنند، پس هدف از تشکیل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی چیست؟ اساساً رعایت آیین‌نامه‌های سخت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تودیع تضامین نزد موسسه ضامن کارنه‌تیر، نظارت‌های مستقیم گمرک جمهوری اسلامی ایران، عضویت در انجمن‌های محلی و فدراسیون‌های بین‌المللی، پوشش بیمه مسئولیت با هزینه بالا و... برای تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی به چه منظور است؟

در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی و به‌خصوص خدمات بارفرابری چه می‌گذرد؟ چه عواملی تخلفات متعدد و پرونده‌های اختلافات پیچیده بین صاحبان کالا و شرکت‌هایی را که با استفاده از مجوز نمایندگی کشتیرانی یا مجوز کارگزاری خدمات بار هوایی در جایگاه شرکت حمل‌ونقل وارد خدمات بارفرابری می‌شوند، رقم زده است؟

در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و به‌خصوص خدمات بارفرابری (فورواردری) سردرگمی‌های فراوانی وجود دارد و دعاوی بین صاحبان کالا و اشخاص حقوقی و حتی حقیقی که در سایه خلأ قوانین خود را به‌عنوان شرکت بارفرابری معرفی می‌کنند رو به فزونی گذاشته است. به عبارت دیگر، بهره‌گیری از عبارتی مانند Freight Forwarding، لجستیک، حمل‌ونقل بین‌المللی و غیره به‌دنبال نام شرکت‌ها که شائبه شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی را برای صاحبان کالا ایجاد می‌کند منجر به خلق مدل‌های تجاری جدیدی شده که مبنای قانونی ندارند و فقط پیچیدگی‌های حقوقی ایجاد کرده‌اند.



هر چه تعداد مجوزهای نمایندگی گشتیرانی و خدمات بار هوایی (نه حمل و نقل بین‌المللی) صادره از سوی سازمان‌های ذی‌ربط از جمله سازمان بنادر، سازمان هواپیمایی یا راه‌آهن برای فعالیت کارگزاری بیشتر می‌شود، به همان نسبت دامنه نابسامانی‌ها در زمینه خدمات فورواردری وسیع‌تر می‌گردد. این‌گونه شرکت‌ها چطور امکان مداخله در بازار حمل و نقل بین‌المللی و ارائه سرویس‌های بارفرابری را یافته‌اند؟



به گمرک جهت انجام تشریفات ترانزیت خارجی و داخلی (رویه عبوری)، تحویل کالا به گمرک و اخذ قبض انبار و تملک یا تحت پوشش قرار دادن کامیون‌های مورد نیاز نیز از جمله صلاحیت‌ها و اختیارات شرکت حمل و نقل بین‌المللی است.

در عین حال، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با عضویت در سازمان فیاتا (فدراسیون جهانی انجمن‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی) از طریق انجمن‌های محلی، تنها مرجع صالح جهت صدور بارنامه FBL برای

فورواردری عبارت است از هماهنگی ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه‌های مختلف زمینی، هوایی، دریایی یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوطه و قبول مسئولیت به‌موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد بر اساس مفاد آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل بین‌المللی، فقط این شرکت‌ها (شخصیت‌های حقوقی) مجاز به ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی و پذیرش تصدی حمل هستند که با تایید امور کارنه‌تیر اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی جهت استفاده از مزایای کنوانسیون TIR و نیز تایید گمرک جمهوری اسلامی ایران مجاز به فعالیت در کلیه گمرکات اجرایی کشور می‌شوند.

در ماده ۲ آیین‌نامه به وضوح آمده است که انجام هرگونه عملیات حمل و نقل بین‌المللی کالا به‌وسیله بخش دولتی، تعاونی و خصوصی مستلزم اخذ مجوز تاسیس شرکت و پروانه فعالیت مطابق مفاد این آیین‌نامه از سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای فعلی) است.

در ماده ۲۰ آیین‌نامه نیز وظایف و مسئولیت‌های فورواردر، صلاحیت‌ها و خدمات قابل ارائه در ۲۷ بند تعریف و رده‌بندی شده است. بر این اساس، به‌طور خلاصه شرکت حمل و نقل بین‌المللی می‌تواند در مقام متصدی اصلی حمل، در مقام کارگزار، به‌عنوان کریر، به‌عنوان بارفرابر (فورواردر)، در نقش توأمان کریر و فورواردر، به‌عنوان صادرکننده بارنامه حمل تک‌وجهی و چندوجهی و منعقدکننده قرارداد حمل به‌منظور پذیرش تصدی حمل در راستای ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایفای نقش کند. ارائه خدمات مرزی جهت کامیون‌های ورودی و خروجی، اظهار کالا



پیش‌بینی شده است و بر این اساس شخصیت حقوقی که چنین مجوزی دریافت می‌کند، مجاز است که حسب آیین‌نامه مربوطه فقط در حوزه تخصصی دریایی، هوایی یا ریلی به‌عنوان کارگزار و نماینده کریر (مجری حمل) فعالیت کند.

به‌عنوان نمونه، به بخشی از آیین‌نامه سازمان بنادر در خصوص تاسیس و فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی نگاهی می‌اندازیم و حدود صلاحیت‌های آنها را بازبینی می‌کنیم:

در ماده اول از آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی (مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۹۱/۴/۶) شامل ۹ ماده و ۲۰ تبصره، شرکت نمایندگی کشتیرانی چنین تعریف شده است: شخص حقوقی ایرانی دارای مجوز فعالیت از سازمان بنادر که از طرف مالک کشتی یا خطوط کشتیرانی یا اجاره‌کننده یا هر شخصی که مجاز به اداره و بهره‌برداری کلی یا جزئی از کشتی است، مکلف به انجام وظایف و مسئولیت‌های مندرج در ماده دوم و سوم باشد.

در ماده دوم همین آیین‌نامه نیز وظایف شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی در ۱۵ بند به تفصیل ذکر و فعالیت آنها جهت اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی یا بارفرابرها (NVOCC) و فروش سرویس‌های اختصاصی به‌عنوان کارگزار یا نماینده (Agent) مجاز شناخته شده است. از جمله وظایف پیش‌بینی شده برای چنین شرکت‌هایی نیز انجام امور مربوط به ورود و خروج و پاس کشتی‌ها، تدارک خدمات مورد نیاز کشتی و کارکنان، ترتیبات لازم جهت تخلیه و بارگیری، بارشماری و تحویل و تحول کالا و کانتینر، تهیه و تکمیل اسناد محمولات ورودی، صورت‌جلسه کسر و اضافه و تخلیه، ترخیصیه و بازاریابی در امور دریایی است.

به این ترتیب، از آنجا که اساس آیین‌نامه و مجوز فعالیت نمایندگی دریایی بر مبنای ارائه خدمات به‌عنوان کارگزار یا نماینده - و نه متصدی حمل - است، بنابراین امکان پذیرش تصدی حمل و عقد قرارداد حمل مستقیم را ندارند. به‌عبارت دیگر، حوزه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی بر اساس آیین‌نامه مربوطه صرفاً خدمات بندر به بندر (Port to Port) تعیین شده و سند حملی (بارنامه‌ای) که چنین شرکت‌هایی مجاز به صدور و استفاده از آن هستند، بارنامه خط کشتیرانی یا NVOCC (کریر دریایی) است که نمایندگی آن را برعهده دارند.

همین‌طور در دستورالعمل شماره ۶۰۱۴/۲۳ سازمان هواپیمایی کشوری که تحت عنوان دستورالعمل تخصصی مجوز شرکت‌ها و دفاتر خدمات کارگزاری بار هوایی شناخته می‌شود، اهداف و حوزه عمل موسسات خدمات کارگزاری بار هوایی، هماهنگی و ترتیب حمل کالا (منظور حمل هوایی است) در محدوده وظایف مشخصه (به‌عنوان کارگزار) و

صاحبان کالا شناخته می‌شوند. البته علاوه بر آیین‌نامه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در قانون تجارت، کنوانسیون CMR و نهایتاً ظهر بارنامه FBL نیز حدود وظایف و مسئولیت‌های و اختیارات متصدی حمل (شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی) و عوامل تحت امر او به‌خوبی مشخص شده‌اند.

◀ میهمانان ناخوانده‌ای که صاحبخانه شده‌اند

حال ببینیم چه شخصیت‌های حقوقی دیگری امروز خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی ارائه می‌کنند و کدام‌یک بر اساس قوانین و مقررات مجاز به این امر هستند؟

ساماندهی تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به‌واسطه آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و پیش‌بینی سازوکارهایی برای نظارت هر چه بیشتر بر روند تاسیس این شرکت‌ها موجب شد تا متقاضیانی که از حیث قوانین و مقررات و یا از منظر مالی فاقد شرایط تاسیس و راه‌اندازی شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی بودند با اخذ مجوز نمایندگی کشتیرانی و یا مجوز خدمات کارگزاری بار هوایی به‌ترتیب از سازمان بنادر یا سازمان هواپیمایی کشوری به‌سادگی به عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی در بخش بارفرابری قدم نهاده و اقدام به ارائه خدمات همه جانبه بارفرابری به‌مثابه یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی کنند؛ حال آنکه مجوزهایی که این سازمان‌ها صادر می‌کنند صرفاً به‌منظور اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی، خطوط هوایی و فعالیت در همان حوزه مربوطه



بررسی‌های به‌عمل آمده به‌خوبی نشان می‌دهد که تنها فعالیتی که احتمالاً دارندگان مجوزهای نمایندگی و کارگزاری به آن اشتغال ندارند فعالیتی است که در اساسنامه شرکت‌هایشان پیش‌بینی شده و قانوناً مجاز به انجام آن هستند





امروز شاهد شرکت‌هایی هستیم که اگرچه باید از مجوز دریافتی از سازمان هواپیمایی فقط در حوزه حمل و نقل بین‌المللی استفاده کنند، ولی یک بار هم رنگ محوطه بار فرودگاه و تشریفات عملیاتی بار هوایی در فرودگاه را ندیده‌اند و از این مجوز صرفاً به‌عنوان روزه ورود به حوزه فورواردری استفاده کرده‌اند. همین‌طور شرکت‌هایی با مجوز نمایندگی کشتیرانی که سالانه حتی چند کانتینر هم جابه‌جا نمی‌کنند، ولی در فروش سرویس‌های حمل زمینی یا هوایی حضوری فعال دارند



خارجی (غالباً شرکت‌های اروپایی و ترکیه‌ای) و بهره‌گیری از مدل تجاری «همکاری غیرانحصاری» یا Non-Exclusive Cooperation بوده است. به‌عبارت دیگر، می‌توان اذعان داشت که شرکت‌های کارگزاری امروز به‌عنوان بخش مارکتینگ بارفرابران خارجی در ایران مشغول به فعالیت هستند و با حذف شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایرانی، در بازار ایران برای شرکت‌های بارفرابری خارجی فعالیت می‌کنند. جذب مشتری از یک سو و واگذاری تصدی حمل به فورواردر خارجی (چون خود بر اساس مقررات امکان پذیرش تصدی حمل را ندارند) از سوی دیگر، این شخصیت‌های حقوقی را به بخش بازاریابی و فروش شرکت‌های فورواردر خارجی بدل کرده است.

این فعالیت در حالی اتفاق می‌افتاد که نام شرکت مربوطه در هیچ‌یک از اسناد حمل ذکر نمی‌شود و شرکت مزبور صرفاً کنترل مالی پروژه حمل را راهبری می‌کند، در حالی که در آیین‌نامه‌های مربوط به فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی یا خدمات کارگزاری هوایی به صراحت قید شده که این بنگاه‌های اقتصادی باید با هدف اخذ نمایندگی از خطوط کشتیرانی یا خطوط هوایی جهت ارائه سرویس در حوزه‌های تعریف‌شده تاسیس شوند و بنابراین قلمرو فعالیت تخصصی آنها بر اساس قانون

قبول مسئولیت به‌موجب قراردادهای منعقد و اخذ کالا و تحویل آن به شرکت هواپیمایی و یا موسسه خدمات بار هوایی جهت صدور بارنامه تعیین شده است. ضمن اینکه جمع‌آوری، انبارداری، بسته‌بندی، خدمات بیمه، اخذ صورت‌مجلس کسر و اضافه و آسیب‌دیدگی و ترخیص از نماینده خط هوایی تشریفات ترخیص، تحویل کالا در مقصد تا انبار صاحب کالا نیز می‌تواند در قلمرو فعالیت‌های شرکت‌های خدمات کارگزاری بار هوایی قرار گیرند.

در این آیین‌نامه هم مبنای رابطه حقوقی بین این شرکت‌ها و صاحب کالا، رابطه کارگزاری / نمایندگی است و هرگز موضوع تصدی حمل (عقد قرارداد حمل به‌عنوان متصدی حمل یا Principal) پیش‌بینی نشده است. به عبارت دیگر، در بهترین شرایط نقشی که برای شرکت‌های کارگزاری خدمات بار هوایی می‌توان متصور بود نقش Contracting Carrier آن هم در حوزه حمل و نقل هوایی است.

با این وجود، در حال حاضر به‌جز تعداد محدودی از شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و یا شرکت‌های خدمات کارگزاری بار هوایی که به فعالیت اصیل خود (نمایندگی خطوط یا بارفرابرها یا فعالیت در امر حمل هوایی بر اساس آیین‌نامه) مشغولند، سایر شرکت‌های کارگزاری دریایی یا هوایی بدون پایبندی به آیین‌نامه ناظر بر تاسیس و فعالیتشان و نیز اساسنامه‌ای که به تایید سازمان‌های مربوطه رسیده، به دلیل عدم نظارت‌های کافی و احتمالاً به‌دور از چشم سازمان‌های نامبرده و از همه مهم‌تر در سایه بی‌اطلاعی صاحبان کالا، نسبت به معرفی خود به‌عنوان شرکت بارفرابری (حمل و نقل بین‌المللی) اقدام کرده و چنین خدماتی را در بخش‌های زمینی، دریایی، هوایی و ترانزیت به‌صورت واسطه ارائه می‌کنند. شاهد این مدعا و نابسامانی و خلأهای قانونی نیز تعدد پرونده‌های اختلاف بین این قبیل شرکت‌ها و صاحبان کالا است.

حتی قانون‌شکنی‌ها و رفتارهای غیرحرفه‌ای تا جایی پیش رفته که این شرکت‌ها بعضاً از روی بی‌اطلاعی اقدام به چاپ و بهره‌برداری از بارنامه‌های سراسری و چندمنظوره از جمله بارنامه FBL کرده‌اند؛ در صورتی که استفاده از بارنامه FBL همان‌طور که قبلاً اشاره شد صرفاً در صلاحیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی عضو انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و سازمان فیاتا است.

این خوان گسترده چگونه بهن شده است؟

حال می‌خواهیم ببینیم که چه عواملی ورود اشخاص حقوقی مختلف به حوزه خدمات بارفرابری را موجب شده است؟

۱- یکی از دلایلی که این امکان را ایجاد کرده، وجود شرکت‌های بارفرابری

فرودگاه را ندیده‌اند و از این مجوز صرفاً به‌عنوان روزه‌ای برای ورود به حوزه بارفرابری (فورواردری) استفاده کرده‌اند. همین‌طور شرکت‌هایی که دارای مجوز نمایندگی کشتیرانی هستند، اما سالانه حتی چند کانتینر هم جابه‌جا نمی‌کنند، با این حال در فروش سرویس‌های حمل‌ونقل زمینی یا هوایی حضوری فعال دارند.

در این میان، برخی از صاحبان کالا با عدم اطلاع از حقایق امر، با واگذاری محموله خود به چنین شرکت‌هایی به حیات و ادامه فعالیت آنها رسمیت می‌بخشند و تا زمانی که حادثه‌ای رخ ندهد یا معضلاتی در اجرای امور اتفاق نیفتاده است، از آثار و تبعات حقوقی پنهان و آشکار همکاری با این شرکت‌ها بی‌اطلاع نگه داشته می‌شوند.



بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که برون‌رفت از این معضل، همکاری جدی و نزدیک مدیران انجمن‌های صنفی و مسئولان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای را می‌طلبد؛ چراکه براساس ماده ۸ آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، نظارت بر حسن اجرای این آیین‌نامه و در نتیجه نظارت بر فعالیت فورواردرها و به‌عبارت بهتر، خدمات بارفرابری در سراسر کشور بر عهده این سازمان گذاشته شده است و دخالت آنها به‌همراه انجمن‌های محلی از جمله انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران که نهادی با قدمت ۵۰ ساله است می‌تواند کمک موثری در این زمینه باشد.

همان‌طور که در گذشته و در دوره‌هایی، اقدامات موثری با حمایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به انجام می‌رسید و با چنین پدیده‌هایی برخورد‌های بازدارنده مناسبی صورت می‌گرفت، باز هم ضروری است که همه انجمن‌های مرتبط به‌خصوص انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با سازمان‌های متولی شرکت‌های کارگزاری از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری و راه آهن جمهوری اسلامی وارد گفت‌وگو شده و سازوکارهای نظارتی و تفکیک فعالیت‌های غیرمرتبط اشخاص حقیقی و حقوقی در خصوص خدمات بارفرابری بین‌المللی (فورواردری) را مورد بازنگری قرار دهند.

در غیر این صورت، همچنان شاهد تنزل جایگاه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی از حیث فنی و حقوقی، دلسردی فعالان این حوزه و سردرگمی هر چه بیشتر صاحبان کالا در دریافت خدمات بارفرابری (فورواردری) از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی واقعی خواهیم بود که این موارد در نهایت افزایش دعاوی این حوزه در دادگاه‌ها و کمیته‌های حل اختلاف را نیز به‌همراه خواهد داشت. ■



برخی از صاحبان کالا با عدم اطلاع از حقایق امر، با واگذاری محموله خود به شرکت‌هایی که قانوناً مجوز ورود به حیطه فورواردری را ندارند، به حیات و ادامه فعالیت آنها رسمیت می‌بخشند و تا زمانی که حادثه‌ای رخ ندهد یا معضلاتی در اجرای امور اتفاق نیفتاده، از آثار و تبعات حقوقی پنهان و آشکار همکاری با این شرکت‌ها بی‌اطلاع نگه داشته می‌شوند



کاملاً متفاوت از شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی است. به‌عبارت دیگر قرار است شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از خدمات شرکت‌های نمایندگی (کارگزاری) به‌عنوان نمایندگان خطوط کشتیرانی و یا خطوط هوایی بهره‌مند شوند.

۲- عامل دیگری که شاید به این شرایط دامن زده، امکان استفاده همه اشخاص حقوقی از سامانه «پنجره واحد تجارت فرامرزی یا سامانه EPL» گمرک است. در واقع، شرکت‌های کارگزاری (غیر بارفرابری) نیز با توسل به همین ابزار، این امکان را به‌دست آورده‌اند که دانسته و یا نادانسته اقدام به عقد قرارداد تصدی حمل با صاحبان کالا کنند و در برخی موارد با عمل واگذاری قبض انبار و ترخیصیه در سامانه EPL به این عملکرد خود رسمیت بخشند.

بررسی‌های به‌عمل آمده به‌خوبی نشان می‌دهد که تنها فعالیتی که احتمالاً دارندگان مجوزهای نمایندگی و کارگزاری به آن اشتغال ندارند فعالیتی است که در اساسنامه شرکت‌هایشان پیش‌بینی شده و قانوناً مجاز به انجام آن هستند. به عبارت بهتر، امروز شاهد شرکت‌هایی هستیم که با لوح دریافتی از سازمان هواپیمایی کشوری می‌بایست در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت کنند، ولی به جرئت می‌توان گفت یک‌بار هم رنگ محوطه بار فرودگاه و تشریفات عملیاتی بار هوایی در

ارزیابی چالش‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در حوزه بیمه شخص ثالث و صدور ویزا

راه بسته و پای خسته



گزارش از
مونا روشندل

باز هم دولتی بودن اقتصاد ایران کار دست فعالان بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت داد و راه رسیدن آنها را به کشورهای اروپایی محدودتر کرد. وقتی دو سال پیش، آلمان صدور ویزا برای رانندگان ایرانی را قطع کرد و ایتالیا هم با سهمیه‌بندی ویزا، به نوعی کارت زرد به آنها نشان داد، شورای دفاتر کارت سبز هم در اقدامی مشابه به ایران فرجه داد که تا سال ۲۰۲۴ الزامات این کنوانسیون را کاملاً رعایت کند و نهاد صدور بیمه کارت سبز را در ایران خصوصی و از ید اختیار دولت خارج کند تا عضویتش در این شورا تعلیق نشود.

در نامه کمیسیون اقتصادی سازمان ملل که حامل این پیام برای ایران بود، دلایل احتمال تعلیق را تحریم، عدم امکان پرداخت حق عضویت ایران و پاسخگو نبودن واحد مرتبط با کنوانسیون بیمه سبز اعلام شده بود. با این حال، بدنه کرخت، بی‌تحرك و بی‌انگیزه بیمه دولتی ایران، در این دو سال به خواب غفلت خود ادامه داد تا اینکه در واپسین روزها با تکان‌های بخش خصوصی به دنبال چاره رفت اما اقداماتش کارگر نیفتاد و ایران از عضویت در شورای کارت سبز تعلیق شد.

اکنون کالبد نحیف حمل‌ونقل بین‌المللی ایران که از پشت درهای بسته آلمان به صف انتظار ویزای سفارت ایتالیا رسیده است، باید به ترکیه باج بدهد و سیل بلغارستان را برای دریافت پوشش بین‌المللی بیمه شخص ثالث چرب کند. از همه مهم‌تر اینکه گفته می‌شود در سال ۲۰۲۴ هنوز آلمان به ماشین‌های ایران دوزیلاغ نداده است که اگر این کار ادامه یابد می‌تواند ضربه مهلکی را به پیکر حمل‌ونقل بین‌المللی ایران وارد کند.

درباره راهکار رفع تعلیق عضویت ایران در شورای دفاتر کارت سبز با بیان اینکه با درخواست از بیمه مرکزی برای تشکیل یک تیم حرفه‌ای آشنا به موضوعات حقوق بین‌الملل، این تیم مجرب حقوقی تشکیل شد، اظهار کرد: «تیم مجرب حقوقی آشنا به موضوعات حقوق بین‌الملل با بررسی اسناد، با توجه به شرایط موجود چهارچوب‌ها و سازوکارهای حقوقی در قالب معاهده بیمه سبز مکانیزم‌های مختلف برای طرح مجدد پرونده رفع تعلیق و عضویت دوباره ایران را در این شورا شناسایی کرد.»

او اظهار کرد: «بر اساس گزارش‌های واصله، جلسه بعدی مجمع عمومی شورای دفاتر کارت سبز در ژوئن ۲۰۲۴ یعنی حدود ۶ ماه آینده برگزار خواهد شد که باید تا آن زمان بتوانیم با ارائه مدارک و مستندات لازم ثابت کنیم که دغدغه‌های آنها را که موجب تعلیق عضویت ایران شده است، برطرف کرده‌ایم و آنها را توجیه کنیم که همه اقدامات لازم از جانب ایران انجام شده و شرایط برای تصمیم‌گیری مجدد فراهم است.»

هدایتی در پاسخ به این پرسش که آیا صبر کردن تا ماه ژوئن برای رفع تعلیق ایران از کنوانسیون کارت سبز دیر نیست؟ با بیان اینکه آخرداستان و بدترین حالت ممکن، انتظار تا ۵ ماه آینده خواهد بود، خاطرنشان کرد: «مکانیزم‌هایی وجود دارد که با استفاده از آنها می‌توانیم در زمان نزدیک‌تری این جلسه را تشکیل دهیم. جلسه ماه ژوئن، مجمع عادی آنها است در حالی که شاید ما بتوانیم با رایزنی‌های لازم زودتر از آن زمان، از ظرفیت برگزاری جلسه فوق‌العاده مجمع بهره‌مند شویم، هرچند زمانی که این شرایط فراهم و تعلیق عضویت ایران رفع شود، باید بتوانیم سازوکارهای جایگزین و مشابه بیمه سبز را فراهم کنیم.»

هدایتی در پاسخ به این پرسش که رایزنی‌ها با چند شرکت در ترکیه یا قزاقستان به‌منظور صدور بیمه سبز برای ناوگان ایرانی به کجا رسید، گفت: «با بررسی ابعاد حقوقی مشخص شد که بر اساس بند ۷ اساسنامه شورای دفاتر کارت سبز، تا زمان تداوم تعلیق، امکان صدور بیمه‌نامه برای ناوگانی با پلاک ملی آن کشور توسط کشورهای ثالث وجود نخواهد داشت. به همین دلیل نمی‌توانیم از این راهکار استفاده کنیم، بنابراین در حال حاضر، بیمه مرکزی به دنبال بیمه‌نامه‌هایی از شرکت‌های معتبر بین‌المللی است که پوشش‌هایی مشابه بیمه سبز و کارکردی شبیه آن داشته باشد. البته گفته شده که آنها تلاش می‌کنند تا صدور این بیمه‌ها کمترین اختلاف قیمت را با بیمه سبز داشته باشد.»

◀ پوشش بیمه بلغاری برای ناوگان ایرانی

در همین زمینه، عضو هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران به ترابران گفته است: «در حال حاضر، تنها کشوری که

محمد عددیان نیشابوری، عضو هیئت‌مدیره انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران درباره تاثیر تعلیق عضویت کشورمان در کنوانسیون کارت سبز با ترابران گفت‌وگو کرد و با اشاره به کوتاهی‌ها و غفلت چندین ساله بیمه مرکزی گفت: «بیمه مرکزی چند سالی است که در مجامع شورای کارت سبز شرکت نمی‌کرد و پرداخت حق عضویتش نامنظم بود و نمی‌دانست کجای قضیه است و با این رفتار چه حجمی از مشکلات را برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد می‌کند.»

او اظهار کرد: «این نهاد دولتی تازه به دنبال رعایت الزامات آن کنوانسیون رفته، اما دیگر حکم نوشدارو پس از مرگ سهراب را دارد. با این حال، اکنون همه ارگان‌های ذی‌ربط و غیر ذی‌ربط به همراه بیمه مرکزی دست به دست هم داده‌اند و در تلاش هستند تا شاید راه چاره‌ای بیابند.» عددیان با بیان اینکه کارهایی هم انجام شده است اما به دلیل اینکه هنوز نتیجه نداده، از اعلام آن پرهیز می‌کنیم، گفت: «در هر حال، از نخستین روز سال ۲۰۲۴ ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی ایران از پوشش بیمه سبز برخوردار نیست و به همین دلیل، تلاش کردیم از کشورهای دیگر به هر شیوه‌ای که شده است این بیمه‌نامه را تهیه کنیم تا روند حرکت ناوگان بین‌المللی ایران متوقف نشود.»

◀ چشم به راه ماه ژوئن هستیم

در همین زمینه، جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با ترابران



محمد عددیان: بیمه مرکزی چند سالی بود که در مجامع شورای دفاتر کارت سبز شرکت نمی‌کرد و پرداخت حق عضویتش نامنظم بود و نمی‌دانست با این رفتار چه مشکلاتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد می‌کند. آنها تازه به دنبال رعایت الزامات آن کنوانسیون و پرداخت‌هایش رفته‌اند که حکم نوشدارو پس از مرگ سهراب را دارد





در حال حاضر، تنها کشوری که برای کامیون های ایرانی بیمه بین المللی شخص ثالث صادر می کند، بلغارستان است. قبلاً برای خرید پوشش سه ماهه بیمه سبز حدود ۳۰۰ نهایتاً ۳۵۰ یورو پرداخت می کردیم که هزینه سالانه آن حدود ۱۲۰۰ یورو می شد، اما اکنون برای خرید سه ماهه بیمه ترکیه و بلغارستان ۱۲۰۰ یورو پرداخت می کنیم؛ یعنی هزینه تهیه بیمه برای ناوگان ایرانی ۴ برابر شده است



ترکیه در حوزه ترانزیت رقیب ایران است و حتماً از این شرایط پیش آمده برای کارت سبز ایران خوشحال است. اینکه برخی فکر می کنند کارت سبز به درد نمی خورد، برای من عجیب است. فعالان حمل و نقلی معتقد بودند که اگر وضع بر همین منوال پیش رود، رانندگان ایرانی با محدودیت های بیشتری روبه رو می شوند و فرصت های ترانزیتی را به رقبای منطقه ای مانند ترکیه واگذار می کنند.

◀ رانندگان پشت درهای بسته

عددیان یکی دیگر از مشکلات رانندگان فعال در بخش حمل و نقل بین المللی ایران را نیز برابمان تشریح کرد. او با بیان اینکه کشورهای اروپایی به جز ایتالیا به رانندگان ایرانی ویزا نمی دهند، گفت: «منع بسیار قوی ما برای دریافت ویزای اروپایی رانندگان دو کشور آلمان و ایتالیا بودند که به دلایلی آلمان بیش از دو سال است که به هیچ وجه به رانندگان ایرانی ویزا نمی دهد و ایتالیا هم ویزای خود را به هفته ای ۲۰ ویزا محدود کرده است.»

عضو هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران گفت: «از زمانی که ایتالیا اعلام کرد که هفته ای ۲۰ ویزا بیشتر به رانندگان ایرانی نمی دهد، انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی رانندگان

با ما همکاری می کند و برای کامیون های ایرانی بیمه بین المللی شخص ثالث صادر می کند، بلغارستان است. این کشور فعلاً به صورت موقتی در دو مرزی که با ترکیه دارد برای ناوگان ایرانی بیمه شخص ثالث صادر می کند که متأسفانه هزینه آن بسیار بالا است و فشار سنگینی را بر رانندگان ایرانی تحمیل می کند. همچنین آنجا این الزام وجود داشت که حتماً باید ماشین در مرز حضور داشته باشد تا بیمه برای آن صادر شود؛ البته این مورد را توانستیم با پرداخت هزینه بیشتر رفع کنیم.»

عددیان با بیان اینکه فعلاً ناوگان ایرانی با پوشش بیمه های بلغاری در حال حرکت هستند و متوقف نشدند، می گوید: «بیمه ای که بلغارستان صادر می کند، به غیر از ترکیه، صربستان و چند کشور دیگر، کشورهای اروپایی را پوشش می دهد، بنابراین از نخستین روز سال میلادی ۲۰۲۴ وقتی ماشین ایرانی می خواهد از مرز خارج شود، باید بیمه ترک را از خود کشور ترکیه خریداری کند و در مرز با بلغارستان بیمه بین المللی آن کشور را بگیرد که تقریباً پوششی شبیه به بیمه سبز دارد، البته در کشور خودمان هم بیمه ایرانی باید خریداری شود؛ زیرا مانند بیمه سبز که در ایران اعتبار نداشت و آن زمان هم رانندگان باید بیمه شخص ثالث داخلی را برای تردد در داخل قلمروی کشور خودمان خریداری می کردند و از مرز به بعد را بیمه سبز پوشش می داد، اکنون هم برای درون کشور باید بیمه داخلی خریداری شود.»

او تأکید می کند: «با کشورهای دیگر از جمله ایتالیا و یونان هم صحبت شده است و آنها هم قول همکاری داده اند اما هنوز هیچ بیمه ای از هیچ کشوری به غیر از بلغارستان برای ناوگان ایرانی صادر نشده است.» عددیان درباره میزان افزایش هزینه برای خرید بیمه می گوید: «ما برای خرید پوشش سه ماهه بیمه سبز حدود ۳۰۰ نهایتاً ۳۵۰ یورو پرداخت می کردیم که هزینه سالانه آن حدود ۱۲۰۰ یورو می شد، اما اکنون برای خرید سه ماهه بیمه ترکیه و بلغارستان ۱۲۰۰ یورو پرداخت می کنیم؛ یعنی هزینه تهیه بیمه برای ناوگان بین المللی ۴ برابر شده است.»

◀ آب به آسیاب ترکیه می ریزیم

با این حال، در یکی از نشست های کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایرانی فعالان این حوزه از اینکه مجبور هستند از ترکیه بیمه شخص ثالث خریداری کنند، گلایه مند بودند و می گفتند که ما تا چه زمانی باید به ترکیه باج دهیم؟ در همه بزنگاه ها ترکیه به ایران هزینه وارد کرده است. چرا نباید ما خودمان بیمه بخریم و مجبور باشیم از ترکیه بیمه تهیه کنیم؟ مگر بیمه ترکیه چه ریسک هایی را برای ما پوشش می دهد؟ حتی علیرضا جیرانی، نمایندگی ایران در سازمان ملل در ژنو گفته بود که

این صورت، تعداد ویزاها باز هم کم شده است. علاوه بر این تعداد ویزا، تعداد خیلی اندکی از شرکت‌هایی که در یونان و اسلوونی پایگاه، دفتر یا شرکت ثبت شده دارند، از طریق دعوتنامه ویزا می‌گیرند. این گونه است که منبع تامین ویزا برای رانندگان ایرانی همین سه مورد است و از راه دیگری ویزا برای رانندگان صادر نمی‌شود.»

عدیدان با اشاره به قانون اتحادیه اروپا برای اعطای ویزا در قبال دعوتنامه گفت: «بزرگ‌ترین مشکل ما درباره ویزا دعوتنامه معتبر است؛ چراکه دعوت کننده مسئولیت همه هزینه‌هایی را که آن مهمان به آن کشور وارد می‌کند و همه اقدامات او را به عهده می‌گیرد بنابراین مسئولیت سنگینی است، به همین دلیل، آنها به سختی برای همکاری ایرانی خود دعوتنامه می‌دهند و تعداد شرکت‌های ایرانی مستقر در آنجا که حاضر باشند برای رانندگان ایرانی دعوتنامه ارسال کنند، اندک است. در حالی که اگر همه آنها برای رانندگان ایرانی دعوتنامه بفرستند تعداد قبال توجهی می‌شود و ما دیگر مشکلی برای دریافت ویزا نخواهیم داشت.»

او افزود: «کشورهای اروپایی به دلیل روابط دیپلماتیک ضعیف با دولت ایران نمی‌پذیرند که با طرف ایرانی ملاقات و مذاکره کنند تا ما بتوانیم دلیل ایجاد محدودیت در اعطای ویزا را از آنها جویا شویم.»

عدیدان تاکید کرد: «بر اثر این مشکلات روزه‌روز حلقه حمل‌ونقل

بین‌المللی کالا برای ایران تنگتر شده است تا آنجا که در همین مدتی کوتاهی که از شروع سال جدید میلادی می‌گذرد، هنوز کشور آلمان دوزبلاگی به ناوگان ما اختصاص نداده که اگر این سیاست ادامه یابد و کشورهای دیگر هم به از آنها تبعیت کنند، ضربه هولناک دیگری هم به پیکر نحیف حمل‌ونقل بین‌المللی کشور وارد می‌شود.»

این فعال اقتصادی و صنفی در پایان تصریح کرد که حل‌وفصل این مشکلات از ید اختیار بخش خصوصی و فعالان حمل‌ونقلی خارج است و باید توسط وزارت امورخارجه و ارگان‌های دولتی

پیگیری شود. ■



کشورهای اروپایی به جز ایتالیا به رانندگان ایرانی ویزا نمی‌دهند. منبع بسیار قوی ما برای دریافت ویزای اروپایی رانندگان دو کشور آلمان و ایتالیا بودند که به دلایلی آلمان بیش از دو سال است که به هیچ وجه به رانندگان ایرانی ویزا نمی‌دهد و ایتالیا هم ویزای خود را به هفته‌ای ۲۰ ویزا محدود کرده است



متقاضی دریافت ویزا را ثبت نام می‌کرد و به نوبت آنها را برای دریافت ویزا معرفی می‌کرد؛ اما ایتالیا به این میزان محدودیت بسنده نکرد و اعلام کرد که دیگر از طریق انجمن ویزا نمی‌دهد و متقاضیان باید خودشان

در سایت ثبت‌نام کنند. به این ترتیب، نوبت حدود ۱۳۰۰ راننده که طبق لیست انجمن در صف انتظار برای صدور ویزا بودند و بخشی از آنها شاید نزدیک به دو هفته تا یک ماه بعد نوبتشان می‌شد، از دست رفت.»

او با بیان اینکه اکنون مشکل اینجاست که سایت باز شده و گاهی روزانه صدها راننده ثبت‌نام انجام می‌دهند، اما نوبت‌آنجایی که قبلاً در صف انتظار بودند از بین می‌رود. ادامه داد: «سفارت ایتالیا به آن تعداد رانندگانی که ثبت‌نام کرده‌اند و برای مصاحبه می‌روند، ویزا نمی‌دهد، مثلاً ۳۰ نفر را به مصاحبه دعوت می‌کند اما فقط به ۳ نفر ویزا می‌دهد. به

 **Mojdeh Tarabar**
International Forwarding Transport Co. LTD



info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com

راه و رسم خوداتکایی



شرکت‌های حمل‌ونقل کماکان به قوت خود باقی است.»
 او با بیان اینکه از حدود ۴۷۰۰ شرکت حمل‌ونقل فعال تنها ۱۰ شرکت بزرگ مقیاس هوشمند تاکنون موفق به اخذ مجوز فعالیت شده‌اند، در زمینه نحوه فعالیت و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل بزرگ مقیاس هوشمند، می‌گوید: «امکان ارائه تقاضای تاسیس شرکت حمل‌ونقل بزرگ مقیاس هوشمند از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا یا متقاضیان فاقد پروانه فعالیت وجود دارد؛ اما اگر قبلاً شرکت حمل‌ونقل تاسیس شده باشد، در صورت تقاضای فعالیت در مدل بزرگ مقیاس هوشمند، دیگر نیاز به تاسیس شرکت جدید نیست، بلکه صرفاً مستلزم اصلاح موضوع اساسنامه و احراز شرایط است.»

تغییر ضوابط نحوه تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا در بخش شرکت‌های خوداتکایی نیز به این شرح است:

- در ضوابط جدید، در صورت عدم دارا بودن گواهی دوره‌های آموزشی موردنیاز، شرکت حمل‌ونقل خوداتکایی باید با ارائه تعهد محضری متعهد شود که ظرف ۶ ماه از تاریخ اخذ مجوز فعالیت نسبت به ارائه گواهی گذراندن دوره‌های آموزشی اقدام کند.

- حداقل تعداد ناوگان ملکی شرکت‌های خوداتکایی به یک دستگاه تقلیل یافته و در صورت مالکیت چند شخص در مورد ناوگان ارائه شده، مالکیت شش دانگ ناوگان ملکی باید به نام شرکت و یا مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره باشد.

- اجاره‌نامه رسمی سه‌ساله بابت محل استقرار شرکت، به اجاره‌نامه رسمی حداقل یک‌ساله تغییر کرده است. سند ارائه شده به اداره کل ثبت شرکت‌ها جهت استقرار شرکت خوداتکایی باید سند رسمی مالکیت یا اجاره‌نامه رسمی حداقل یک‌ساله به نام شرکت باشد و در پایان قرارداد اجاره‌نامه، نسبت به ارائه تمدیدیه یا قرارداد جدید اقدام شود.

- شرکت‌های حمل‌ونقل کالای خوداتکایی می‌بایست دارای قرارداد بیمه مسئولیت مدنی باشند و در شهرهای دارای سالن اعلام بار در قالب شرایط سالن‌های اعلان بار فعالیت کنند.

- سایر انواع شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا می‌توانند برای ناوگان ملکی شرکت‌های حمل‌ونقل خوداتکایی بارنامه صادر کنند، اما شرکت حمل‌ونقل خوداتکایی می‌بایست صرفاً از بارنامه الکترونیکی مختص خوداتکایی استفاده کند.



یازدهم دی ماه ۱۴۰۲، اصلاحیه ضوابط تاسیس و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا با هدف تسهیل شرایط و رفع موانع و پیرو سیاست‌های اعلامی هیئت مقررات‌زدایی وزارت امور اقتصادی و دارایی صادر شد.

مدیر کل دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری، درباره ضوابط جدید تاسیس و بهره‌برداری از شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کالای بین‌شهری می‌گوید: «در ضوابط مورد اشاره، هم‌زمان با توسعه کسب‌وکارهای نوظهور در کشور، به شرکت‌های حمل‌ونقل دانش‌بنیان پس از احراز شرایط و اخذ مجوز فعالیت، اجازه صدور بارنامه برای ناوگان وانت‌بار و همچنین ناوگان باری حامل شن و ماسه در سراسر کشور از طریق بازارگاه مربوطه داده شده است.»

مهرداد حمداللهی تصریح می‌کند: «در جهت تسهیل شرایط کسب‌وکار، تعداد ناوگان ملکی مورد نیاز برای تاسیس انواع شرکت‌های حمل‌ونقل تا ۵۰ درصد (تنها یک دستگاه) کاهش یافته و رویکرد سازمان در ضوابط تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل از مالکیت ناوگان به مدیریت ناوگان تغییر کرده است.

او یادآور می‌شود: «با توجه به تقاضای زیاد استقرار شرکت‌های حمل‌ونقل در شهرک‌های صنعتی به‌عنوان یکی از مراکز عمده بار و مشکلات عدیده متقاضیان به‌منظور تغییر کاربری اراضی مذکور به حمل‌ونقلی، مقرر شده کاربری صنعتی نیز به‌عنوان یکی از کاربری‌های مجاز به‌منظور تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌شهری کالا مورد پذیرش قرار گیرد.

حمداللهی می‌گوید: «محدودیت قبلی مبنی بر اینکه امکان صدور بارنامه برای ناوگان ملکی و تحت پوشش شرکت فقط از طریق خود شرکت حمل‌ونقل باشد، در این ضوابط برای کلیه شرکت‌ها حذف شده است. ضمن اینکه امکان صدور بارنامه برای ناوگان ملکی در سراسر کشور برای



تلاش بخش خصوصی برای بقا در بازار پست سریع

پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را!

گزارش از

رامتین موثق

بوروکراسی اداری، فضای نامطلوب کسب‌وکار و سنگ‌اندازی‌های دولتی در سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی موضوعاتی هستند که هرروزه و از هر زبان شنیده می‌شود و هر بار حدیثی تازه دارد. فی‌المجلس سخن از مانع‌تراشی‌های سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی بر سر راه فعالیت شرکت‌های خصوصی پست سریع است که محیط کسب‌وکار را برای آنها تنگ‌تر و شرایط فعالیت را دشوارتر کرده است. در همین رابطه و به‌منظور آگاهی از مشکلات و چالش‌های شرکت‌های خصوصی فعال در بخش پست سریع و رساندن آن به گوش تصمیم‌گیران و قانون‌گذاران، به سخنان دبیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران گوش سپردیم. بهزاد نظری که عامل مشکل‌آفرینی این بخش را تصویب اساسنامه شرکت ملی پست و ایجاد دو اپراتور خصوصی پستی می‌داند، از نگاه به پست با عینک مخابرات گلایه دارد. سخنان نظری هشدار است مبنی بر آسیب‌پذیری شرکت‌های خصوصی فعال در حوزه پست سریع و تزلزل جایگاه ایران در این حوزه؛ چرا که به گفته او، اگر قرار باشد سازمان تنظیم مقررات به‌عنوان پرده‌دار این صنعت، همه متقاضیان و فعالان را با ندادن مجوز یا اختصاص مجوز ماهانه از درب براند و فقط جانب دو اپراتور پستی را نگه دارد، دیگر نه خبری از فعالان این صنعت می‌ماند و نه نشانی از پست سریع در ایران.



دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران: مهم ترین چالش فعلی در نظر گرفتن شرایط سخت برای صدور مجوز توسط سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی است. البته در گذشته نیز مجوزها به صورت ماهیانه صادر می شد اما از شهریور سال گذشته هیچ مجوز فعالیتی برای فعالان این حوزه صادر نشده است



شد، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی که زیرمجموعه وزارت ارتباطات است، موظف شد شرکت‌هایی (حداقل دو شرکت) را به عنوان اپراتور تعیین کند. در واقع، مشکل از آنجا شروع شد که تصمیم‌گیران شناختی از پست نداشتند و بیشتر مخابراتی بودند، بنابراین مقرراتی هم که نوشتند بر اساس فعالیت شرکت‌های مخابراتی بود.

نظری در ادامه با اشاره به اینکه خدمات مخابراتی تقریباً خصوصی‌سازی شده، اما پست همچنان دولتی باقی مانده است، می‌افزاید: «سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در آن زمان مزایده‌ای برای متقاضیان اعطای مجوز برگزار کرد که دو شرکت با مبالغ بسیار بالا (چند صد میلیارد تومان) برای این کار اعلام آمادگی کردند، در حالی که هیچ شناختی از این صنعت نداشتند (یکی از آنها در حوزه متفاوتی فعال بود و دیگری هم در عرصه صنایع داخلی فعالیت داشت و فاقد شناخت از الزامات حمل بین‌المللی بود) با این وجود، سازمان تنظیم اعلام کرد که شرکت‌های پستی باید زیرمجموعه این دو شرکت شوند که این حرکت عملاً معنایی جز تعطیل شدن این بخش نداشت.»

نظری با بیان اینکه در واقع، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با نگاه به همراه اول و ایرانسل می‌خواست دو اپراتور خصوصی پستی ایجاد کند، می‌افزاید: «این چهارچوب از همان ابتدا نادرست بود، زیرا در چنین شرایطی، هیچ زیرساختی به اپراتورهای پستی اعطا نمی‌شود و در عوض،

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران، مهم‌ترین چالش فعلی این شرکت‌ها را در نظر گرفتن شرایط سخت برای صدور مجوز توسط سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی می‌داند.

بهزاد نظری می‌گوید: «در گذشته نیز مجوزها به صورت ماهیانه صادر می‌شد که همان هم خسارات زیادی به شرکت‌ها وارد می‌کرد؛ زیرا همه دغدغه و فکر آنها به احتمال تمديد یا عدم تمديد مجوزشان در ماه آینده منوط می‌شد و اساساً کارکنان شرکت‌ها با این روند فاقد امنیت شغلی بودند، اما اکنون مشکل اینجاست که از شهریور سال گذشته تاکنون سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی هیچ مجوز فعالیتی برای فعالان این حوزه صادر نکرده است.»

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران توضیح می‌دهد: «بر اساس مصوبه هیئت‌وزیران به تاریخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۹ در اجرای ماده ۱۹۵ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی و سایر مواد ذکر شده، شرکت‌های پستی باید شرایطی اعم از داشتن نمایندگی یکی از شرکت‌های معتبر خارجی یا شرکت ایرانی دارای نمایندگی در خارج از کشور، پروانه فعالیت در زمینه حمل و نقل هوایی از سازمان هواپیمایی و پروانه فعالیت در زمینه امور پستی از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ایران، مجوز فعالیت ترانزیت از گمرک برای محموله‌های ترانزیتی، مجوز حمل سریع طبق اساسنامه شرکت متقاضی و در نهایت تأیید مکان فیزیکی و شرایط مربوط به وسیله گمرک را داشته باشند.»

نظری می‌افزاید: «سه نهاد اعم از سازمان هواپیمایی کشوری، گمرک جمهوری اسلامی و سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، باید برای فعالیت شرکت‌های خصوصی پست سریع مجوز صادر کنند که گمرک و سازمان هواپیمایی کشوری با دریافت هزینه معقول این کار را انجام می‌دهند، اما از تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۳۱ سازمان تنظیم مقررات حتی اعطای مجوز ماهانه را هم متوقف کرده است.»

بهزاد نظری، با تأکید بر اینکه چالش‌های پیش‌پای صنعت پست سریع، شرکت‌ها را مصمم به تاسیس انجمنی کرد که حافظ منافع آنها باشد، می‌گوید: «اکنون بالغ بر ۲۰ شرکت عضو این انجمن هستند و حدود ۵ هزار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم - با احتساب نیروهای خارج از کشور - در این صنعت مشغول به کار هستند.»

◀ نگاه به پست با عینک مخابرات

دبیر انجمن حمل و نقل سریع مرسولات استان تهران تصریح می‌کند: «در ابتدا با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی همکاری خوبی داشتیم، اما بعد از اینکه اساسنامه شرکت ملی پست در مجلس تصویب

حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد سود شرکت‌ها می‌شود). علاوه بر موارد ذکرشده، جرایم سنگینی نیز در خصوص عدم ایفای تعهدات و محدوده جغرافیایی برای فعالیت شرکت‌ها در نظر گرفته شد.»

نظری تصریح می‌کند: «بر این اساس انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران مجدداً شکایتی با موضوع ابطال یا اصلاح بندهای ضدرقابتی این مصوبه (جلسه ۳۲۲ کمیسیون تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی) و همچنین اصلاح مصوبه شماره ۵۲۳۴۹/ت/۵۹۸۷۶۵ ه هیئت‌وزیران برای شورای رقابت تنظیم کرد که بر اساس جلسه ۵۳۴ شورای رقابت مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۳ رأی دیگری در رابطه با اصلاح موارد درخواستی برای این انجمن صادر شد. با این حال، متعاقب آن سازمان تنظیم مقررات ارتباطات رادیویی درخواست تجدید نظرخواهی نسبت به تصمیم ۵۳۴ شورای رقابت کرد که در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۲۹ شورای رقابت ضمن رد اعتراض سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی اعلام می‌کند تصمیم ۵۳۴ تأیید می‌شود و تصمیم صادره قطعی است.»

◀ ریش و قیچی به دست هیئت‌دولت افتاد

نظری درباره سایر اقدامات شرکت‌های فعال در حوزه پست خصوصی برای باقی ماندن در عرصه فعالیت می‌گوید: «ما به هیئت مقررات‌زدایی (درگاه ملی کسب‌وکار) نیز مراجعه و رأی شورای رقابت را به آنها اعلام کردیم. وزیر اقتصادی و دارایی نیز براساس رأی شورای رقابت، نامه‌ای به محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور مبنی بر ضرورت اجرای تبصره ۳ ماده ۷ اصلاحی ذیل ماده ۲ قانون اصلاح مواد ۱ و ۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ارسال و درخواست کرد که مصوبه ۵۲۳۴۹/ت/۵۹۷۶۵ ه، مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۰۱ هیئت وزیران درباره تعیین حق‌الامتیاز دولت از صدور پروانه‌های ارائه خدمات پست داخل و بین‌الملل اصلاح شود. همچنین اعلام شد که هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار نیز در جلسه ۷۴ خود و براساس نظریه جلسه ۵۳۴ شورای رقابت مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۳ و درخواست بخش خصوصی، رأی به تمدید موقت صدور پروانه خدمات پستی غیردولتی داده است. با این حال، از تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۳۱، سازمان تنظیم مقررات هیچ مجوزی برای فعالیت اعضای این انجمن صادر نکرد و درگاه‌های دیگر دولتی مانند گمرک هم اعلام کردند تا مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی نباشد اجازه فعالیت ندارند.»

او با اشاره به اقدام دیگر سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی کشور می‌افزاید: «این سازمان در تاریخ ۱۴۰۲/۰۱/۳۱ با رایزنی‌های گسترده با سایر درگاه‌ها خواستار تعطیلی کسب‌وکار بخش خصوصی در حوزه



در ابتدا با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی همکاری خوبی داشتیم، اما مشکل از آنجا شروع شد که آنها با نگاه به همراه اول و ایرانسل می‌خواستند دو اپراتور خصوصی پستی ایجاد کنند. در واقع، مسئولانی که شناخت کافی از پست نداشتند و بیشتر مخابراتی بودند، مقررات این بخش را بر اساس فعالیت شرکت‌های مخابراتی نوشتند



شرکت‌های مخابراتی می‌توانند از فضای فرکانسی و امکانات زیرساختی دیگری که در اختیار آنها قرار می‌گیرد استفاده کنند.»

◀ مهر شورای رقابت بر ضد رقابتی بودن اعطای این مجوزها

دبیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران به آغاز اختلافات با سازمان تنظیم مقررات اشاره و اظهار می‌کند: «طی شکایتی که به شورای رقابت داشتیم، این شورا به ضد رقابتی بودن اعطای مجوز به دو شرکت خاص و تجمیع دیگر شرکت‌ها تحت لوای این دو شرکت رأی داد، بنابراین سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی با مصوبه جدیدی، شرکت‌ها را به پرداخت هزینه اعطای مجوز موظف کرد، اما هزینه‌ها آن‌قدر بالا بود که توجیه اقتصادی نداشت.»

او ادامه می‌دهد: «البته در مصوبه شماره (۱) جلسه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۳ کمیسیون تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، ارقام تعرفه به‌نوعی تعدیل شد و دست آخر به اینجا رسید که هر شرکتی که می‌خواهد فعالیت کند باید به مدت ۵ سال مبلغ ۲ میلیارد تومان بابت حق امتیاز بدهد و مبلغ ۲ میلیارد تومان هم ضمانت‌نامه حسن انجام تعهدات به این سازمان ارائه کند و چنانچه سطح ارائه خدمات در گروه ۴ باشد (شهرهای تهران، تبریز، اصفهان، شیراز، مشهد، رشت، کرج و اهواز) نیز حق‌السهم دولت از پروانه ارائه خدمات پست بین‌الملل ۱۱ درصد خواهد بود (۱۱ درصد از درآمد

بست غیردولتی شد، اما طی مساعدت‌های به‌عمل آمده از طرف معاونت سیاست‌گذاری اقتصادی وزیر اقتصادی و دارایی، مقرر شد با توجه به شرایط سخت و ضدرقابتی و همچنین ایرادات وارده از سوی شورای رقابت، ادامه فعالیت اعضای انجمن حمل‌ونقل سریع تا ۱۴۰۲/۰۹/۳۰ فراهم باشد. پس از آن نیز با توجه به عدم تعیین تکلیف این موضوع از سوی هیئت دولت و هیئت مقررات‌زدایی، مجدداً درخواست دیگری برای ادامه فعالیت تا تعیین تکلیف نهایی دریافت داشتیم که با لطف خداوند فعلاً از همان طریق مشغول ادامه فعالیت هستیم.»

◀ کمک نمی‌خواهیم، سد راه نشوید!

دبیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران درباره سخت شدن فضای کسب‌وکار می‌گوید: «باید شرایط به‌نوعی تسهیل شود که شرکت‌های زیرمجموعه انجمن بتوانند به‌راحتی به کسب‌وکار خود ادامه داده و کمک دولت باشند. اعضای ما با توجه به این شرایط سخت نمی‌توانند نیروهای خود را حفظ کنند و برخلاف تمایل خود مجبور شده‌اند، حدود دوسوم نیروهایشان را تعدیل کنند.»

او با تأکید بر اینکه ما از دولت کمکی نمی‌خواهیم، فقط سد راه ما نشوند، اضافه می‌کند: «این مشکلات باعث می‌شود تمرکز مدیریت به‌جای بازاریابی در عرصه بین‌الملل و داخلی معطوف به حفظ خود و پرسنل باشد. ما به گمرک اعلام کردیم که با این شرایطی که به‌وجود آمده، تمایل صاحبان کالا به سمت جابه‌جایی کالاهای خود از طریق قاچاق، کوله‌بری و شوتی افزایش می‌یابد که این خود کاهش درآمدهای دولتی را در پی خواهد داشت؛ آن هم در شرایطی که درآمدهای گمرکی بخش اعظم بودجه کشور را تشکیل می‌دهد.»

نظری می‌افزاید: «اکنون یک شرکت ایرانی در قبرس جنوبی با آمازون فعالیت می‌کند؛ ضمن اینکه در این همکاری، یک سوله و ۲۰ دستگاه خودرو با بهره‌ی صفر درصد (اجاره به‌صورت تملیکی) در اختیار شرکت مذکور قرار گرفته است، آن وقت ما در ایران هر روز با قوانین خلق‌الساعه روبه‌رو می‌شویم؛ برای مثال ما از اول فروردین تا نهم خرداد ۱۴۰۱ کالاهای بسیاری با نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی از گمرک ترخیص کردیم، اما وقتی به یکباره نرخ ارز رسمی از ۴۲۰۰ تومان به ۲۴۰۰۰ تومان (ETS) تغییر کرد، بعد از چند ماه برای شرکت‌ها مطالبه‌نامه آمده که باید مابه‌التفاوت نرخ ارز را پرداخت کنند.»

این فعال اقتصادی می‌گوید: «هرچند ما استدلال کردیم که بر اساس ماده ۱۳۱ قانون امور گمرکی و ماده ۱۹۵ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی صاحب کالا نیستیم و شرکت حمل هستیم و نباید مابه‌التفاوت



مشکلات ما فقط به نحوه برخورد سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی ختم نمی‌شود، چون بخش‌های دولتی هم مطالبات خود را افزایش داده‌اند، مثلاً شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) هم اجاره خود را سه برابر کرده و به این ترتیب، به‌جای تسهیل کسب‌وکار، شرایط دشوارتر از قبل شده است



نرخ ارز را پرداخت کنیم، اما آنها پاسخ دادند به ما مربوط نیست و شما از صاحب کالا بگیرید. این در حالی است که به صاحب کالا نمی‌توان گفت که بعد چند ماه باید بیایی و به‌دلیل ۶ برابر شدن نرخ ارز، مابه‌التفاوت خدمات پستی را پرداخت کنی.»

دبیر انجمن حمل‌ونقل سریع مرسولات استان تهران با بیان اینکه مشکلات ما به اینجا ختم نمی‌شود، می‌افزاید: «از طرف دیگر، بخش‌های دولتی هم مطالبات خود را افزایش داده‌اند، مثلاً شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اجاره خود را سه برابر کرده و به این ترتیب، به‌جای تسهیل کسب‌وکار، شرایط دشوارتر از قبل شده است.»

نظری در پایان تأکید می‌کند: «شرکت‌های حمل‌ونقل سریع از بزرگ‌ترین سرویس‌دهندگان پستی پیشرو هستند که طیف وسیعی از سرویس‌ها و راهکارهای زنجیره حمل‌ونقل را با در نظر گرفتن اهمیت زمان پوشش می‌دهند. سرویس‌ها و خدمات این انجمن همواره تحت استاندارد جهانی و دارای مجوزه‌های لازم از سازمان هواپیمایی کشوری و گمرک جمهوری اسلامی بوده و بر اساس قوانین و مقررات یاتا و ایکائو و در سایه پشتوانه علمی با بهینه‌سازی دیپارتمان‌های متعدد و با به‌کارگیری دانش سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مدرن توانسته‌ایم خدمات خود را در برهه‌های زمانی حساس و به‌طور ویژه در زمان تشدید تحریم‌های ظالمانه و پاندمی کرونا به هموطنان خود ارائه دهیم.» ■



شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)

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

دفتر مرکزی:

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

کارخانه:

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

 www.FardaDiesel.com |  info@FardaDiesel.com

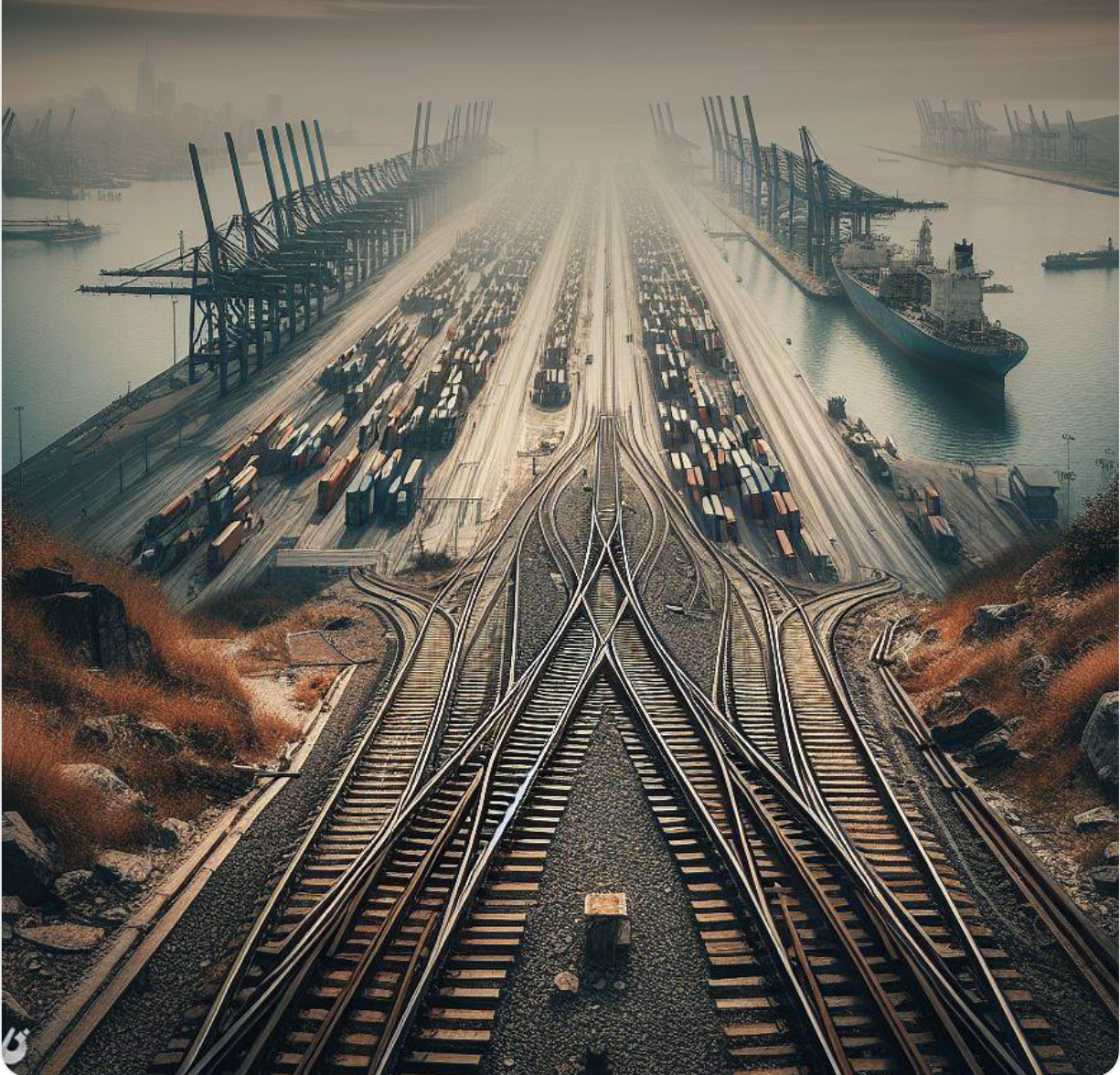


پیوندهای مکدر

در دورانی که همه کشورها برای قرارگیری در شبکه‌های ترانزیتی و حمل‌ونقل بین‌قاره‌ای به کمین نشسته‌اند و به دنبال راه‌های پیوند به زنجیره ارزش جهانی هستند، ما در کشورمان همچنان در پیوستن حلقه‌های نخست حمل‌ونقلی مانده‌ایم و برای اتصال زیرساختی بندر به ریل درجا می‌زنیم. البته در جاهایی هم که زیرساختش را داریم، در مدیریت برای ایجاد هماهنگی ناکامیم. این گونه است که در همان حالی که ما برای تحقق شعار ریل بندر برنامه‌ریزی می‌کنیم، در همسایگی ما، قزاقستان با سرمایه‌گذاری‌های هنگفت، پای خود را در کریدور ترانس‌خزر محکم می‌کند.

◀ کساد بازار حمل ریلی در بندر

◀ ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



با وجود اتصال چند بندر به شبکه ریلی همچنان راه آهن
سهمی از جابه‌جایی‌های بندری ندارد

کساد ریلی بازار حمل ریلی در بندر

گزارش از

مونا روشندل

■ **محمدرضا خوش‌نام، کارشناس حمل‌ونقل ترکیبی:** بحث در مورد ریل‌پایه کردن بندر و به‌دنبال آن حمل‌ونقل ترکیبی است، باید بگویم با وجود اینکه همه برای ریل‌پایه کردن بندر زحمت کشیده‌اند، اما اکنون خروجی کار به شکلی است که نه ادامه روند آغازشده را می‌بینیم و نه آنچه اکنون واجد آن هستیم به‌درستی عمل می‌کند. به همین دلیل، برای حمل کانتینر از بندر چه در رویه صادرات و چه در واردات و ترانزیت بستری بسیار پرهزینه و پرچالش داریم و بستری که بندر مهیا کرده، اصلاً برای این کار مناسب نیست.

به عنوان نمونه، اگرچه راه‌آهن به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی کرده که با وجود یارانه‌هایی که به حمل‌جاده‌ای تخصیص می‌یابد، حمل ریلی ارزان‌تر تمام شود؛ اما این برنامه با هزینه‌های دموارژ و هزینه‌های جرایمی که شرکت‌ها به‌خاطر زمان سیر پرداخت می‌کنند، هیچ تناسبی ندارد. ناگفته نماند که زمان سیر فقط به سرعت حرکت قطار برنمی‌گردد، بلکه مقوله‌های دیگری را هم شامل می‌شود. فرض کنید کانتینر ۱۰ روز زمان فری‌تایم دارد و بعد از آن به ازای ماندگاری کانتینر در بندر، هزینه دیرکرد (دموراز) به آن تعلق می‌گیرد. این در حالی است که صاحب کالا مطمئن نیست که ۱۰ روزه بتواند کانتینر خود را از بندر خارج کند؛ زیرا سپری کردن رویه‌های مختلف گمرکی، برای یک کامیون به‌مراتب آسان‌تر است، اما همین پروسه برای قطار تا ۴ روز به تعویق می‌افتد.

همچنین مرحله توزین برای حمل با قطار چند روز به طول می‌انجامد، اما برای کامیون کمتر از چند ساعت زمان می‌برد. همین تعویق موجب هزینه‌های دیرکردی می‌شود که چند برابر تخفیف راه‌آهن است و همه توجیه اقتصادی حمل با ریل را برای صاحب کالا از بین می‌برد. اگر مشکلات سیر را هم نادیده بگیریم، همین مشکلات در مقصد نیز برای واگذاری محموله‌های تجاری به خط مربوطه وجود دارد؛ خلاصه

زمانی که ارتباط ریل و بندر به‌درستی شکل نگیرد و در بندر کشور، بار به‌صورت روان به سمت واگن قطار هدایت نشود، یک گلوگاه‌ها مهم حمل‌ونقلی تشکیل می‌شود که کمترین آسیب آن ماندگاری و رسوب کالا در بندر کشور است، در حالی که اگر بندر ریل‌پایه شوند، هم هزینه و زمان حمل‌ونقل کاهش می‌یابد و هم جایگاه لجستیکی ایران در بین رقبا ارتقا می‌یابد.

البته گاهی این ارتباط ضعیف به‌واسطه نرسیدن پای ریل به بندر رقم می‌خورد و گاهی هم بندر به دلایل ناگفتنی و به‌صورت نامحسوس دست رد به سینه ریل می‌زند و برای حمل‌جاده‌ای آغوش می‌گشاید. به هر روی، اکنون یا پای ریل به بندر ایران باز نشده یا اگر هم باز شده، حال و روزش تعریفی ندارد؛ به مهمان ناخوانده‌ای می‌ماند که گرچه عزیز است اما بر صدر ننشسته و برای پذیرایی از آن جهد و تلاشی نشده است. به همین دلیل اکنون سهمش از بزرگ‌ترین بندر ایران در بهترین حالت حدود ۱۰ درصد است که برای کشور ایران با این وسعت و با این حجم از بار بسیار غیرمنطقی می‌نماید.

در همین زمینه، شرکت راه‌آهن در حاشیه هفتمین نمایشگاه حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته، در نشست به نام «ریل‌بندر» به کمک کارشناسانی از نهادهای ذی‌ربط سعی کرده اما و اگرهای این ارتباط ضعیف و مکدر را شناسایی کند. باشد که به گوش مسئولان برسد و کارگر افتد.



محمد رضا خوش نام: اگرچه همه برای ریل پایه کردن بنادر زحمت کشیده اند، اما اکنون خروجی کار به شکلی است که نه ادامه روند آغاز شده را می بینیم و نه آنچه اکنون واجد آن هستیم به درستی عمل می کند. به همین دلیل، برای حمل کانتینر از بنادر چه در رویه صادرات و چه واردات و ترانزیت بستری بسیار پرهزینه و پرچالش داریم



اینکه انتقال کانتینر یا کالا با ریل به اندازه‌های طولانی و زمان‌بر است که همه مزایای آن را از بین می‌برد تا جایی که صاحب کالا می‌پذیرد که کالای خود را با کامیون حمل کند.

تازه این مشکلات درباره بندر شهیدرجایی است که کم‌وبیش دسترسی مناسبی به ریل دارد (هرچند در اسکله‌های جدید این بندر چنین امکانی ایجاد نشده است). متأسفانه در بندر امام هم کار اتصال ریلی نیمه‌کاره مانده است. در بندر چابهار هم که با وجود گذشت چند سال هنوز ریل به بندر نرسیده است و از همه بدتر در بندر خرمشهر، روی ریل آسفالت شده و زیرساختی که به وجود آمده بود، از بین برده شد.

■ **محسن نوروزی، مدیرکل فنی و بررسی طرح‌های راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور:** من معتقد هستم که اساسی‌ترین مشکل ما در دست نیافتن به بسیاری از اهدافمان مانند ریل پایه شدن بنادر، نداشتن طرح جامع حمل و نقلی و به دنبال آن تفکر جزیره‌ای است. از سال ۱۳۸۰ ما منتظر طرح جامع حمل و نقل هستیم تا همه دستگاه‌ها را به انجام وظایفشان مکلف کند و به صورت یکپارچه و هماهنگ برای مدهای مختلف حمل و نقلی برنامه‌ریزی کند، اما این کار صورت نگرفته و موجب شده است که مثلاً در بخش بندری، اگرچه برای توسعه ظرفیت بندر چابهار به ۲۸ میلیون تن و در گام بعدی به ۸۰ میلیون تن برنامه‌ریزی شده، اما به این فکر نکرده‌اند که قرار است این ۲۸ تا ۸۰ میلیون تن بار چگونه از بندر خارج شود و به استان‌های مختلف برسد. از طرف دیگر، در مکان‌های زیادی بندر خشک پیش‌بینی کرده‌ایم،



است و صاحب کالا هزینه آن را پیش از این پرداخت کرده است؟ چون از اینجا به بعد است که هزینه جدید شروع می‌شود. اگر کامیون باشد، بارگیری می‌کند و پس از عبور از گمرک از بندر خارج می‌شود؛ اما در مورد حمل ریلی، برای همین ۵۰۰ متر، کانتینر باید برود روی کشنده و کشنده این ۵۰۰ متر را منتقل کند و از کشنده دوباره بارگیری مجدد به روی واگن صورت گیرد. به این ترتیب، حتی بدون خسارت و آسیب دیدن کالا در این بارگیری‌های مختلف، هزینه این ۵۰۰ متر برای ما با هزینه انتقال بار از بندرعباس به لامرد که حدود ۵۰۰ کیلومتر است، یکی درمی‌آید. برخی معتقدند که منافع عده‌ای به این ۵۰۰ متر وصل است که یا نمی‌گذارند ریل این ۵۰۰ متر هم کشیده شود یا اگر وصل هم باشد، ما باید حدود ۲ تا ۳ روز منتظر بمانیم تا قطار برسد.

■ **خسرو سرابی، مدیرکل ترانزیت و لجستیک سازمان بنادر:** وقتی صحبت از حمل‌ونقل ترکیبی یا حمل یکسره می‌شود باید بدانیم که مدهای مختلف حمل‌ونقلی باید دارای دو قابلیت «در دسترس بودن» و «قابل اتکا بودن» باشند. این در حالی است که این دو خاصیت در راه‌آهن فعلاً پوشش داده نمی‌شود. راه‌آهن اگر به بنادر و کارخانه‌های بزرگ دسترسی نداشته باشد، مشکل‌آفرین است، زیرا ابتدا و انتهای رساندن بار از بندر به کارخانه باید با کامیون انجام شود. همین جا می‌بینیم که در حال حاضر، راه‌آهن یک امکان قابل دسترس نیست. علاوه بر این، ما در بندر برای اینکه بار روی ریل رود، تخفیف‌ات تعرفه‌ای قرار داده‌ایم؛ به‌صورتی که اگر در مانیفست کشتی اظهار شود که بار با ریل به مقصد نهایی جابه‌جا خواهد شد، تخفیف تعرفه‌ای به آن تعلق می‌گیرد. با این حال، بار تخلیه می‌شود و به محوطه یارد ریلی کانتینری ما می‌رود، چندین روز معطل است، اما سوار ریل نمی‌شود و با وجود اینکه تخفیف‌ات ما را هم گرفته است، دست آخر با کامیون می‌رود! در نهایت اینکه بندر نمی‌تواند برای حمل کالا توسط کامیون یا ریل تصمیم بگیرد. مشخصاً صاحب کالا باید تعیین کند با استفاده از چه شیوه حملی می‌خواهد بار خود را ببرد.

■ **خوش‌نام:** الان مشکل اساسی ما این است که همه منتظر دیگری هستیم و هیچ کس کاری انجام نمی‌دهد. تا زمانی که همه منتظر دیگری هستیم کاری پیش نمی‌رود. بنابراین من معتقدم هر کسی که در این راه کاری انجام می‌دهد باید مورد تشویق قرار گیرد که معطل دیگری نمانده است؛ مثلاً آپرین که راه بیفتد، بندر را مجبور می‌کند که بار به ریل دهد، راه‌آهن را مجبور می‌کند که به بندر ریل بکشد. در غیر این صورت همه



مدیرکل بررسی طرح‌های راه‌آهن شرکت ساخت:
از سال ۱۳۸۰، ما منتظر طرح جامع حمل‌ونقل هستیم تا همه دستگاه‌ها به صورت هماهنگ عمل کنند، اما این کار صورت نگرفته و موجب شده که مثلاً در بخش بندری، اگرچه برای توسعه ظرفیت بندر چابهار به ۲۸ میلیون تن و در گام بعدی به ۸۰ میلیون تن برنامه‌ریزی شده، اما به این فکر نکرده‌اند که قرار است این بار چگونه از بندر خارج شود!



اما فکر نکرده‌ایم که اول باید دسترسی آنها به ریل فکر شود. اگر بخواهیم واقع‌بینانه نگاه کنیم، ما کار را آغاز می‌کنیم و بعد به یاد برنامه‌ریزی و هماهنگی با دستگاه‌های دیگر می‌افتیم.

بندر بوشهر سومین بندر کشور است که به راه‌آهن دسترسی ندارد و همه حجم بار این بندر از طریق جاده و با کامیون جابه‌جا می‌شود. در واقع، علی‌رغم اینکه دنیا به این نتیجه رسیده که باید هزینه جاده را افزایش داده و همه بارها را روی ریل هدایت کند؛ اما در ایران، ما به شکل برعکس عمل می‌کنیم؛ چراکه حمل‌جاده‌ای راحت و در دسترس است و بارانه سوخت می‌گیرد و سرعتش هم بالاتر است. در نتیجه وقتی بندر ایجاد می‌شود، می‌گویند به جاده دسترسی داریم و کارمان انجام می‌شود، پس خودمان را برای ریل معطل نمی‌کنیم. در صورتی که اگر طرح جامع حمل‌ونقل داشتیم براساس آن مشخص می‌شد که توسعه حمل ریلی و جاده‌ای به چه صورت باید باشد.

■ **خوش‌نام:** همه از طرح جامع استقبال می‌کنیم، اما الان در بدیهیات مانده‌ایم و طرح جامع کمکی به ما نمی‌کند. باید ببینیم که چرا برای صاحب کالا هزینه طی کردن ۵۰۰ متر فاصله محوطه بندری تا واگن، بیشتر از هزینه ۵۰۰ کیلومتر حمل‌جاده‌ای تمام می‌شود؛ آن هم در شرایطی که تخلیه از کشتی (خن‌کاری) و دیو در محوطه با محوطه‌دار



مدیرکل ترانزیت و لجستیک سازمان بنادر؛
مدهای مختلف حمل و نقلی باید دارای دو قابلیت
«در دسترس بودن» و «قابل اتکا بودن» باشند،
در حالی که این دو خاصیت فعلاً در راه آهن
پوشش داده نمی شود. ما در بندر برای بارهای
ریلی تخفیفات تعرفه‌ای قرار داده‌ایم؛
با این حال، بار چندین روز معطل می ماند،
اما سوار ریل نمی شود



تغییرات مدیریتی تغییر می کند زیرا مدیر جدید به طرح جامع قبلی اعتقادی ندارد؛ نه اینکه سلیقه‌ای رفتار کند، بلکه می بیند آن چیزی که در طرح نوشته شده با چیزی که در زمین رخ داده متفاوت است. پس در مرحله نخست، باید به شرایط عادی برسیم که در آن فضا طرح جامع معنا پیدا کند؛ مانند عربستان، کویت، قزاقستان و... که برای ۲۰۵۰ طرح جامع لجستیکی تعریف کرده‌اند و طبق برنامه پیش می روند. تفاوت ما با آنها این است که ما الان ۱۰ سال است می خواهیم چابهار را به شبکه ریل سراسری متصل کنیم و هنوز نکرده‌ایم، اما در عربستان این کار ظرف ۲ تا ۳ سال انجام می شود.

همچنین در پاسخ به آقای خوش‌نام که می گویند همه اسکله‌ای بندر شهیدرجایی به ریل دسترسی ندارد، باید گفته شود که در بندر شهیدرجایی ۵۲ کیلومتر ریل داریم و از ۴۵ محوطه حدود ۲۳ محوطه به ریل متصل است، ایران خودرو و سایپا واردکننده حجم قطعات مونتاژ با لوازم یدکی هستند و در هر پارت می توانند ۵۰ کانتینر روی قطار جابه‌جا کنند اما این کار را نمی کنند و به صورت محدود از ریل استفاده می کنند.

همین الان سهم ریل از ترافیک کانتینری بندر شهیدرجایی از حدود ۱۴۰ میلیون تن فقط ۳ درصد است. یعنی ۸۰ درصد ظرفیت‌های ریلی ما در بندر شهیدرجایی خالی است، بنابراین سرمایه‌گذار بعدی برای این کار

منتظر هم می ماند و زمان می گذرد و کاری به نتیجه نمی رسد.

■ **نوروزی:** ببینید اگر برای هر نهادی وظیفه تعیین شده باشد، آن نهاد هم موظف است که انجام دهد؛ اما اگر علی‌السویه باشد و تکلیف بالادست تعیین نشده باشد، آن نهاد هم باری به هر جهت کار خود را پیش می برد و حساسیت ندارد. وقتی خط قرمز تعیین نشده باشد، کسی کار نمی کند. در بازی حمل و نقل همه باید طبق طرح جامع موظف شوند در موعد مقرر کار خود را انجام دهند و اگر انجام ندادند، دلیل تعلل آسیب شناسی شود.

مشکل دیگر این است که همه مسئولان ارشد و میانی می گویند چابهار اولویت اول ماست؛ اما در عمل این اولویت مدنظر قرار نمی گیرد. ما از سال ۹۰ در شرکت ساخت، کلنگ راه آهن چابهار را به زمین زدیم و ۳۰۰ میلیون دلار هم از صندوق توسعه وام گرفتیم که تمام شد و پروژه ۶۶ درصد پیشرفت کرد و تا خاش افتتاح شد. حالا به ۲۰ همت (۴۸۰ میلیون دلار) نیاز داریم، اما با اینکه به ما می گویند اولویت اول باید چابهار باشد، هم‌زمان موظف می شویم که اتصال آنتنی سراب یا راه آهن جهرم را بسازیم. به همین خاطر هر زمانی از ما بپرسند راه آهن چابهار چه زمانی ساخته می شود، به سال آینده موکول می کنیم!

طرح جامع در چنین مواقعی به درد می خورد که وقتی یک طرح به عنوان طرح ملی شناخته شد، همه تلاش‌ها در جهت انجام آن باشد، نه اینکه به سفارش دیگران پروژه‌های دیگر ساخته شود. در برهه‌هایی خاص مانند انتخابات مجلس این فشار بیشتر هم می شود، تا آنجا که در سال جاری هنوز یک ریال بودجه به این پروژه اختصاص نیافته است.

از طرف دیگر، اگر این راه آهن افتتاح شود، نهایتاً ۸ میلیون تن ظرفیت دارد، در حالی که می خواهیم ظرفیت بندر را به ۲۸ میلیون تن ارتقا دهیم، پس ۲۰ میلیون تن بقیه باید از طریق دیگر پوشش داده شود که خودش اتفاقات دیگری رقم می زند. باز هم می بینیم که نه تنها هم‌افزایی بین دستگاه‌ها وجود ندارد، بلکه تکلیف هر دستگاه هم مشخص نشده است. باید راه آهن، سازمان بنادر، سازمان راهداری، شرکت ساخت و... با هم بنشینند و تکلیف خودشان را مشخص و کار را آغاز کنند.

همه اینها در حالی است که ما در حوزه ریلی از حکمرانی درست هم بی بهره هستیم. حکمرانی درست در مرحله نخست یعنی پاسخگویی که راه آهن فاقد آن است.

■ **سرابی:** من معتقدم که ما به طرح جامع نیاز نداریم. ما در شرایط عدم قطعیت هستیم و برای تعریف اهداف در طرح جامع تعداد عدم قطعیت‌هایمان به اندازه‌ای بالا است که اهدافمان در طول دو سال و با

به این ترتیب، بهترین عملکرد سهم‌گیری ریل از بار درون بندر شهیدرجایی مربوط به سال ۱۳۹۹ است که این آمار، با توجه به زیرساخت‌ها، نیروی انسانی، ناوگان و مهارت اصلاً عدد منطقی نیست.

راه‌آهن در برهه زمانی دو ساله همه تمرکز خود را در بندر شهیدرجایی به‌عنوان نخستین بندر کانتینری ایران گذاشت و تعرفه ریل را از تعرفه حمل مواد معدنی که بیشترین سهم ریلی را دارد، ۳۰ درصد کاهش داد تا بتواند کانتینر این بندر را جذب کند؛ اما علی‌رغم تلاش دوساله و تخفیفات تعرفه‌ای اکنون دستاوردی ندارد؛ البته قول و قرار راه‌آهن برای این موضوع همچنان برقرار است، اما از طرف دیگر نهادها و دستگاه‌ها همکاری صورت نگرفته است.

در تکمیل صحبت‌های آقای سرایی درباره ظرفیت‌های استفاده‌نشده ریلی در بندر شهیدرجایی هم باید بگویم، متأسفانه راه‌آهن فقط حدود ۲۰ درصد از کانتینرهای سایبا را که در بندر شهیدرجایی وجود دارد، حمل می‌کند، در حالی که بیش از ۸۰ درصد از مواد اولیه و قطعات مورد نیاز ایران‌خودرو توسط ریل از بندر شهیدرجایی حمل می‌شود. پس باید با پاسخ به این پرسش داد که چرا نتوانسته‌ایم ریل را در بازار اقتصادی کشور جذاب کنیم.

این نکته را هم فراموش نکنید که در بندر شهیدرجایی از ۳۳ اسکله، اسکله‌های ۱ تا ۱۴ اتصال ریلی دارند که اتصال اسکله‌های ۱ تا ۹ چندان مناسب نیست و فقط اسکله‌های ۹ تا ۱۴ فعال هستند. در سالی که کشور با کمبود غلات مواجه بود، همه دستگاه‌ها ورود کردند تا بتوانیم غلات را از این دو بندر خارج کنیم، بنابراین در همان سال توانستیم با هماهنگی دو وزیر و دستگاه‌های نظارتی حمل یکسره را رقم بزنیم و سهم ۱۲ درصدی ریل را از بار بندر محقق کنیم. خواهش من این است که حداقل در چاه‌ها همه اسکله‌ها به ریل مجهز شوند.

■ **سرایی:** در اینجا باید یک نکته را خاطرنشان کنم و آن اینکه حتی در بنادر پیشرفته دنیا هم همه اسکله‌ها به ریل متصل نیستند، زیرا اگر قطار کنار کشتی بیاید باید آرام حرکت کند و واگن به واگن زیرگتری کرین برود که از محدوده ۴۰۰ متری اسکله فراتر می‌رود و به اسکله دیگر می‌رسد و عملیات آنها را به هم می‌ریزد و دسترسی کشنده یا کامیون را به کشتی دیگر از بین می‌برد؛ بنابراین به لحاظ عملیاتی اصلاً دسترسی همه اسکله‌ها به ریل امکان‌پذیر نیست مگر با هماهنگی بسیار بالای کشتی‌ها و بندر.

از سوی دیگر، اصول بازار را عرضه و تقاضا تعیین می‌کند. شما باید با اهرم‌های اقتصادی سمت تقاضا را تحریک کنید و برای ریل تخفیف قائل شوید، اما برعکس است، یعنی دولت سوخت ارزان به کامیون می‌دهد



خسرو سرایی: در بندر شهیدرجایی ۵۲ کیلومتر ریل داریم و از ۴۵ محوطه حدود ۲۳ محوطه به ریل متصل است، اما همین الان سهم ریل از حدود ۱۴۰ میلیون تن ترافیک کانتینری بندر شهیدرجایی فقط ۳ درصد است. یعنی ۸۰ درصد ظرفیت‌های ریلی ما در بندر شهیدرجایی خالی است



تشویق نمی‌شود؛ زیرا سرمایه‌گذاری قبلی باید به بازدهی برسد و ظرفیتش پر شود تا سرمایه جدید جذب شود.

بندر بزرگ‌ترین نمونه تضاد منافع بین همه دست‌اندرکاران است. یک کیک بزرگ است که همه می‌خواهند، سهم بالاتری ببرند. یک گرداننده یکپارچه می‌خواهد. کامیون چون خودمالک است به دنبال منافع خود می‌رود، اما اگر این بار را روی ریل بیاوریم، قضیه فرق می‌کند.

■ **نوروزی:** اینکه می‌گوییم طرح جامع جمع‌بندی نمی‌شود و عدم قطعیت داریم، درست است؛ اما ما توجه برخی بی‌عملی‌های خود را بر گردن تحریم و عدم قطعیت می‌گذاریم. باید ببینیم که ادغام وزارت راه و مسکن اشتباهی بود که ما هنوز چوب آن را داریم می‌خوریم. اصلاً چابکی دستگاه‌ها بیشتر که نشد هیچ، چه‌بسا کاهش هم داشت.

■ **عابدین هادی‌نژاد، مدیرکل بازرگانی داخلی شرکت راه‌آهن:** در سال ۱۳۹۸ سهم ریل از بار درون بندر شهیدرجایی ۹ درصد و در سال ۹۹ حدود ۱۲ درصد بود که در سال ۱۴۰۰ با اندکی کاهش نسبت به سال ماقبل آن به ۱۱ درصد رسید. در سال ۱۴۰۱ نیز از عملکرد تخلیه و بارگیری در بنادر، سهم بندر شهیدرجایی با جابه‌جایی ۵۶ میلیون تن ۴۷ درصد بود که ۹ درصد آن نصیب ریل شد.



»

مدیر کل بازرگانی شرکت راه آهن: راه آهن زمانی پروژه بسیار خوبی به نام «بارنامه ریل دریا» را شروع کرد، به این معنا که صاحب کالا موظف بود در هنگام بارگیری کالا از مبدأ، همان جا بارنامه ریل را هم صادر کند تا وقتی کشتی در بندر شهیدرجایی پهلو گرفت، به ناچار طبق بارنامه و برنامه‌ای که از قبل تعیین شده، کالا را روی ریل حمل کند؛ این تصمیم درستی بود، اما نیمه‌کاره ماند. اکنون درخواست ما این است که راه آهن به اتفاق سازمان بنادر این کار را انجام دهد. ما مایلیم این پروژه ادامه یابد و به سرانجام برسد. باید با هم سوگند یاد کنیم که هرکجا هستیم، کمک کنیم تا این کار جلو رود.

»

همچنین سیاست‌گذاری اصلی در سازمان بنادر هم باید به این شکل باشد که آنها ریل را در کنار خود هم ببیزیند و به رونق آن کمک کنند. در سیاست‌گذاری کلان که در مجلس و دولت انجام می‌شود، باید این نکته مدنظر باشد که هر کجا اسکله ساخته می‌شود، باید قابلیت ریل هم برای آن دیده شود و اگر دیده نشد، به مجلس برگردد و اصلاحیه بگیرد تا نقشه ساخت بندر، نقشه ریلی هم داشته باشد. همچنین راه آهن باید نسبت به

و به این ترتیب راه آهن هر چقدر هم تخفیف دهد فایده‌ای ندارد. در کشور ما اقتصاد حکم می‌کند که کالا در بندر بماند. در واقع، در حالی که لجستیک یعنی درآمد از حرکت، اما درآمد ما از توقف است و تا این موضوع حل نشود، مشکلات این چنینی ادامه می‌یابد.

■ **هادی نژاد:** راه آهن زمانی پروژه بسیار خوبی به نام «بارنامه ریل دریا» را شروع کرد، به این معنا که صاحب کالا موظف بود در هنگام بارگیری کالا از مبدأ، همان جا بارنامه ریل را هم صادر کند تا وقتی کشتی در بندر شهیدرجایی پهلو گرفت، به ناچار طبق بارنامه و برنامه‌ای که از قبل تعیین شده، کالا را روی ریل حمل کند؛ این تصمیم درستی بود، اما نیمه‌کاره ماند. اکنون درخواست ما این است که راه آهن به اتفاق سازمان بنادر این کار را انجام دهد. ما مایلیم این پروژه ادامه یابد و به سرانجام برسد. باید با هم سوگند یاد کنیم که هرکجا هستیم، کمک کنیم تا این کار جلو رود.

همچنین سیاست‌گذاری اصلی در سازمان بنادر هم باید به این شکل باشد که آنها ریل را در کنار خود هم ببیزیند و به رونق آن کمک کنند. در سیاست‌گذاری کلان که در مجلس و دولت انجام می‌شود، باید این نکته مدنظر باشد که هر کجا اسکله ساخته می‌شود، باید قابلیت ریل هم برای آن دیده شود و اگر دیده نشد، به مجلس برگردد و اصلاحیه بگیرد تا نقشه ساخت بندر، نقشه ریلی هم داشته باشد. همچنین راه آهن باید نسبت به

توسعه شبکه متصل حمل چندوجهی در اروپا تا سال ۲۰۵۰



درون کشورها را توسعه خواهد داد و مرحله سوم تا سال ۲۰۵۰، روی گسترش حمل‌ونقل در تمام مناطق اروپا متمرکز خواهد شد. در این قانون، ۹ راهگذر (کریدور) جدید برای جابه‌جایی مسافر و کالا ایجاد خواهد شد. افزایش تعداد واگن‌های قطار باری و رساندن طول هر قطار به ۷۴۰ متر و سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت و ساخت ۱۶۰ کیلومتر خطوط پرسرعت مسافری از دیگر مفاد قانون جدید است؛ چیزی که جابه‌جایی مسافر در کمتر از ۲۵ دقیقه در مرزهای داخلی اتحادیه اروپا را تضمین می‌کند.

تقویت سیستم حمل‌ونقل شهری تا سال ۲۰۲۷ نیز در توافق‌نامه جدید پیش‌بینی شده است. ایجاد یک پایانه چندوجهی تا پایال ۲۰۴۰ در مسیرهای پرتردد شهری از دیگر برنامه‌های توسعه سیستم حمل‌ونقل پایدار شهری در اروپا است.

با تصویب قانون شبکه حمل‌ونقل میان‌اروپایی، این شبکه در هر سه حوزه ریلی، جاده‌ای و دریایی تا سال ۲۰۵۰ توسعه می‌یابد.

شبکه حمل‌ونقل میان اروپایی، اتحادیه اروپا (TEN-T) که برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکپارچه، سریع و با استانداردهای بالا در سراسر اتحادیه اروپا طراحی شده، شامل راه‌آهن‌ها، آبراه‌های داخلی، مسیرهای کشتیرانی دریایی کوتاه و جاده‌ها است. این شبکه که با هدف توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و اجتماعی در میان کشورهای اروپایی ایجاد خواهد شد، قرار است وابستگی این کشورها به سوخت‌های فسیلی را کاهش داده و از ناوگان حمل‌ونقل برقی استفاده کند.

این قانون، توسعه شبکه حمل‌ونقل را در سه مرحله پیش‌بینی کرده؛ مرحله اول که تا سال ۲۰۳۰ تکمیل می‌شود، روی شبکه اصلی و اتصال شهرهای بزرگ اروپا متمرکز است. مرحله دوم تا سال ۲۰۴۰ شبکه داخلی

ارزیابی سفارت ایران در آلماتی از سرمایه‌گذاری هنگفت قزاقستان روی ترانس خزر

ظهور استعداد جدید بازیگری در منطقه



سیدمحمد حسینی

کارشناس اقتصادی سفارت ایران در قزاقستان

آگاه از جایگاه راهبردی خود و با هدف شبکه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌قاره‌ای، قزاقستان ظرف ۱۵ سال گذشته، ۳۵ میلیارد دلار در زیرساخت حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری کرده است. شاخص‌های موجود نیز حاکی از رشد ترانزیت در قزاقستان است.

اعداد موجود گرچه مبین فاصله معنادار این کشور تا تبدیل شدن به «قدرت تمام‌عیار» حمل‌ونقل است، ولی جریان وقایع پس از فوریه ۲۰۲۲، همچون باد موافقی برای توسعه اقتصاد حمل‌ونقل بین‌المللی قزاقستان در حال وزیدن است، تا آنجا که بانک جهانی اخیراً ضمن حمایت از توسعه این کریدور، راهکارهایی برای توسعه توان عملیاتی آن در افاق ۲۰۳۰ ارائه داده است.

آنچه در ادامه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، گزارشی است که توسط کارشناس اقتصادی سفارت ایران در آلماتی تهیه و در آن ضمن تشریح موقعیت فعلی و برنامه‌های آتی این کشور به‌منظور توسعه کریدور میانی، پیشنهادهایی برای جمهوری اسلامی ایران جهت بهره‌مندی از فرصت‌های اقتصادی ناشی از درگیری‌های نظامی در منطقه ارائه شده است.





با توجه به تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا و اعمال تحریم‌ها علیه روسیه، قزاقستان در پی تبدیل به نقطه ثقل صنعت حمل‌ونقل و لجستیک اوراسیا است. رئیس‌جمهور این کشور، برنامه بلندپروازانه‌ای در این حوزه ترسیم و دولت را مکلف کرده سهم حمل‌ونقل و لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور را تا سال ۲۰۲۶ به ۹ درصد برساند



علیه روسیه، قزاقستان در پی تبدیل به نقطه ثقل صنعت حمل‌ونقل و لجستیک اوراسیا است. قاسم توکایف، رئیس‌جمهور این کشور، در تاریخ ۱۴۰۲/۶/۱۰ برنامه بلندپروازانه‌ای را برای تبدیل این کشور به «قدرتی تمام‌عیار» در این حوزه ترسیم و دولت را مکلف کرد سهم حمل‌ونقل و لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور را تا سال ۲۰۲۶ به ۹ درصد برساند (این عدد در پایان ۲۰۲۲ برابر ۶/۲ درصد تولید ناخالص داخلی و در نیمه نخست ۲۰۲۳ نیز برابر ۵/۹ درصد بود).

در همین راستا، دولت قزاقستان با تصویب برنامه توسعه حمل‌ونقل و لجستیک ۲۰۳۰، چشم‌انداز این توسعه در بسترهای مختلف ریلی، جاده‌ای، دریایی، هوایی و لجستیک را مشخص کرده است. بر اساس آخرین آمارها، در ۹ ماهه سال ۲۰۲۳، معادل ۲۲۵/۶ میلیون تن بار در قزاقستان جابه‌جا شده که نسبت به مدت مشابه سال ماقبل ۳/۲ درصد رشد نشان می‌دهد. در هشت ماه سال ۲۰۲۳، ترافیک ترانزیت قزاقستان نیز به ۲۰/۷ میلیون تن رسید که ۲۵ درصد از مقطع مشابه در سال ۲۰۲۲ بیشتر بود (این تناز با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابه‌جا شده است).

در همین بازه زمانی (۹ ماهه سال ۲۰۲۳) ۲/۲۶ میلیون تن بار به‌صورت جاده‌ای جابه‌جا شد که بیانگر ۱۹/۹ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۲۲ بود. گفتنی است در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱ میانگین رشد سالانه ترانزیت بار توسط کلیه روش‌ها برابر ۱۴/۸ درصد بوده است. قزاق‌ها می‌خواهند تا سال ۲۰۳۰ در راستای برنامه‌های این کشور برای توسعه ظرفیت حمل‌ونقل و لجستیک بار، حجم ترانزیت کالا از طریق قزاقستان

در ۱۰ سال گذشته و در راستای توسعه «جاده ابریشم جدید» از طریق ابتکار جاده و راه، چین‌ها در پی این بوده‌اند که اقتصادهای جهانی را در یک شبکه «چین‌محور» یکپارچه کنند. به همین دلیل راه‌آهن سریع‌السیر چین - اروپا که از قلمرو روسیه و سپس اوکراین یا بلاروس عبور می‌کند به‌سرعت رشد کرد و به لطف یارانه‌های دولتی (چین)، قطارهای باری این مسیر جایگاهی بالاتر از حاملان هوایی و دریایی یافتند، زیرا نه فقط قیمت تمام‌شده بار ارسالی از این طریق به یک‌پنجم ترابری هوایی بار کاهش یافت، بلکه از حمل توسط کشتی نیز سریع‌تر بود. به این ترتیب این راه‌آهن روشی ارجح برای برخی محصولات گران‌قیمت مورد تقاضای بالا از جمله خودروهای برقی و اقلام تجارت الکترونیک شناخته می‌شد. این وضعیت اما در فوریه ۲۰۲۲ و با حمله روسیه به اوکراین به‌صورت جدی تغییر کرد و اکنون بسیاری از تجار اروپایی با ترس از گرفتاری در عواقب تحریم‌های ضدروسی، استفاده از دیگر روش‌ها، از جمله مسیرهای دریایی را در پیش گرفته‌اند. در واقع، وضعیت این خط‌آهن که از ۲۰۱۱ کار خود را آغاز کرد، اکنون در حال برگشت به وضعیت زمان شروع به کار آن است! البته بر اساس آمارهای رسمی راه‌آهن چین، حجم بار جابه‌جا شده توسط خط‌آهن چین - اروپا در ۸ ماهه نخست سال ۲۰۲۳، ۲۰ مقایسه با مقطع مشابه سال ماقبل آن ۲۳ درصد رشد نشان می‌دهد، اما این موضوع به این دلیل است که بسیاری از کالاهای ارسالی چین، از روسیه فراتر نرفته‌اند و در واقع اکنون این خط‌آهن به خط‌آهن چین - روسیه تبدیل شده است!

این در حالی است که لهستان گزارش کرده ترافیک قطارها در مالاویوچ (ایستگاه بزرگ قطار میان لهستان و بلاروس که ۹۰ قطارهای عبوری به اروپا از آن می‌گذرند) پس از فوریه ۲۰۲۲ نصف شده است. در طرف شرقی وضعیت بدتر هم گزارش شده و بر اساس شاخص اتحاد ریلی اوراسیا (Eurasian Rail Alliance Index) حجم بار جابه‌جا شده در مسیر روسیه - قزاقستان و بلاروس طی ژانویه تا آگوست ۲۰۲۳، با کاهش ۴۸/۹۵ درصدی به ۱۴۹۳۶ کانتینر ۲۰ فوت رسید. این آمار تنها معادل ۱۱/۸ درصد آمار اعلامی از سوی راه‌آهن چین (۱/۲۶ میلیون کانتینر ۲۰ فوت) در همین زمان است. سال ۲۰۲۲ این سهم برابر ۲۵/۷ درصد و در آوریل ۲۰۲۱ برابر ۴۲/۳ درصد بود. همچنین تعداد کشورهای پذیرنده قطارهای عبوری از روسیه، از ۱۱ کشور در سال ۲۰۲۱ به ۵ کشور بلژیک، مجارستان، لهستان، آلمان و هلند کاهش یافته است.

◀ قزاقستان و تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا

با توجه به تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا و اعمال تحریم‌ها

۳۷ درصدی را نشان می‌دهد. این کاهش ناشی از استفاده تجار از مسیر دریایی اعلام شده است، زیرا شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی (از شرق چین به اروپا) قیمت خود را کاهش داده و نیز یارانه‌های دولت چین به حمل‌ونقل ریلی از طریق خزر نیز قطع شده است. در کل ظرفیت مسیر ترانس خزر شش میلیون تن شامل ۸۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت است.

با این وجود، در این مسیر گلوگاه‌های زیرساختی و ددرسهای اداری و گمرکی زیادی وجود دارد. دریای خزر نیز دریایی مواج است که وزش باد در آن باعث تاخیر در حرکت کشتی‌ها می‌شود. باری که از چین عازم اروپا شود از طریق کریدور میانی ۳۸ روز در راه خواهد بود، در حالی که مسیر روسیه این بار را ۱۲ روزه به مقصد می‌رساند. حتی با وجود حمایت‌های دولتی هم قیمت‌های ارسال بار بالا هستند، اما اروپایی‌ها همچنان از آن حمایت می‌کنند. مرسک (دانمارک) و دوپچه‌بان (آلمان) سال گذشته خبر از همکاری در این مسیر دادند.

به‌منظور بهبود وضعیت ترانزیت در این کریدور، قزاقستان و گرجستان نقشه راه دوجانبه‌ای را به امضا رسانده و در نوامبر ۲۰۲۲ در آکتائو نیز توافق سه‌جانبه میان قزاقستان، ترکیه و آذربایجان به امضا رسید. این کشورها امیدوارند در سال ۲۰۲۷ ظرفیت ورودی ترانس خزر را از ۶ میلیون تن به ۱۰ میلیون تن در سال افزایش داده و زمان تحویل کالا را نیز به ۱۴ تا ۱۸ روز برسانند، به‌طوری که سیر کالا در قزاقستان نهایتاً حدود ۵ روز به طول بینجامد. برنامه‌های در نظر گرفته شده برای ارتقای ظرفیت مسیر شامل دیجیتالی کردن امور اداری در مرزها و نقاط بازرسی، بنادر و دیگر امکانات زیرساختی و توسعه جغرافیایی مشارکت‌کنندگان کریدور از طریق جذب شرکای بیشتر است.

همچنین به گفته مقامات قزاق، یک توافق دولتی با چین بر سر توسعه مسیر ترانس‌خزر به‌ویژه برای حمل ریلی کانتینرها در مسیر چین - اروپا برای امضا آماده شده است. این توافقنامه با هدف ارتقای ظرفیت حمل بار در این مسیر و تسهیل تبادل اطلاعات ردگیری بار در داخل هر دو کشور تحریر شده است. قرار است قزاقستان مرکز لجستیک خود را در بندر خشک شی‌آن چین ساخته و یک پایانه چندمنظوره نیز در بندر پوتی گرجستان و یک هاب لجستیک در استان آلماتی احداث شود.

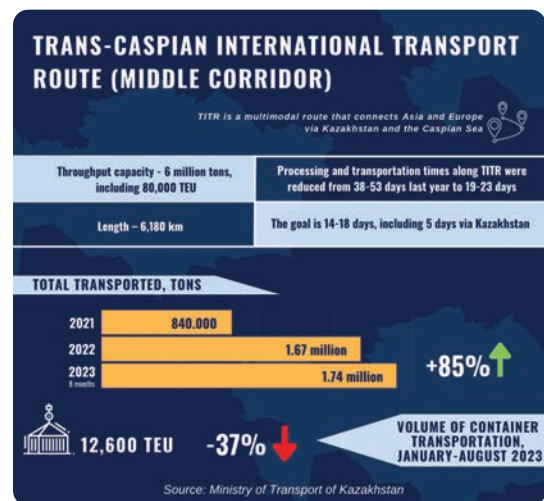
قزاقستان به‌طور ویژه کارهای ساخت راه دوم در مسیر دوستیک به موئنتی (Moyynty) را به طول ۸۳۶ کیلومتر در حال انجام دارد. مقامات قزاقی می‌گویند این مسیر ظرفیت حمل بار میان چین و اروپا را ۵ برابر افزایش داده و سرعت حمل بار را از ۸۰۰ کیلومتر به ۱۵۰۰ کیلومتر در روز می‌رساند. انجام این پروژه با برآورد سرمایه‌گذاری ۵۴۳ میلیارد تنگه‌ای (۱/۱ میلیارد دلار) برای سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده



ترانس خزر که اکنون مورد توجه اروپا و آمریکا نیز هست، یک مسیر چندوجهی به طول ۶۱۸۰ کیلومتر است. در هشت ماه سال ۲۰۲۳ میزان بار جابه‌جا شده با کشتی در آن از مبدأ بنادر آکتائو و کوریک ۱/۷۴ میلیون تن بوده که در مقایسه با سال گذشته موید رشد ۸۵ درصدی است



به عدد ۳۵ میلیون تن در سال برسد، بنابراین ظرف ۱۵ سال گذشته با هدف توسعه شبکه ترانزیت و کریدورهای میان‌قاره‌ای ۳۵ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل و لجستیک خود سرمایه‌گذاری کرده‌اند.



◀ مسیر بین‌المللی ترانس‌خزر (کریدور میانی)

ترانس‌خزر که اکنون مورد توجه اروپا و آمریکا نیز هست، یک مسیر چندوجهی به طول ۶۱۸۰ کیلومتر است. در هشت‌ماه سال ۲۰۲۳ میزان بار جابه‌جا شده با کشتی در آن از مبدأ بنادر آکتائو و کوریک ۱/۷۴ میلیون تن بوده که در مقایسه با سال گذشته موید رشد ۸۵ درصدی است. البته تعداد کانتینر جابه‌جا شده ۱۲۶۰۰ دستگاه بوده که کاهش



قزاق‌ها می‌خواهند تا سال ۲۰۳۰ در راستای برنامه‌های این کشور برای توسعه ظرفیت حمل‌ونقل و لجستیک بار، حجم ترانزیت کالا از طریق قزاقستان به عدد ۳۵ میلیون تن در سال برسد. بنابراین ظرف ۱۵ سال گذشته با هدف توسعه شبکه ترانزیت و کریدورهای میان‌قاره‌ای بالغ بر ۳۵ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل و لجستیک خود سرمایه‌گذاری کرده‌اند



موئینتی و بینئو (Beineu) به بنادر آکتائو و کوریک در بخش غربی کشور می‌رود. خط ریلی قزاقستان-ترکمنستان-ایران نیز در مسیر شرقی کریدور شمال - جنوب، پیوند مستقیمی میان چین و ایران به وجود آورده است.

در ۱۰ ماه ۲۰۲۳ میزان ترافیک بار در این مسیر به ایران با ۲۵ درصد رشد نسبت به سال قبل به ۱/۶ میلیون تن رسید. برای توسعه این مسیر، دو طرف در حال ارتقای زیرساخت‌ها و امکانات پایانه‌ای، رفع موانع اداری و ایجاد شرایط مطلوب برای شرکت‌های حمل‌ونقل هستند.

زیرساخت هوایی - اخیراً نیز وزارت حمل‌ونقل قزاقستان اعلام کرده که طرح احداث مناطق ویژه اقتصادی در فرودگاه‌های آستانه، آلماتی، شیمکنت، آکتائو، آقتوبه و کاراگاندی را در دستور کار دارد. این تصمیم در پی برنامه این کشور برای افزایش تبادل محموله‌های فرودگاهی و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل ملی کشور اتخاذ شده است. گفتنی است که قزاقستان دارای ۱۴ منطقه ویژه اقتصادی با جهت‌گیری‌های مختلف صنعتی در ۱۲ منطقه در سراسر کشور است. عمده این مناطق در مرکز لجستیک قورغاص، دروازه شرقی ترکستان، به عنوان یک مرکز گردشگری بین‌المللی و بندر دریایی آکتائو واقع شده‌اند.

بنادر اصلی - طبیعتاً در توسعه مسیرهای حمل‌ونقلی، بنادر قزاقستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و آکتائو به‌عنوان چهارراهی برای مسیرهای چندمنظوره حمل‌ونقل جهانی عمل می‌کند. موقعیت راهبردی این

است. دولت قزاقستان پروژه را از محل صندوق ملی با خرید اوراق قرضه از صندوق ملی رفاه «سمروک قزینه» (Samruk-Kazyna) تامین خواهد کرد.

قزاقستان همچنین قصد دارد مسیر ریلی ۲۷۲ کیلومتری بختی - آیگوز (Bakhty-Ayagoz) را با سرمایه‌گذاری ۵۷۷/۵ میلیارد تنگه (۱/۲ میلیارد دلار) و با تامین اعتبار از سوی بانک توسعه اوراسیا و احتمالاً بخش خصوصی احداث کند که باعث کاهش فشار بر ایستگاه‌های مرزی دوستیک (Dostyk) و آلتینکول (Altinkol) بوده و ظرفیت حمل بار میان چین و قزاقستان را تا ۲۰ میلیون افزایش خواهد داد.



◀ زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و لجستیک قزاقستان

مسیرهای ریلی - راه‌آهن قزاقستان در سال ۲۰۲۲، در مجموع حدود ۴۰۵ میلیون تن کالا جابه‌جا کرد که این میزان در ۹ ماهه سال ۲۰۲۳ معادل ۳۰/۱ میلیون تن بوده است. تقریباً ۹۰ درصد بار ترانزیتی قزاقستان با شبکه ریلی این کشور جابه‌جا می‌شود و ۵ کریدور ریلی بین‌المللی مهم از قزاقستان عبور می‌کند.

کریدورهای شمال - جنوب و ترانس آسیا (در قزاقستان از دوستیق، آلتینکول، موئینتی، آستانه و پتروپاول) در مسیر چین به اروپا هستند. علاوه بر این، کریدور آسیای مرکزی راه‌آهن ترانس آسیا به‌عنوان پیونددهنده حیاتی ترانزیت میان روسیه و کشورهای آسیای میانه عمل می‌کند. این مسیر در قزاقستان از ساریاقاش در جنوب شروع و از طریق آریس (Arys) و قندیاقاش (Kandyagash) به اوزینکی (Ozinki) می‌رسد. مسیر دوستیق - آلتینکول - آقتوگای - آلماتی - ساریاقاش نیز بخش از کریدور جنوبی خط‌آهن ترانس آسیا است که چین و جنوب شرق آسیا را به آسیای میانه و خلیج فارس متصل می‌کند.

قزاقستان همچنین بخشی از برنامه کریدور ترانسیکا (کریدور حمل‌ونقل اروپا، قفقاز و آسیا) است که سیزده کشور را دربر می‌گیرد. بخش قزاقستانی این کریدور در ایستگاه دوستیق و آلتینکول آغاز و از طریق

همان‌طور که گفته شد، جاده اروپای غربی - غرب چین به طول ۲۷۴۷ کیلومتر یکی از بزرگراه‌های کلیدی است که از قزاقستان عبور کرده و بخش قزاقستان آن در فاصله سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۱۷ بازسازی شده است. کریدور دیگری که با عبور از قزاقستان، چین و اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند، از چین شروع و با عبور از سیمی (Semey) و پاولودار (Pavlodar) در قزاقستان به اومسک (Omsk) در روسیه وصل می‌شود. این مسیر ۱۱۱۶ کیلومتری یکی از مسیرهای اصلی شرق قزاقستان است. در سال ۲۰۲۳، قزاقستان بازسازی جاده ۸۹۳ کیلومتری آفتوبه- آتیرائو- آستاراخان را در برنامه دارد و تا سال ۲۰۲۵ نسط جاده آتیرائو- اورالسک- ساراتوف (روسیه) را به طول ۵۸۷ کیلومتر بازسازی خواهند کرد. رومن واسیلنکو، معاون وزیر خارجه قزاقستان در کنفرانسی مطبوعاتی در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۰۱ اعلام کرد کشورش برای پیشبرد این جاده مهم از اتحادیه اروپا، آمریکا، روسیه، چین و سایر کشورهای منطقه و موسسات مالی و اعتباری بین‌المللی جذب سرمایه خواهد کرد. به گفته واسیلنکو، برآوردها و مطالعات امکان‌سنجی پروژه به‌مدت یک سال در حال انجام بوده و مقرر است در ژانویه ۲۰۲۴ همایش سرمایه‌گذاری مربوطه در بروکسل برگزار شود.

به گفته معاون وزیر حمل‌ونقل قزاقستان، در ۹ ماه نخست ۲۰۲۳ حجم بار جاده‌ای جابه‌جا شده در قزاقستان برابر ۵/۵ میلیون تن و ۲۲ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل بوده که از این میزان، ۳/۶ میلیون تن مربوط به ترانزیت است (نسبت به‌مدت مشابه سال ۲۰۲۲ برابر ۴۴ درصد رشد نشان می‌دهد). سهم چین از این میزان ترانزیت با دو برابر افزایش به حدود ۱/۵ میلیون تن بالغ می‌شود.

توسعه ناوگان جاده‌ای حمل بار نقش مهمی در رقابتی بودن بازار حمل‌ونقل قزاقستان ایفا می‌کند و این کشور قصد دارد در سال‌های آتی تجهیزات حمل جاده‌ای را دو برابر کند. به این منظور، وزارت حمل‌ونقل این کشور برنامه جذب نمایندگی شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل بین‌المللی را در دستور کار خود دارد. به گفته معاون وزیر حمل‌ونقل قزاقستان «قزاقستان مشغول مذاکره و پیشبرد توافقات دولتی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای با دانمارک، مقدونیه، پرتغال و امارات است. علاوه بر این، از طریق امارات دسترسی به بنادر خلیج فارس و بازار بار هند، پاکستان و سایر کشورها را پیگیری می‌کنیم. هم‌زمان، با ایجاد سامانه اتوماسیون صدور مجوز بار خارجی بر اساس سفارش بار، شرایط رقابت داخلی برای شرکت‌های قزاقستانی نیز عادلانه‌تر خواهد شد.»



قزاقستان به‌عنوان بزرگ‌ترین خشکی محصور جهان، عمق سرزمینی



قزاقستان به‌عنوان بزرگ‌ترین خشکی محصور جهان، عمق سرزمینی وسیع و موقعیت جغرافیایی راهبردی قابل توجهی در آسیای مرکزی دارد
ضمن اینکه وفور منابع طبیعی و برنامه‌های متعدد توسعه زیرساخت‌ها، از این کشور چهره یک منطقه مستعد برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای و بین‌المللی تجارت را ارائه می‌دهد



بندر، زمینه را برای تداوم ترابری محصولات مختلف از جمله بار خشک، نفت خام و مشتقات در جهات مختلف مهیا می‌سازد. بنابر اعلام وزارت حمل‌ونقل قزاقستان هاب کانتینری جدید در آکتائو به ظرفیت ۲۰۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت و با سرمایه ۲۰/۲ میلیارد تنگه (۴۲/۳ میلیارد دلار) قرار است تا سال ۲۰۲۵ ساخته شود و در حال حاضر دولت قزاقستان در پی یافتن سرمایه‌گذار برای آن است. پایانه دریایی سرژ در بندر کوریک نیز در ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۳ افتتاح شد. این پروژه شامل یک پایانه غلات به ظرفیت یک میلیون تن، یک پایانه نفتی به ظرفیت ۵/۵ میلیون تن و یک پایانه دیگر به ظرفیت سه میلیون تن است.

مسیرهای جاده‌ای - هشت کریدور جاده‌ای به طول ۱۳۲۰۰ کیلومتر از قزاقستان عبور می‌کنند که مسیر اروپای غربی- غرب چین، شمال - جنوب و اروپا - قفقاز - آسیا (تراسیکا) مهم‌ترین آن هستند.

بنابراین جمهوری اسلامی ایران به دو روش می‌تواند از فرصتی که پس از فوریه ۲۰۲۲ ایجاد شده، بیشتر بهره‌مند شود:

۱- توسعه حداکثری زیرساخت ترابری در قالب کریدور شمال - جنوب از جمله در مسیر شرقی کریدور از طریق تقویت حضور در «کارگروه نقشه راه توسعه مسیر شرقی کریدور شمال - جنوب» و کارگروه چهارجانبه ریلی با قزاقستان، ترکمنستان و روسیه. این مسیر حتی می‌تواند بخشی از ترافیک بار کریدور میانی را نیز به خود جذب کند.

۲- پیگیری جدی‌تر حضور در مسیر ارسال بار از چین به اروپا (ترانس ایران). برای این منظور باید برگزاری کارگروه سه‌جانبه ریلی ایران، چین و قزاقستان به‌طور جدی در دستور کار باشد. توصیه می‌شود دولت موضوع ارائه یارانه به فرستندگان چینی بار به اروپا را بررسی کند. ■

وسیع و موقعیت جغرافیایی راهبردی در آسیای مرکزی دارد و وفور منابع طبیعی و برنامه‌های متعدد توسعه زیرساخت‌ها، از این کشور چهره یک منطقه مستعد برای تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای و بین‌المللی تجارت را ارائه می‌دهد و حتی در برخی محافل دیپلماتیک و همایش‌های سرمایه‌گذاری صحبت از ظرفیت بالقوه سالانه ۱۰۰ میلیون تنی ترانزیت بار از قزاقستان است.

هرچند ظرفیت مدنظر اعلام‌شده توسط مقامات قزاقستانی برای مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب ۱۵ میلیون تن است و با در نظر گرفتن ۱/۶ میلیارد تن کالایی که چین از طریق دریا به اروپا می‌فرستد، رسیدن به ظرفیت ۱۰۰ میلیون تنی ترانزیت هنوز دور از دسترس می‌نماید، اما در عین حال، به معنای آینده‌دار بودن حوزه ترانزیت در قزاقستان است.

وضعیت صنعت حمل‌ونقل قزاقستان به روایت آمار

(با در نظر گرفتن اینکه کل بار ارسالی چین به اروپا در سال ۲۰۲۲ از مسیر دریایی برابر ۱/۶ میلیارد تن بوده است)

| ملاحظات | درصد رشد (نسبت به مدت مشابه سال ماقبل) | میلیون تن | میزان بار جابه‌جاشده / روش / مقطع زمانی |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| | + ۳/۲ | ۷۲۵/۶ | میزان بار جابه‌جاشده در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ |
| | - | ۳۰۸/۱ | میزان بار جابه‌جاشده توسط راه‌آهن در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ |
| | -۲/۶ | ۴۰۵ | میزان بار جابه‌جاشده توسط راه‌آهن در قزاقستان در سال ۲۰۲۲ |
| این میزان ترانزیت با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابه‌جا شده که معادل ۱/۲۹ درصد از کل صادرات چین به اروپا از مسیر دریایی و شامل کالاهای پزشکی و گران‌قیمت است | +۲۵ | ۲۰/۷ | میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه سال ۲۰۲۳ |
| تقریباً ۸۲ درصد کل بار ترانزیتی قزاقستان | - | ۱۷/۱ | میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه سال ۲۰۲۳ به صورت ریلی |
| سهم چین از این ترانزیت دوبرابر افزایش داشته است. | +۴۴ | ۳/۶ | ترانزیت بار قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ به صورت جاده‌ای |
| | +۲۲ | ۵/۵ | میزان بار جابه‌جاشده در قزاقستان در ۹ ماه سال ۲۰۲۳ به صورت جاده‌ای |
| | +۱۱/۲ | ۲۶/۸ | میزان ترانزیت بار قزاقستان در سال ۲۰۲۲ |
| | +۱۹ | ۱/۶ | بار جابه‌جاشده ریلی در مسیر قزاقستان به ایران از طریق ترکمنستان تا پایان اکتبر سال ۲۰۲۳ |
| ظرفیت این مسیر سالانه ۶ میلیون تن است که قزاقستان و آذربایجان قصد دارند تا سال ۲۰۲۷ این ظرفیت را به ۱۰ میلیون تن برسانند. | +۸۵ | ۱/۷۴ | میزان بار جابه‌جاشده در کریدور میانی در هشت ماه سال ۲۰۲۳ |
| | +۱۰۰ | ۱/۶۸ | میزان بار جابه‌جاشده در کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ |

بانک جهانی، حامی کریدور میانی

سرمایه‌گذاری لازم برای بالفعل کردن پتانسیل کریدور ترانس خزر ۱۱/۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود

که سه برابر زمان سفر از مسیر شمالی (از طریق روسیه) است.

۶- هزینه‌های حمل‌ونقل بالا و ناپایدار، تاخیرها و مشکلات مربوط به لجستیک، اسناد و زیرساخت‌ها، فقدان هماهنگی بین کریدورها، ناکارآمدی عملیاتی در بنادر، چالش‌های زیرساخت‌های ریلی و تاخیر در گذرگاه‌های مرزی از معضلات مهم کریدور میانی است.

۷- آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه در نوامبر ۲۰۲۲ «نقشه راه» را برای بهبود کریدور میانی امضا کردند. سازمان‌ها و شرکای بین‌المللی، از جمله بانک جهانی، اتحادیه اروپا، EBRD و ADB از کمک‌های فنی و سرمایه‌گذاری‌ها حمایت کردند.

۸- ترکیبی از سرمایه‌گذاری‌ها و اقدامات کارآمد می‌تواند زمان سفر در امتداد کریدور میانی را تا سال ۲۰۳۰ به نصف کاهش دهد.

۹- مدل‌های تخمینی بانک جهانی افزایش ۳۰ درصدی تجارت چین و اتحادیه اروپا را تا سال ۲۰۳۰ پیش‌بینی می‌کند. انتظار می‌رود که حجم ترانزیت از طریق کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰ سه برابر شود، اما این کریدور عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند.

۱۰- سرمایه‌گذاری‌های اولویت‌دار برای بالفعل کردن پتانسیل‌های این کریدور عبارت از بهبود رویه‌های عبور از مرز، ارتقای زیرساخت‌های ریلی، افزایش ظرفیت بنادر و ساده‌سازی رویه‌های گمرکی است.

۱۱- اصلاحات اولویت‌دار در حوزه ختمی‌ها عبارت از هماهنگ‌سازی مقررات حمل‌ونقل، توسعه دیجیتالی شدن رویه‌های تجاری و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای است.

۱۲- سرمایه‌گذاری لازم برای بالفعل کردن پتانسیل این کریدور ۱۱/۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود و باید در هر سه کشور اصلی مسیر کریدور، یعنی قزاقستان، آذربایجان و گرجستان توزیع شود.

۱۳- بانک جهانی متعهد به حمایت از توسعه این کریدور است.

۱۴- در صورت عملیاتی شدن، انتظار می‌رود کریدور میانی انتقال کالا را با افزایش ۱/۵ برابری کانتینرها افزایش دهد، انتقال کالاهای پرارزش مانند کود دو برابر شود و سهم مواد اولیه کاهش یابد.

۱۵- کریدور میانی فرصتی را برای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی برای تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری، افزایش انعطاف‌پذیری و کاهش وابستگی به شرکای سنتی ارائه می‌دهد.



بانک جهانی اخیراً گزارش مفصلی تحت عنوان «کریدور تجارت و حمل‌ونقل میانی سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها برای سه برابر کردن حجم بار و نصف کردن زمان سفر تا سال ۲۰۳۰» منتشر کرده و ضمن حمایت از توسعه این کریدور، راهکارهایی برای توسعه توان عملیاتی آن در افق ۲۰۳۰ ارائه داده است.

نکات کلیدی این گزارش در ادامه می‌آید:

۱- حجم بار انتقالی از کریدور ترانس خزر تا سال ۲۰۳۰ پتانسیل افزایش سه برابری نسبت به سال ۲۰۲۳ را داراست. در صورت بالفعل شدن این پتانسیل، حجم بار انتقالی از این کریدور می‌تواند به ۱۱ میلیون تن افزایش یابد و زمان سفر را که اکنون ۳۰ تا ۴۵ روز است به نصف کاهش دهد.

۲- این کریدور در حال حاضر به دلیل ناکارآمدی‌ها و شکاف‌های زیرساختی با موانع جدی برای نقش آفرینی کلیدی در تجارت منطقه‌ای مواجه است. این کریدور با برخی محدودیت‌های زیرساختی از جمله موانع در گذرگاه‌های مرزی، دشواری‌های انتقال بار از قطار به کشتی و ناکارآمدی‌های عملیاتی مواجه است که باید برطرف شود.

۳- تهاجم روسیه به اوکراین، توجه به کریدور میانی را به‌عنوان کریدور جایگزین برای کاهش وابستگی به مسیرهای روسیه افزایش داده است. ترافیک کانتینری در این کریدور در سال ۲۰۲۲ میلادی ۳۳ درصد افزایش یافت؛ اما در ادامه با چالش‌هایی مواجه شد که منجر به کاهش ۳۷ درصدی در سال ۲۰۲۳ شد.

۴- ناکارآمدی‌های زیرساختی در راه آهن ترکیه باعث شده که مسیر دریای سیاه در حال حاضر بر مسیر زمینی ترجیح داده شود.

۵- زمان انتقال کالا در امتداد کریدور میانی حدود ۳۰ تا ۴۵ روز است



روایت جذب و دفع

باز هم همان حکایت همیشگی است، با دست پس می‌زنیم و با پا پیش می‌کشیم. دست لنجداران را - که صاحبان سرمایه بومی در شهرهای ساحلی هستند و به صورت اجدادی از دریا ارتزاق می‌کنند- با نام سهمیه‌بندی کالای ته‌لنجی می‌بندیم و از طرف دیگر، با اصلاح آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری برای کشاندن پای صاحبان سرمایه به بندر برنامه‌ریزی می‌کنیم. به همین بهانه، در این پرونده حکایت خواندن سرمایه‌داران و راندن لنجداران را بررسی کرده‌ایم.

◀ به دنبال یک قانون جذاب

◀ آخر ته‌لنجی!

آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری
با هدف جلب نظر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مورد بازنگری قرار گرفت

به دنبال یک قانون جذاب

گزارش از

تحریریه ترابران



یکی از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد زیرساخت‌های مناسب و درخور شأن بنادر کشور است، اما این کار فقط از راه توسعه فیزیکی و تجهیز بنادر عملیاتی نمی‌شود، بلکه باید شرایط جذب سرمایه بخش خصوصی و راه‌اندازی شرکت‌های متعدد و دانش‌بنیان در بنادر را نیز تسهیل کرد؛ این در حالی است که به گفته رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی، در واپسین اصلاحیه آیین‌نامه بنادر ایران فقط زمینه فعالیت برای دو نوع شرکت بندری و دریایی وجود داشت و فعالیت‌های دیگر بدون توجه به تخصص‌گرایی انجام می‌شد و راه ورود صاحبان سرمایه بدون تخصص به بنادر بسته بود؛ به همین دلیل، نه تنها جذب سرمایه صورت نمی‌گرفت و بلکه شاهد نوعی سرمایه‌گریزی هم در بنادر ایران بودیم.

به همین دلیل، چندی پیش سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد با اصلاح آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری در بنادر دریایی مقررات‌زدایی و بهبود فضای کسب‌وکار در این حوزه برآمده تا ظرفیت‌های جدیدی را متناسب با نیاز بازار داخلی و بین‌المللی ایجاد کند. ترابران برای آگاهی بیشتر درباره چرایی تدوین آیین‌نامه جدید و آشنایی با تسهیلات ایجاد شده در آن به گفت‌وگو با حسین مهرابی، رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی پرداخته است.

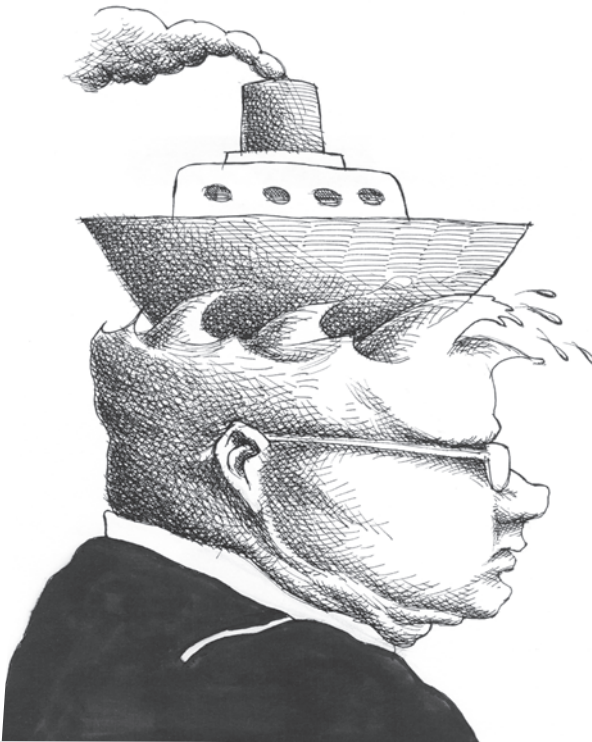
حسین مهرابی، رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی درباره چرایی تدوین آیین‌نامه جدید تاسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی با بیان اینکه اولین پروانه‌های فعالیت در محدوده بنادر در آیین‌نامه بنادر ایران مصوب سال ۱۳۱۷، به شکل سنتی در ۴ زمینه نمایندگی کشتی، تخلیه و بارگیری، بارنویسی و تدارکات در نظر گرفته شده بود، گفت: «این آیین‌نامه در زمانی بود که بنادر کاملاً به صورت سنتی عملیات تخلیه و بارگیری را انجام می‌دادند، تهیه شده بود که بالاخره در سال ۱۳۶۵ آیین‌نامه شرکت‌ها و موسسات کارگزاری ترابری دریایی با ۱۲ زمینه فعالیت (مجوز) برای راه‌اندازی شرکت‌های خدمات دریایی و بندری تدوین و تصویب شد.»

او با اشاره به اینکه این آیین‌نامه در سال‌های ۱۳۸۱، ۱۳۸۳ و ۱۳۸۸ مجدداً بازنگری شد، اظهار کرد: «در نهایت ما ۱۲ آیین‌نامه مجزا برای تاسیس شرکت‌ها داشتیم که در برخی موارد به لحاظ عدم تطابق با قوانین و کنوانسیون‌های جدید و پراکندگی شرایط و ضوابط آن فاقد شفافیت و به‌نوعی باعث تعارض می‌شد؛ چراکه به صورت واحد تدوین نشده بودند.»

مهرابی افزود: «در سال ۱۴۰۱، با آسیب‌شناسی‌های انجام‌شده از ذینفعان این حوزه در فضای کسب‌وکار بنادر و با توجه به تعدد و تفرق آیین‌نامه‌ها مشخص شد که مجوزهای فعلی رویکرد تخصصی ندارند؛ مثلاً مجوز تخلیه و بارگیری به صورت عام بود، یعنی دارنده این مجوز می‌توانست در همه زمینه‌ها نظیر، کالای فله مایع غیرنفتی، کالای عمومی و فله خشک، کانتینری و فرآورده‌های نفتی فعالیت داشته باشد. این مقوله درباره مجوز راهبری پایانه‌های بندری کالا نیز صدق می‌کرد. در عین حال، چون بنادر ایران به نسل سوم ارتقا یافتند، باید صنایع سنگین،



در سال ۱۴۰۱، با آسیب‌شناسی‌های انجام شده از ذی‌نفعان این حوزه در فضای کسب‌وکار بنادر و با توجه به تعدد و تفرق آیین‌نامه‌ها مشخص شد که مجوزهای فعلی رویکرد تخصصی ندارند؛ مثلاً مجوز تخلیه و بارگیری به صورت عام بود، یعنی دارنده این مجوز می‌توانست در همه زمینه‌ها نظیر، کالای فله مایع غیرنفتی، کالای عمومی و فله خشک، کانتینری و فرآورده‌های نفتی فعالیت داشته باشد. این مقوله درباره مجوز راهبری پایانه‌های بندری کالا نیز صدق می‌کرد



کارخانه‌های تولیدی و تبدیلی بیشتری را در بنادر راه‌اندازی می‌کردیم؛ بنابراین سازمان بنادر به دنبال اجرای کامل زنجیره تامین کالا و ایجاد پارک لجستیک، توسعه خوشه‌های اقتصادی و فعالیت‌های دریامحور بود و با توجه به پس‌کرانه‌هایی موجود باید به سمت تخصصی کردن مجوزها، استانداردسازی و ارتقای ایمنی فعالیت‌ها پیش می‌رفت.»

◀ فرش قرمز برای صاحبان سرمایه

او خاطرنشان کرد: «پیش از این، مجوزها به این صورت بود که مدیرعامل شرکت که متقاضی تاسیس شرکت دریایی و بندری است باید یک فرد متخصص در این حوزه و دارای سوابق تجربی مرتبط و یکسری پیش‌نیازها و گواهی‌نامه‌ها می‌بود که احراز این شرایط برای برخی از صاحبان سرمایه علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در امور دریایی و بندری ممکن نبود؛ زیرا مثلاً برخی از شرکت‌های بزرگی مانند شرکت‌های تولیدی، نفتی و صنعتی که می‌خواستند فرضاً برای ساخت پایانه‌های تخصصی و مکانیزه سیلوی غلات، مخازن نفتی و روغن خوراکی و... سرمایه‌گذاری کنند، به دلیل نداشتن شرایط پیش‌گفته در این حوزه نمی‌توانستند مجوز دریافت کنند و انگیزه حضور آنها در بنادر کمتر می‌شد و نوعی سرمایه‌گریزی در بندرخ می‌داد.»

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: «بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی با نگاه به این اصل اقتصادی که هر سرمایه‌گذاری به دنبال ایجاد کسب‌وکار و رونق اقتصادی است، سعی کرد در مجوزهای تاسیس شرکت‌های دریایی و بندری تسهیلاتی ایجاد کند. در همین زمینه، در آیین‌نامه جدید اگر صاحب سرمایه‌ای بدون داشتن تخصص دریایی و بندری قصد تاسیس شرکت در این حوزه داشته باشد، می‌تواند این شرکت را به شرط داشتن یک مدیرفنی متخصص و با تجربه و در برخی از مجوزها با توجه به حساسیت آن مدیر فنی و مدیر عملیات در کنار خود تاسیس کند.»

او تصریح کرد: «به بیان بهتر، براساس آیین‌نامه جدید، اگر مدیرعامل شرکتی در این حوزه متخصص نباشد و فقط موضوع جذب سرمایه او در حوزه بندر و دریا مطرح باشد، سازوکاری طراحی شده که طبق آن یک مدیر فنی و متخصص معرفی می‌شود که باید حائز شرایط مذکور در آیین‌نامه باشد و مجوز به نام شرکت و به اعتبار این مدیر فنی صادر می‌شود، بنابراین در آیین‌نامه جدید مدیرعامل می‌تواند فقط نقش سرمایه‌گذار را ایفا کند. به این ترتیب، شرکت‌های بیشتری می‌توانند سرمایه خود را وارد بندر کنند.»

مهرابی با بیان اینکه بخشی از مجوزها و فعالیت‌هایمان با این الگوی

جدید تسهیل می‌شود، اذعان کرد: «البته راه برای مدیران عامل متخصص همچنان باز است؛ مثلاً اگر یک نفر دارای تخصص و سوابق دریایی و یا بندری و حائز تمام شرایط است، همچون گذشته می‌تواند راساً اقدام به تاسیس شرکت کند. یعنی اگر مدیرعامل شرایط موردنظر در آیین‌نامه را داشته باشد می‌تواند نقش مدیر فنی را عهده‌دار شود.»

او افزود: «همچنین به‌منظور ارتقای ایمنی بنادر، جان، مال و کالای مردم که در اختیار شرکت‌های کشتیرانی و پایانه‌های بندری است، در کنار مدیر فنی، مدیر عملیات متخصص هم باید توسط شرکت تازه‌تاسیس پیش‌بینی شود که به این ترتیب، با تمهیدات اندیشیده شده در کنار تخصص‌گرایی شاهد ارتقای ایمنی در فعالیت‌های بندری و دریایی خواهیم بود، زیرا از این پس، بر اساس زمینه فعالیت در هر شرکتی یک مدیر فنی در مرکز اصلی شرکت، یک مدیر عملیات هم قرار دارد و شخصاً بر انجام عملیات ایمن نظارت می‌کند.»

◀ دامنه فعالیت مدیرفنی در آیین‌نامه جدید

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به این پرسش که آیا آن مدیر فنی فقط باید با یک شرکت همکاری داشته باشد یا می‌تواند همزمان در چندین شرکت فعالیت کند، گفت: «با توجه به نوع فعالیت‌های بندری و دریایی که کاملاً تخصصی هستند و هر کدام با دیگری متفاوت است، انجام چنین کاری غیرممکن است؛



پیش از این، مجوزها به این صورت بود که مدیرعامل شرکتی که متقاضی تاسیس شرکت دریایی و بندری می‌شد باید یک فرد متخصص در این حوزه و دارای سوابق تجربی مرتبط و یکسری پیش‌نیازها و گواهی‌نامه‌ها می‌بود که احراز این شرایط برای برخی از صاحبان سرمایه علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در امور دریایی و بندری ممکن نبود و انگیزه حضور آنها را در بنادر کمتر می‌کرد



مثلاً راهبری پایانه‌های بندری، حمل‌ونقل دریایی، بازرسی کشتی‌ها و ایمنی کانتینر و... هر کدام تخصص خاصی دارند که باید مجوز مربوط به خود را دریافت کنند، بنابراین اگر یک مدیر فنی شرایط تخصصی و سوابق تجربی در چند زمینه فعالیت را داشته باشد، فقط می‌تواند در یک شرکت که چنین مجوزهایی را دارد فعالیت کند و مسئولیت وی قابل انتقال به غیر نیست، لذا نمی‌تواند همزمان در چند شرکت بندری و دریایی به‌عنوان مدیر فنی فعالیت کند.»

او یادآور شد: «البته ناگفته نماند که در آیین‌نامه جدید اگر شرکت حائز شرایط و دارای مدیر فنی متخصص در چند زمینه فعالیت باشد می‌تواند چندین مجوز را دریافت کند، زیرا از زمان پهلوگیری کشتی تا زمان خروج کالا از بندر فعالیت‌های مجزایی انجام می‌شود که گاهی به‌صورت یکپارچه و گاهی به‌صورت مجزا ارائه می‌شود. حالا اگر یک شرکت مجوز چند عملیات مختلف را با هم داشته باشد، مدیرفنی آن می‌تواند در صورت داشتن تخصص با همه این مجوزها کار کند، اما نمی‌تواند همزمان با چند شرکت فعالیت داشته باشد، چراکه هدف

همان تخصص‌گرایی و ایمنی است.»

مهرابی خاطر نشان کرد: «سیاست‌گذاری انجام شده در آیین‌نامه برای عدم فعالیت مدیر فنی در چند شرکت دریایی و بندری، با هدف جلوگیری از تعارض منافع و تمرکز مدیر فنی در ایفای نقش تخصصی خود در زمینه فعالیت آن شرکت است؛ زیرا آن شرکت‌ها ممکن است رقیب همدیگر باشند و به‌نوعی سبب بروز اختلافات و تداخلات عملیاتی در بنادر شود، بنابراین مدیر فنی می‌تواند برای یک شرکت دریایی و بندری مدیرفنی باشد.»

او با بیان اینکه البته اگر مجوز فعالیت‌های یک شرکت با هم تناسب نداشته باشند، مدیر فنی باید تغییر کند، اظهار کرد: «براساس آیین‌نامه جدید نیازی نیست یک شرکت برای دریافت مجوزهای مختلف به سمت تشکیل هلدینگ برود، زیرا ایجاد هلدینگ‌های دریایی و بندری دارای چالش‌های حقوقی خاصی به‌لحاظ تعدد اعضای هیئت‌مدیره، تفرق تصمیم‌گیری و فرآیندهای طولانی و همچنین تحمیل هزینه‌های مضاعف برای ایجاد دفاتر مختلف است. در رویکرد جدید، شرکت می‌تواند تمام سرمایه‌اش را در قالب ایجاد یک شرکت اما با چندین مجوز و مدیران فنی متخصص مختلف راه‌اندازی کند.»

◀ مقررات‌زدایی با رویکرد تسهیل‌گرایانه و جلوگیری از انحصار

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر، در پاسخ به این ادعا که برخی معتقدند سازمان بنادر و دریانوردی این کار را برای شکستن



در آیین‌نامه جدید اگر صاحب سرمایه‌ای بدون داشتن تخصص دریایی و بندری قصد تاسیس شرکت در این حوزه داشته باشد، می‌تواند این شرکت را به شرط داشتن یک مدیرفنی متخصص و با تجربه و در برخی از مجوزها با توجه به حساسیت آن مدیرفنی و مدیر عملیات در کنار خود تاسیس کند



ورود شرکت‌های دانش‌بنیان به این حوزه باز شد.»

او خاطرنشان کرد: «با توجه به آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات می‌توان از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه بنادر برای انتقال فناوری نوین و روزآمد استفاده کرد که در آیین‌نامه جدید این بستر فراهم شد.»

مهرابی با اشاره به مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر گفت: «یکی از وظایف این سازمان اعمال حاکمیت در دریا و بنادر کشور به‌منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی، توسعه فعالیت‌های دریامحور و تجارت دریایر بر پایه اقتصاد دریا و ساحل است، بنابراین با ایجاد مجوزهای جدید و تنوع فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی، عملاً باعث ایجاد اشتغال و جذب نیروهای متخصص و رونق اقتصادی در شهرهای ساحلی خواهیم بود.»

◀ به امید مشارکتهای بین‌المللی

او با بیان اینکه، یکی از اهداف سازمان بنادر افزایش بار و سرعت جریان کالا در بنادر، ارتقای کیفیت خدمات به مشتریان و کسب سهم بیشتر از بازارهای به‌شدت رقابتی منطقه‌ای و بین‌المللی است؛ افزود: «ایجاد و توسعه همکاری‌ها و مشارکتهای راهبردی با شرکت‌های معتبر

انحصار چند شرکت خاص انجام داده است، خاطرنشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی در جهت بهبود فضای کسب‌وکار و رونق اقتصادی و همچنین سیاست‌های دولت و سازمان با رویکرد توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه در دریا، ایجاد اشتغال در سواحل، بنادر و آب‌های مرزی و اجرایی ساختن آن و همچنین انجام تکالیف قانونی خود در قانون اصلاح مواد (۱) و (۷) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار، الزامات بین‌المللی نظیر کنوانسیون‌های بندری و دریایی و مصوبات هیئت مقررات‌زدایی بهبود محیط کسب‌وکار، اقدام به تدوین این آیین‌نامه کرد که از جمله اهداف راهبردی آن اصلاح ساختار فرآیندها با رویکرد تسهیل‌گرایانه و جلوگیری از انحصار در جهت برخورداری از فرصت‌های برابر و ایجاد رقابت، توسعه فضای کسب‌وکار تخصصی و شناسایی خدمات مکمل حمل‌ونقل در حوزه فعالیت‌های بندری و دریایی است.»

مهرابی تأکید کرد: «به این ترتیب، سازمان بنادر و دریانوردی با نگاه کاملاً ملی و بین‌المللی با ایجاد ۳۱ مجوز یا زمینه فعالیت در حوزه بندر و دریا به‌دنبال چابک‌سازی بخش خصوصی در جهت افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازارهای منطقه و اشتغالزایی با تاسیس شرکت‌های بندری و دریایی است.»

او افزود گفت: «در بخش ارتقای نظارت‌های حاکمیتی و ایمنی در بنادر کشور مجوزهای جدیدی با عناوین، بازرسی و تایید کانتینر، بازرسی کشتی و تاسیسات فراساحل و بازرسی ایمنی تجهیزات بندری طراحی و تدوین شده است. ضمناً بازرسی ایمنی کانتینر، تجهیزات، سیستم‌ها و عملکرد آنها به‌منظور حصول اطمینان از تطابق با الزامات ایمنی ساختاری، استانداردها، مقررات مربوط و صدور گواهی‌نامه ایمنی نیز از جمله الزامات بین‌المللی است که در آیین‌نامه جدید این بخش توسط شرکت‌های واجد شرایط با بازرسان متخصص انجام خواهد شد. به همین دلیل، سازمان بنادر و دریانوردی به‌دنبال ایجاد فضای رقابتی و تخصصی‌کردن کسب‌وکار بود.»

◀ دانش‌بنیان‌ها جذب می‌شوند

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه علاوه بر شکستن انحصار، هدف دیگر سازمان بنادر و دریانوردی تسهیل فضای کسب‌وکار و توسعه آن بود، گفت: «یکی دیگر از اهداف ما در تدوین این آیین‌نامه جذب شرکت‌های دانش‌بنیان به سمت دریا و بندر بود اما ممکن است مدیرعامل یک شرکت دانش‌بنیان تخصص دریایی و بندری نداشته باشد که خوشبختانه با این آیین‌نامه راه برای



آیین نامه جدید در حال طی مراحل استصوابی در هیئت مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار کشور بوده و تا پایان سال در درگاه ملی مجوزهای کشور عملیاتی خواهد شد؛ بنابراین می توانیم امیدوار باشیم با اجرای این آیین نامه، در آینده نزدیک تحول بزرگی در حکمرانی اقتصاد دریا شکل گیرد



خدمات دریافت و پردازش مواد زائد کشتی‌ها و اصلاح ساختار حقوقی شرکت‌ها، جایگاه بخش خصوصی فعال در حوزه بندر و دریا ارتقا یافته و باعث چابک‌سازی و افزایش توانمندی شرکت‌ها در جهت مشارکت با شرکت‌های خارجی می‌شود.

او افزود: «در این صورت، می‌توانیم امیدوارم باشیم که با اجرای این آیین‌نامه هم جذب سرمایه‌های بیشتری به بخش بندر اتفاق خواهد افتاد و هم می‌توانیم در آینده نزدیک، با بهره‌گیری از ظرفیت کنسرسیوم‌های داخلی و خارجی در جهت هوشمندسازی بنادر و توسعه ناوگان دریایی کشور و تجهیزات بندری و دریایی گام برداریم.»

رئیس امور کارگزاران دریایی و بندری سازمان بنادر با بیان اینکه آیین‌نامه جدید به‌عنوان یک سند مترقی با بهره‌گیری از ظرفیت علمی و عملی مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و صاحب‌نظران عرصه بندر و دریا و همچنین با استفاده از نظرات انجمن‌های تخصصی بخش دریایی و بندری کشور تدوین شده و با تصویب در شورای عالی هماهنگی ترابری در آذرماه ۱۴۰۲ مورد اجماع جامعه حمل‌ونقل کشور قرار گرفته است، تاکید کرد: «آیین‌نامه جدید در حال طی مراحل استصوابی در هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار کشور بوده و تا پایان سال در درگاه ملی مجوزهای کشور عملیاتی خواهد شد؛ بنابراین می‌توانیم امیدوار باشیم با اجرای این آیین‌نامه، در آینده نزدیک تحول بزرگی در حکمرانی اقتصاد دریا شکل گیرد.» ■

بین‌المللی در زمینه فعالیت‌های دریایی و بندری، زمینه‌ساز توسعه و توانمندسازی بنادر در ابعاد مختلف است و بر همین اساس با طراحی مجوزهای جدید نظیر پایانه‌های بندری تخصصی، هیدروگرافی، حمل‌ونقل دریایی، مدیریت راهبری و تعمیر نگهداری شناورها،



بحران دریای سرخ هزینه‌های حمل‌ونقل را ۶۰ درصد افزایش داد



نفت را نباید نادیده گرفت. بر اساس بررسی مؤسسه اکسترا ۷۰۰ تا ۱۰۰۰ فروند کشتی که اکثر آن‌ها کشتی‌های کانتینری است، تاکنون از دریای سرخ منحرف شده و به سمت دماغه امید نیک حرکت کرده‌اند. بدین ترتیب یک چرخش نگران‌کننده در دریای سرخ که شریان حیاتی برای تجارت دریایی است اختلالات حمل‌ونقلی بی‌سابقه‌ای را موجب شده است که عمده مشکلات نیز از جنگ اسرائیل و فلسطین و حمایت شبه نظامیان حوثی از مردم غزه نشأت می‌گیرد. بدین ترتیب بر اساس پیش‌بینی کارشناسان و تحلیلگران بحران در دریای سرخ هزینه حمل‌ونقل را تا ۶۰ درصد افزایش می‌دهد، البته به این ارقام بالا رفتن ۲۰ درصدی حق بیمه را هم باید اضافه کرد، زیرا بیمه‌گران دریایی با سوء استفاده از شرایط پدید آمده به بهانه مسیرهای جایگزین نرخ‌ها را به طور سرسام‌آوری بالا برده‌اند.

بررسی‌های تحلیلگران موسسه Container xChange نشان می‌دهد وضعیت حمل‌ونقل دریایی در یک ماه گذشته دستخوش حوادث متعددی شده که روزه‌روز بر شدت آن افزوده می‌شود. نرخ‌های معاملاتی حمل کانتینر از چین به اروپا به ۵۴۰۰ دلار رسیده و در آمریکای لاتین در مدت ۳۰ روز ۴۸ درصد بالا رفته است. به گزارش مانا، آمریکای لاتین، ژاپن، کره جنوبی، اروپا و مدیترانه بیشترین افزایش نرخ‌ها و معاملات کانتینری را در یک ماه گذشته داشته‌اند. در این ارتباط پیش‌بینی می‌شود با بالا رفتن شدت بحران، نرخ‌ها در میان‌مدت و کوتاه مدت روند صعودی داشته باشد. در این میان بیشترین ضرر و زیان متوجه کشتی‌های کانتینری است و بخش حمل‌فله، نفت و گاز کمتر آسیب دیده و در این میان افزایش نرخ‌ها کمتر شامل این قبیل حامل‌ها شده است، البته بالا رفتن قیمت

محدودیت‌های جدید برای لنگرداران صرفه اقتصادی آنها را از بین می‌برد

آخر ته‌لنجی!



گزارش از
زینب نورانیان

از همان روزی که سیداحسان خاندوزی، وزیر امور اقتصاد دولت «مردمی» با افتخار اعلام کرد: «در کمیسیون اقتصادی هیئت دولت آیین‌نامه‌ای برای کالاهای ته‌لنجی و ملوانی مصوب شده است و در آینده، گشایش خوبی در حوزه معیشت مرزنشینان به‌ویژه در استان‌های جنوبی صورت می‌گیرد» نزدیک به دو سال می‌گذرد، اما معیشت ملوانان و مردم بومی منطقه نه‌تنها گشایشی به خود ندیده بلکه سفره‌هایشان خالی‌تر از گذشته شده است؛ تا آنجا که با گسترده‌تر شدن محدودیت‌ها در ماه‌های اخیر، سفره‌های خالی خود را به خیابان‌ها بردند و در ملأ عام پهن کردند تا شاید چشم مسئولان را نگران کند و با جلوگیری از تحدید ته‌لنجی معیشت آنان بیش از این تهدید نشود.

مشکل کالاهای ته‌لنجی از زمانی تشدید شد که مسئولان مرکز نشین در تهران که درکی از مشکلات مردم جنوب کشور نداشتند، پای مصوبه‌ای را مهر و امضا زدند که به موجب آن واردات چنین کالاهایی به کشور در حکم قاچاق ارزیابی شد. ناخدا رضا حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت تعاونی لنگرداران ساحل‌نشینان بندر کنگ و بندر لنگه، با تایید از رونق افتادن بازارهای محلی در گناوه و به خطر افتادن معیشت مردم این منطقه، از اینکه به بهانه مبارزه با قاچاق کالا، مردم این مناطق به حمل بار غیرقانونی متهم شده‌اند گلایه می‌کند و می‌گوید: «با توجه به اینکه این منطقه با کمبود آب مواجه است، کشاورزی رونق ندارد و همه زندگی مردم از طریق دریا می‌گذرد؛ برخی از راه صیادی و برخی از طریق بازرگانی در دریا با همین لنج‌ها امرارمعاش می‌کنند که اگر این دو هم نباشد، زندگی آنها نابود می‌شود.»



او می‌گوید: «الان جلوی واردات تهلنجی را گرفته‌اند و حجم آن را به ۶۰ تن کاهش داده‌اند و تعداد اقلام را هم کم کرده‌اند. با این محدودیت برای لنج‌داران صرفه اقتصادی ندارد که دل به دریا بزنند، آن هم با سوخت ۳۰ هزار تومانی که اصلاً نمی‌صرفد چون برای یک سفر فقط باید حدود ۵۰ میلیون تومان هزینه سوخت بدهیم؛ ضمن اینکه هزینه‌های دیگری از جمله هزینه نگهداری موتور هم وجود دارد.»

ناخدا حسین‌زاده، عایدی لنج‌داران از کالاهای تهلنجی را ناچیز می‌داند و معتقد است: «حتی وقتی این محدودیت‌ها هم وضع نشده بود، درآمد خانوارها مبلغ قابل توجهی نبود و هر ملوان از این طریق در ماه صرفاً تا ۵ میلیون تومان درآمد داشت، اما اکنون با وضع محدودیت‌های جدید، همان درآمد ناچیز هم از دست رفته است.»

او با بیان اینکه دولت گفته کلاه بیاورید، اینها سر برده‌اند، این سوال را مطرح می‌کند: «مسئولان به مردمی که زندگی‌شان از این طریق می‌گذشت بگویند حالا چه کار کنند و از چه راهی درآمد کسب کنند؟» ناخدا با بیان اینکه اگر این محدودیت‌ها ادامه داشته باشد، شغل لنج‌داران از بین می‌رود، می‌گوید: «مسئولان توجهی به لنج‌داران ندارند. ما از دولت و مجلس انتظار داریم که به لنج‌داران و ملوانانی که روی لنج‌ها روزگار می‌گذرانند، با دید خلاقانه و قاجاچی نگاه نکنند. اگر به این مردم نجیب با چنین نظری نگاه شود، در حق آنها اجحاف شده است.»

◀ تهدید تهلنجی؛ پایان لنج‌داری

هرچند مسئولان استانی که ناخدا حسین‌زاده آنان را مقصر اصلی مشکلات تهلنجی می‌داند، در ابتدای تصویب طرح تهلنجی ادعا می‌کردند این طرح زمینه بهبود معیشت لنج‌داران، ملوانان و بازاریان را فراهم می‌کند ولی شواهد نشان می‌دهد این‌گونه نشده و عرصه هر روز بر این افشار تنگ و تنگ‌تر شده است.

به گفته یکی از لنج‌داران بندر لنگه بعد از وضع ممنوعیت جدید که حجم تهلنجی را از ۲۵۰ تن به ۶۰ تن کاهش داده است، بازار تعطیل شده و بسیاری از لنج‌داران قصد دارند لنج‌هایشان را بفروشند.

عباس حلاقی، لنج‌دار بندر لنگه هم مانند ناخدا حسین‌زاده ابتدا به این نکته مهم اشاره می‌کند که زندگی مردم این منطقه از دریا تأمین می‌شود و کاری غیر از این وجود ندارد. او در توصیف وضعیتی که محدودیت تهلنجی برای آنان به وجود آورده است، به ترابران می‌گوید: «محدودیت جدیدی که برای تهلنجی وضع کرده‌اند روی درآمد همه ما مردم بندر تأثیر می‌گذارد. ما در جنوب تنها کاری که می‌کنیم و می‌توانیم انجام بدهیم، همین است. آن هم به برکت دریاست. کار ملوانی یعنی کار مردم جنوب

به گفته ناخدا: «روی هر شناور ۷ ملوان کار می‌کنند و هر ملوانی هم دست‌کم ۵ سر عائله دارد که به او وابسته هستند و از طریق دریا نان می‌خورند. فقط هم مسئله ملوانان مطرح نیستند. از کارگری که بار لنج را تخلیه می‌کند تا راننده ماشین حمل بار، مغازه‌دار حتی هتل‌داران و خانواده‌هایشان به دریا وابسته هستند. اگر محدودیت‌های تهلنجی به همین وضع ادامه پیدا کند عملاً تمام مردم منطقه با مشکلات معیشتی جدی مواجه می‌شوند.»

◀ همه ضرر می‌کنند؛ حتی خود دولت!

او که به شدت از وضع محدودیت‌های ایجاد شده گلایه دارد، از این اقدام دولت متعجب است؛ چراکه دولت هم از این طریق نفع می‌برد و با این کار به خودش هم ضرر زده است. او خاطرنشان می‌کند: «فراتر از اینها، دولت به واسطه مالیاتی که دریافت می‌کند نیز از این طریق منتفع می‌شود. در واقع، لنج‌داری جزء مشاغل عام‌المنفعه است، بنابراین وضع محدودیت‌های جدید باعث شده همه ضرر کنند.»

مدیرعامل شرکت تعاونی لنج‌داران ساحل‌نشینان بندر کنگ و بندر لنگه، وضعیت لنج‌داران را در گذشته را این‌گونه توصیف می‌کند: «قبلاً قانون این‌گونه بود که لنج‌داران می‌توانستند، هر شش ماه یک‌بار ۲۵۰ تن از ۹۵ قلم جنس به‌عنوان تهلنجی بیاورند که اقلامی چون لوازم‌خانگی، مواد غذایی و پوشاک را شامل می‌شد. قانون تا ۵ ماه پیش همین بود و مردم از این طریق سالیان سال کسب درآمد می‌کردند، اما از ۵ ماه پیش قانون جدیدی تصویب و محدودیت‌های جدید برقرار شد.»



مدیرعامل تعاونی لنج‌داران بندر کنگ و لنگه:
قبلاً براساس قانون لنج‌داران می‌توانستند هر شش ماه یک‌بار ۲۵۰ تن از ۹۵ قلم جنس به‌عنوان تهلنجی بیاورند که اقلامی چون لوازم خانگی، مواد غذایی و پوشاک را شامل می‌شد، اما از ۵ ماه پیش حجم واردات تهلنجی را کاهش داده‌اند و تعداد اقلام را هم کم کرده‌اند





و اگر این کار تعطیل شود، کل جنوب تعطیل می‌شود.»

او با انتقاد از محدودیت‌های وضع شده برای بارهای تهنجی می‌گوید: «چند ماه است که این محدودیت‌ها آغاز شده است. اگر قبلاً روزانه ۱۰ لنج در اسکله بارگیری می‌کردند، الان به یک لنج رسیده است. قبلاً ملوانان هر لنجی اجازه داشتند به اندازه ۱۰ تا ۱۵ ماشین سایپا که حدود ۲۵۰ تن بار می‌شد تهنجی بیاورند و از این راه امرارمعاش می‌کردند که چیزی حدود ۶ تا ۷ میلیون تومان در ماه برای ملوانان عایدی داشت، یعنی به‌اندازه حقوق یک کارمند تازه‌استخدام، اما متأسفانه الان همین عایدی محدود و ناچیز را هم از ما گرفته‌اند که مشکلات بسیاری برایمان ایجاد کرده است.»

به گفته او، این کار در بندرعباس حدود ۸۰۰ نفر را به‌طور مستقیم مشغول به کار کرده و ۸۰۰ خانواده هم از این طریق روزگار می‌گذارند. حلافی با بیان این موضوع، از مسئولان می‌خواهد به فکر این افراد باشند و می‌پرسد با محدودیت‌های جدید وضع شده مسئولان به آنان بگویند ۸۰۰ خانواده از کجا هزینه‌هایشان را تامین کنند؟

این لنج‌دار بندر لنگه در ادامه به هزینه‌های نگهداری لنج‌ها اشاره می‌کند و می‌گوید: «هر لنج در سال ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان هزینه نگهداری می‌خواهد. این به‌جز هزینه‌های موردی مثل خرابی موتور است که اگر این اتفاق برای لنج‌داری بیفتد باید میلیاردری هزینه کند، بنابراین لنج باید کار کند که بتواند از پس این هزینه‌ها برآید.»

◀ اصلاحاتی که دردی را دوا نکرد!

با افزایش انتقادات و ادامه‌دار بودن تعطیلی بازارها، صدای اعتراض لنج‌داران و مردم شهرهای جنوبی به تهران رسید و احمد محمدی‌زاده، استاندار بوشهر در اواخر آذرماه، از انجام اصلاحات بر دستورالعمل جدید سفر لنج‌های تجاری خبر داد و اعلام کرد که وزن کالاهای وارداتی تهنجی برای ترخیص از ۶۰ تن به ۷۵ تن و همچنین تعداد اقلام وارداتی توسط لنج‌های تجاری و سفاری از ۵۹ قلم به ۸۰ نوع کالا افزایش یافته است. با این حال اصلاحات جزئی هنوز نتوانسته از مشکلات لنج‌داران بکاهد و آنان همچنان به این محدودیت‌ها گلابه دارند.

حسن ملک، یکی از فعالان اقتصادی در بندر گناوه به‌شمار می‌رود که از نزدیک شاهد مشکلات مردم بومی بوده است. او ابتدا تاریخچه محدودیت‌های وضع شده برای تهنجی را مرور می‌کند و به ترابران می‌گوید: «محدودیت تهنجی به حدود سه سال قبل بازمی‌گردد. در گذشته سفرها بدون محدودیت بود، اما در ابتدا تعداد سفرها را محدود کردند. محدودیت بعدی برای میزان بار تهنجی بود که ابتدا به ۳۰ ماشین



نماینده دشتی و تنگستان: اگر می‌خواهید سroteه دریانوردی سنتی را هم بیاورید، خب برای جوان‌ها شغل ایجاد کنید که سر کار بروند. در آن صورت مردم حاضرند که شناورهای‌شان را دودستی تقدیم شما کنند. اصراری نیست که حتماً کار دریایی انجام شود، اما در این منطقه کاری غیر از کار دریایی وجود ندارد که جوان‌ها انجام دهند



و تعداد اقلام هم به ۹۷ قلم محدود شد.»

به گفته او، برخی کالاها مثل پوشاک و لوازم آرایشی و بهداشتی از لیست کالاهای تهنجی حذف شده‌اند؛ کالاهایی که از قضا لنج‌داران و ملوانان و مردم بیشترین درآمد را از آن کسب می‌کردند. ملک می‌افزاید: «مجدداً محدودیت دیگری تصویب شد و تناژ تهنجی به ۶۰ تن و تعداد اقلام هم از ۹۷ قلم به ۵۷ قلم رسید؛ یعنی هم نوع کالاها محدود شد و هم مقدار آنها به ۶۰ تن رسید! البته گفته‌اند که این محدودیت اصلاح شده اما این اصلاحیه دردی از مردم دوا نمی‌کند چون فرق چندان زیادی با محدودیت قبلی ندارد.»

این فعال اقتصادی در بندر گناوه که با لنج‌داران در ارتباط است، می‌گوید: «لنج‌داران معتقدند این محدودیت برای آنها زیان‌آور بوده است و بازاریان از محدود شدن اقلام ناراضی‌تری دارند. چون بسیاری از کسبه گناوه در کار پوشاک یا لوازم بهداشتی هستند و این محدودیت‌ها باعث شده کاسی آنها تعطیل شود.»

ملک تأکید می‌کند که خواسته لنج‌داران و مردم بومی که از این طریق روزگار می‌گذرانند این است که محدودیت‌ها برداشته شود و اوضاع به‌حالت قبل بازگردد تا لنج‌داران و کسبه بیش از این ضرر نکنند.

◀ توصیه نماینده جنوبی به مسئولان پایتخت‌نشین

با افزایش اعتراض لنج‌داران و ملوانان و رسیدن صدای آنان به تهران امید



حتی وقتی این محدودیت‌ها هم وضع نشده بود هر ملوان از این طریق در ماه صرفاً تا ۵ میلیون تومان درآمد داشت، اما اکنون همان درآمد ناچیز هم از دست رفته است، گفته‌اند کلاه بیاورید، اینها سر برده‌اند. حالا مسئولان به مردمی که از این طریق امرارمعاش می‌کردند، بگویند که از چه راهی درآمد کسب کنند؟



«بدون هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی و یک‌مرتبه لیست می‌دهند که ۱۵۰ قلم کالا می‌تواند به‌عنوان تله‌نجی وارد شود، مدتی بعد این لیست را به ۹۰ قلم کالا تقلیل می‌دهند و الان هم آن را به حدود ۵۰ قلم رسانده‌اند. اصلاً مشخص نیست با چه حساب و کتابی این محدودیت‌ها ایجاد شده و همین مسئله جای سوال دارد.»

کرمی می‌افزاید: «حرف مرزنشینان و ملوان‌ها این است که آنها سرمایه زیادی را برای خرید شناور و لنج پای کار آورده‌اند. برخی تمام زندگی خود را فروخته و لنج خریده‌اند. از آن طرف با ایجاد این محدودیت‌ها سفر برای آنها مقرون‌به‌صرفه نیست. آنها می‌گویند اگر سرمایه خود را در بانک می‌گذاشتند سود بیشتری دریافت می‌کردند. در حالی که این همه سرمایه را در دریا گذاشته‌اند و اکنون سودی که از سفر ۴ روزه به‌دست می‌آورند بسیار ناچیز است، بنابراین درخواست دارند که ظرفیت حمل تله‌نجی بیشتر شود و ۶۰ تن حداقل به ۱۰۰ تن افزایش یابد تا حداقل بخشی از نیازهای آنها تامین شود.»

او در ادامه خطاب به مسئولان استانی و دولت می‌گوید: «اگر می‌خواهید سروته دریانوردی سنتی را هم بیاورید، خوب برای جوان‌ها شغل ایجاد کنید که سر کار بروند. در آن صورت مردم حاضرند که شناورهایشان را دودستی تقدیم شما کنند. اصراری نیست حتماً کار دریایی انجام شود. در این منطقه کاری غیر از کار دریایی وجود ندارد که جوان‌ها انجام دهند.» کرمی با بیان اینکه برای این مردم شغل ایجاد کنید یا بگذارید مردم از همین طریق امرارمعاش کنند، می‌افزاید: «متأسفانه نگاه منفی به ملوان‌ها و لنج‌داران در بین همکاران من در مجلس هم وجود دارد. زمانی که من به عنوان نماینده مجلس از مردمم دفاع کردم، همکارانم در مجلس به من گفتند که چرا از قاچاقچیان دفاع می‌کنی. من در پاسخ به آنها گفتم بیاید از نزدیک وضعیت مردم را ببینید تا نگاهتان تغییر کند.» او یادآور می‌شود: «ملوان‌ها و لنج‌داران کالا را در گمرک جمهوری اسلامی تخلیه و بر اساس لیست وزارت صمت وارد می‌کنند. همه اینها با مجوز دولت و در چهارچوب قانون است بنابراین قاچاق در کار نیست. قاچاق به کالایی می‌گویند که بدون هماهنگی باشد. کالایی که این افراد با مجوز وارد می‌کنند معنی قاچاق نمی‌دهد.»

این نماینده مجلس با بیان اینکه لنج‌داران می‌خواهند نگاه مجلس و دولت به آنها تغییر کند، تأکید کرد: «کسی با ساماندهی کردن واردات کالا مشکلی ندارد. مشکل و اعتراض مردم به این است که ساماندهی باید به‌گونه‌ای باشد که معیشت آنها دچار لطمه نشود. قانونی که قرار است تعریف شود می‌بایست مطابق با نیاز منطقه باشد و بر اساس آن دستور و بخشنامه صادر شود.» ■

می‌رفت که گشایشی ایجاد شود قصه پر غصه تله‌نجی در آخر به سر منزل مقصود برسد اما اتفاقی که در نهایت افتاد و اصلاحاتی که انجام شد دردی از آنان دوا نکرد. طوری که حتی نماینده آنان در مجلس هم رضایتی از این وضع ندارد و می‌گوید مسئولان باید بیایند و از نزدیک معیشت مردم را ببینند که چطور به خطر افتاده است.

غلامحسین کرمی، نماینده دشتی و تنگستان با اعتراض نسبت به محدودیت‌های وضع شده برای تله‌نجی‌ها و ابراز عدم رضایت از اصلاحات صورت گرفته به ترابران می‌گوید: «افرادی برای لنج و تجارت دریایی و کالای همراه ملوان تصمیم‌گیری می‌کنند که هیچ آشنایی و آگاهی نسبت به این مسائل و زندگی ملوان‌ها ندارند. متأسفانه تصمیم‌گیرندگان با نگاه قاچاق به این موضوع نگاه می‌کنند و همین مسئله موجب اعتراض و گلایه مردم محلی شده است.»

او تأکید می‌کند: «تصمیم‌گیران این قضایا، با کسانی مشورت می‌کنند که با این موضوع از نزدیک سروکار ندارند. آنها باید از ملوان‌ها و لنج‌دار و مردم محلی که از این طریق روزگار می‌گذرانند، مشورت بخواهند تا بتوانند بهترین تصمیم را بگیرند.»

این نماینده مجلس با تأکید بر اینکه باید نیازهای منطقه به‌درستی شناسایی و بر همین اساس تصمیم‌گیری شود، به اعتراض می‌گوید:



به سرعت برق!

قرار است از سال آینده در حرکتی برق آسا حمل و نقل عمومی تهران با ورود اتوبوس‌های برقی چهره تازه‌ای پیدا کند و در خیابان‌های شهر شاهد تردد خودروهای برقی باشیم، اما فارغ از برنامه‌های خوش‌باورانه مسئولان، واقعیت این است که هنوز زیرساخت‌های کشور آمادگی ورود خودروهای برقی را ندارد و تعجیل دولتمردان روند کار را پیچیده‌تر خواهد کرد. در گزارش‌های پیش رو، برخی چالش‌های برقی شدن بررسی شده است.

- ◀ عواقب برق‌گرفتگی!
- ◀ سرشیبی واردات، سربالایی تولید
- ◀ انقلاب چینی در خودروی برقی





خودروی برقی یک جهش بزرگ است؛ اما برای آن آماده نیستیم

عواقب برق‌گرفتگی!

عباس علی‌آبادی، ۱۹ آذرماه، در مراسم رونمایی از نخستین خودروی تمام برقی تولید داخل، با اشاره به اینکه خوشبختانه با انعقاد تفاهم‌نامه‌ای میان شهرداری تهران، سازمان تاکسیرانی و وزارت صمت و مدیران شرکت‌های خودروساز، اولین خودروهای برقی به ناوگان تاکسیرانی کشور ملحق خواهند شد، گفته بود: «البته باید آموزش‌های لازم در خصوص رانندگی با این خودروها به مصرف‌کنندگان ارائه شود که به همین منظور وزارت صمت یک پیوست فرهنگی را تهیه و برای آگاهی عمومی مردم منتشر خواهد کرد.»

وزیر صمت با اعلام اینکه با به‌کارگیری خودروهای برقی تنوع سوخت در کشور فراهم می‌شود، توضیح داده بود: «باید این نکته را مدنظر قرار دهیم که این خودروها فعلاً آزمایشی هستند و باید بررسی کنیم کدام خودروی برقی برای کدام یک از اقلیم کشور باید تولید شود، به همین منظور خودروسازان باید متناسب با اقلیم خردمان محصول برقی تولید کنند، نه اینکه خودروی برقی چینی را در کشور تولید کنند.»

◀ مشکلی بابت تامین ایستگاه شارژ و باتری نداریم!

اما قبل از ارائه آموزش‌های لازم به رانندگان در خصوص استفاده از این خودروها و همچنین ارزیابی توانایی تولید در خودروسازان داخلی، بهتر است شرایط استفاده از آنها را در شهرهای کشور بسنجیم. اولین نگرانی هر مصرف‌کننده برای این خودروها شارژ کردن آنهاست که با یک بررسی ساده در سطح شهرها می‌توان پی برد که زیرساخت‌های کافی برای شارژ این خودروها وجود ندارد، اما مسئولان مختلف تهیه این ایستگاه‌های شارژ را چالشی پیش پای خودروهای برقی نمی‌دانند. رییس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با ترابران با اعلام اینکه شهرداری تعدادی جایگاه شارژ خودروهای برقی

گزارش از

رامتین موثق



از ابتدای فعالیت وزیر صمت، پیوسته بر استفاده از خودروهای برقی تاکید شده است؛ برخی آن را نشانی از تلاش دولت برای حل مسئله مصرف سوخت و آلودگی هوا در ایران می‌دانند و بعضی گمان می‌کنند که هنوز دستیابی به این هدف، سنگی بزرگ برای صنعت خودروسازی ایران تلقی می‌شود. با این حال، عباس علی‌آبادی در آخرین اظهاراتش خیال خود را از تولید خودروهای برقی راحت دانسته است؛ او در اوایل آذرماه سال جاری، با حضور در مراسم افتتاحیه نخستین خط تولید انبوه اتوبوس تمام برقی در کشور با ظرفیت تولید سالانه ۴۰۰۰ دستگاه در ایران خودرو، ضمن تاکید بر مزایای استفاده از خودروهای برقی و اینکه تولید این خودروها روی غلتک افتاده و خیالمان از این بابت راحت شده، گفته بود: «حال باید به فکر نوآوری و انقلاب صنعتی چهارم بوده و از امروز از خودروهای هوشمند صحبت کنیم.»

وزیر صمت ضمن تاکید بر اینکه در این صنعت، هر چه را که بخواهیم می‌توانیم افتتاح کنیم، اظهار کرده بود: «در حال حاضر کار جدیدی انجام نمی‌شود؛ پروژه ساخت خودروهای برقی از اوایل قرن بیستم (۱۹۰۵ میلادی) در دنیا و از دهه ۷۰ در ایران رونق گرفته و دنیا هم به این نتیجه رسیده که بهترین روش حمل‌ونقل، همین خودروهای برقی است.» اما آیا نتیجه‌ای که دنیا به آن رسیده، در ایران هم دست‌یافتنی خواهد بود؟



رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران: ما به ایستگاه‌های شارژ به عنوان مسئله و چالش نگاه نمی‌کنیم؛ چراکه تهیه آن - چه از طریق واردات و چه تولید داخل - چندان مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ ضمن اینکه هزینه‌های آن نیز برای شهرداری عدد قابل توجهی نخواهد بود

”

او خاطرنشان می‌کند: «در صورت بروز مشکل، در شورای اسلامی شهر تهران حمایت‌هایی به صورت کمک‌های بلاعوض پیش‌بینی خواهیم کرد که در زمان ورود این تاکسی‌ها فشار زیادی به راننده تاکسی وارد نشود و قیمت‌ها معقول باشد.»

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران درباره اولویت سیاست‌های شهرداری برای تامین ناوگان از تولید داخل یا واردات،

را که مهنا تولید کرده بود، خریداری و در نقاط سطح شهر تهران نصب کرده است، تاکید می‌کند: «ما به ایستگاه‌های شارژ به عنوان مسئله و چالش نگاه نمی‌کنیم؛ چراکه تهیه آن - چه از طریق واردات و چه تولید داخل - چندان مشکلی ایجاد نمی‌کند؛ ضمن اینکه هزینه‌های آن نیز برای شهرداری عدد قابل توجهی نخواهد بود.»

او تصریح می‌کند: «خریداران خودروهای برقی نباید نگران تامین شارژ آن باشند؛ مخصوصاً اینکه توسعه ایستگاه‌های شارژ با شتاب بیشتری از تولید خودرو انجام می‌شود؛ کما اینکه اکنون نیز تعداد قابل توجهی ایستگاه احداث شده، اما هنوز خودروی برقی نداریم. البته شاید در بلندمدت که تعداد خودروهای برقی زیاد شد، بحث تامین برق مطرح شود، اما در این زمینه نیز وزارت نیرو به ما اطمینان داده است.»

او معتقد است که حتی واردات باتری و موتور هم مشکل چندان ندارد، هرچند ابراز امیدواری می‌کند که در آینده بتوانیم قطعات مورد نیاز این خودروها و اتوبوس‌های برقی را از تولید داخل تامین کنیم.

اما با توجه به اینکه خودروهای برقی در ابتدا قرار است به تاکسیرانی اختصاص پیدا کند، آیا با توجه به قیمت آنها، تاکسیرانی می‌تواند از چنین خودروها استفاده کند؟

تشکری هاشمی می‌گوید: «قیمت خودروهای برقی با بنزینی تفاوت فاحشی ندارند و فقط هزینه‌هایی مانند سود بازرگانی و انواع مالیات‌ها و تعرفه‌ها ممکن است قیمت را تا حدودی دچار تفاوت کند؛ تا آنجا که اگر این هزینه‌ها نباشند، شاید قیمت خودروهای برقی با خودروهای تولید داخل که کیفیت کمتری هم دارند، برابر باشد.»



این کارشناس صنعت خودرو با یادآوری اینکه مدعیان در ایران با مشاهده این پیچیدگی‌ها از تولید آن منصرف شدند و به همین دلیل فناوری تولید خودروی برقی در ایران وجود ندارد، می‌گوید: «ما هنوز در زمینه تولید خودروی بنزینی هم واجد برخی فناوری‌ها نیستیم که البته این نشانه ضعف نیست، چون دانش مربوط به آنها صرفاً در اختیار چند شرکت است.»

وفایی خاطرنشان می‌کند: «نمی‌توان گفت هیچ زمانی قادر به تولید خودروهای برقی نخواهیم بود، اما فعلاً امکان تولید آن در داخل کشور وجود ندارد، زیرا هیچ تجربه‌ای در مورد آن نداریم. حتی زمانی که موتور خودروهای بنزینی در ایران تولید داخل شد، ۱۰۰ سال از تولید آن در دنیا می‌گذشت.»

◀ کنار هم چیدن قطعات، داخلی‌سازی نیست

این تحلیلگر صنعت خودرو، در ادامه به اخبار منتشرشده درباره تولید داخلی خودروهای برقی اشاره کرده و می‌گوید: «عجیب است که ادعا می‌شود این خودروها تماماً تولید داخل است. شرکت‌های خودروساز، صرفاً قطعات خودروهای برقی را خریداری کرده و آنها را کنار هم وصل می‌کنند که این شیوه تولید، اساساً داخلی‌سازی نیست. ما فعلاً نمی‌توانیم باتری، سیستم کنترل و موتور را تولید کنیم. همچنین این خودروها هیچ‌کدام در خیابان حضور ندارند و تا هنگامی که ماشین در خیابان آزمایش نشده باشد همه می‌توانند ادعا کنند خودروی برقی باکیفیت ساخته‌اند.»

این کارشناس یادآور می‌شود: «چندسال پیش یک شرکت دانش‌بنیان ادعا کرد باتری‌های لیتیومی تولید کرده که هرچند آن را هم نمی‌شد تولید داخل دانست، با این حال، همین اقدام رفتاری‌ها زیادی ایجاد کرد. در واقع، یکی از مشکلاتی که باعث شد قطعات خودروهای برقی خیلی سخت و با تاخیر وارد ایران شود همین شرکت بود، زیرا که اعلام کرده بود من باتری لیتیومی ساخته‌ام و نیازی به واردات نیست، اما مشکل اینجا بود که در ادامه مشخص شد، این شرکت توان تامین باتری را ندارد و همچنین فاقد توان توسعه باتری‌های جدید است.»

وفایی در ادامه می‌افزاید: «حتی یک شرکت هم روی سیستم کنترل خودروهای برقی کار کرد، اما به نتیجه‌ای نرسید. بنابراین با این احوال نمی‌توانیم بگوییم خودروهایی مانند رپرا تولید داخل هستند، ضمن اینکه در عمل و در خیابان نیز کارایی خود را اثبات نکرده‌اند. اساساً باید پرسید زیرساخت تارای برقی چیست؟ باید نشان دهند که موتور و باتری آن از کجا تامین شده است.»

اظهار کرد: «هم سازندگان داخلی اعلام آمادگی کردند و هم با سازندگان خارجی صحبت شده است. هر دو گزینه پیشروی مدیریت شهری است، اما ما معتقدیم که باید تولید و واردات را به موازات هم جلو برد. نمی‌توان ابتدا فقط به دنبال تولیدکننده داخلی باشیم که هنوز اول راه است و نتوانسته محصولی به صورت انبوه تولید کند یا فقط نگاهمان به خارجی‌ها باشد. باید هم تولید داخل تقویت شود و هم مردم از واردات منتفع شوند. البته در ادامه به شرط تولید انبوه خودروسازان، اولویت تامین از تولید داخل خواهد بود.»

◀ ... ولی افتاد مشکل‌ها

اما کارشناسان صنعت خودرو نظرات متفاوتی نسبت به مسئولان دارند. بابک وفایی، کارشناس و تحلیلگر صنعت خودرو، در گفت‌وگو با تاربان با تاکید بر اینکه تولید خودروهای برقی در ظاهر و تئوری ممکن است ساده جلوه کند، از پیچیدگی فناوری تولید آن سخن می‌گوید. او توضیح می‌دهد: «ظاهر کار ساده می‌نماید؛ تا آنجا که چندسال پیش برخی ادعا کردند که خود می‌توانند آن را تولید کنند، اما بعد از آغاز کار متوجه شدند تولید آن سخت‌تر از چیزی است که به نظر می‌رسد؛ اولاً موتور خودروهای برقی که ابتدا حس می‌شد شبیه موتور کولر است، موتور پیچیده‌ای است و سیستم کنترل خاصی دارد، ثانیاً تولید مجموعه باتری‌های چنین خودروهایی هم کار بفرنجی است.»

»»

یک کارشناس صنعت خودرو: در جهان با چند پارامتر توانستند خودروهای برقی را بفروشند که تقریباً در ایران از هیچ‌کدام آنها نمی‌توان استفاده کرد. به‌عنوان نمونه، خودروی برقی چند مزیت دارد که عبارت است از صفر بودن مصرف بنزین و آلاینده‌گی. این چیزی است که در جهان مهم است، اما برای ایرانی‌ها اهمیتی ندارد، چون در کشورهای دیگر، قیمت بنزین به‌مراتب بیشتر از کشور ماست

“



د

بابک وفایی: شرکت‌های خودروساز، صرفاً قطعات خودروهای برقی را خریداری کرده و آنها را کنار هم وصل می‌کنند که این شیوه تولید، داخلی‌سازی نیست. ما فعلاً نمی‌توانیم باتری، سیستم کنترل و موتور را تولید کنیم. همچنین این خودروها هیچکدام در خیابان حضور ندارند و تا وقتی ماشین در خیابان آزمایش نشده باشد همه می‌توانند ادعا کنند خودروی برقی با کیفیت ساخته‌اند

۲۲

وفایی در ادامه با اشاره به برخی نظرات مردم در فضای مجازی درباره آگروز داشتن خودروی «ریرا برقی» می‌گوید: «آگروز داشتن خودروی برقی مسئله مهمی نیست. نکات بهتری از آگروز برای ایراد گرفتن از آن خودروها وجود داشت. برای مثال، در خودروهای برقی ایران خودرو درزهای بدنه استاندارد نبود.»

این کارشناس تاکید می‌کند: «تمام این خودروها نمونه‌های آزمایشی هستند که به دلیل تصمیمات حاکمیتی و به خصوص وزارت صمت مجبورند آنها را به عنوان دستاورد ارائه دهند. البته خود خودروسازان مشکلات را می‌دانند، ولی به دلیل تصمیمات حاکمیتی مجبورند آن را در هر مرحله تولیدی که باشد به نمایش بگذارند.»

◀ معضلی به نام اقتصادی بودن

وفایی با اشاره به قیمت بالای خودروهای برقی در سراسر دنیا می‌گوید: «در ایران و جهان، برای این خودروها چند چالش اصلی وجود دارد. یکی بحث قیمت است، دوم بحث پیمایش ماشین‌ها است، یعنی با یک بار شارژ چقدر می‌توانند پیمایش داشته باشند. مشکل بعدی هم به موضوع زیرساخت‌ها یعنی ایستگاه‌های شارژ برمی‌گردد.»

◀ رونمایی از خودروی تمام‌برقی ایرانی یا چینی؟

وفایی به مخالفت وزیر با واردات خودروی برقی چینی در مراسم رونمایی از خودروی تمام برقی تولید داخل که در تاریخ ۱۹ آذر برگزار شد اشاره می‌کند و می‌گوید: «جالب است که وزیر مخالفت خود را در مراسمی اعلام کرده که در آن از خودروی برقی چینی رونمایی شده است!» او می‌افزاید: «اسم آریزو ۵ را خودروی تمام‌برقی تولید داخل گذاشتند، اما این خودرویی بود که شرکت «مدیران خودرو» آن را مدت‌ها پیش وارد کرده بود. حتی خودروهای بنزینی شرکت مدیران خودرو هم تولید داخل نیست، پس چطور است که برقی آن تولیدی بوده است؟! مدیران خودرو یک شرکت مونتاژکار است و فقط داخلی‌سازی بسیار محدودی در بخش‌های غیرفنی خودروها انجام داده، پس ادعای اینکه این شرکت خودروی برقی را کاملاً داخلی‌سازی کرده، ادعای درستی نیست.» این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه این خودرو متعلق به شرکت چری است، می‌گوید: «این خودرو آن قدر برای این شرکت بی‌اهمیت است که اختیار داده تا شرکت‌های دیگر آن را با برند خود تولید کنند. این ماشین به‌روز نیست و اصلاً شرکت چری یک لاین تولید خودروهای برقی جدا دارد.»

وفایی با تاکید بر اینکه در بهترین حالت می‌توان گفت این خودرو در داخل مونتاژ شده است، می‌افزاید: «احتمالاً منظور وزیر از اینکه می‌گوید مخالف واردات خودروهای چینی هستیم، این است که با واردات خودروی CBU برقی چینی مخالف است!»

این تحلیلگر صنعت خودرو، با بیان اینکه مخالفت با چین در زمینه واردات خودروی برقی اشتباه است، توضیح می‌دهد: «چینی‌ها در تولید خودروی برقی بسیار پیشتاز هستند. چینی‌ها حتی اروپایی‌ها را در تولید خودروی برقی کیلومترها رد کرده‌اند و اروپایی‌ها مطلقاً حرفی برای تولید خودروهای برقی ندارند. حتی اروپایی‌ها اکنون قصد همکاری با چین را دارند که از آنها فناوری تولید خودروی برقی بگیرند.» او معتقد است اینکه بگوییم در واردات خودروی برقی چین را در نظر نمی‌گیریم خنده‌دار است، چون تمام تکنولوژی تولید خودروی برقی در چین اتفاق می‌افتد.

وفایی خاطرنشان می‌کند: «شاید قصد وزارت صمت حمایت از تولید داخل باشد اما باید پرسید کدام تولید داخل؟ تولید داخلی وجود ندارد. این شرکتی که ادعای حمایت از آن دارند خود ادعای تولید ندارد و می‌خواهند جلوی همان شرکت را برای واردات خودروی به‌روز چینی بگیرند. چنین سیاستی باعث شد یک خودروی دست‌چندم برقی مونتاژ شود و به اسم تولید داخل جا زده شود.»

او با بیان اینکه قیمت بالا در جهان توجیه دارد زیرا مشوق دارد، اما در ایران به دلیل نبود این مشوقها، قیمت آن توجیهی ندارد، اظهار کرد: «در ایران باید اقتصادی بودن این خودروها را فراموش کنیم. هرچند که در ایران دیگر با توجه به درآمد سرانه پایین، حتی دیگر پراید هم یک خودروی اقتصادی نیست.»

این کارشناس به اختصاص این خودروها به تاکسیرانی اشاره می‌کند و اطمینان می‌دهد: «فروش ماشین برقی در ایران پا نخواهد گرفت. اگر احتمال فروش آن بود، مسئولان ابتدا به تاکسیرانی اختصاص نمی‌دادند، زیرا تاکسیرانی تنها جایی است که مجبور است قبول کند.» و فایبی با عنوان اینکه قیمت خودروهای برقی در ایران حتی برای اقلیت محدود و دهک‌های بالایی اقتصادی هم توجیه ندارد، تاکید می‌کند: «حتی اگر کسی برای تفریح هم بخواهد خرید کند، زیرساخت آن موجود نیست، یعنی به راحتی نمی‌تواند خودروی خود را شارژ کند.»

او می‌افزاید: «ایستگاه شارژ به تعداد محدودی فقط در تهران احداث شده، بنابراین با این خودرو نمی‌توان مسافرت کرد زیرا در جاده‌ها مرکز شارژ وجود ندارد. البته بسیاری از ماشین‌ها شارژر خانگی دارند اما به صورت استاندارد، خود خودروها فاقد آن هستند و باید به صورت جداگانه خریداری شود که ارزان هم نیست.»

و فایبی با اشاره به اینکه حتی اگر فرض کنیم خودروی برقی شارژر خانگی هم داشته باشد، باز با چالش‌هایی مواجه است، می‌گوید: «شارژرهای خانگی اغلب با برق ما مشکل دارند. سیستم اتصال به زمین فقط پنج سال است که در سیستم برقی ایران جدی گرفته می‌شود و ساختمان‌های قدیمی فاقد آن هستند، در حالی که به دلیل ایمنی، بسیاری از شارژرهای خانگی اگر سیستم اتصال به زمین را شناسایی نکنند کار نمی‌کنند. حتی اگر کار کند، بدون در نظر گرفتن نوسانات برق ایران، دغدغه استفاده از برق ساختمان و نحوه حساب آن ایجاد می‌شود.»

◀ برای این جهش بزرگ آماده نیستیم

او خاطرنشان می‌کند: «ایران یک کشور وسیع است و با این شرایط احداث جایگاه شارژ در سراسر ایران بسیار هزینه‌زا خواهد بود. در کشورهای پیشرفته دنیا، با وجود وسعت کمتر و دولت حامی این کار، تهیه زیرساخت‌ها سالیان سال طول کشید و هنوز هم ایستگاه شارژ در جهان به عنوان یک دغدغه مطرح می‌شود، حال مسئولان ما با چند ایستگاه شارژ محدود می‌خواهند خودرو وارد کنند؟!»

پس وقتی زیرساخت تولید خودروها آماده نیست، اما علت تاکید علی‌آبادی به تولید این خودرو چیست؟ این کارشناس صنعت خودرو

»

اسم آریزو ۵ را خودروی تمام برقی تولید داخل گذاشتند، اما این خودرویی بود که شرکت «مدیران خودرو» آن را مدت‌ها پیش وارد کرده بود. حتی خودروهای بنزینی شرکت مدیران خودرو هم تولید داخل نیست، پس چطور است که حالا می‌گویند برقی آن تولید کرده‌اند؟!»

«



او با بیان اینکه جهان در حال حل این معضلات است، اما ما در تمام این حوزه‌ها مشکل داریم، ادامه می‌دهد: «در جهان با چند پارامتر توانستند این خودروها را بفروشند که تقریباً در ایران از هیچ‌کدام آنها نمی‌توان استفاده کرد. به عنوان نمونه، خودروی برقی چند مزیت دارد که عبارت است از صفر بودن مصرف بنزین و آلایندگی. این چیزی است که در جهان مهم است، اما برای ایرانیان اهمیتی ندارد، چون در کشورهای دیگر، قیمت بنزین به مراتب بیشتر از کشور ماست.»

و فایبی می‌گوید: «همان‌طور که اشاره کردم، بحث آلایندگی برای آنها مهم است و اگر ماشینی آلایندگی داشته باشد، مشمول مالیات سنگین می‌شود تا مصرف‌کنندگان مجبور شوند به سمت استفاده از خودروهای برقی بروند. ضمن اینکه دولت‌ها سوبسیدهای خوبی به این مسئله اختصاص می‌دهند، اما دولت ایران نه آماده انجام چنین کارهایی است و نه پول حمایت از این خودروها را دارد.»

د

موضوع فقط نبود زیرساخت لازم برای استفاده از خودروهای برقی نیست، ما نه آمادگی اقتصادی آن را داریم، نه شرکت‌ها آمادگی کافی برای راه‌اندازی مراکز تحقیق و توسعه دارند. پس با این شرایط به هیچ‌جا نمی‌رسیم. تاکید وزیر فقط به شرکت‌ها فشار وارد می‌کند و فشار به شرکت‌ها هم باعث می‌شود محصولات عجیب و غریب وارد و تولید شود

”

برقی از چین تامین می‌شود، درباره واردات خودروهای برقی می‌گوید: «در وزارت صمت و گمرک این دستور وجود دارد که واردات خودروی برقی بدون محدودیت ارزشی باشد، اما با وجود چنین قانونی، اگر خودرویی با قیمت ۳۰ هزار یورو وارد شود، با حقوق و عوارض گمرکی گران‌تر تمام خواهد شد، زیرا سابقاً حقوق و عوارض صفر بود، اما از وقتی سقف ارزشی برداشته شده، دیگر باید حقوق و عوارض را پرداخت کرد.»

گودرزبان با بیان اینکه هزینه‌های گمرکی و غیره این خودروها را برای مردم غیرقابل استفاده می‌کند، حداقل قیمت پیش‌بینی شده برای خودروهای وارداتی را بین ۹۰۰ میلیون تا ۱ میلیارد تومان ارزیابی می‌کند او در ادامه با اعلام اینکه واردات هم به صورت قطعات است و هم به صورت خودرو، درباره نحوه تخصیص ارز برای واردات چنین توضیح می‌دهد: «از آنجا که محل تامین، ارز حاصل از صادرات دیگران و خود است، اگر تامین مربوط به ارز حاصل از صادرات خود کمپانی باشد، دو یا سه روزه تخصیص داده می‌شود، ولی از این شیوه به ندرت استفاده می‌شود، بنابراین مجبوریم از اظهارنامه صادرکنندگان دیگر استفاده کنیم که تخصیص ارز آن بین ۴۰ تا ۶۰ روز طول می‌کشد.»

گودرزبان می‌افزاید: «هنگام واردات با مشکل تایید دفتر وزارت صمت برای ارائه خدمات پس از فروش هم مواجه هستیم، چون تا زمانی که تاییدیه خدمات پس از فروش خودروهای برقی داده نشود، اجازه ثبت سفارش به خودروساز داده نمی‌شود.» ■

معتقد است: «دلیل وزیر صمت نمی‌تواند چیزی جز بازیابی برای بعضی شرکت‌های داخلی باشد اما گاهی اعلام می‌کنند که نگران آلودگی هوا هستند. اگر آنها این نگرانی را دارند چرا بر خودروهای هیبریدی تاکید نمی‌کنند؟ این خودرو بسیار در دسترس‌تر از خودروی برقی است. همچنین می‌توان روی خودروهای گازسوز تاکید کرد.»

این کارشناس در نهایت با عنوان اینکه با این شرایط خودروی برقی هیچ آینده‌ای در ایران ندارد، تاکید می‌کند: «در ایران باید به سمت آن رفت، اما نه در شرایط فعلی. ما هیچ شرایط مناسبی برای این کار نداریم. موضوع فقط زیرساخت‌های آن نیست، ما نه آمادگی اقتصادی داریم نه شرکت‌ها آمادگی دارند و نه مراکز تحقیق و توسعه داریم. پس با این شرایط به هیچ‌جا نمی‌رسیم. تاکید وزیر فقط و فقط به شرکت‌ها فشار وارد می‌کند و فشار به شرکت‌ها باعث می‌شود محصولات عجیب و غریب وارد و تولید شود که مشتری خواهان آن نیست.»

او در پایان خاطرنشان کرد: «خودروهای برقی جهش خوبی است اما الان نه وقت آن است، نه آمادگی آن داریم. یک جهش بیش از حد بزرگ است. ما نمی‌توانیم چند چالش بسیار بزرگ را طی مدت محدود رفع کنیم و با این شرایط فقط به صنعت فشار وارد می‌کند.»

◀ ترمزی به شکل عوارض گمرکی و مراحل تخصیص ارز

هدیه گودرزبان، فعال بازار خودرو و معاونت بازرگانی شرکت پارسین موتور نیز در گفت‌وگو با تریبان با تاکید بر اینکه بدون توجه و نظری به بازار، بین همه یک عجله‌ای پیرامون خودروهای برقی شکل گرفته، عنوان می‌کند: «هنوز زیرساختی برای خودروی برقی داخل ایران وجود ندارد، زیرا در داخل کشور حتی برای مصارف خانگی هم دچار کمبود برق هستیم. ضمن اینکه در قراردادهای مذاکرات با شرکت‌های خارجی (عمدتاً هم چینی) هم صحبتی از تامین زیرساخت و شارژرهای خانگی یا ویژگی‌های برقی خود خودرو نیست.»

این فعال بازار خودرو با اشاره به فشار وزارت صمت برای واردات خودروهای برقی و هیبریدی، گفت: «این واردات انجام می‌شود اما توجهی به موارد استاندارد، داشتن زیرساخت و حفظ شارژ خودرو و تعمیرات نمی‌شود.»

گودرزبان درباره ضرورت توجه به زیرساخت شارژ تاکید کرد که طبق آن چیزی که در اروپا هست، برخی از شارژرها با برق بالاتر از ظرفیت برق ایران کار می‌کنند و استفاده از این شارژرها باعث بروز مشکل در ایران می‌شود.

این فعال صنعت خودرو با یادآوری اینکه تقریباً ۹۰ درصد خودروهای

خودروسازان ادعای توانمندی در تامین نیازهای داخل و تولید اتوبوس برقی را دارند؛ اما ...

سراشویی واردات، سربالایی تولید

برای پیگیری موضوع ساخت یا واردات اتوبوس‌های برقی، در ابتدا به سراغ رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر رفتیم، جعفر تشکری‌هاشمی درباره استفاده از اتوبوس‌های برقی توسط شهرداری به ترابران می‌گوید: «اتوبوس‌های برقی در اولویت شهرداری تهران قرار گرفته است. بازدیدها و مذاکراتی برای این موضوع انجام شده و هم‌اکنون تیمی برای بحث‌های فنی پیگیر موضوع هستند تا خرید انجام شود.»

او درباره تامین آن از تولید داخل یا واردات می‌افزاید: «این قرارداد با شرکت‌های داخلی بسته شده ولی با سازندگان خارجی هم در حال مذاکره هستیم تا با قطعی شدن مشخصات فنی این اتوبوس‌ها، محصولات خارجی هم به موازات تولید داخلی وارد شبکه شود.»

تشکری‌هاشمی درباره اولویت سیاست‌های شهرداری برای تامین ناوگان از طریق تولیدات داخلی یا واردات، می‌گوید: «هر دو گزینه پیش‌روی مدیریت شهری است. هم باید با تولید و هم باید با واردات جلو رفت. نمی‌توان صرفاً فقط به دنبال تولیدکننده داخلی باشیم که هنوز اول راه است و نتوانسته محصولی به صورت انبوه تولید کند یا فقط نگاهمان به خارجی‌ها باشد.»

او می‌افزاید: «برخی قطعات اتوبوس‌های برقی با نوع دیزلی آن تفاوتی ندارد، بنابراین اتوبوس‌سازان ما که تاکنون برخی قطعات را عمدتاً وارد می‌کردند می‌توانند این کار را ادامه دهند؛ یعنی می‌توانند قطعات خودروهای برقی را وارد کنند و در کنار آن مانند سابق، اتاق این اتوبوس‌ها و تزئینات تولید داخل باشد.»

◀ واگذاری ملک به خودروسازان برای تامین ارز

اما در حالی که شورای شهر تهران، خودروسازان را به بدقولی در تحویل اتوبوس‌های سفارشی متهم می‌کند، خودروسازان مشکل خود را تامین ارز می‌دانند. ماه گذشته، نایب‌رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر با اشاره به واگذاری یک ملک توسط شهرداری تهران به یک شرکت ایرانی برای تامین ارز مورد نیاز خرید ۲ هزار اتوبوس برقی از چین، اعلام کرد: «پایبند نبودن اتوبوس‌سازان داخلی به تعهدات خود، عامل



در کنار ادعا برای تولید خودروهای برقی، وزارت صمت تاکید زیادی هم بر تولید اتوبوس‌های برقی دارد و این اشتیاق باعث شده که شرکت‌های خودروساز یکی پس از دیگری از محصولات خود رونمایی کنند. همچنین در حالی که برخی مسئولان به موفقیت در تولید و بهره‌برداری از اتوبوس‌های برقی در سال جاری امیدی ندارند، خودروسازان نسبت به توان تولید خود اطمینان می‌دهند؛ برای مثال در پی اظهارنظر رئیس شورای شهر تهران مبنی بر اینکه بعید است در سال جاری اتوبوس برقی تحویل داده شود، شرکت ایران‌خودرو با اشاره به امضای تفاهم‌نامه تولید و تحویل ۱۰۰ دستگاه تا پایان سال اعلام کرد که هیچ مشکلی در تولید و تحویل اتوبوس‌های برقی به شرط ثبت سفارش شهرداری وجود ندارد.

پس اگر چنین توان تولیدی وجود دارد چرا دولت به فکر واردات افتاده است؟ آیا فخرفروشی درباره کشف پتانسیل صنایع داخلی و توان تولید شرکت‌های خودروساز فقط به درد لابی‌گری در هنگامه عزل و نصب‌ها می‌خورد؟



نایب رییس هیئت مدیره ایران خودرو دیزل:
برنامه تولید اتوبوس برقی از ۱۴۰۰ آغاز شد و
این خودرو، اولین خودروی برقی بود که تاییدیه
استاندارد ۸۵ گانه را گرفت. بعد از آن تفاهم نامه ای
با وزارت کشور برای تامین ۵۰۰ دستگاه اتوبوس
امضا کردیم که البته به آن توجهی نشد، بنابراین
خود ما به دلیل باور به موضوع اتوبوس های
برقی، سرمایه گذاری های لازم را انجام دادیم



۴۰ دستگاه اتوبوس برقی را به ما داد. بعد از این سفارش، ۱۰۰ پک برقی برای تولید داشتیم که با آن ۵۰ اتوبوس برقی تولید کردیم و اکنون در ایران خودرو دیزل ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وجود دارد که ۴۰ دستگاه آماده تحویل است.»

او تصریح می کند: «هرچند در ابتدا مخالفت هایی برای عقد این قرارداد در شورای شهر کرج وجود داشت، اما در نهایت تصمیم جسورانه ای گرفته شد. ما هم تمام تلاش خود را کردیم که اتوبوس ها به صورت بی نقص تولید شود. بنابراین اکنون شنیده ها حاکی از آن است که شهرداری کرج دوباره می خواهد ۱۰۰ دستگاه اتوبوس برقی دیگر هم سفارش دهد، همچنین شهرداری صدرای شیراز ۲۰ دستگاه سفارش داده و اخیراً هم شهرداری قم هم درخواست اتوبوس برقی دارد. همچنین شهردار اهواز هم ابراز تمایل کرده است که اتوبوس برقی خریداری کند.»

بالو تاکید می کند که با توجه به اعتمادی که نسبت به اتوبوس های برقی ایجاد شده، آنها به فراخور نیاز و سفارشی که دریافت می کنند، نزدیک ۳ ماه وقت می خواهند که باتری و موتور را وارد کنند.

این کارشناس صنعت خودروی سنگین به ۵۲ درصد داخلی سازی در تولید خودروهای برقی اشاره می کند و می گوید: «ما قطعات برقی تولید داخل نداریم. تولید باتری لیتیومی در ایران به صرفه هم نیست و توجیهی

اصلی محقق نشدن وعده شهردار پایتخت در زمینه اضافه شدن حداقل ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید در طول سال ۱۴۰۲ به ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت بوده است.»

سیدمحمد آقامیری درباره نحوه تامین منابع مالی خرید ۲ هزار دستگاه اتوبوس برقی از شرکت های چینی نیز گفت: «بخشی از بودجه مورد نیاز برای خرید اتوبوس های برقی مانند خرید واگن های مترو از کشور چین و از مسیر پیش بینی شده برای فاینانس واردات واگن ها تامین خواهد شد، اما بخشی دیگر برعهده شهرداری تهران است که مدیریت شهری در این خصوص، مسیر تامین منابع از طریق غیرنقدی را در نظر دارد.»

او می افزاید: «با توجه به این که مدیریت شهری تهران مسیر مستقیمی برای فاینانس مبلغ مورد نظر به تولیدکنندگان چینی اتوبوس های برقی ندارد، شهرداری یکی از املاک خود را به یک شرکت ایرانی واگذار کرده تا به جای آن، ارزش مورد نیاز برای هزینه پیش پرداخت خرید این اتوبوس ها از طرف آن شرکت به طرف های چینی پرداخت شود. روال تهاثر املاک با شرکت های تامین کننده ارزش توسط مدیریت شهری پایتخت از گذشته نیز مرسوم بوده و یکی از روش های قانونی تامین درآمدهای غیرنقد شهرداری تهران محسوب می شود؛ همان طور که بخشی از مبلغ خرید اتوبوس های تولیدکنندگان داخلی نیز از طریق غیرنقدی تامین شده است.»

◀ توان تولید ۳۰۰۰ اتوبوس برقی را داریم

حال باید دید توان تولید خودروسازان به چه صورت است؟ مهدی بالو، نایب رییس هیئت مدیره و مسئول مهندسی و تحقیق و توسعه شرکت ایران خودرو دیزل، در گفت و گو با ترابران با اعلام اینکه سالانه ظرفیت تولید حداقل ۳ هزار خودروی برقی و دیزل را داخل کارخانه داریم، عنوان می کند: «اتوبوس برقی و دیزل ما از لحاظ تولید هیچ فرقی ندارند و خط تولید ما برای هر دو خودرو مهیا است.»

او درباره سابقه تولید اتوبوس برقی می گوید: «برنامه تولید اتوبوس برقی از ۱۴۰۰ آغاز و در نهایت نمونه اول آن ساخته و تست های میدانی انجام شد. این خودرو، اولین خودروی برقی بود که تاییدیه استاندارد ۸۵ گانه را گرفت. بعد از اخذ استانداردهای ۸۵ گانه نیز تفاهم نامه ای با وزارت کشور در مورد تامین ۵۰۰ دستگاه امضا کردیم، اما بعداً به این تفاهم نامه توجهی نشد، بنابراین خود ما به دلیل باور به موضوع اتوبوس های برقی، سرمایه گذاری های لازم را انجام دادیم.»

بالو با اشاره به اینکه موتور، باتری و یکسری قطعات برقی را از یک شرکت شریک تهیه می کنیم، اضافه می کند: «وقتی اتوبوس ها تولید شد، اولین ارگانی که برای خرید با ما قرارداد بست، شهرداری کرج بود که سفارش

نصب شارژر وابسته باشیم. کافی است در پایانه شبانه ۲ تا ۳ ساعت شارژ شوند تا قابل استفاده باشند.»

◀ عجل در دریافت؛ کاهل در پرداخت

عضو هیئت‌مدیره ایران‌خودرو دیزل، درباره مشکلات موجود در تولید اتوبوس‌های برقی می‌گوید: «خودروسازان مختلف درگیر مشکلی واحد به نام تامین ارز شده‌اند، اما خوشبختانه از لحاظ بازار هیچ مشکلی نداریم و از محصول ما استقبال می‌شود.»

بالو با بیان اینکه بزرگ‌ترین مشکل تامین ارز است، درباره واردات قطعات می‌کند: «البته از لحاظ واردات مانند قبل نمی‌توانیم با اروپایی‌ها همکاری کنیم که به دلیل تحریم‌ها است، اما رابطه ما با شرکت‌های چینی خوب است. چین حرف اول را در دنیا در زمینه تولید خودروها و اتوبوس‌های برقی می‌زند و ما هم در پی آن هستیم که در تحقیق و توسعه با چینی‌ها همکاری و از ظرفیت آنها استفاده کنیم.»

او به عدم پرداخت مشتریان هنگام تحویل محصول اشاره می‌کند و می‌گوید: «این مشکل را برای ناوگان شهری هم داریم. ما اتوبوس‌های بسیاری به شهرداری تهران و وزارت کشور تحویل دادیم، اما هنوز هیچ پولی به ما پرداخت نکرده‌اند، در حالی که یک شرکت تاب‌آوری مشخصی دارد و بالاخره باید سرمایه آن در چرخش باشد.»

این کارشناس تصریح می‌کند: «مشتریان یا پولی پرداخت نمی‌کنند یا به جای پول، به ما ملک تحویل می‌دهند، اما وقتی می‌خواهیم از آن ملک استفاده کنیم می‌بینیم به عده دیگری نیز فروخته شده است! بدین ترتیب، اکنون برای اتوبوس‌هایی که دو سال پیش به شهرداری تهران فروختیم، یک پرونده حقوقی را به جریان انداخته‌ایم.»

◀ با واردات مخالف نیستیم اما شرط دارد!

عضو هیئت‌مدیره ایران‌خودرو دیزل تصریح می‌کند: «ما مخالف واردات نیستیم، اما پیش از آن باید ظرفیت شرکت‌های داخلی را در نظر داشته باشیم و اگر مشخص شد که لحاظ کیفی و کمی پاسخگوی نیاز کشور نیستند، آن وقت خودروی برقی وارد شود؛ در حالی که اکنون چنین اتفاقی نمی‌افتد و مسئولان به دلایل مختلف از ارزیابی ظرفیت تولید داخل طفره می‌روند. مثلاً می‌گویند ظرفیت تولید داخل کم است یا خودروسازان آماده تولید نیستند و... این حرف‌ها مبنای درستی ندارد، چرا که ما کاملاً آمادگی و ظرفیت تولید داریم و حتی قبل از اینکه سفارشی وجود داشته باشد، اقدام به تولید کرده‌ایم.»

او تصریح می‌کند: «آنها ظرفیت مصرف را بیش از حد در نظر می‌گیرند؛

برای سرمایه‌گذاری یک شرکت روی تولید آن وجود ندارد، بنابراین اگر مشتری کافی در بازار نباشد برای تولید آن سرمایه‌گذاری انجام نمی‌شود.» بالو با بیان اینکه تقریباً ۴۰ درصد قیمت یک پک برقی را باتری تشکیل می‌دهد و این باتری در ایران موجود نیست، خاطرنشان می‌کند: «هرچند یک شرکت به ما اعلام کرده است که اگر ما ۱۰۰۰ اتوبوس برقی در سال تولید کنیم، برای آنها به صرفه خواهد بود که برای تولید باتری برقی سرمایه‌گذاری کنند.»

او تصریح می‌کند: «اصلی‌ترین قطعات خودروی برقی، باتری و موتور است و در بقیه قطعات می‌توانیم خودکفا شویم و سطح خودکفایی را به سطح ۷۰ درصد برسانیم.»

معاون مهندسی ایران‌خودرو دیزل، درباره زیرساخت‌های مربوط به شارژ این اتوبوس‌ها می‌گوید: «شرکت مینا اعلام کرده که دستگاه شارژر تولید می‌کند، بنابراین ما حدود ۶۰ میلیارد تومان با خود مینا قرارداد بستیم و قرار شد شارژر در اختیار خودروساز قرار گیرد تا آن را به مشتریان خود تحویل دهیم. مینا برای این تولید مشکلی ندارد و با توجه به نیازی که هنوز رشد نکرده، می‌تواند شارژرها را تحویل دهد.»

بالو می‌افزاید: «شهرداری کرج شارژرها را همراه اتوبوس‌ها خریداری کرده، ولی نصب آنها برعهده مینا بوده است. همچنین بهترین نحوه استفاده از اتوبوس‌های برقی، شارژ شدن آن از پایانه است، زیرا در آنجا دستگاه به راحتی نصب می‌شود و نیازی نیست که به زیرساخت‌های شهری برای



مشتریان یا پولی پرداخت نمی‌کنند یا به جای پول،

به ما ملک تحویل می‌دهند، اما وقتی می‌خواهیم

از آن ملک استفاده کنیم می‌بینیم به عده دیگری

نیز فروخته شده است! بدین ترتیب، اکنون

برای اتوبوس‌هایی که دو سال پیش به

شهرداری تهران فروختیم، یک پرونده حقوقی

را به جریان انداخته‌ایم



برای مثال در حالی که اکنون هیچ اتوبوس برقی در کشور وجود ندارد، اعلام کرده‌اند که می‌خواهند ۳۰۰۰ اتوبوس برقی وارد کنند. حتی چین هم وقتی می‌خواست ناوگان عمومی پکن را برقی کند، ۲۰ سال زمان برد و یک شبه تصمیم به برقی‌سازی تمام ناوگان نگرفت.»



مسئولان ظرفیت مصرف را بیش از حد در نظر می‌گیرند؛ برای مثال در حالی که اکنون هیچ اتوبوس برقی در کشور وجود ندارد، اعلام کردند که می‌خواهند ۳۰۰۰ اتوبوس برقی وارد کنند. حتی چین هم وقتی می‌خواست ناوگان عمومی را در پکن برقی کند، ۲۰ سال زمان برد و یک شبه تصمیم به برقی‌سازی تمام ناوگان نگرفت



متولیان مجبور به واردات هستند تا اوضاع بحرانی‌تر نشود.»

این کارشناس صنعت خودرو درباره تفاوت کیفیت اتوبوس‌های برقی تولید داخل با خارجی می‌افزاید: «کیفیت اتوبوس برقی ایرانی و نمونه خارجی آن تفاوت زیادی ندارد، اما وقتی پای محصول خارجی می‌آید، گاهی پول بیشتری برای برند آن پرداخت می‌شود. یعنی شرکت تولیدکننده با اتکا به عقبه دانش و تکنولوژی خود قیمت را حساب می‌کند.»

قائم‌نژاد درباره شرایطی که باید برای واردات در نظر داشت، می‌گوید: «در بحث واردات اتوبوس باید توجه داشت که زنجیره تامین اقلام بدنه آن نیز موجود باشد. اگر دولت توانست از عهده این شرط برآید، آن وقت به سراغ واردات برود؛ وگرنه نتیجه مناسبی نخواهد داشت.»

این کارشناس خودروهای سنگین معتقد است که اگر حمایت‌های لازم از تولید داخل می‌شد شاید اکنون لزومی به واردات نبود.

قائم‌نژاد درباره ضرورت حمایت دولت از این صنعت می‌گوید: «حمایت لازم از تولیدکننده نمی‌شود. محصولی که ما در ناوگان مسافری تولید می‌کنیم یک محصول بسیار گران و در تمام دنیا متکی به کار فیزیکی کارگران است. این نیروی انسانی اجرت و دستمزد می‌خواهد. همچنین برای جابه‌جایی پول و واردات قطعه نیز با مشکلات ناشی از تحریم‌ها مواجهیم که این شرایط حمایت دولت را طلب می‌کند.» ■

◀ در حال حاضر ناچار به واردات هستیم

در همین حال، بخش خصوصی نیز در کنار بخش دولتی در حال تلاش برای تولید اتوبوس‌های برقی است. برای آگاهی از اینکه، این بخش با چه چالش‌هایی در زمینه تولید روبه‌روست، به سراغ احسان قائمی‌نژاد، کارشناس صنعت خودروهای سنگین رفتیم.

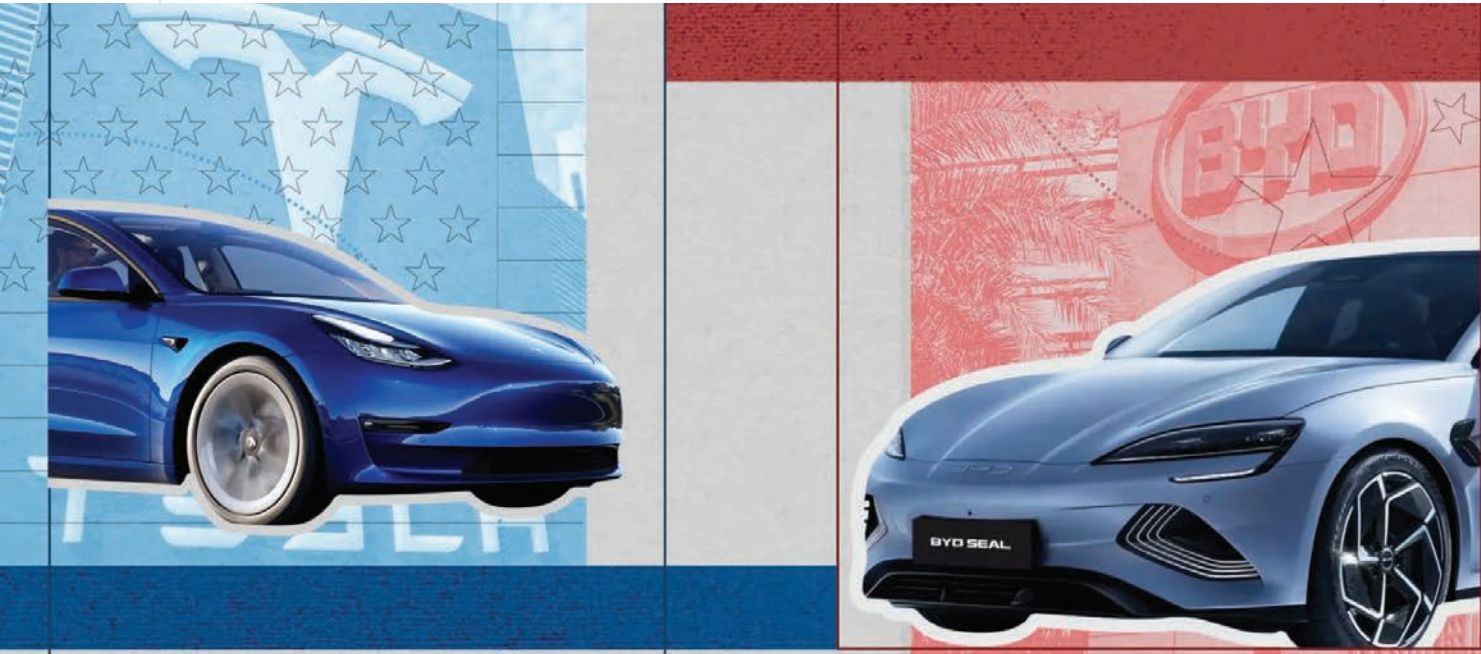
او در گفت‌وگو با ترابران مشکلات تولید اتوبوس‌های برقی را ناشی از عدم شفافیت در تمام زمینه‌ها دانست و با اشاره به اینکه این شفاف نبودن در وهله اول مربوط به زیرساخت‌ها و تفاوت تکنولوژیک اتوبوس برقی نسبت به دیزل در فرایند تولید و قیمت تمام‌شده است، می‌گوید: «اتوبوس برقی به دلیل تکنولوژی پیشرفته خود، نسبت به اتوبوس دیزلی حدود ۴۰ درصد قیمت بیشتری دارد. در واقع، هر محصول و نوآوری که برای بار اول به بازار عرضه می‌شود، هزینه بیشتری را به خود اختصاص می‌دهد تا به قیمت تعادلی برسد.»

این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر اینکه تا وقتی محصول به مرحله بهره‌برداری نرسد، نقاط آسیب آن شناسایی نمی‌شود، تاکید می‌کند: «چون هنوز محصول تولیدی به بهره‌برداری نرسیده، ابعاد ناشناخته متعددی دارد؛ برای مثال در تابستان که به دلیل مصرف بالای برق، در پیک مصرف برق هستیم و ناترازی برق شدیدتر می‌شود، معلوم نیست که چه مشکلاتی برای شارژ خودروها و اتوبوس‌ها پیش می‌آید؟»

قائم‌نژاد با بیان اینکه تولیدکننده همیشه با واردات مخالف است، اما چاره‌ای جز پاسخگویی به نیاز عمومی وجود ندارد، تاکید می‌کند: «صنایع داخلی توان تولید دارند، اما اکنون با توجه به اعمال تحریم‌ها با مشکلات زیرساختی مواجه هستند، تا آنجا که برای نوسازی ناوگان عمومی هم با مشکل مواجه شده‌ایم و اکنون اگر مثلاً نیاز ناوگان عمومی ۶۰۰۰ دستگاه باشد، تولید داخل فقط توانایی تولید ۲۰۰۰ دستگاه دارد، به همین دلیل

تولید خودروهای الکتریکی چین چگونه زنجیره صنعتی جهان را دچار تحول کرده است؟

انقلاب چینی در خودروی برقی



گروه فولکس‌واگن اخیراً مالکیت یک سهام ۴/۹۹ درصدی در استارت‌آپ خودروهای برقی چین موسوم به «ایکس‌پنگ» به منظور تولید مشترک خودروهای الکتریکی را تکمیل کرده است. ایکس‌پنگ به جای تحقق رویکرد «بازار چینی برای فناوری خارجی» در دوره خودروهای با سوخت سنتی، مهارت اختصاصی خود را در حوزه نرم‌افزار خودروهای برقی صرف کرده است. فولکس‌واگن از طریق یک توافق مشارکتی راهبردی، اتاق کنترل هوشمند ایکس‌پنگ و فناوری سیستم پیشرفته کمک‌راننده (ADAS) را از آن خود کرده و بدین ترتیب، بر اساس اعلام ایکس‌پنگ، دو شرکت مذکور دو مدل خودروی برقی کلاس B را برای فروش در بازار چین تحت برند فولکس‌واگن تولید خواهند کرد و پیش‌بینی می‌شود تولید آن در سال ۲۰۲۶ آغاز شود.

رئیس و مدیرعامل ایکس‌پنگ می‌گوید: «ما فناوری‌های خودروی برقی هوشمند و طراحی در کلاس جهانی و توانمندی مهندسی را با هم به

در یک کارگاه به مساحتی معادل ۱۶ زمین فوتبال در شهر «هه‌فی» واقع در استان «آنهوی» (شرق چین)، بیش از ۸۰۰ ربات در حال مونتاژ ۶ مدل مختلف خودروی انرژی جدید (برقی) هستند. این کارگاه بخشی از کارخانه تولید خودروی برقی جدید شرکت «فولکس‌واگن» است که برای پاسخ به افزایش روزافزون تقاضا طراحی شده است. اهمیت این بازار تا آنجاست که مدیرعامل فولکس‌واگن طی سخنرانی خود در نمایشگاه مونیخ تأکید کرد این غول خودروسازی آلمان با تمام قوا راهبرد «در چین برای چین» با شرکای داخلی (چینی) را ادامه خواهد داد.

یکی از اعضای هیئت‌مدیره فولکس‌واگن چین نیز اعلام کرده است: «در یک محیط شدیداً رقابتی و بازار پویا، ما در حال سرمایه‌گذاری بر روی شایستگی‌های اصلی شرکای خود هستیم تا برای ارائه سریع‌تر محصولات جدید به بازار هماهنگی داشته باشیم.»





اشتراک می‌گذاریم و از همدیگر می‌آموزیم.»

کنار کارگاه خودروسازی فولکس‌واگن در هه‌فی، یک پارک صنعتی نیز در حال ساخت است تا تعداد رو به افزایش تامین‌کنندگان بالادستی را پشتیبانی کند. این پارک شامل یک کارخانه باتری است که مشترکاً با شرکت تولیدکننده باتری چینی موسوم به Guoxuan High-tech ساخته می‌شود. «بی‌ام‌دابلو» دیگر خودروساز مشهور آلمانی نیز سربعاً دست به کار شده تا از توانمندی‌های چین در زنجیره بالادستی خودروهایی انرژی جدید بهره‌برد. این خودروساز اروپایی یک توافق طولانی‌مدت با شرکت مطرح تولید باتری خودروهایی برقی یعنی CATL به امضا رسانده تا باتری‌های استوانه‌ای را برای مدل‌های برقی جدید خود از سال ۲۰۲۵ خریداری کند (CATL تامین‌کننده باتری مرسدس بنز نیز هست).

شرکت خودروساز ژاپنی «تویوتا موتورز» و غول تولید خودروهایی برقی چین یعنی BYD نیز برای راه‌اندازی یک شرکت مشترک به‌منظور اجرای تحقیق و توسعه خودروهایی برقی به توافق رسیده‌اند.

شرکت ZF Friedrichshafen که یک قطعه‌ساز مطرح مستقر در آلمان است طی ماه ژوئن اعلام کرد قصد دارد کارخانه‌ای جدید در شهر «شن‌یانگ» در شمال شرقی چین به‌منظور تولید محور دیفرانسیل خودروهایی برقی افتتاح کند.

در همین حال، طی ماه جاری میلادی، ابرکارخانه تسلائی شانگهای که نخستین ابرکارخانه تولید خودرو خارج از آمریکا محسوب می‌شود، تولید دو میلیون خودرو در خط مونتاژ خود را جشن گرفت. تسلائی شانگهای بیش از ۹۵ درصد از قطعاتش را بومی‌سازی کرده و ۹۹ درصد از کارکنانش چینی هستند. علاوه بر این، بیش از ۵۰ درصد از خودروهایی برقی که تسلا طی نیمه نخست امسال در سطح جهان به مشتریانش تحویل داد در کارخانه شانگهای تولید شده بود.

بر اساس اعلام تسلا چین، انتظار می‌رود مقیاس صنعتی خودروی برقی در «منطقه ویژه لیگانگ» در شانگهای که کانون بسیاری از تامین‌کنندگان تسلائی محسوب می‌شود، در سال ۲۰۲۵ به ۳۰۰ میلیارد یوان (۴۱ میلیارد دلار) برسد و آن را به قطب تاثیرگذار خودروهایی برقی در سطح جهان تبدیل کند.

راه‌اندازی پایگاه‌های «جهان‌محلی» در بازارهای بالقوه

بازار خودروهایی برقی پررونق به یک عرصه بزرگ برای خودروهایی برقی کیفی و اقتصادی ساخته شده در چین، تبدیل شده است. اما شرکت‌های چینی به جای صرفاً فروش کالاهای مونتاژ شده به شکل روزافزونی به توسعه ظرفیت تولید و ایجاد فرصت‌های شغلی در خارج روی آورده‌اند

۱۱

بازار خودروهایی برقی پررونق به یک عرصه بزرگ برای خودروهایی برقی کیفی و اقتصادی ساخته شده در چین تبدیل شده است، اما شرکت‌های چینی به جای صرفاً فروش کالاهای مونتاژ شده، به شکل روزافزونی به توسعه ظرفیت تولید و ایجاد فرصت‌های شغلی در خارج از این کشور روی آورده‌اند

۱۲

از سوی دیگر، شرکت «نینگبو شوشنگ» هم که یک تامین‌کننده چینی قطعات برای شرکت تسلاست، تصمیم به تکثیر زنجیره صنعتی خود در مکزیک گرفته تا قطعات آلایژ آلومینیوم خودرو تولید کند آن هم پس از آن که ایلان ماسک، مالک تسلا، تصمیم به ساخت یک کارخانه تسلائی جدید در نزدیکی «مونتری» در شمال شرقی مکزیک گرفت.

تولیدکنندگان باتری چین در حال توجه به یک رویکرد راهبردی دوسویه هستند: تبدیل چین به قطب جهانی تولید خودروهایی برقی و راه‌اندازی پایگاه‌های «جهان‌محلی» در بازارهای بالقوه.

این شرکت‌ها در طراحی فناوری و فرصت‌های شغلی جهانی در واکنش به تقاضا، سرعت بالایی دارند و بنابراین در حال تقویت یک زنجیره تامین جهانی منعطف‌تر هستند.

شرکت Guoxuan Hightech در نظر دارد یک کارخانه بسیار پیشرفته باتری لیتیومی را در ایالت ایلینوی آمریکا برپا کند. از رئیس و مدیرعامل گوشن چنین نقل شده که «وقتی به ایلینوی بیایم یک کارخانه جدید نمی‌سازیم؛ بلکه در نظر داریم از کارخانه‌ای که وجود دارد دوباره استفاده کنیم و آن را دوباره به چرخه تولید بازگردانیم.»

فرماندار ایلینوی نیز معتقد است: «این کارخانه جدید یک برگ برنده در اقتصاد ایالت ما به حساب می‌آید.» او با اشاره به ۲۶۰۰ شغل جدیدی که قرار است این ابرکارخانه دو میلیارد دلاری ایجاد کند آن را مهم‌ترین سرمایه‌گذاری تولید در این ایالت طی دهه‌های گذشته می‌داند.

بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری خارجی در این زمینه خواهد بود و تخمین زده می‌شود ۲۲۱ هکتار را پوشش داده و تقریباً ۹ هزار فرصت شغلی ایجاد کند. احداث آن نیز طی ۵ سال پیش‌بینی شده است.

شرکت CATL در سال ۲۰۲۲ نخستین کارخانه تولیدی خارج از چین خود را در ایالت تورینگن آلمان راه انداخت. این کارخانه که نزدیک شهر ارفورت، مرکز ایالت تورینگن احداث شده ظرفیت تولید سالانه ۳۰ میلیون سلول باتری برای خودروهای برقی را دارد.

تولیدکنندگان باتری چین همچنین در حال استفاده از ظرفیت بازارهای نوظهور هستند؛ تا آنجا که CATL و Guoxuan Hightech با مهم‌ترین خودروساز ویتنامی (VinFast) مشهور به «تسلا ویتنام» برای پشتیبانی از ایده تولید خودروی آن همکاری کرده‌اند.

Guoxuan و وین‌فست نوامبر گذشته، ساخت یک کارخانه باتری فسفات آهن لیتیومی را در ویتنام آغاز کرده تا به نیاز روبه‌رشد وین‌فست برای قطعات خودروهای برقی پاسخ دهند.

انتقال فناوری نیز در حال انجام است. EVE Energy قرار است یک مرکز تحقیق و توسعه جدید در ایالت اوهایو با تمرکز خاص بر آزمایش، طراحی و ذخیره باتری‌های لیتیوم-یونی بسازد.

بر اساس اعلام یکی از بنیان‌گذاران مرکز فوق، تکنیک‌های ذخیره انرژی اختصاصی EVE Energy می‌تواند چرخه عمر کامل این باتری‌ها که در برخی موارد ۱۰ تا ۲۰ سال است، پشتیبانی کند و شرکت‌های آینده‌نگری مثل EVE Energy North America با سرمایه‌گذاری در اوهایو قادر به پیشبرد تحقیقات درباره چگونگی انجام بهترین ذخیره و پیشرفت باتری‌های لیتیوم - یونی برای آینده هستند.

◀ بازار خودروهای برقی در سال اخیر

با شروع سال ۲۰۲۴ رقابت برای تولید خودروهای برقی در دنیا نسبت به گذشته بیشتر شده است. این رقابت در اروپا به جای رسیده که در فرانسه با پرداخت ۱۰۰ یورو در ماه مشتریان می‌توانند خودرو برقی بدون پیش پرداخت خریداری کنند.

در عین حال، تحلیل صنایع و بازار خودرو نشان می‌دهد رقابت برای تولید و فروش محصولات برقی میان خودروسازان اروپایی و آمریکایی با چین بیشتر خواهد شد. البته سودآوری خودروهای برقی سال گذشته به چالش جدی برای تولیدکنندگان تبدیل شد؛ چرا که خودروسازان بزرگ برای رقابت با چین مجبور شدند محصولات خود را با سود حداقلی جهت رقابت به فروش برسانند.

بدین ترتیب، در اروپا خودروهای برقی چینی، هم به عنوان یک راه‌حل

تصمیم به راه‌اندازی کارخانه تولید باتری پس از آن گرفته شد که شرکت Guoxuan اعلام کرد قصد دارد یک کارخانه ۲۱۱ هکتاری برای قطعات باتری خودروهای برقی در قلب میشیگان احداث و ۲۳۵۰ شغل را در دهه آینده ایجاد کند. این شرکت در سال ۲۰۲۱ نیز از یک توافق همکاری راهبردی با کارخانجات فولکس‌واگن به‌منظور ساخت یک کارخانه باتری در زالتسگیتر (Salzgitter) آلمان خبر داد که قرار است تولیدش را در سال ۲۰۲۵ آغاز کند.

۱۶ سپتامبر سال جاری نیز نخستین مرکز تولید باتری و پایگاه عملیات Guoxuan در اروپا، از اولین باتری تولیدشده در شهر «گوتینگن» آلمان (یک شهر دانشگاهی در مرکز این کشور) رونمایی کرد.

علاوه بر این، EVE Energy که یک شرکت مطرح دیگر تولیدکننده باتری لیتیوم - یونی چینی است قصد دارد یک کارخانه تولید باتری خودروهای برقی را در شهر «دربرسن» مجارستان راه‌اندازی کند.

وزیر تجارت و امور خارجه مجارستان در این خصوص می‌گوید: «EVE Energy که نهمین شرکت بزرگ باتری‌ساز در جهان به حساب می‌آید حدود ۱/۲ میلیارد دلار در این پروژه سرمایه‌گذاری خواهد کرد و بیش از هزار شغل ایجاد خواهد کرد.»

«دربرسن» همچنین به‌عنوان مکان احداث یک کارخانه دیگر برای تولید باتری که قرار است توسط شرکت CATL ساخته شود، انتخاب شده است. CATL قصد دارد بزرگ‌ترین کارخانه باتری‌سازی را در مجارستان به ارزش ۷/۶ میلیارد دلار احداث کند. این کارخانه ۱۰۰ گیگاواتی



مدت‌هاست تولیدکنندگان باتری در چین در حال توجه به یک راهبرد دوسویه هستند: تبدیل چین به قطب جهانی تولید خودروهای برقی و راه‌اندازی پایگاه‌های «جهان محلی» در بازارهای بالقوه. این شرکت‌ها در طراحی فناوری و فرصت‌های شغلی جهانی در واکنش به تقاضا، سرعت بالایی دارند و در حال تقویت یک زنجیره تامین جهانی منعطف‌تر هستند





اخیراً ابرکارخانه تسلاي شانگهای، تولید دو میلیون خودروی برقی در خط مونتاژ خود را جشن گرفت. تسلاي شانگهای بیش از ۹۵ درصد از قطعاتش را بومی سازی کرده و ۹۹ درصد از کارکنانش چینی هستند. علاوه بر این، بیش از ۵۰ درصد از خودروهای برقی که تسلا طی نیمه نخست امسال در سطح جهان به مشتریانش تحویل داد در کارخانه شانگهای تولید شده بود



بود که معادل ۹٪ درصد از کل فروش آنها می‌شود. در صورت لحاظ کردن آمار فروش شرکت‌های دیگری مثل سوزوکی، سوبارو و میتسوبیسی، این رقم کمتر نیز خواهد شد!



در شرایطی که هنوز برای اعلام برنده نهایی برند جهانی خودروی برقی خیلی زود است، پویایی بازار نشان می‌دهد شرکت‌هایی که به سرعت خود را با شرایط در حال دگرگونی و واقعیت‌های جدید سازگار می‌کنند، موقعیت بهتری برای موفقیت در بازار بین‌المللی خواهند داشت. چین، بی‌شک، رهبر فعلی بازار خودروهای برقی است، اما رقابت آنها و غرب در بخش خودروهای برقی با تعامل پیچیده‌ای از پویایی‌های بازار، اقدامات نظارتی سختگیرانه و ملاحظات ژئوپلیتیکی در حال تحول است. ■

و هم یک مشکل اساسی تلقی می‌شوند؛ زیرا محصولات برقی چینی مقرون به صرفه‌تر و البته کارآمدتر از سایر خودروهای برقی در دنیا هستند، بنابراین تسلط احتمالی چین به بازار خودروهای برقی اروپا به عنوان تهدید برای اقتصاد قاره سبز شناخته می‌شود، از همین رو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۳ تصمیم گرفت یارانه خودروهای برقی چینی را قطع کند. این مهم عامل اصلی افزایش قیمت خودروهای برقی از سال میلادی فعلی در اروپا خواهد بود، در میان سایر کشورهای اروپایی فرانسه محدودیت‌های بیشتری برای واردات خودروهای چینی اعمال کرده است.

هم‌زمان با این مسئله ایالات متحده نیز اقدام به ایجاد محدودیت‌های بیشتر برای واردات قطعات چینی جهت استفاده در خودروهای آمریکایی کرده است.


براساس داده‌های موجود، از ۷۱/۳ میلیون خودروی فروخته شده توسط خودروسازان مطرح دنیا در سال ۲۰۲۲، فقط ۸/۸ درصد به پیشرانه تمام الکتریکی مجهز بوده‌اند و در این میان، ده شرکت خودروساز چینی، ۲/۸۳ میلیون خودروی برقی در سال ۲۰۲۲ تولید کردند؛ رقمی که معادل ۲۳ درصد از فروش جهانی آنها می‌شود. به عبارت دیگر، ۲۳ درصد از فروش خودروسازان چینی مربوط به مدل‌های تمام الکتریکی است.

البته به گفته انجمن خودروسازان اروپا، در شش ماه اول سال ۲۰۲۳ در

مجموع ۵/۴ میلیون دستگاه خودروی برقی آماده فروش شد که در مقایسه با مدت مشابه در سال پیش از آن، افزایش ۱۷/۹ درصدی نشان می‌دهد.

جالب اینجاست که کشور ژاپن با آن که یکی از کشورهای پیشرو در زمینه خودروسازی محسوب می‌شود، اما در عرصه مدل‌های برقی از کشورهای رقیب خود عقب افتاده است و در سال ۲۰۲۲، از بین خودروسازان ژاپنی، فقط چهار شرکت تویوتا، نپسان، هوندا و مزدا مدلی برقی به بازار عرضه کرده‌اند.

عجیب‌تر اینکه مجموع فروش مدل‌های برقی این چهار برند در سال قبل فقط ۱۶۸ هزار دستگاه



RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



TavFreight

Connecting The Dots



راه‌حل‌های لجستیکی مختص هر کسب و کار



- ◀ دارای امکانات سخت افزاری منحصر بفرد
- ◀ حمل کانتینری و چند وجهی
- ◀ محموله‌های حجیم و غیر استاندارد
- ◀ پوشش تمامی بنادر جنوبی و شمالی کشور
- ◀ تنوع شیوه‌های پرداخت



🌐 TavFreight.com

✉ Sales@TavFreight.com

☎ ۰۲۱ ۴۱۹۸ ۹۰۰۰

راهنمای شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



| صفحه | حمل و نقل بین‌المللی تهران |
|-----------------------------------------------|----------------------------|
| ۱۰۹ | آرسان بار آریایی |
| ۱۱۸ | آرمان دریا زمین |
| ۱۱۱ | آرین ترابری امیر |
| ۱۱۲ | ارج ترابری نوین |
| ۱۱۲ | اسکان پروتد پارس |
| ۱۰۸ | اسرع ترابری |
| ۱۱۷ | افرا بار |
| ۱۱۹ | آکسون ترابری آپریشن |
| ۱۱۲ | آماد راه |
| ۱۱۴ | الماس ترابری پارس |
| ۱۰۹ | الیت آریا جم |
| ۱۱۰ | امید اندیش |
| ۱۰۹ | امین ترابری |
| ۱۱۷ | ایران سریع |
| ۱۱۲ | ایران ترکمن |
| ۱۱۰ | ایران پروتد بار |
| ۱۱۹ | ایلپا لجستیک |
| ۱۲۰ | پارایستا توان ترابری |
| ۱۰۹ | پاریوان ایران |
| ۱۱۰ | بایند |
| ۱۱۳ | بارفراوری کامیاران |
| ۱۱۷ | بارمان ره تئیس |
| ۱۱۲ | به نام ترابری |
| ۱۰۸ | بی‌تا ترابری |
| ۱۱۵ | پارسا ترابری پریشیا |
| ۱۱۵ | پارساترایی کاسپین |
| ۱۱۵ | پارس پیشرو دریا گوهر |
| ۱۱۸ | پارس ترابری |
| ۱۱۳ | پارس سما کالا |
| ۱۰۸ | پارس گیتا |
| ۱۱۱ | پارسیان زمین دریا |
| ۱۲۱ | پل وان ترابری |
| ۱۱۷ | پنج اقلیم |
| ۱۱۲ | پمروز رانان جهان |
| ۱۲۷ | پیشرو ترابری متحد آراز |
| ۱۰۸ | پیشرو حمل کالا |
| ۱۱۶ | پیشرو ناوگان سیراف |
| ۱۲۲ | پیشناز اطلس |
| ۱۰۸ | پیشناز |
| ۱۱۹ | تات فریو ایرانیان |
| ۱۲۱ | ترابری صد راه جم |
| ۱۲۲ | ترابری ایران فن |
| ۱۲۷ | ترکیب حمل و نقل |
| ۱۳۷ | توژال تکرو آسیا |
| ۱۱۸ | تیران |
| ۱۰۹ | تیرکاران |
| ۱۱۵ | تهران تیر |
| ۱۱۳ | تهران راهوار |
| ۱۱۳ | تهران رخش |
| ۱۱۴ | جاده آپریشن |
| ۱۱۵ | جاده آپریشن فرابر |
| ۱۱۶ | جاده پویان جهان |
| ۱۱۹ | جوانه کارگو بار |
| ۱۱۹ | جهان جاده |
| ۱۱۴ | جهان یخچال بار |
| ۱۱۲ | حافظ |
| ۱۲۸ | حامد بار |
| ۱۰۸ | خزر ترابری |
| ۱۰۸ | خیام ترابری |
| ۱۱۶ | دریا زمین ارونند |
| ۱۰۹ | دلنا بار |
| ۱۱۶ | دنیا گرد |
| ۱۱۰ | دی ترانس صبا |
| ۱۱۸ | راگا ترابری پاسارگاد |
| ۱۱۸ | راگا ترابری پارسیان |
| ۱۱۹ | زادمان ترابری |
| ۱۲۱ | زادمان دریایی ماهان |
| ۱۱۳ | راه گستر فارس |
| ۱۱۰ | راه وند |
| ۱۰۹ | روشن تبر |
| ۱۰۹ | رهیاد آپریشن |
| ۱۱۷ | رهسار |
| ۱۱۱ | رهزاد ترابری |
| ۱۱۴ | زمره ترابری نوین |
| ۱۴۱ | سازار لجستیک |
| ۱۲۱ | سان لجستیک |
| ۱۱۱ | سپهران ترابری |
| ۱۲۰ | سما مروارید آسیا |
| ۱۴۳ | سی‌رود کالای خاورمیانه |
| ۱۰۹ | سینا صدر |
| ۱۱۲ | سی بی ترابری |
| ۱۱۷ | شامخ فرابر |
| ۱۲۰ | شاهین ترابری |
| ۱۰۸ | شهاب ترابری آریا |
| ۱۰۹ | شهاب ناقب |
| ۱۱۷ | شهام ترابری |
| ۱۱۴ | شیب |
| ۱۲۸ | صحرا ترابری |
| ۱۱۶ | کارگیا نیک نام |
| ۱۲۱ | کارینا ترابری کیان |
| ۱۵۴ | گسترش |
| ۱۰۸ | کاسپین |
| ۱۴۱ | کاسپین بار فرابر |
| ۱۱۰ | کالا بر |
| ۱۱۸ | کالا سپید ترابری |
| ۱۱۶ | کهکشان سیر آسیا |
| ۱۲۲ | کیان ترابری حافظ |
| ۱۱۵ | گردونه مهر |
| ۱۱۱ | لایبر ترانسپورت کیش |
| ۱۱۳ | ماکو سیر |
| ۱۲۰ | ماهان ترنس |
| ۱۲۲ | ماهان فراتر |
| ۱۱۱ | مرسا ترابری پیشرو |
| ۱۰۹ | مژده ترابری |
| ۱۱۳ | مسیرا کسیر |
| ۱۱۲ | ملک ترابری |
| ۱۱۳ | مهان تندر بار |
| ۱۲۲ | مهارد ناوگان |
| ۱۱۸ | مهرکاران تهران |
| ۱۰۹ | مهین ترابری |
| ۱۰۸ | نامداران ترابری |
| ۱۱۵ | نصرالرافدین |
| ۱۱۴ | نیک تک |
| ۱۱۳ | ویرا آسمان دریا |
| ۱۱۰ | ویسمان |
| ۱۱۴ | هاگ بار |
| ۱۱۱ | هویار ترابری |
| ۱۲۱ | یونیک |
| حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی | |
| ۱۲۹ | آرتا لجستیک |
| ۱۲۸ | اسپاد ترابری ویرا |
| ۱۲۶ | ایده آل راه |
| ۱۲۹ | ترنم تبریز |
| ۱۲۸ | ساریان گستر سیلان |
| ۱۲۹ | سرافراز ترابری |
| ۱۲۹ | شهاب سحر آذر |
| ۱۲۹ | کالجار |
| ۱۲۹ | نیرو ترابری |
| حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی | |
| ۱۲۹ | آرنگ نگین |
| ۱۲۹ | مروارید ماکو |
| ۱۵۳ | نیک بر |
| حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان | |
| ۱۲۳ | آبا تمیم گیتی |
| ۱۲۳ | آبازاه طوس |
| ۱۲۶ | آتا ترابری اطلس |
| ۱۲۵ | اجاقی |
| ۱۲۵ | آسا پروتد طوس |
| ۱۲۵ | آسا ترابری شرق |
| ۱۲۴ | بانی راه توس |
| ۱۲۴ | بیسان ترابری پویا |
| ۱۲۴ | پیشناز ترابری عصر خاوران |
| ۱۲۳ | تایما بارید تبر پارس |
| ۱۲۶ | توکا ترابری |
| ۱۲۳ | جواهر نگار توس |
| ۱۲۴ | خادم لجستیک |
| ۱۲۴ | خلیج فارس ریل |
| ۱۲۳ | ره تاش توس |
| ۱۲۳ | سپهر زاوه طوس |
| ۱۲۵ | سدنا آسیا بار فرابر |
| ۱۲۵ | سلمان ترابری توس |
| ۱۲۴ | شبیگیر بار طوس |
| ۱۲۳ | کانرکما ترابری آسیا |
| ۱۲۳ | کیا مهر ترابری |
| ۱۲۳ | مازلار ترابری ایرانیان |
| ۱۲۵ | میچکا ترابری شرق |
| ۱۲۶ | همهران شب توس |
| حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل | |
| ۱۲۸ | بادیا اردبیل |
| ۱۲۸ | مانا ترابری |
| ۱۲۸ | ماهور کیان سیلان |
| حمل و نقل بین‌المللی استان البرز | |
| ۱۲۹ | قهرمان سیر البرز |
| حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان | |
| ۱۲۶ | استاد ترابری |
| ۱۲۶ | حمان ترابری شرق |
| ۱۲۶ | صبا ماهان مشهد |
| ۱۲۷ | شاهراه طلای کیهان |
| حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان | |
| ۱۴۷ | ایران ویج |
| حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه | |
| ۱۴۷ | روانسر ترابری |
| حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان | |
| ۱۲۶ | زین بار پیشرو |
| ۱۵۲ | فازاتر ترابری |
| حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان | |
| ۱۲۶ | روان ترابری امید |
| ۱۲۰ | هزیر راه |
| حمل و نقل داخلی کل کشور | |
| ۱۵۵ | پیام بار دلپجان |
| ۱۳۰ | تکران سرعت سیراف |
| ۱۳۱ | توکا |
| ۱۲۷ | جاده رانان رفسنجان |
| ۱۲۷ | حمل و نقل پتروشیمی |
| ۱۳۱ | شباهنگ بروجن |
| ۱۵۴ | صنایع روغن بار گلزا |
| ۱۵۵ | فولاد ترابری خاورمیانه |
| ۱۵۵ | طارق |
| ۱۵۴ | عدل ترابریان توس |
| ۱۲۸ | کامل تبریز |
| ۱۵۴ | گلدشت دماوند |
| ۱۵۴ | ممتاز |
| ۱۵۴ | میثم ترابری |
| ۱۵۴ | وطن گرد |
| حمل و نقل داخلی استان هرمزگان | |
| ۱۳۰ | آتشین ترابری هرمزگان |
| ۱۳۱ | آئیه گستر همکاران |
| ۱۳۰ | آزاده بندر |
| ۱۳۰ | آذر ترابری هرمز |
| ۱۳۱ | احسان هرمزگان |
| ۱۳۱ | امیر ترابری مهرگان |
| ۱۳۰ | بندر پیشناز |
| ۱۳۱ | توحید هرمزگان |
| ۱۳۱ | دوستان هرمزگان |
| ۱۳۱ | رشید بار بندر |
| ۱۳۰ | سعادت بندر |
| ۱۳۱ | نسیم ترابری بندر |
| حمل و نقل سنگین و فوق سنگین | |
| ۱۲۷ | ستی |
| ۱۲۷ | سنگین ترابری |
| خدمات لجستیک | |
| ۱۱۵ | امیر لجستیک |
| ۱۴۰ | رایین لجستیک |
| ۱۱۸ | سام ران لجستیک |
| ۱۵۵ | سهند لجستیک |
| ۱۲۰ | صبا لجستیک |
| ۱۴۵ | هدف مارین |



نامداران
حمل نقل بین المللی و لجستیکی

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

☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱
☎ ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱
✉ sales@namdaranlogistic.com
www.namdaranlogistic.com



شرکت خزر ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر فورواردر

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۸۸۶۸۱۹۴۷

✉ info@khazartarabar.com
www.khazartarabar.com



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

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

تهران سعادت آباد، خیابان
علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی،
پلاک ۵۵، طبقه ۳
☎ ۸۸۶۸۳۳۳۴ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۵۵۳
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

✉ info@bitatarabar.com
www.bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر
(با مسئولیت محدود)

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

Khayyam Tarabar
Co.LTD

hipping & International
transportation
Carrier - Forwarder
Customs services
Customes clearance

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و
کانتینری دوریس در امارات
متحدہ عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

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

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY
PVT.LTD.

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

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

☎ ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵
۸۸۷۰۰۲۶۵-۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵
☎ ۸۸۷۱۰۴۷۵
✉ Info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



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

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

TURKEY OFFICE
Hardway Logistics tasamilikli A.S
K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci
yolu cad,brandium resdans,Ri-
Bloock,Kat:19 No:220 Atasehir/
Istanbul/Turkey
Tel:(+90216)4699990
Fax:(+90216)4699059

EUROPE OFFICE
HANI TRANS GmbH
Vogelsanger Weg 6 . 50354 Hürth
Tel:+49 6331 2281010-11
Fax:+49 633 2271012
www.hanitrans.de
info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قنبر (بازارست)،
کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۷۷۰
www.shtarya.com



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

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران، خیابان بهشتی، بعد از چهار
راه اندیشه، نرسیده به سهروردی،
پلاک ۱۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۰۷
☎ ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
✉ info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



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

☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵
✉ Info@phishtazan.net
www.pishtazan.net



تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار،
برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷
☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
www.asratarabar.com info@asratarabar.com



کاسپین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریبر فورواردر

تهران میرزای شیرازی
شمالی، نبش کوچه شهید،
پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸
☎ ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹
☎ ۸۸۶۱۶۶۴۰
✉ Caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



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

تهران، خیابان قائم مقام فرهانی،
بالتر از میدان شعاع، نرسیده به
مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱،
واحد ۵ و ۶
☎ ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
۸۸۳۰۴۰۳۲-۳
☎ ۸۸۸۴۴۵۴۳
✉ info@parsgita.com
www.parsgita.com



تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار،
برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷
☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
www.asratarabar.com info@asratarabar.com





Delta Bar Shipping Services & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۲) / ۸۸۸۲۰۱۶۲ / ۸۸۸۲۰۱۸۳

ایمیل: Deltabar@deltabar.com

وبسایت: www.deltabar.com



باربران ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶ / ۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

ایمیل: barbaraniran

ایمیل: Farid@barbaraniran.com

وبسایت: www.barbaraniran.com



روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

ایمیل: info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

تلفن: ۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفن: ۷۷۶۸۵۱۶۸

ایمیل: info@sinasadr.com



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

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

تلفن: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

ایمیل: info@elitetaria.com

وبسایت: www.elitetaria.com



میهن ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲ / ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۳

ایمیل: info@mihan-tarabar.com

وبسایت: www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار

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

تهران، بلوار آیت الله کاشانی، برج اداری یاران، طبقه ۶، ۷

تلفن: ۴۵۸۴۲

تلفن: ۴۴۰۵۸۹۵۷

ایمیل: info@mojdehtarabar.com

وبسایت: www.mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی-هوایی-دریایی کریر - فورواردر

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

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

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

تلفن: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

وبسایت: www.arsambarco.com



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

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

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

تلفن: +359-877443900

ایمیل: info@safecargo-co.com

وبسایت: www.safecargo-co.com



رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

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

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

تلفن: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ایمیل: ecmelan2003@yahoo.com



امین ترابار

همراهی امین و امن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: amintarabar

ایمیل: info@amintarabar.com

وبسایت: www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹ (خط ۳۰)

ایمیل: shahabsaghebintl

ایمیل: info@shahabsagheb.com

وبسایت: www.shahabsagheb.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل کالا و خرده بار به ارمنستان و اوراسیا

کامیونت، کامیون، تریلر، یخچالدار

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

تلفن: ۶۶۷۲۵۹۳۲

وبسایت: www.tirkarantransport.com

ایمیل: info@tirkarantransport.com



شرکت
کالابر

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

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

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

✉ info@kalabar.net

🌐 www.kalabar.net



RDS GROUP

گروه شرکت های راهیان

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

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

☎ (ماخذ) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۸

✉ info@rdsshipping.com

🌐 www.rdsshipping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه
 حمل و نقل بین المللی کالا

هوایی، زمینی و دریایی

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

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

♦ انجام امور گمرکی از آدرس اعلام
 شده تا مقصد

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

☎ ۸۸۵۰۵۳۹۰-۹۲

☎ ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:

۵۱۰۰۵۱۶۹-۷۰

✉ wiseman@wiseman-cargo.org

🌐 www.wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر - فورواردر
 به مدیریت غلامرضا حنفی

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

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

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

☎ ۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰

☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵

✉ Info@omidandish.com

🌐 www.omidandish.com



حمل و نقل بین المللی

دی ترانس صبا

کریر - فورواردر

با سابقه درخشان در عرصه
 المللی نقل بین حمل
 (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)
 حمل کالا به اقصی نقاط جهان
 در خدمت تجار، بازرگانان
 و همکاران گرامی

📍 تهران، خیابان مفتح، پایین تر
 از خیابان مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه
 اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۱-۵۰۷

☎ ۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com

✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴

🌐 www.ibbitc.com

✉ info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و
 کشتیرانی

راه وند

Rahvand

Internation Transport &
 Shipping Co

📍 تهران، خیابان استاد نجات اللهی
 (ویلا)، شماره ۲۱۳

☎ ۸۶۰۳۴۷۵۲ / ۸۶۰۳۷۱۴۱

✉ Info@rahvand.com

🌐 www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



I.C.C.C.I



Iran,Belgium



I.E.C.C.

✉ info@euroasia.biz.tr

🌐 www.barbodea.com

✉ info@barbodea.com



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

کریر - فرورادر

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

نماینده انحصاری گراند مولتی
موдал لجستیک (چین و تایوان)

تهران، میدان آرژانتین، بلوار
بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵،
طبقه همکف

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
☎ ۸۸۱۷۶۷۹۱

✉ info@huyartarabar.com

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

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

☎ ۹۱۰۵۵۵۷

☎ ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی



بارفرابری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

WWW.PLS-CO.COM



رهزاد ترابر
Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

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

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

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

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com



سپهران تانام

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فرورادینگ،
حمل و نقل چند وجهی و حمل
کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از
کلیه مبادی به مقاصد داخلی،
آسیای میانه و روسیه

تهران، خیابان ولیعصر، مقابل
پارک ملت، خیابان دریا بندری،
پلاک ۶۶، طبقه چهارم

☎ ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵
☎ ۲۲۰۲۸۷۸۰

✉ info@sepehrun.com



کارو تجارت آرین رایین
KARO TEJARAT ARIAN RABIN
خدمات بازرگانی و ترخیص کالا

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

تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی،
ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲

☎ ۲۲۱۳۵۸۱۴-۱۷

☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰

☎ ۲۲۳۶۷۷۰۹

☎ ۰۹۱۲۱۳۲۳۳۶۶

WWW.ARIANTARABAR.COM

✉ info@ariantarabar.com



آرین ترابر امیر
RIAN TARABAR AMIR
International Transport Co.LTD.
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فرورادر



شرکت حمل و نقل بین المللی و
کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

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

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

✉ Info@linertransportkish

WWW.LINERTRANSPORTKISH.COM



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

From Anywhere to IKA ...

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

☎ +90 5325731914

☎ +98 9362760202 only for persian speakers

✉ cargo@larafreight.com



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

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

تهران، میرداماد، میدان مادر، خیابان شاه نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه ۴، واحد ۷
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
فکس: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

Info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابر

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

فرودگاه امام خمینی (ره)، ترمینال بار، جنب گمرک حوزه ۲ تجاری، شماره ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰ / ۰۲۱-۵۱۰۰۵۵۱۹۲
تهران، کریمخان زند، کوچه ماهشهر، پلاک ۹، طبقه دوم، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۵۳۴۷ / ۸۸۳۴۲۸۶۵ / ۸۸۳۴۲۸۶۴
behtam.tarabar | h.miri@behtam.net

www.behtam.net | Info@behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی حافظ

کریر - فورواردر
حمل محمولات وارداتی صادراتی
از کلیه کشورهای اروپایی

تهران، خیابان خالد اسلامبولی، کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۲۶۲۶۸
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۱۸۳۹۶
تلفن: ۰۹۱۲۶۱۶۰۴۶۱
info@hafeztrans.ir

www.hafeztrans.ir



پیروز زارانان
جهان
شرکت حمل و نقل بین المللی
خدمات کشتیرانی
ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



Right Service on the Right Time
حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، خیابان عاطفی شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۴، واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۲۰۳
تلفن: ۲۶۲۱۵۶۰۴ / ۲۶۲۱۶۰۳۹

www.amadrah.com | info@amadrah.com



اسکان برووت پارس
حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی
تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
تلفن: ۸۸۴۵۶۰۳۵

info@skanbp.com



ارج ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
صادرات - واردات - ترانزیت
حمل ترکیبی و پروژه
دارای نمایندگی معتبر در اروپا - آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل ساختمان گل، طبقه سوم، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۴۲
تلفن: ۸۸۶۵۲۲۱۸

www.arjtarabar.com | info@arjtarabar.com



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

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

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنک طبقه ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲
تلفن: ۸۸۸۴۷۶۴۲
Info@seabonetarabar.com

www.seabonetarabar.com



Malek Tarabar International Transp
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)
تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن (داخلی): ۶۶۰۱۸۱۸۲
تلفن: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

متخصص در امور روسیه

ملک ترابر

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

Info@malektarabar.com





عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

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

تهران سعادت آباد، ابتدای بلوار

دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۹۷۶۰۰

☎ ۰۲۱-۸۸۹۶۲۰۸۸

✉ manager@kamyaran.co

🌐 sales2@kamyaran.co



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارس (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه

حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات

و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع

دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور

دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان،

ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و

تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸

🌐 www.rgfco.net

✉ Info@rgfco.net

حمل و نقل بین المللی
تهران رخسحمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی
کریر، فورواردر

آژانس هواپیمایی

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان

شهید عباسپور شمالی (توانیر)،

کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶

✉ info@trclco.com

🌐 www.trcl.ir

ماکو
سپر

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای

خیابان بهشتی، پلاک ۱۹، برج زرین،

طبقه ۶، واحد ۲

کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

☎ ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹

۸۸۷۴۷۷۸۳

☎ ۸۶۰۳۱۲۰۵

✉ ms_makuseir@yahoo.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd
International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

انجام کلیه خدمات دریایی، فله و کانتینر و حمل و نقل کالاهای

سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۳۳۰۷، ساختمان

آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

☎ ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲ ☎ ۸۸۲۰۶۳۳۹

🌐 www.tehranrahvar.net

✉ info@tehranrahvar.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک

۳۳۷، طبقه دوم، واحد ۸

☎ ۸۸۱۷۱۱۵۰

✉ info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مسیر اکسیر

تنها در سال گذشته، بیش از ۴۰،۰۰۰ تن بار در قالب ۶۰۰ پروژه

موفق حمل و نقل بین المللی هوایی، دریایی و زمینی برای ۱۷۰

مشتری حمل کرده ایم.

☎ ۰۲۱-۸۸۹۶۳۳۱۲-۱۳

🌐 www.masirex.com



مهان تندر بار

MEHANTONDAR BAR
GLOBAL FORWARDING

شرکت حمل و نقل بین المللی

• صادرات، واردات، ترانزیت

• حمل ترکیبی و پروژه

• دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل،

ساختمان گل، طبقه دوم، واحد ۲۰۱

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱

✉ md@mehantondar.com

🌐 www.mehantondar.com

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۸۲۳۰۰۱-۳

☎ ۸۸۳۲۴۷۲۵

☎ ۰۹۱۲۳۹۷۶۵۰۷

✉ Info@virasky-co.com

✉ ceo@virasky-co.com



Vira Sky Sea Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات بار هوایی

ویرا آسمان دریا



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هگبار
حمل و نقل بین المللی
 کریبر- فورواردر

داخلی توانمند ،
 سراسری بزرگ مقیاس هوشمند،
 نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
 تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص
 کرج، خیابان سپاه اسلام، خیابان
 شهید عباس شفیعی (جلال)

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

☎ ۴۴۹۰۷۱۶۹

✉ info@hbtc.biz

🌐 www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

♦ انبارداری و توزیع

♦ مشاوره لجستیک

♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

♦ مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،
 خیابان عطار، پلاک ۴۸

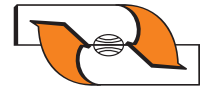
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



جاده ابریشم
 شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
 زمینی و هوایی

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

☎ ۴۰۸۸۱۱۱۲

☎ ۴۰۸۸۱۵۷۰

✉ info@silk-roadco.com

🌐 www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP
 INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

گروه الماس ترابر پارس

♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

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

♦ دارای نمایندگی فعال در دوی، چین، تاجوان، تایلند، مالزی

♦ دفاتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور

♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

♦ حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی

تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

🌐 www.almastpgroup.com

✉ info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمرد ترابر نوین
 کریبر- فورواردر

کشتیرانی

تهران، بزرگراه نواب، نبش
 آذربایجان شرقی، برج گردون،
 واحد ۵۰۲ شمالی

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

☎ ۶۶۳۸۳۰۹۸

✉ info@zomorrod tarabar.com

🌐 www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهاب
 (مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

www.shibshahab.ws

✉ info@shibshahab.ws



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

شیب
 (سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

www.shib.ws

✉ info@shib.ws



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

جان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت،

شماره ۲۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

☎ ۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

☎ ۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

✉ Info@jybco.com

تهران - خیابان طالقانی - تقاطع سپهبد قرنی - ساختمان ۲۹۲ - طبقه دوم

تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۵۸





شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابز پرشیا

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

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

۸۸۷۶۴۶۱۱

۸۸۷۶۷۰۶۰

info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

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

۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

حمل و نقل بین المللی

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

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

۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

۸۸۷۸۶۴۴۳

info@pars-pishro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

گردونه مهر

با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت در زمینه کربری و فوراردی در آسیا و اروپا آماده خدمت رسانی می باشد.

تهران، خیابان اسکندری جنوبی،

ما بین خ جمهوری و ارومیه پ ۳۸۳، ط اول ۳

۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷

۶۶۹۴۶۴۶۰

۶۶۹۲۰۰۴۳

Mehrgardoon@yahoo.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق
- سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- حمل و نقل دریایی
- ترخیص کالا در گمرکات و بنادر عراق و سوریه
- سرویس گروپاژ به عراق



ایران - تهران sales1@nasr-alfadain.com

عراق - بغداد +98-2188921210

عراق - بغداد +964-7721033931

International logistics

www.nasr-alfadain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابز کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات LPG گاز مایع

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

- سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک
- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل و انجام پروژه های نفتی به کشورهای همسایه
- فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

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

۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

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



شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک



شرکت حمل و نقل بین المللی فورواردر

- دریایی - زمینی - هوایی
- صادرات - واردات - ترانزیت
- حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

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

۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantair@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
دنیگارد
DONYA GARD

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

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

☎ (خط) ۰۲۱-۴۴۶۶۵۳۰۰
☎ ۰۲۱-۴۴۶۶۴۸۱۸
☎ ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۵-۵۹

✉ Info@donyagard.co
Azad@donyagard.co

🌐 www.Donyagard.co



شرکت
پیشرو ناوگان سیراف
International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه‌ای
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

Direct To Every Dircetion

تهران، بلوار نلسون ماندلا، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹

☎ ۲۲۰۵۶۰۸۶ / ۲۲۰۵۵۰۲۱ ☎ ۲۲۰۵۸۳۳۰

🌐 www.pishronavgan.com



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهامی خاص)

خدمات چارترینگ و مشاوره و
حمل کالای فله
حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
نماینده‌گی نقاط مختلف جهان، از جمله
کشورها؛ چین، ترکیه، امارات، عمان و ...

تهران، میدان آرژانتین، خیابان
احمد قصبیر، خیابان هجدهم،
پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

🌐 www.arvandsealand.com

« فروش انواع کسندنه وارداتی « خرید مستقیم بدون واسطه از اروپا
« ترخیص و انجام کلیه تشریفات گمرکی صفر تا صد در کمترین زمان
« حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
« ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
« دارای دفاتر نمایندگی در اروپا و کشورهای CIS
« صدور بارنامه فیاتا و CMR
« دارای انبار اختصاصی در استانبول و آلمان

تهران، خیابان سمیه،
بعد از مفتح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶
بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان
جاده پویان جهان

☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷ / ۸۸۳۱۳۰۷۶
☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹
☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶
☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸ ☎ ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com

✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN JAHAN
International trasport co.

کریر-فورواردر



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

کارکیا نیک نام

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴

☎ ۸۸۱۷۵۲۷۵

✉ Info@niknamtransport.com

🌐 www.niknamtransport.com



Tav Freight



حمل و نقل و خدمات
هوایی. دریایی. زمینی

به صورت
Direct LCL
services
هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

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

www.Tavfreight.com

sales@Tavfreight.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کهکشان سیر آسیا

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات
بندرعباس، بازرگان، تهران

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

☎ ۶۶۴۳۲۵۴۲-۶۶۹۰۴۹۵۵

☎ ۶۶۵۸۳۸۰۷-۶۶۵۸۳۸۱۵

✉ kahkeshanseirasia@gmail.com





شامخ فراابر
SHAMEKH FARABAR

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

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

۴۰۲۲۹۵۴۸ / ۴۰۲۲۴۵۱۸
۴۰۲۲۵۸۰۴ / ۴۰۲۲۸۵۱۹
Info@shamekh.org

www.shamekh.org



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی هواپیمایی
با مسئولیت محدود - شماره ثبت: ۱۱۵۴۱۰



سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

خدمات حمل Door to Door

خدمات حمل پروژه‌های

تهران، خیابان دکتر بهشتی، نبش میرعماد، شماره ۲۸۲، واحد ۲۰۲

۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ / ۸۸۷۵۷۸۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی
کریر - فرورادر

تهران، خیابان طالقانی خیابان

ایران شهر جنوبی پلاک ۱۳۴

مجتمع میلاد، طبقه ۲ واحد ۴

۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

afrabar2@gmail.com



International
Transporte & Trade GmbH

ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

Iran Sari'e

International transport co.



کریر - فورورادر

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

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

تهران، خیابان فلسطین نبش بزرگمهر، ساختمان ۱۴۱

۶۶۴۰۳۳۳۹ / ۶۶۴۶۸۰۶۶

۶۶۴۰۷۱۸۷

info@ariangmbh.com

www.iransarie.com

info@iransarie.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



رهبار

Rahbar

International Transport Co.

کریر - فورورادر

ترخیص و ترانزیت کالا

تهران، ابتدای سهروردی شمالی،

خیابان باغ، پلاک ۴۶، واحد ۳

۰۲۱-۸۸۷۵۰۵۳۹

۰۹۱۴۱۶۱۳۶۵۹

۰۹۱۲۳۹۶۸۷۸۳

rahbarco.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
بارمان لجستیک

ره تئیس

متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

صادرات - واردات - ترانزیت

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

پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com

info@brt-co.com

شاهام ترابار

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



مدیریت: احمدرضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

TIRAN
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

- حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com

حمل و نقل بین المللی

مهرکاران تهران

MEHR KARAN Tehran International Transportation

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

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

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

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

(با مسئولیت محدود)

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

پارس ترابر

PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸۵، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

TRANSPORTATION IS ART
ITS EASY WITH US!

راگا ترابر پاسارگاد
فعال در کلیه امور حمل و نقل هوایی

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

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه اول و پنجم
واحد ۱ و ۵ و ۸ / ۵۰۸ / ۲۴۵۵۱۴۸۷-۸

www.raga-tp.com info@raga-tp.com

ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی ◀ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ◀ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور

سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه

متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا

دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ◀ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران

www.tarabaran.com





شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابر

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
سهره فاطمی، کوچه شهید حمید
صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲

☎ ۸۸۸۰۲۶۰۶ 📠 ۸۸۹۲۶۵۲۴

- ♦ سرویس‌های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس‌های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس‌های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس‌های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که
- ♦ امنیت داشته باشد انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

🌐 www.ritco.co

✉ info@ritco.co

Jahan Jاده
شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جهان جاده
(کریر - فورواردر)
International transport and
Freight Forwarders

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

تهران، خیابان نجات‌اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

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

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

تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷
📠 ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰

جوانه کارگو بار
حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
JAVANEH CARGO BAR
Int'l Transportation Co. Ltd.

ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی، بالاتر از جلال آل احمد، نبش خیابان دهم، ساختمان امیر، طبقه ششم، واحد ۶۰۳
☎ ۰۲۱-۸۸۰۱۴۵۲۹-۳۰ 📠 ۸۸۳۳۶۶۶۸
📠 ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۲۲

🌐 www.javanehcargo.com ✉ info@javahehcargo.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
تات فرابر ایرانیان
(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹
📠 ۸۸۹۲۵۵۳۲ 📠 ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

✉ Alipour@tatfarabar.com ✉ trans_shams@yahoo.com

Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
 - دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
- تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵
☎ ۰۲۱-۸۸۹۸۹۸۰۱ / ۸۸۹۵۳۰۳۶ 📠 ۸۸۹۷۷۹۴۰



Axon Trabar Abrisham International Transportation Co.

حمل و نقل بین‌المللی
اکسون ترابر ابریشم

فورواردر - ترانزیت

🌐 axontarabar.ir

✉ info@axontarabar.ir

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

(با مسوولیت محدود)

شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

تهران، میدان هفت تیر،
خیابان مفتح جنوبی، خیابان
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه و بارگیری
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانتینر
انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا



www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هژیرراه

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ
نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ / ۲۲۱۲۳۹۳۱-۰۲۱-۰۲۱

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا لجستیک

حمل و نقل محمولات
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

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

۰۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com info@sabaLc.com



ماهان ترانس

با مسوولیت محدود

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده‌ای کالا
کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار

تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲، طبقه ۲، واحد ۵

۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲

ترمینال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

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

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

۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / ۰۲۱-۵۷۶۴۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسوولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۸، طبقه ۳، واحد ۴۳

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فورواردر
ایران - اروپا



Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۴۱
۸۸۸۳۳۲۷۴
۸۸۳۴۳۷۲۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
☎ ۸۸۸۲۰۸۸۹

پلوان ترابر

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



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

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



🌐 www.poleone.com

✉ Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

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

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

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
☎ ۶۶۳۹۵۳۷۵ ☎ ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

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



شرکت یونپاک

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

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

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

(خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

🌐 www.unipack.ir ✉ info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

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

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از سهروردی، پلاک ۸۶، طبقه ۱
☎ ۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶ ☎ Sun.logistic

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



RADIAN DARYAYE MAHAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

رادیان دریای ماهان

فورواردری

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

☎ ۰۲۱-۸۸۷۸۷۹۲۹

✉ Shirin@radianshipping.com

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

قرقیزستان تاجیکستان، ازبکستان، گرجستان، آذربایجان، عراق

♦ حمل و ترانزیت انواع خودرو از اروپا به ایران

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

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

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

🌐 www.karinatarabar.com

✉ info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd



شرکت حمل و نقل بین المللی پیش‌تاز اطلس

« تامین کامیون برای بارهای وارداتی و صادراتی

« تامین کامیون به اتحادیه اروپا

ترکیه - قزاقستان و روسیه

« تامین کشتی فله‌بر

« انجام تشریفات گمرکی

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

مدیریت: آقای فضل‌خواه
۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

Info@tpa-sud.com



۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

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

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷
www.tpa-sud.com



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

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

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۶

۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

مدیریت ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹



bazargani1@tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

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



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



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



تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

info@mehrllogistics.com

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

۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲
۷۷۶۲۴۹۷۳
۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

info@traftransport.ir www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین‌المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

www.kthcargo.com

info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING





شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
صادرات، واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷،
منفرد ۶، پلاک ۲۱ طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳
☎ ۳۷۱۲۶۲۸۴
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸
☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM

www.taniabarbod.com



سپهر زاهه توس
SEPEHR ZAVEH TOOS
ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای
داخلی و بین المللی

مشهد، بلوار شهید قرنی، قرنی
۲۱، ساختمان تجاری مجد، ورودی
اداری ۲، طبقه ۵، واحد ۵۰۴

☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۶۳۷۰-۷۱
☎ ۳۷۱۲۷۳۸۳
☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۲۰
✉ info@sepehrtoos.ir

sepehrtoos.ir/railroad

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه توس

کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG پاکامیون های
ملکی و تحت پوشش
حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

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

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

www.abanrahtooos.com bidel@abanrahtooos.com



دریای آبی متحد

شرکت لجستیک و حمل و نقل بین المللی

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

تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل چند وجهی بین المللی Multimodal Transport

« حمل از مبدا تا مقصد نهایی Door to Door Services

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

ترکیه، افغانستان، امارات و چین

« ترخیص کالا

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

www.ubslogistics.com www.abatamimgiti.com



KIA MEHR TARABAR
International Transport Company
شرکت حمل و نقل بین المللی

کیامهر ترابار

کریر - فورواردر

« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی
به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
« ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی،
سه راه دارایی، ساختمان اداری
مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷
☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

✉ kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
مارال ترابار ایرانیان

حمل و نقل اختصاصی محمولات فله از
کشورهای حوزه Russia و cis به بنادر
شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، صیاد شیرازی،
نبش صیاد شیرازی ۲، مجتمع اداری و
تجاری زمر، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۹۷۷۶۹
☎ ۰۵۱-۳۸۹۷۷۴۹
☎ ۰۹۱۵۳۱۶۷۵۳

✉ Malekabad1358@gmail.com

Maral.tarabar.iranian1@gmail.com



کارکیا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ ☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲
☎ ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ ☎ ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

✉ karkiatarabar.com ✉ Traffic@karkiatarabar.com



جواهر نگار توس

شرکت حمل و نقل
بین المللی

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

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

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۰۱۴۴۶
بندرعباس ۲-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

✉ info@javahernegar.com ✉ rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ره تاش توس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

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

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰
☎ ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس ۲-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

✉ rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

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

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ 📠 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



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

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری



حمل و نقل بین المللی
خلیج فارس ریل

تاسیس از سال ۱۳۷۴ همراه با تیم مجرب و حرفه‌ای

- حمل و نقل بین المللی ریلی و جاده‌ای به آسیای میانه و روسیه
- دارای نمایندگی در (ترکمنستان، تاجیکستان و امارات)
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- دارای دفاتر فعال در: مشهد، بندرعباس، تهران، سرخس و امارات
- عضویت در اتاق‌های بازرگانی و مجامع رسمی

مشهد، بلوار سازمان آب، شهید صادقی ۱۷، پلاک ۷

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۹۱۱ 📠 ۰۹۱۵۸۲۸۰۶۰۹ / ۰۹۱۵۱۱۶۰۴۴۸

🌐 www.khalijfarsrail.com ✉ Sales@khalijfarsrail.com



Bany Rah Toos
International Transport Co

شرکت حمل و نقل بین المللی
بانی راه توس

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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ 📠 ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳ 📠 ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۳۷

✉ Brtco.11253@gmail.com ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ سامانه پیامکی

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



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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

🌐 www.bisantarabar.com ✉ info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
پیش‌تاز ترابر
عصر خاوران



کریر - فورواردر

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

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

☎ ۰۹۱۲۰۸۵۱۴۲۳ 📠 ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳

✉ pish taz tarabar@yahoo.com

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

☎ (+98) 513 767 6911-13

📠 (+98) 513 765 2236

📠 (+98) 915 110 6624

📠 (+98) 915 110 1645

📠 (+98) 915 315 5323

📠 (+98) 915 560 0687



شبگیر بارطوس

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

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

Internal & International Rail

کریری - فورواردری

ریلی - جاده‌ای

حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک

دارای نمایندگی فعال در کلیه گمرکات و بندر ایران

🌐 www.shabgirbartoos.com

✉ shabgirbartoos@gmail.com





«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین‌المللی در سال ۱۴۰۱

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

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

salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

سلمان ترابر توس

حمل و نقل بین‌المللی
آسا ترابر شرق

کریر - فورواردر



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

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

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر

(مسئولیت محدود)

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co. Ltd

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

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

www.sednaasiaforwarder.com Info@sednaasiaforwarder.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر



• حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص روسیه، تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس • حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS • نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد، خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
 ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
 علیرضا فرتاج : ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶

info@michka-mts.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
آسا برودت توس

کریر - فورواردر

• مشاوره و ترخیص گمرک • حمل کالای یخچالی
 • حمل کالای پروژه‌های صادرات - واردات و ترانزیت
 • دارای دفاتر نمایندگی سرخس، چین، هند، مالزی، سنگاپور و دبی
 • دارای شرکت‌های ثبت شده و فعال در آسیای میانه

مشهد، برج ضامن آهو، طبقه ۴، واحد ۴۰۵
 +9851-38114747 / +989153141875

www.Danesh-Biz.Com Info@Danesh-Biz.Com

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

مشهد، خیابان پاسداران، نبش پاسداران ۸، پلاک ۱۲۸، طبقه ۲۵
 (رامین اجاقی) ۰۹۱۵۹۱۲۵۰۷۸ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴

www.ojaghitrade.com info@ojaghitrade.com



شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی

اجاقی



شرکت حمل و نقل بین المللی توکا ترابار
 کریر فورواردر
 (جاده ای - دریایی - ریلی)
 حمل و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
 ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا
 انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات عضو فیاتا
 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست
 خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۰
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
 ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

info@tookatarabar.com

ATA TARABAR ATLAS International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده ای)
 دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت
 شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

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

098-5138550305-9 098-5138545669



www.atarabar.com

info@atarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی خان ترابار شرق

کریر-فورواردر
 حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

زاهدان، خیابان آزادی،

آزادی ۶، پلاک ۲

۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰

۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳

۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳

۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸

۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

Hannantarabarshargh@gmail.com



زرین بار پیشرو

Iran , Guilan , Port of ASTARA

Progressive Golden Freight

Consulate of International Transportation Operations

گیلان، آستارا، خیابان فارابی، حد فاصل، کوی تابنده و حسینی

۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷

contact@zarrein.com

www.zarrein.com



شرکت حمل و نقل بین المللی همراهان شب توس

HAMRAHAN SHAB TOOS

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

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

۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ / ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹ ۰۵۱-۳۶۰۴۴۸۳۹

۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷

hamrahan_toos@yahoo.com



شرکت بازرگانی مروارید تجارت توانا مکران

کریر- فورواردر- ترخیص کالا

ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان،

آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶

۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵

۰۹۱۵۱۴۱۸۳۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸

Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی صبا ماهان مشهد

مدیریت آقای مهاجری



روای تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی * واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
 * واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی * حمل زمینی از اروپا
 * خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

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

طبقه ۳، واحد ۳

۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ / ۳۲۲۲۷۸۵۲

RAVANTARABAR@GMAIL.COM

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشرو ترابار متحد آراز

دارای نمایندگی فعال در ترکیه، کشورهای اروپایی و کشورهای آسیای میانه

وارد کننده کسندنه از اروپا

صادرات، واردات، ترخیص کالا

کریری و فورواردری

دفتر نمایندگی کشور ترکیه

+۹۰ - ۵۰۷۵۶۰۱۳۵۹

Pi.t.m.a

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۸، واحد ۱۲

۰۲۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ / ۸۶۱۲۲۰۸۴

۰۲۱-۸۶۱۲۲۹۸۴

۰۹۱۲۰۴۶۹۳۶۴

www.pitmatransport.ir

info@pitmatransport.com



شماره ثبت : ۵۴۶۸۴۷



Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار
شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

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

تهران، خیابان ولی عصر، بالاتر از شهید بهشتی، برج سرو ساعی،
طبقه ۱۰، واحد ۱۰۴

☎ ۸۸۷۰۷۶۷۱-۴ / ۸۸۷۰۵۶۵۶ ☎ ۸۸۷۲۱۵۲۶

🌐 www.sangintarabar.com ✉ info@sangintarabar.com



سستی
سهامی خاص

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی، حمل قطعات
سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده: ISO9001:2000

☎ ۱۵۸۷۶ کد پستی: ۲۲۷ شماره ۲۲۷

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

🌐 www.sati-co.com ✉ info@sati-co.com



TARKIB HAML-O-NAGHL CO

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

- Internal & International Rail,
Road and multi-modal freight transportation
 - Iran Railway's representative of International
North-South Transport Corridor (INSTC)
 - Active Agencies at the Iran borders and ports
- 📍 No.158, West Nosrat St, Tohid Square, Tehran
☎ (+9821) 66915183-5 ☎ (+9821) 66915187

🌐 www.tarkibtrans.ir

شرکت ترکیب حمل و نقل

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

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

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط ۶) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

✉ info@tarkibtrans.ir



شرکت حمل و نقل
جاده رانان رفسنجان

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

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

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

✉ aligholamhoseyni537@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

شاهراه طلایی کیهان

با کادری مجرب، دارای دفاتر در شهرهای مهم مرزی و بندری (بازرگان، لطف آباد و بندر عباس) در زمینه حمل و نقل بین‌المللی کالا اعم از حمل و نقل زمینی، دریایی، ریلی و ترکیبی با همکاری مهمترین و بزرگترین ناوگان‌های حمل و نقل خدماتی با کیفیت و مطمئن را در کوتاه‌ترین زمان به مشتریان خود عرضه می‌دارد

📍 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵

☎ ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ☎ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

✉ info@shahrahtalayi.com

باه ۳ سال سابقه فعالیت

یکی از شرکت های بزرگ مقیاس در کشور

« امکان صدور بارنامه تمبردار دولتی در سراسر کشور

« دارای شعب فعال در شهرستان های:

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

« حمل و نقل داخلی و بین‌المللی کالا (جاده‌ای - ریلی - دریایی - ترکیبی - ترانزیت - ترافیکی)

« انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص کالا از تمام گمرکات کشور

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

🌐 www.ptec-ir.com

✉ info@ptec-ir.com



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

**شرکت مهندسی
حمل و نقل پتروشیمی**

☎ ۰۲۱-۸۸۵۷۶۴۵۱-۲

☎ ۰۲۱-۸۸۳۷۲۴۶۹



صحرا ترابار
(با مسئولیت محدود)
SAHRA TARABAR CO.
Shipping & International Transport

شرکت حمل و نقل بین المللی
نماینده خطوط کشتیرانی
کریر و فورواردر

« حق عملکردی، انباری، مشاوره در
امور گمرکی و ترخیص

« ترانزیت کالا توسط کامیونهای
کفی، چادری، تانکر، کارکریر،
کمرشکن، بوژی

« ترخیص کالا هر کلیه بنادر
گمرکات معتبر

« تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی،
نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه
اول، واحد ۲

☎ ۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

☎ ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

✉ Info@stcotransport.com

🌐 www.stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

کریر - فورواردر

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

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

☎ ۳۴۴۶۸۷۰۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

✉ sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بادپا اردبیل

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از
ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با
کامیون های کفی و کانترینر به
کشورهای همجوار

« اردبیل، ما بین فلکه سینا و میدان ترهبار

، نرسیده به ترمینال مسافربری،

ساختمان STC طبقه چهارم

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۵۷-۸

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

✉ badpa_ardabil@yahoo.com

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

کامل تبریز

حمل سریع سیمان فله و کیسه‌ای
به تمام نقاط کشور با نازلترین قیمت
توسط کامیون های اختصاصی



شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری

شرکت برتر در حمل و نقل کشور
در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

« دارای سامانه هوشمند اختصاصی

حمل و نقل « صدور بارنامه های

دولتی در سراسر کشور

« ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر

کشور در سریع ترین زمان توسط

تریلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار

و ترانزیت و کلیه کامیون ها

« دارای ترمینال اختصاصی

« تهران، خیابان آزادی، روبروی

مسجد دانشگاه شریف، شماره

۴۶۰، ساختمان مصطفی

☎ ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹

☎ ۶۶۰۰۱۰۸۶

✉ info@hamedbar.ir

🌐 www.hamedbar.ir



اسپاد ترابر ویرا

شرکت حمل و نقل بین المللی / مسئولیت محدود

■ حمل و نقل ریلی داخلی و بین المللی

■ حمل و نقل جاده‌ای

■ حمل و نقل دریایی

■ حمل و نقل ترکیبی و درب به درب

■ امور گمرکی و ترخیص کالا

■ خدمات پشتیبانی حمل و نقل



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

☎ +۹۸۹۱۴۱۰۹۵۳۸۰

☎ +۹۸۹۱۱۷۳۰۰۷۱۱

✉ INFO@SPODGROUP.COM

🌐 WWW.SPODGROUP.COM



Mana Tarabar
International Transportation

شرکت حمل و نقل بین المللی

مانا ترابار

خاورمیانه پارسیان

حمل و نقل تخصصی گاز LPG

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

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

✉ manatarabarparsiyani@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

■ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا،

کشورهای همجوار و بالعکس

■ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

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

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

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

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyan.ir





شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ترنم تبریز

کریر - فروردر

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان

اسکان، طبقه هفتم، واحد DY

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳

☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵

۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی و خدمات بار و مسافرت هوایی

International Transport & Air Cargo Services.co Carrier - Forwarder

نمایندگی کلیه ایرلاین‌ها

تبریز، انتهای خیابان رسالت مجتمع اداری تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۴۵

فرودگاه تبریز، روبه‌روی سالن مسافری

☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳

مدیر عامل ایوب ساعی ۰۹۱۴۱۱۴۶۹۷۶

www.kaljar.net www.kaljar.ir

MORVARID MAKU
Int'L Transport Co.P.J.S.



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
مروارید ماکو
(سهامی خاص)

▀ ترابری بین‌المللی ▀ زمینی، هوایی، دریایی ▀ بسته بندی و ترخیص کالا

▀ Road & airway ▀ Shipping & packing ▀ custom clearance & services

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

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴۰

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

☎ (+9844) 34375084/ 6 ☎ +984434372740

✉ morvaridmaku_transport@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

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

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



ARTA LOGISTICS

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
آرتا لجستیک

کریر - فروردر

« صادرات و واردات، ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی

« کارگزار رسمی واردات کسندده‌های روز اروپا

« دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس

« ارائه خدمات فروردرینگ بین‌المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)

« سرویس‌های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و بالعکس

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

بهم، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

www.artalogistic.com ✉ info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

نیرو ترابار

کریر - فروردر

Niroy Tarabar

International Transport

▀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

▀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج

از کشور

📍 تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

📍 دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب

گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین‌المللی کالا

شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

سرویس منظم صادرات و ترانزیت

کالا به ارمنستان، گرجستان، تفتان

پاکستان سرویس منظم واردات

کالا از ارمنستان، گرجستان، ترکیه

📍 جلفا، خیابان تیمسار فلاحی،

روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸

☎ ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷

✉ shahabsaharazar@gmail.com

♦ کریر-فروردر ♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان، باکو، گرجستان، تفتان،

آلمان، ایتالیا، یونان، بلغارستان و ترکیه

☎ ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

📍 ارومیه، کیلومتر ۲ جاده سلماس

📍 خوی، بلوار ولی عصر، طبقه دوم بانک مهر ایرانیان ۲

(تنومند) ☎ ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴ ☎ ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶

📍 کرج، گرمدره، خیابان شهید علی براتی، بزرگراه لشگری، پلاک ۱۴، طبقه ۳، واحد ۵

☎ ۰۲۶-۳۶۱۰۵۳۶۷ / ۳۶۱۰۶۸۹۴ ☎ ۰۹۱۴۴۶۲۵۴۸۸ / ۰۹۱۲۸۹۰۳۷۰۹

www.lbeg.ir

✉ info@lbeg.ir

✉ Kahraman.s.a.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

آرنگ نگین



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

ترخیص و بارگیری

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

استریپ

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

حمل و نقل داخلی



دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

azartarabarhormoz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت امور ترخیص کالاها داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۲۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۰۹

پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴

میدان ترهبان: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه های، حمل و نقل غرفه ۱
تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر پیشتاز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای از مبدا بندرعباس به تمام نقاط کشور

بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران؟

دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه

امیرکریم الدینی ۳۴۵۴۳۱۷-۰۹۱۳ / ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۵۵ / ۳۴۵۷۶۷۱-۰۹۱۳ احیدر حسینی پور

Bandarpishtaz.hormozgan@gmail.com bandarpishtaz_hormozgan



شرکت سعادت بندر

شماره ثبت: ۳۳۴۲

حمل و نقل داخلی، ریلی - جاده‌ای،

انجام عملیات تخلیه و بارگیری از مبدأ بندرعباس و اسکله شهید رجایی، به سراسر کشور

بندرعباس، امیرآباد، بلوار پاسداران، پلاک ۸، ساختمان پالم

پالاس، طبقه سوم، واحد ۴

۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۹۵ / ۳۳۵۱۱۱۴۰

www.saadatbandar.ir j_sadeghimajd@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی تکران سرعت سیراف

تخصصی ترین شرکت در جنوب کشور جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین

بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۲۲

۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

حمل سریع و مطمئن کالای شما از مبدا بندرعباس به سایر نقاط کشور

بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص

شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹ / ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴

atashin_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه
هفتم، واحد ۷۰۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸

✉ rashidbar_company2006@yahoo.com

www.rashidbar.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
توحید هرمزگان

شرکت حمل و نقل جاده‌ای
حمل کالا از بندرعباس
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی،

ساختمان ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵

مدیرعامل: مجید رحیمی

☎ ۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷

مدیر عملیات: سروش سلطانی:

☎ ۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه
نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به
خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ nasimtarabarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
توکا

بزرگ مقیاس هوشمند

اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده در
بازار بورس اوراق بهادار
دارای گواهینامه IMS از شرکت IMQ ایتالیا
دارای تقدیرنامه ۲ ستاره عالی سازمانی

(۱) مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی

از حمل مواد اولیه تا محصولات

(۲) تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی

(۳) توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی،

حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر
و سایر مناطق کشور

(۴) توانمند در اجرای پروژه‌های متنوع و حمل و نقل

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

(۵) توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی

(جاده ای و ریلی)

(۶) نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو دیزل (گواه)

با رتبه ممتاز کشوری

(۷) دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل

راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵ - ۷۹

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

☎ ۳۳۸۷۲۵۶۵-۰۳۱ دفتر اصفهان:

☎ ۵۲۷۳۵۰۸۱-۰۳۱ شعبه مبارکه:

☎ ۳۳۴۴۵۱۴۵-۰۷۶ شعبه بندرعباس:

☎ ۵۵۵۴۶۱۲۵-۰۳۱ شعبه کاشان:

☎ ۵۲۲۲۳۵۹۰-۰۳۱ شعبه زین شهر:

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ رشت (داخلی ۱۵۳):

☎ ۵۲۷۳۵۰۷۵-۰۳۱ خواف (داخلی ۱۵۳):

✉ Info@tukatarasport.ir

www.tukatransport.ir



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
احسان هرمزگان

- دارای کمرشکن ۱۱،۷۴ محور جهت حمل محمولات
سبک و سنگین به تمام نقاط ایران
- قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور
- مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات
- دارای محوطه جهت حمل شهری و انبارداری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه
جهانباز، ساختمان ایران خودرو، طبقه ۱

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۵۲

دفتر مرکزی: ۳۳۴۶۸۱۲۳ / ۳۳۴۶۸۱۵۵-۰۷۶ / ۳۳۴۶۸۰۶۷-۰۷۶

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۳۳۷۱۰۰۶۱-۰۷۶ / ۳۳۷۱۰۰۷۴-۰۷۶ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

www.ehsan.hormozgan.com ✉ ehsan.hormozgan@yahoo.com



امیر ترابر هرمزگان
شرکت حمل و نقل

با مسئولیت محدود

☞ با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل

☞ دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس

☞ دارای انبار جهت تخلیه و بارگیری و دیپوی کالا

☞ نمایندگی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی

☞ دارای بیمه‌نامه معتبر جهت حمل محمولات و پرداخت خسارت احتمالی در کمترین زمان

☞ حمل کلیه محمولات سبک و سنگین از مبدا بندر عباس

به تمام نقاط با کامیون‌های کفی، چادری، ترانزیت، یخچالدار،

لبه‌دار، خاور و کامیون‌های کشویی و کمرشکن و بوژی

بندرعباس، میدان شهید، خ امام، کوچه پیروزی، ۲۰، ساختمان دیپلمات، ط، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸

دفتر عملیاتی: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، قطعه ۹۵

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

✉ ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آتیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس
به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس اپ:

۰۹۱۷۶۱۷۱۹۹

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی
صدر، ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

☎ @agh_transport

www.aghtrans.com



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن
(متحد)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن، جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد

☎ ۳۴۲۲۱۶۵۰

☎ ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰

☎ ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

☎ ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانه کانتینری بندر عباس آریا



پایانه کانتینری بندرعباس آریا شرکت منتخب و برتر با کسب بالاترین امتیاز در شاخص های عملیاتی و ایمنی در سال ۱۴۰۲ از طرف سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان مفتخر است با زیرساختی مناسب کاملترین و باکیفیت ترین خدمات بندری را به مشتریان خود در بندر شهید رجایی ارائه نماید



بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا

☎ ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۲۵۱ - ۲

🌐 www.bact.ir

راهنمای شرکتهای کشتیرانی و خدمات دریایی ایران

فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور

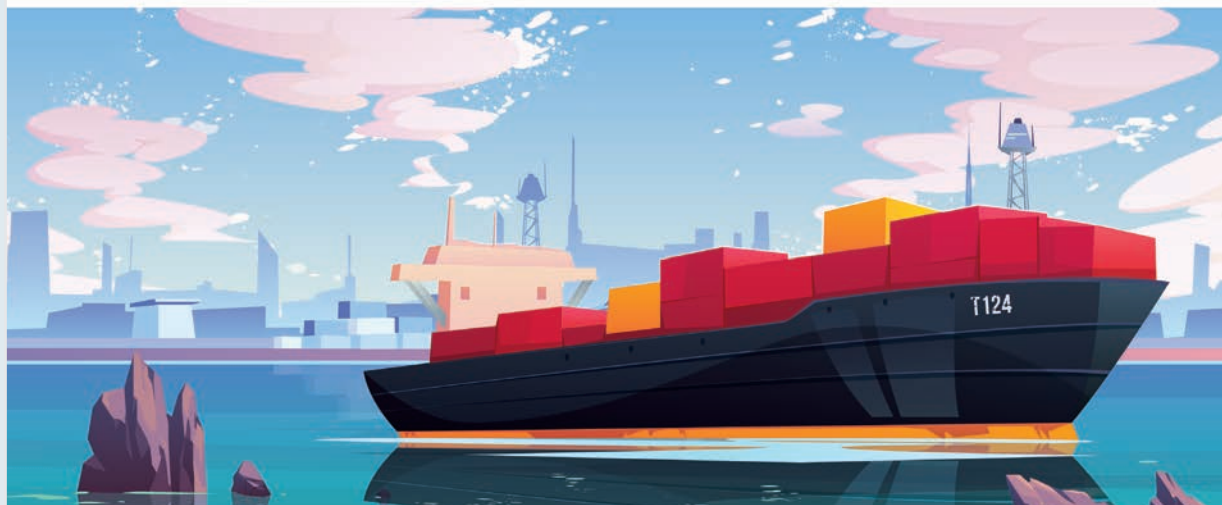


| کد | نام شرکت | کد | نام شرکت | کد | نام شرکت | صفحه | خدمات دریایی و کشتیرانی |
|-----|----------------------|-----|----------------------|-----|------------------------|------|-------------------------|
| ۱۴۰ | کیان راه ساحل | ۱۴۱ | دریای آرام آمانیس | ۱۴۶ | بهارمد | | آباد اختر آریامن |
| ۱۳۹ | لنکا آبی کیش | ۱۴۵ | دریای نیلگون شفق | ۱۳۷ | پاسارگاد لاین | ۱۳۶ | آبتین اقیانوس طلایی |
| ۱۴۲ | لنگر دریای جنوب | ۱۴۴ | دنیز دریا نورد متحد | ۱۳۸ | پاشا دریا شرق | ۱۳۹ | آبتیس خارک |
| ۱۴۶ | ماروس ترابر | ۱۵۶ | دورقی | ۱۳۶ | پردیس اقیانوس سیراف | ۱۳۵ | آباد راه دریا |
| ۱۴۴ | مدیریت بار و دریا | ۱۳۴ | راشا تجارت شایگان | ۱۳۷ | تاجران دریا کالا | ۱۴۴ | آریامن راه کوروش |
| ۱۴۵ | مروارید اقیانوس آرام | ۱۳۵ | راهیان تجارت مارین | ۱۱۶ | تاو ساحل اروند | ۱۳۶ | آریا بندر سپنتا |
| ۱۴۴ | مروارید دریای آرام | ۱۱۰ | راهیان دریای سعادت | ۱۴۱ | تبسم امواج ساحل | ۱۴۳ | آریا راد مهر دریا |
| ۱۴۳ | موج مد | ۱۳۵ | رایکا دریا تجارت | ۱۳۹ | ترنگ دریا (TDS) | ۱۳۷ | آریا ترنس |
| ۱۲۲ | مهر دریا ناوگان | ۱۴۷ | روشن دریای پارس | ۱۴۵ | توسعه تجارت روپینا | ۱۴۲ | آریا سپهر اروند |
| ۱۳۴ | نیک یاد دریا | ۱۳۶ | سانا دریا بار | ۱۴۲ | توشه بر | ۱۴۲ | آسمان دریا رها |
| ۱۴۳ | هفت دریا | ۱۴۴ | ساعی ترابر آرشام | ۱۴۰ | ثمین مهر اقیانوس | ۱۴۷ | آیل دریا |
| ۱۴۸ | هلال دریای ایرانیان | ۱۳۶ | ساعی پارس دریا | ۱۳۴ | جهان دنیز کالا | ۱۴۵ | آشنگ دریا |
| ۱۳۸ | هماهنگ دریای پارس | ۱۳۹ | سام دریا آسیا | ۱۳۸ | خط استوا مارین | ۱۴۲ | اینکار ترابر پارسا |
| ۱۴۵ | هنزا ناو دریا | ۱۴۲ | ستاره | ۱۳۷ | خط کرانه دریایی | ۱۴۷ | اتحاد دریایی دوستی |
| ۱۴۰ | هیوا امید دریا | ۱۳۵ | ستاره آبی دریا (BSL) | ۱۴۴ | خورشید دریایی آبی | ۱۴۰ | اسپندان ترابر آتیه |
| ۱۳۸ | یکتا مارین | ۱۳۷ | سلین دنیز | ۱۳۵ | داتام دریای اروند | ۱۴۲ | البرز سپریک |
| | خدمات بندری | ۱۴۳ | سها رسا مانا | ۱۴۳ | دروازه طلایی دریای نور | ۱۵۶ | امواج دریا |
| ۱۴۰ | امیدان ساحل پارسیان | ۱۴۵ | سیراف دریا لیان | ۱۳۵ | دریا پرتوی گیتا | ۱۳۶ | امواج زرین دریا |
| ۱۳۴ | تیم دریا | ۱۳۷ | سیما دریای گناوه | ۱۳۸ | دریا پیمای امین پارس | ۱۴۶ | لوزال دریا |
| ۱۴۳ | خلیج یزم | ۱۳۴ | شاخص صدف دریا | ۱۳۸ | دریا تجارت سامیار | ۱۵۶ | ایران ترابر |
| ۱۴۰ | دریای آبی خلیج فارس | ۱۴۴ | فانوس ساحل | ۱۴۳ | دریا سرعت | ۱۴۲ | ایرسا دریا لجستیک |
| ۱۴۷ | ساحل نمایان بندر | ۱۳۴ | فرناک دریای آرام | ۱۳۹ | دریا سفیر هرمز | ۱۳۹ | ایرسا مارین |
| ۱۳۷ | کسری افق دریا | ۱۴۲ | فرمد | ۱۲۳ | دریای آبی متحد | ۱۳۸ | |

PARS SEA PASSAGE SHIPPING AGENCY CO.

Providing regular services in all type of containers in FCL/LCL and etc. shipments

BORDERLESS LOGISTICS



+98 912 272 7375

+98-21-22386043 / 22386054

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

www.psp-shipping.com

GMR@psp-shipping.com

WE CAN PROVIDE SERVICE

FROM / TO IRAN
TO ANY AVAILABLE PORT WORLDWIDE

- Export
- Import
- Forwarding(sea/land/air)
- Cross stuff service



FARTAK DARYAYE ARAM
SHIPPING AGENCY LTD.

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴



تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۹۶
۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹
۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

شرکت نمایندگی کشتیرانی

فرتاک دریای آرام

- « حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL) »
- « خدمات حمل پروژه ای صنایع (DOOR TO DOOR) »
- « ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی »
- « ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین »

WWW.FDA-CO.COM

@fartak_darya

Info@fda-co.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- « فورواردی »
- « حمل کالاهای سنگین »
- « ترانزیت داخلی و خارجی »
- « خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات) »
- « انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز) »

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت خدمات ساحلی تیا دریا

نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk & Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲

۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱-۶

۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



NIK PAD DARYA
SHIPPING AGENCY (P.J.S)

نمایندگی کشتیرانی

نیک پاد دریا

- حمل و نقل بین المللی انواع کالا بصورت هوایی، دریایی، زمینی و ریلی
- حمل کالاهای خطرناک و آتشزا
- حمل محمولات فله
- حمل کانتینرهای ویژه: ISO TANK, OPEN TOP, FLAT RACK, MAFI
- حمل کانتینر های یخچالی
- حمل کانتینر های یخچالی

تهران، خیابان احمدقصر، کوچه ششم، پلاک ۱ طبقه ۴ واحد ۱۳

۰۲۱-۴۵۴۷۵۰۰۰

INFO@NIKPADCO.COM

WWW.NIKPADCO.COM



نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

« صادرات و واردات و ترخیص کالا »

« ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی »

تهران، ولیعصر بالاتر از میرداماد، نش خیابان یزدان پناه، برج پیروز
طبقه ۷، واحد ۷۰۴ / ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا،
طبقه ۳، واحد ۲۱۲ / ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵-۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۵۰-۵۱

INFO@SHAKHSSD.COM

راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « دارای نمایندگی خطوط کشتیرانی »
- « حمل تخصصی کالا و ترابری دریایی، هوایی، زمینی »
- « ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات »
- « انجام کلیه امور لجستیک بین المللی »
- « (WAREHOUSING-CROSS STUFFING) »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com



B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

☎ ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰

🌐 www.bslshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
آبنوس خارگ
 مدیر عامل: هادی بخشی

♦ نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین‌المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا، کالای فله، تانکر و... ♦ شعبات: بندر و پایانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

📍 تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳،

طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ ۷۷۵۲۲۱۹۵

☎ ۷۷۶۷۱۲۰۶

☎ ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

🌐 www.abnouskharg.com ✉ info@abnouskharg.com



نمایندگی کشتیرانی

📍 تهران، چهارراه جهان کودک، نیش خیابان ۲۵ گاندی،

ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

☎ ۸۸۷۷۷۸۹۴

☎ ۸۸۷۷۴۶۵۱

✉ management@raikaseatrade.com

🌐 www.raikaseatrade.com



کشتیرانی داتام دریای اروند

(سهامی خاص)

📍 تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

✉ info@datamsea.org

🌐 www.datamsea.org



شرکت کشتیرانی
دریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» Port services

» Stack provider

» Ship agency

» Regular port calling schedule at

AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

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

📍 تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵،

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

طبقه ۴، واحد ۷

🌐 www.dpgshippinglines.com ✉ info@dpgsl.com



راهیان تجارت مارین نمایندگی خطوط کشتیرانی

♦ نماینده شرکت NVOCC

- ♦ حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- ♦ انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- ♦ ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- ♦ حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ (خط ۳۰) ☎ ۸۷۷۰۰۲۶۹

🌐 www.rtmarine.co



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه حقانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹

☎ ۸۶۰۸۷۸۷۰-۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



نمایندگی کشتیرانی سانا دریا بار

فعال در زمینه حمل و نقل داخلی و بین المللی
هوایی، زمینی، دریایی

تهران، خیابان بخارست، کوچه ششم غربی، پلاک ۲۲، واحد ۹

☎ ۸۶۰۴۴۲۳۰ / ۰۲۱-۸۸۵۴۲۹۲۵ / ۸۸۷۴۴۵۳۹

✉ info@sanadarya.com / md@sanadarya.com

www.sanadarya.com

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس

مالکیت و مدیریت کشتی
خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
خدمات لجستیک و ترابری بین المللی



تهران، بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، ساختمان ماروس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت آباد اختر آربامن

کارگزاری ترابری دریایی
نماینده خط کشتیرانی AAA هند
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳ / ۳۳۴۴۶۴۶۴ / ۳۳۴۴۶۵۶۵

✉ Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
مشاوره حمل و نقل

تهران، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان
• مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)

• حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، نلسون ماندلا (چردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴، طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

پردیس اقیانوس سیراف

- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
 - ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
 - ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
 - ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
 - ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بن بست صدر، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L
FreightForwarder



تاجران دریا کالا

نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO

- سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:
- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به‌صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

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

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

🌐 www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
Reg No.: 468726 (مسئولیت محدود)

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

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



نماینده خط کشتیرانی سیمای دریای گناوه

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

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

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

📠 ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۰۷۸

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۱۶

📧 info@sdgshipping.com

📧 info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com

🌐 www.toojaltakro.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی توژال تکرو آسیا



نماینده کشتیرانی

آریا رادمهر دریا

NVOCC Agency

حمل دریایی / سرویس کانتینر یخچالی
حمل کالای خطرناک / ترخیص
و سایر خدمات حمل

📍 تهران، خیابان میرزای شیرازی، پلاک ۱۹،

ساختمان شورای خلیفه گری، طبقه ۴، واحد ۱۰

☎ ۸۸۸۶۶۰۰۱-۵

📠 ۸۸۳۱۹۳۶۷

🌐 www.armdshipping.com

📧 info@armdshipping.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی سلین دنیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴

۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

INFO@CELINEDENIZ.COM



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح

دفتر گناوه: ۰۷۷ - ۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر تهران: ۰۲۱ - ۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر دبئی: ۰۹۷۱۵ - ۱۷۱۳۰۲۴

دفتر بندرعباس: ۰۷۶ - ۳۳۴۵۴۱۹۱

🌐 www.pasargadline.com

📧 office.thr@pasargadline.ir

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بندر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل‌ونقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

📍 عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

📧 ksh.co.asl@gmail.com



Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

☎ ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

☎ ۸۸۷۷۱۹۴۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

• سرویس حمل کانتینری از بنادر جنوبی ایران به بنادر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
• سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
• Cross Stuffing و Switch B/L سرویس

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۹۴۱۲-۱۳ / ۸۶۱۹۹۶۱۲

🌐 www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

♦ خدمات کارگزاری ترابری دریائی (نمابندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی‌ها در تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی ♦ حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نمابندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۶۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱ بندرعباس
☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ بوشهر

✉ info@hilaldarya.com



شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ
چارترینگ انواع هواپیما
خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار

Email: info@irsa-marine.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ Comm2@sstrade-ir.com



شرکت کشتیرانی
دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر، پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

☎ ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

بندرعباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۲، واحد ۲۰۲

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶-۸

✉ shm@daryapeymayeaminpars.com
✉ es@daryapeymayeaminpars.com



نمابندگی خطوط کشتیرانی
هماهنگ دریای پارس

تهران، میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۷۵۹۹۲ ☎ ۲۶۷۰۵۷۹۱

✉ ss@hamahangdaryaypars.com





شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

- نمایندگی خطوط کانتینری
- سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور
- به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
- متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵ نیش
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نیش کوچه
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

تلفن: ۸۸۱۰۰۷۰۱ | داخلی (۱۸۱): ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱
Blue.Lotka.Kish | info@ltkshipping.com
www.bluelotkakish.com



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی محصولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸
Irsa.darya.logistics.shipping

www.irsalogistics.com | Info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی،
خدمات دریایی و بازرگانی
آبتین اقیانوس طلایی

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

بوشهر، خیابان باغ الزهراء، ساختمان اکسین، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۷-۹۱۰۹۱۸۲۸ | ۰۹۱۲۱۹۵۰۴۲۷

بندرعباس، میدان یادبود، پیروزی ۲۰، ساختمان دیپلمات،
طبقه ۹، واحد ۹۰۲
تلفن: ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

Abtin.Shipping@gmail.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR
SHIPPING**

SAHEL TRADING GROUP

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

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

تلفن: ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ | ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بنادر BND، BIK، Bushehr، و خرمشهر که با استفاده از یک گروه همکاران قوی در سراسر جهان

Full service international multi-modal shipping & international transportation Company, Internal/ External Transit Service to CIS, Iraq, Turkey and Europe, central office located in Tehran/Iran and branches located in BND , BIK , Bushehr, and Khoramshahr ports that using from a strong worldwide network agencies.

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



نمایندگی کشتیرانی

کیان راه ساحل

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

☎ ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
☎ ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰ (خط ۵)

🌐 www.srkco.Net

✉ info@srkco.Net



نمایندگی کشتیرانی ثمین مهر اقیانوس

« حمل کالاهای فله خشک، مایع، فولادی، جنرال کارگو، کانتینری، نخلت سنگین
« خدمات لجستیکی تامین بوژی، کشنده لیفتراک جرثقیل، تخلیه و بارگیری، بارشماری، ترخیص کالا
« چارترینگ، تدارکات کشتی

مدیر عامل: پیمان مختاری 📍 بندر امام، سربندر، فاز ۳ بلوار اندیشه

☎ ۰۶۱-۵۲۲۲۹۰۷۷-۷۰ 📠 ۰۹۱۶۳۵۳۲۲۰۴ / ۰۹۳۹۶۵۲۰۱۵۲

✉ Saminmehr.ocean@yahoo.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

◀ عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
◀ عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دپو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
◀ تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
◀ رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
◀ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال

📍 بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)

☎ ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴ 📠 ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱

✉ blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com

🌐 www.blueSPG.com



شرکت امیدان سارمل پارسیان

• چارترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
• خدمات Ship to ship
• مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

📍 تهران، پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ 📠 ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

🌐 www.ospico.com ✉ info@ospico.com



Alliance of Friendship Sea Shipping Agency Co.

شرکت نمایندگی کشتیرانی

اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی، فرآورده‌های نفتی و...

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

✉ info@afsmarine.com

🌐 www.afsmarine.com



Logistics Service Provider (3PL,4PL)

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۳۵۹۰۶۲۰-۰۳۳۹ | واتساپ: ۰۹۳۸-۸۹۸۳۱۲۳



WWW.ROBINTP.COM



شرکت نمایندگی کشتیرانی

هیوا امید دریا

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

NVOCC

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۰۱ / ۳۳۵۴۸۳۰۲

✉ info@hivaomidarya.com

🌐 www.hivaomidarya.com





شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کاسپین بار فرابر
CASPIAN
BAR FARABAR SAFE TR

ترانزیت داخلی به کلیه گمرکات داخلی کشور
ترانزیت خارجی به کشورهای CIS، عراق، افغانستان، ترکیه

تهران، خیابان جمنازاده شمالی، نبش کوچه نادری،

ساختمان اداری اطلس، پلاک ۳۴۵، واحد ۳۰۳

☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۸

☎ ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۹

✉ Info@Caspian-ag.com



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

■ ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمال، خطرناک) به صورت دریایی،
هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)

■ سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی
بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)

تهران، یوسف‌آباد، نبش خیابان ۵۰، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ Info@amcasea.com

in amatis_calm_sea



حمل و نقل بین‌المللی

سارا لجستیک

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
دارای نمایندگی فعال در ترکیه، چین و کشورهای اروپایی

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۸۴۱۰

تهران، خ طالقانی، بین خ حافظ و نجات‌اللهی، پلاک ۲۸۹ طبقه ۵

www.saralogistics.co

✉ info@saralogistics.co

« نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

« خرید و فروش، چارترینگ شناور

« صادرات، واردات، ترخیص

« حمل و نقل دریایی با تجهیزات اختصاصی

« تامین سوخت، آذوقه‌رسانی و تعمیرات شناور

شعبه مرکزی: بندر امام (سرپندر)، جنب پست مرکزی، ساختمان شادی

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۴۰۴۲

☎ ۰۹۱۶۹۵۳۱۴۸۶ / ۰۹۱۶۱۵۱۵۲۲۱

✉ Tabasom.amvaj.bik@gmail.com



شرکت کشتیرانی

تبسم امواج ساحل



شرکت اسپندان ترابری آتیه

Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، نبش خیابان وراوینی برج دلتا پلاک ۱۱۶ واحد ۱۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱-۲

m.bahrami@sta-co.com

✉ info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه، بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

تهران، خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳

☎ ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲

☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱

☎ ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه

☎ ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

✉ ahangdarya@mehdiana.net



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین‌المللی • حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا • ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

JSF Air
حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

ARIAN Sepehr

حمل و نقل دریایی

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



www.cargoexport.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

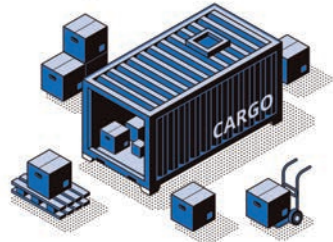


www.tcisrns.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



شرکت لنگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance
Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، ♦ صادرات، واردات ♦ نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از

بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

♦ بندر امام خمینی (سریندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

☎ ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹ ☎ ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

☎ ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ☎ ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

☎ ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹ / ☎ ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲

✉ info@langardarya.com



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی

کانتینرهای یخچالی و خشک از بندر اصلی کشور به بندر قزاقستان، روسیه، هند، دوبی

☎ ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

✉ info@farmad.co

www.farmad.co



ستاره

(با مسئولیت محدود)

Star Marine services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K. Line (MOL)

شعبات: بندر امام خمینی، بندرعباس،

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران، خیابان شهید بهشتی،

بین قائم مقام و میرزای شیرازی،

پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه

سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

☎ ۸۸۷۲۵۷۵۸

☎ ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

✉ Info@starmarine.net

www.starmarine.net



توشه‌بر

Tushehbar

shipping & international
freight forwarders co.
(Tehran-Iran)

• سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)،

پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

(تا ۳۰ خط) ☎ ۰۲۱-۴۳۶۰۲

☎ ۸۸۷۳۶۹۷۱





نمایندگی کشتیرانی
آریا بندر سپنتا

دریایی، زمینی، هوایی
 • نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL
 • ترانزیت از مبادی ورودی
 • به گمرکات داخل و خارج کشور
 • دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

☎ ۰۲۱-۸۸۷۰۸۰۳۰۴
 ۰۲۱- ۸۷۷۰۶۰۵۷
 ✉ info@abssshipping.com
 🌐 www.abssshipping.com



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com
 Tel +98 21 75301000
 Fax +98 21 75301999



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

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۷۰۶۳۰۰
 ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱
 ✉ info@searoadkala.com
 🌐 www.searoadkala.com



شرکت کشتیرانی
سُها رَسا مانا

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر روسیه،
 قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و
 ترانزیتی

◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و
 بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و
 استافینگ

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

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
 ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



Darvazeh Talaie
Daryayee Noor
 Shipping CO.

شرکت کشتیرانی
دروازه طلایی
دریای نور

« حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

« نمایندگی کشتیرانی

(فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

« ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

« حمل و نقل هوایی (Air-Freight)

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ ☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

🌐 daryayeenoor.co

🌐 www.dtdnco.com ✉ info@dnshippingco.com



📍 تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)،
 خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس،
 منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
 ☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل
 بین المللی (با مسئولیت محدود)
 Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری
 در ایران

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

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ ۲۲۲۲۵۳۰۳ (خط ۱۲)
 ☎ ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:
 بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،
 بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،
 جلفا، سرخس، بارگان، دوغانرون و کلیه
 شهر های ایران

✉ General@sevenseasir.com
 🌐 www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی
موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd
 Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری
 صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،
 بندر امام، عسلویه، چابهار

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

☎ ۸۸۷۹۲۷۹۳ (خط ۰)
 ☎ ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

✉ Info@mojmadd.org



شرکت خدمات کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)
خورشید دریای آبی
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

عضویت در گروه نمایندگی‌های
Cooperative & Pacific Power Logistic
در کلیه کشورهای جهان • ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL • انجام خدمات حمل Door to Door • عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس • اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فلهر و تانکری • انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



شرکت خدمات کشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نمایندگی کشتیرانی
• حمل و نقل بین‌المللی
• خدمات تحویل‌گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری بعد از سلیمان‌خاطر، بعد از اورامان
پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶
L.mahabadi@asw-shipping.com
✉ S.kashani@asw-shipping.com



CSP
Calm Sea Pearl
شرکت نمایندگی کشتیرانی
مروارید دریای آرام

• ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"
• دارای نماینده ی ترخیص در امارات
• انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

📍 تهران، گاندی، خیابان سیاوش
خیابان سی و هفتم، پلاک ۴،
طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۸۸۸۷ ۳۸ ۱۳
۸۸۷۷ ۴۲ ۴۱
☎ ۸۸۷۹ ۲۹ ۵۷
✉ info@csp-shpg.com
🌐 www.csp-shpg.com



SAEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO . LTD

• ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
• خدمات حمل DOOR TO DOOR
• ارائه خدمات فوراردری
• نمایندگی کشتیرانی
• حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
بندرعباس: پلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

☎ تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲
☎ تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۶۳۷۱۹-۳
Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran
Tel : (+9821) 88106921-2 Fax : 88712758
www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



مهمیت بار و دبا
نمایندگی خطوط کشتیرانی
ANC و SMS

حمل کلیه محمولات کانتینری به مقاصد خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه، اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان دریابندری، پ ۶۶، طبقه ۳ و ۳

☎ ۰۲۱-۲۸۷۷۷۷-۹
✉ info@csmshipping.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
شرکت دینزدانورد متح

• دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
• ارائه سرویس‌های Cross stuffing و switch BL • ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
• ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس • خدمات Door-to-Door

📍 تهران، خیابان شهیدبهبشتی، خیابان ولیعصر، بن بست رامتیا، پلاک ۲، برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

☎ کدپستی ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines
Agents L.L.C. Suite No.4108, 41
Floor, Churchill Tower, Business
Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:
Deniz Seafarer Pakistan
Suite #108, 1st Floor Progres-
sive Center, P.E.C.H.S Block 6
Karachi, Pakistan

🌐 denizseafarer.com ✉ info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی
(ثبت ۶۴۲ تاسیس ۱۳۶۱)
مدیر عامل: خدابخش امینی
شرکت فانوس ساحل

• عضو بیمکو • عضو انجمن کشتیرانی
• خدمات وابسته • ارائه کلیه خدمات
مربوط به نمایندگی • نمایندگی خطوط
کشتیرانی و چارترینگ
(کالای عمومی، فله و نفتی)
• خدمات کانتینری • دارای شعب در
تمامی بنادر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان فاطمی، ساختمان
لئون، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹
☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹
aminifanusahel.com
operation@fanussahel.com
✉ Fanus@fanussahel.com





دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی
روبروی پاساژ نصر، ساختمان
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانترینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه
قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) ▶ سرویس
Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp ▶ سرویس حمل
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ▶ سرویس حمل زمینی و
هوایی ▶ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ▶ سرویس کانترینر یخچالی
▶ سرویس ریلی ▶ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین فلکسی، استافینگ،
بارگیری در محل ریفاینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20_40_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ داخلی ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (۳۹/۴۰۷)

☎ ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

🌐 GhaderiTushehbar

🌐 www.pcp-shpng.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

. دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
. خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
. ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
. خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
. خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
. دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
. دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ / فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲
ایمیل: info@hansnav.com



www.hansnav.com



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

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

✉ info@hbdco.net



حمل دریایی، هوایی و زمینی
از/به هر نقطه جهان

📍 دفتر مرکزی: تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان آپادانا (خرمشهر)،
پلاک ۸۹، واحد ۴

☎ +۹۸ - ۹۰۰۰۲۰۱۴

☎ ۰۹۱۲۸۵۹۵۲۸۲ / ۰۹۱۲۴۴۷۳۰۵۵

🌐 www.anildarya.com

✉ info@anildarya.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ◊ حمل و نقل دریایی (کانترینر، قله، تانکر)
- ◊ نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- ◊ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ◊ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا
البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای
فله، تریلی، یخچالی از
بندرعباس به امارات و عمان
به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران،
چهارراه جهان بار، کوچه دکتر
ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



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

www.sgwshipping.com
info@sgwshipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

داخلی (۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)،
آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد،
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

اوزال دریا

@ozaldarya

تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



IDEAL RAH
شرکت حمل و نقل بین المللی
ایده آل راه
کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه، بلاروس اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص
- ◀ حمل محمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری

کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com

www.idealrah.com



خدمات کشتیرانی

بهارمد

- ◀ سرویس هفتگی کانتینری از مبادی کره جنوبی و چین به بنادر ایران و بالعکس
- ◀ سرویس هفتگی کانتینرهای یخچالی از مبادی خاور دور به بنادر ایران و بالعکس
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی کالا از کلیه بنادر ایران
- ◀ حمل محمولات سنگین و ترافیکی

تهران، بلوارکشور، خیابان فلسطین جنوبی، ساختمان ۲۵۵

پلاک ۴۰۵، طبقه دوم، واحد ۲۳

۰۲۱-۸۸۸۰۰۶۷۹

۰۲۱-۸۸۸۰۰۴۰۳

Info@springtideshpg.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

- ◀ کریر - فورواردر
- ◀ حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲،

پلاک ۵۰

۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



RDPLINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

🌐 www.roshandarya.com 📧 office@roshandarya.com



نمایندگی کشتیرانی

آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (IUC)

نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران، خیابان ملاصدرا، نرسیده به چمران ساختمان
مهر (پلاک ۳۳۵)، طبقه ۴، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۸۸۲۱۰۰۰۳ / ۸۸۲۱۸۰۸۶ - ۷ / ۸۶۰۵۸۵۸۱

📠 ۰۲۱-۸۶۰۵۸۸۴۳

بندرعباس، بلوار پاسداران خیابان مالک اشتر،

ساختمان مروارید، طبقه ۲، واحد ۸

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۶۵۶۲۷۵۴

📧 info@freesea-sky.com



شرکت ابتکار ترابری پارس
International shipping agency

شرکت ابتکار ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

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

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

☎ ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ 📠 ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

🌐 www.etpcargo.com

📧 info@etpcargo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

روانسر ترابری

مدیر عامل: جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

📠 ۰۹۱۸۸۸۸۸۸۳۹

☎ تهران ۰۲۱-۸۸۷۴۶۵۰

☎ کرمانشاه ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲-۹۳

☎ سلیمانیه ۰۹۶۴-۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰

☎ بلاروس ۰۳۷۵-۲۹۶۵۳۰۴۳۰

📧 jafarsouri@yahoo.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری • استریپ و استافینگ
- کانتینر • مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

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

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



حمل و نقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

کردستان ایران ویچ

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه
مولوی کرد، پلاک ۸

☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸

📠 ۳۳۱۷۰۱۰۱

☎ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهبد فرنی، خیابان

سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

☎ ۸۸۹۰۶۷۶۹

☎ ۸۸۹۱۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰

📠 ۸۸۸۹۷۴۹۷

☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

📧 iranvichko@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

اسپاد ترابر ویرا

(مسئولیت محدود)

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

www.spodgroup.com

info@spodgroup.com

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

دفتر تبریز ۰۴۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۰ - ۱

دفتر تهران ۰۲۱ ۲۶۶۱ ۹۸۳۴

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک

- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت ۳PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانیتنر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
و انبارش (مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانیتنر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ...)



☎ ۰۲۱-۴۴۷۹۴۲۷۶

☎ ۰۲۱-۴۸۲۷۹۳۲۹

🌐 www.samandrail.ir

✉ info@samandrail.ir



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور ، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور

حمل و نقل بین المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فوروردی از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن دار سازه های اختصاصی تخلیه مواد فله در بندرعباس و سنگان

🌐 www.rwt.ir
✉ info@rwt.ir

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰

☎ ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶



شرکت راه آهن کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ ☎ ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 www.rak.co.ir

✉ info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



مدیرعامل: علی قبادی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،
نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

www.srpt.ir
info@srpt.ir


شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نبش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

📍 هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹ ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴

☎ ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir
info@ghatarbar.ir


اسپاد ترابز ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود



حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکیبی و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

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

تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۰ ۳۳۶۹ ۳۴۳۹ | فکس: ۰۲۱-۳۳۶۲ ۳۴۳۹ ۳۴۴۱

www.spodgroup.com
info@spodgroup.com


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۶۰۱۳

asiabarco@asiabarco.com
www.asiabarco.com



بازرگانی لطفی

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
 فکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶
 شماره تماس: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
 www.lotfitrade.com



گروه بازرگانی HCO

مشاور بازرگانی بین المللی

تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه

ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز


دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک

کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهراز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵
 شماره تماس: ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

www.ariaataskish.com

export@ariaataskish.com import@ariaataskish.com



ایران پیما

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافربری

دفتر مرکزی
 ۶۶۷۰۷۱۴۸
 رزرو ترمینال جنوب
 ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳
 رزرو ترمینال غرب
 ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵
 رزرو ترمینال شرق
 ۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰
 رزرو پارکینگ بیهقی
 ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام. تی)

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

پایانه غرب ۴۴۶۶۶۶۸۱-۲
 پایانه جنوب ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴
 ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق
 ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
 ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

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



عرفان تجارت آستارا

شرکت حمل و نقل بین المللی

قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه (صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا ریلی - زمینی - دریایی)

دارای ناوگان یخچالدار روسی به تمام نقاط روسیه انجام کلیه امور بارگیری تخلیه و ترانزیت و صادرات کالا از مبادی زمینی دریایی و ریلی کمرگ آستارا

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

تلفن: ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲
 شماره تماس: ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

erfantarabar.astara@gmail.com
 faratirtarabarastara@gmail.com



بازرگانی لاله رخسار

LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸
 بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲
 دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

داخلی بوشهر: ۲۳۳ - ۰۲۱-۴۵۹۴۳
 داخلی تهران: ۲۱۱ - ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰
 lrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co

www.tarabaran.com





شرکت نوید راسا آذر

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

- حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان
 - ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
 - انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلووآسی استانبول ترکیه
 - و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول
- Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A
TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI
ÇAKAN ANTREPO
- İstanbul'daki depomuz dilovasi 30 bin metir ve 10 bin metir kapali depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla hizmet vermektedir.
- +905347875532 • +902627540126 • ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ • ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶
• Farhad Azarafza • +905323131857 • +989122077929 • ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ • ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

www.cakannakliyat.com

rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت صادرات، واردات، کامیون و واگن

- ۰۵۱-۳۴۵۲۴۳۷
- ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
- ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
- ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com

شرکت بازرگانی و کارگزاری

کیانور رحمانیان

ترخیص مواد اولیه، ماشین آلات خط تولید، لاستیک اتومبیل، انواع خودرو ماشین آلات راه سازی و سایر کالاهای مجاز

• بندرعباس، میدان یادبود، ساختمان ملکه آسمانها طبقه دهم، واحد ۱۰۰۴

• ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۶۵-۷۰

Kianour_rahmanian@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
کریر و فورواردر

NIKBAR Co
Int'l transport
URMIA IRAN

04432759351-4

infonikbarco@gmail.com



شرکت بازرگانی

افشین ابراهیمی رهبر

- ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
- صادرات به عمان و کلیه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتینر

• بندرعباس، بلوار رسالت جنوبی، کوچه اردیبهشت، ساختمان عرشیا، طبقه ۴، واحد ۸

مدیریت: افشین ابراهیمی رهبر

• ۰۷۶-۹۱۰۹۹۸۹۴-۵ • ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

Bazargani.rahbar@yahoo.com



شرکت بازرگانی

هامون صنعت شریف

واردات - صادرات - ترخیص
دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوی

• تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجتمع تجاری اداری نور تهران، طبقه پنجم اداری، واحد ۱۷۱۲

• ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

• ۸۶۰۹۷۴۲۱

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور

◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

• تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی،
خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

• ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

• ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

www.s-clearance.com

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

گروه شرکت‌های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فوروارد - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابر

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آب ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

« انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)

« حمل محموله های (نفی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)

« حمل کلیه کالاها به در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیرکس، کارکریر، کفی)

« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه‌های اختصاصی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ ۷۷۵۲۰۵۷۲

☎ ۰۲۱ - ۲۶۱۱۲۹ ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فراورده‌های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

■ عضو شرکت‌های هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

📍 مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ (داخلی) ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰

☎ شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

✉ adlitarabaran@yahoo.com



خدمات بیمه‌ای بوبه‌رژ (سهامی خاص)

کد: ۵۱۰۶۹ **نماینده برتر**

صدور انواع بیمه نامه:

باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

📍 تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان

سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۷۹۷۳ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵

☎ ۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ bobehreja@gmail.com

شرکت حمل و نقل وطن گرد
Vatan Gard Transport Co



باربری اهواز به کلیه نقاط ایران

کلیه خدمات حمل و نقل از اهواز،
درون شهری و برون شهری

📍 خوزستان، اهواز، کیلومتر ۲

جاده اهواز-اندیمشک، شهرک

حمل و نقل کالای اهواز، پلاک ۶۵

☎ ۰۶۱ - ۳۳۸۳۲۶۱۰ - ۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۷۰۰۳

☎ ۰۹۱۶۱۱۳۱۴۱۷

✉ Vatanguard@gmail.com

🌐 www.vatanguardco.com

موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

📍 تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه
۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸



ممتاز

شرکت حمل و نقل

صنایع روغن بارگولزا

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربری‌ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد

مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور

(بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)

حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

☎ بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸ بندرامام:

تهران: ۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

🌐 www.bargolza.com

✉ bargolzatrn@yahoo.com




موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد

آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب و کار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

 ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

 karamad_transport_training

karamad_transport_training | کانال آپارات

 Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری

بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،

حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

 ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

 ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

 ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲


شرکت حمل و نقل

پیام بار دلیجان
 www.sebex.co

 info@sebex.co

- حمل و نقل ریلی داخلی
- حمل و نقل ریلی بین المللی
- انجام امور ترکیبی و لجستیک

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خ نیما یوشیج، مجتمع آکادا سنتر، طبقه ۶، واحد ۴۰۲

 ۰۲۱ - ۴۴۲۱۰۱۲۰

 ۰۲۱ - ۴۵۸۱۲۵۲۵

 slc.ir

 info@slc.ir

 شرکت حمل و نقل ریلی و
لجستیک بین المللی

سهند لجستیک


شرکت حمل و نقل

طارق

لجستیک و حمل و نقل

- تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیر آهن، میلگرد، کلاف، رول و... حمل آهن، های سنگین ای، قطعات و نگله ای و کیسه حمل محمولات پروژه قطعات کارخانه های فولادی
- ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس متدهای استاندارد

اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶-۸

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹

 ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۶۱۱۸۷۰۶۵

 www.tareghtrans.com

 info@tareghtrans.com

METSCO

شرکت حمل و نقل

فولاد ترابار خاورمیانه
امانت داری، دقت و سرعت در تحویل کالا
حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور
۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیشمک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابار خاورمیانه، پلاک ۴۹

 ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶

 ۳۳۸۳۲۳۵۷

 fooladtarabartransport@gmail.com

**SHACMOTO****JAC
MOTORS**

آرین دیزل؛ فروش و خدمات پس از فروش

خودروهای تجاری جک و شکموتو در ایران

با بیش از ۳۰ نمایندگی مجاز در سراسر کشور



دفتر مرکزی:

تهران، کیلومتر ۹ جاده مخصوص کرج، خیابان نخ زرین، پلاک ۲۱

تلفن: ۰۲۱۴۸۴۹۱۰۰۰

فکس: ۰۲۱۴۴۵۰۴۶۶۰

کارخانه:

استان مرکزی، شهرستان خمین، کیلومتر ۵ جاده گلپایگان

www.arian-diesel.com

شرکت ستاره نیک ایرانیان

مدیریت: محمد شهبازی

استان: تهران

شهر: تهران

تلفن: ۰۲۱۳۳۵۵۰۴۲۸

آدرس: خیابان امیرکبیر شرقی، پاساژ ۱۱۰، واحد ۵

فروشگاه پارتاک تایر

مدیریت: مهران شبانی

استان: اصفهان

شهر: اصفهان

تلفن: ۰۹۱۳۲۲۴۴۰۲۸

آدرس: بلوار شفق خیابان زاینده رود ۲

فروشگاه ژنرال تایر

مدیریت: میثم صفریپور

استان: خراسان رضوی

شهر: مشهد

تلفن: ۰۵۱۳۳۹۳۵۰۰۴

آدرس: شهرک صنعتی طرق خیابان کار آفرین بین ۴ و ۶ پلاک ۲۳۰

فروشگاه لاستیک ناظمی

مدیریت: محمدرضا ناظمی

استان: مرکزی

شهر: اراک

تلفن: ۰۹۱۸۸۶۵۲۰۲۸

آدرس: کیلومتر ۵ جاده تهران، ابتدای جاده موت آباد

جنب نمایشگاه کامیون مشکانی

تامین کننده برترین برندهای تایر دنیا



Made in TAIWAN

GOOD YEAR BRIDGESTONE LONGMARCH

A product of DOUBLECOIN

دارای ۵ سال ضمانت از تاریخ تولید

جهت ارتباط با سایر نمایندگان به بخش توزیع کنندگان رسمی در وب سایت آرین تایر مراجعه فرمایید.

جهت اطلاع از شرایط اعطای نمایندگی و یا شرایط فروش، با کارشناسان شرکت و یا نمایندگان رسمی ما در سراسر کشور در ارتباط باشید.

www.arian-tire.com

۰۲۱- ۴۸۴۹۱۰۰۰



Pole One Trans (LTD) International Trans, Co.

The exact address of goods transportation
in to the world

Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821)88820889

+9821)88833349 / 88343722-3

www.poleone.com Info@poleone.com

Shaahin Tarabar



International Transport Co. LTD
Carrier and Forwarder

Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh
Ave., 7th Tir Sq., TEHRAN- IRAN

+9821) 88322297 +9821) 88322296

Info@shaahintrans.com

www.shaahintrans.com



Rahian Tejarat Marine Co.

Unit.2, 1 st floor, Block No.62, West Taban Alley,
After Mirdamad Bridge, Africa Blv, TEHRAN-IRAN

+98 21 87700269

info@rtmarine.co



Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran

+9821 42034000 +9821 88481532

Info@torangedarya.com

www.torangedarya.com

Abdis Marine Shipping Co



+98 21 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Shipping & Int'l Transport Co.

info@m-sp-co.com

Tel: 021 88 17 83 30 0921 358 51 69

No 12, Unit 7, East 14th St, Beihaghi St,
Argentina Sq, Tehran - Iran

www.m-sp-co.com



Unit 2, First floor, No.161, Motahari
Ave, Tehran

021-42278 / 57806000

www.bslshipping.com

Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi
st. ,Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

0982171400988 (30 lines)

www.rashats.com info@rashats.com



TavFreight
Connecting The Dots

حمل و نقل و خدمات هوایی. دریایی. زمینی

به صورت هفتگی | Direct LCL services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌های

تهران / خیابان وزراء / خیابان ۱۳، پلاک ۱۷
۰۰۰ ۴۱ ۹۸۹ - ۰۲۱

www.Tavfreight.com
sales@Tavfreight.com




شرکت حمل و نقل بین‌المللی
بار فرابر پایاگام
فورواردر/اکریر

امینیت، سرعت و کیفیت در حمل و نقل بین‌المللی همگام با استانداردهای اروپا

- دارای شعبه فعال در ترکیه و بندرعباس
- ارائه ترانزیت از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و حمل و نقل ترکیبی
- حمل و نقل کالا به صورت دربست و خرده بار از اتحادیه اروپا، ترکیه و روسیه
- مجهز به کامیونهای چادری، کفی و یخچالی
- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، امارات و کشورهای CIS
- سرویس‌های FCL, LCL, Switch BL, Cross stuffing

تهران . خیابان سمیه . پلاک ۱۲۲ . طبقه ۴ . واحد ۴۰۲
۸۸۳۲۸۳۳۷ - ۸۸۵۹۴۱۵۶



info@payagam.org www.Payagam.org

کشتیرانی رابین مارین

تهران، خیابان شریعتی، پانین تر ازیل رومی، پلاک ۱۷۸
www.rabinmarine.com
021 2229 5669



Let's Get Moving
Rabin Marine
SHIPPING

خدمات تخصصی ما

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




شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیر مجموعه شرکت پتروشیمی تیریز (سهامی عام)
متعلق به هلدینگ نفت و گاز پارسیان (سهامی عام)

- حمل گاز مایع و فرآورده‌های نفتی تحت فشار
- حمل مایعات سوخت (نفتا، استایرن و چهار موادی)
- حمل مایعات شیمیایی پتروشیمی (آکریلونیتریل، ACN)

تلفن: ۰۲۱۸۸۵۴۱۱۳۱ info@tgnac.com



شرکت خدمات بارهوائی پارس تراپر بین الملل

Valuable? Critical? Urgent?
Must Go On Time Definite Deliveries.

محموله تان با ارزش است؟ زمان برایتان مهم است؟
سرویس «تحويل در زمان مشخص» را با کارگوپارس تجربه کنید.



حمل حیوانات دوست داشتنی خود را به ما بسپارید
#SendLiveAnimalByCargopars

Tel: +9821 44664770 - 2
www.cargopars.com
info@cargopars.com

دفاتر ما:





بیمه یا سارگاد

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

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

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

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

کسب رتبه A

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



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



اصلاحیه

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلدشت دماوند / گلشن بار ابهر / 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 قزوینیان

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان زنجان

جناب آقای مهندس کرمی

معاون محترم راهداری و حمل و نقل

جناب آقای آسمانی

واحد حقوقی اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان زنجان

جناب آقای مهندس عطوفی

ریاست محترم اداره حمل و نقل شهرستان ابهر

جناب آقای دهقان

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

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان چهارمحال و بختیاری



هیچ محدودیتی مانع خدمت رسانی رانندگان به مردم نمی شود



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری در اولین یادواره شهدای حمل و نقل استان بیان کرد: این استان رتبه نخست شاخص های عملیات راهداری زمستانه را در کشور داراست و همت راهداران این استان ثابت کرده است



که سرما و گرمای هوا محدودیت و مانعی جهت خدمت رسانی به مردم نخواهد بود.



به گزارش روابط عمومی اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری، روح الله غلامی در اولین یادواره شهدای راهداری و حمل و نقل جاده ای استان گفت: برگزاری یادواره های شهدا افزون بر گرمی داشت یاد و خاطره شهدا فرصتی است تا جوانان با ایثارگری های مردمان این سرزمین آشنا شوند.



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای چهارمحال و بختیاری افزود: رانندگان از جمله افرادی بودند که در بحبوحه جنگ تحمیلی به ندای امام راحل لبیک گفته و در مسیر ولایت با گذشتن از جان و مال خود خطر کرده، اما اجازه ندادند لحظه ای در توزیع کالاهای اساسی مردم وقفه ای ایجاد شود.

وی رانندگان را قشری زحمت کش دانست و گفت: رانندگان در زمان جنگ هم از جان و هم از مال خود گذشته بودند و در حال حاضر نیز تمامی دغدغه شان خدمت رسانی است.

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان با اشاره به زحماتی که رانندگان و راهداران می کشند، گفت: قشر راننده و راهداری محرومیت و محدودیت نمی شناسد و این قشر زحمت کش خدمت به مردم و اطاعت از رهبری را خوب می شناسد.

غلامی ادامه داد: در ۲۶ آذر ۱۳۶۲ بیش از صد کشتی حامل کالاهای اساسی در بندر جنوبی پهلو گرفته و با توجه به شرایط جنگی بیم آن می رفت که تهدیدات جنگنده های دشمن عملی گردد اما با فرمان تاریخی امام راحل رانندگان از جان گذشته و تخلیه بار از بندر را شروع کردند.



شرکت مبشر نور دریا

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی :

- ۱ - نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ۲ - نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریائی
- ۳ - حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ۴ - دیو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ۵ - ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ۶ - استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی

۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷

بندرعباس، بندر شهید رجایی، اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

Mobasher@mobasherco.ir

www.mobasherco.com



CLARK-HURTH
COMPONENTS

TERBERG
SPECIAL VEHICLES

KONECRANES

ویکی پارتس



KALMAR

KESSLER+CO

Allison
Transmission

SPICER



تامین کننده قطعات ماشین آلات راهسازی،
تجهیزات بندری و اسکله ای

آدرس : تهران، خیابان قزوین، خیابان مخصوص، پلاک ۲۸
تلفن : ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۴ - ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۶
تلفن همراه : ۰۹۱۲۵۲۴۰۲۲۳ - ۰۹۱۲۱۰۴۴۲۸۸

www.wikiparts.ir sales@wikiparts.ir



RASHA TEJARAT SHAYGAN

Rasha Tejarat Shaygan shipping company has been established with a full International transportation services in order to develop and bring long-term cooperation and satisfaction by offering competitive Prices along with fast, reliable and safe services. We always stand for competitive prices and efficient service.



شرکت کشتیرانی راشا تجارت شایگان با دارا بودن نمایندگی خطوط کشتیرانی و بهره گیری از مجوزات لازم در زمینه حمل و نقل بین المللی به منظور توسعه و ایجاد همکاری و رضایت بلندمدت مشتریان با ارائه خدمات رضایت بخش همراه با سرویس سریع و ایمن تاسیس شده است

Info@rashats.com

021-71400988

WWW.RASHATS.COM

تهران ، بلوار نلسون ماندلا ، خیابان عاطفی غربی ، پلاک ۸۱ ، واحد ۱۰۴



PBDCO
PAYAM BAR DELIJAN



PAYAM BAR

پیام بار

ناوگان تخصصی حمل و نقل گروه سبکو

تکیه بر توان داخلی، ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه

حمل و نقل ملی و بین المللی قیری تانکری و بشکه ای مجهز به سیستم کنترل از راه دور، حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز



+98 (21) 88 61 89 30

+98 (912) 42 30 612



WWW.SEBEX.CO 

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co



**FARDA
DIESEL**

شرکت فردا دیزل موتور (سهامی خاص)



تهران- کیلومتر ۹ بزرگراه فتح، بلوار سامانی پور، کوچه البرز اول 48641616-98(21)+

www.FardaDiesel.com

[FardaDiesel-official](https://www.instagram.com/FardaDiesel-official)

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

info@FardaDiesel.com

فروش و خدمات پس از فروش
خودروهای تجاری جک و شکموتو در ایران

آرین دیزل
ARIAN DIESEL



کشنده پر قدرت آرین دیزل
X5000

با بیش از ۳۰ نمایندگی مجاز خدمات پس از فروش سراسر کشور

تلفن: ۰۲۱ ۴۸ ۴۹ ۱۰۰۰

www.arian-diesel.com