



- ◀ این گوی و این میدان
- ◀ بودجه‌ای برای رفع تکلیف
- ◀ درباره بی‌گدار به برق زدن!
- ◀ بین چکش و سندان
- ◀ عروس بی‌جهاز!
- ◀ طیران ورشکستگی!؟
- ◀ در جست‌وجوی یک فرمول

دوگانه مالکیت و مدیریت

هنگامی که باب گفت‌وگو چهار قفله می‌شود و تعامل و تفاهم جای خود را به تقابل و رویارویی می‌دهد، هر کسی در پی آن می‌افتد که به‌تنهایی گلیم خویش را از آب بیرون بکشد. ماجرای تاسیس شرکت‌های خوداتکایی مصداق بارز همین دودستگی‌هاست.





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

🌐 www.msp-co.com

✉ info@msp-co.com

MSP

گزر از طبیعت نواز برای ما وطن سازوی ایران

تهران، سهروردی شمالی، ابتدای خرمشهر، کوچه مهتاب، بلاک یک
ساختمان فام، طبقه اول، کد پستی: ۱۵۵۷۷۴۳۱۱۳ - تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۰۱۸۳

No. 1, Pham Building, Mahtab st.,
Khoramshahr Ave., Tehran, Iran / Postal Code: 1557743113
Phone Number: +9821 40880183
info@namikrun.com

نامیک ران
خودروداد





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

SAEEL 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



ارائه خدمات

لجستیک و حمل و نقل

برو بحر ۳۰ ساله شد

We made transportation easier

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰
info.ilslogistic.com

شرکت برو بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی





کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و صادرات کالا 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

 www.pakargroup.co

 [Pakar_shipping_co](https://www.instagram.com/Pakar_shipping_co)

 pakarshipping@gmail.com



ARIANTRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 79343

 /ariantrans

www.ariantrans.com





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

YOU CALL, WE MOVE!




Providing the Best
LOGISTICS SOLUTIONS
Ocean | Road | Air



 info@mehrlogistics.com

 www.mehrlogistics.com

 +98 (21) 9100 6050

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نماینده گی کشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

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.

شرکت کشتیرانی کالابران نسیم دریا
Sea Breeze Transporters

Pars Trans
شرکت کشتیرانی پارس عبور

شرکت های زیر مجموعه

Delta Shipping Co.
شرکت دلتا شیپینگ

Astra Shipping Co.
شرکت آسترا شیپینگ

Mega Wood
کارخانه هگاود

Matrix Co.
شرکت ماتریکس

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

شرکت خزرگستر مارلیک
Khazar Gostar Marlik Inland
Transportation Co.

کارگزاری بیمه کد ۱۵۱۷
Insurance Agenc code ۱۵۱۷



+ 98 13 4444 3561
+ 98 13 4444 3562

www.parstrans.ru
Info@parstrans.ru

No.60. Iadan alley, Ramezani St.
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



پلتفرم جامع مدیریت کوریری و پست سریع بین المللی

(پوشش دهنده الزامات و نیازمندی های سازمان تنظیم مقررات رادیویی)

 سبایسیدتم

sabanetsystem.com

021-88831194



سبا سیستم، در هر مسیر همراه شما

نرم افزار کشتیرانی (نمایندگی خط)

نرم افزار فورواردی و حمل ترکیبی

نرم افزار رهگیری و مکان یابی

نرم افزار مدیریت کانتینر و NVOCC

داشبورد های تخصصی (BI)

نرم افزار فروش و بازاریابی (CRM)

پورتال آنلاین مشتریان

نرم افزار کوریری و پست سریع بین المللی



sabanetsystem.com
021-88831194





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

کسب عنوان شرکت برتر از نظر رشد سریع

به انتخاب سازمان مدیریت صنعتی ایران



بیست و ششمین
دوره همایش
شرکت های برتر ایران

TIPAX
Courier Service

شرکت راهیان تجارت مارین Rahian Tejarat Marine Co.



Agent of NVOCC

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

نماینده شرکت NVOCC

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

تلفکس : +۹۸۲۱۸۷۷۰۰۲۶۹

ایمیل : info@rtmarine.co

وبسایت : www.rtmarine.ir

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



Golden Calm Sea
Logistics Beyond Borders

دریای آرام طلایی

شرکت نمایندگی کشتیرانی

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

30 Line

+۹۸ ۲۱ ۸۷۷۰ ۰۷۰۷

Info@Goldencalmsea.com



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

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

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بنام

بنام ریشر کمپنی



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



بزنگاه ۳۵

کشمکش تضاد منافع

- ◀ دوگانه مالکیت و مدیریت
- ◀ این گوی و این میدان!



زیرساخت ۵۳

سرمایه‌سازی؛ سرمایه‌سوزی

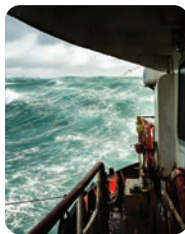
- بودجه‌ای برای رفع تکلیف
- درباره بی‌گدار به برق زدن!
- خیلی دور؛ خیلی نزدیک!



لنگرگاه ۷۵

زورق سرگردانی

- ◀ بین چکش و سندان!
- ◀ عروس بی‌جهاز!
- ◀ تقابل ماندگاری تعرفه با کالا!



فرودگاه ۸۹

بهای پرواز

- طیران ورشکستگی؟!
- در جست‌وجوی یک فرمول!
- فناوری در زمین؛ نوآوری در هوا



بازار

صفحه ۱۶۱



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و ششم
شماره دویست و شانزدهم / اسفند ماه ۱۴۰۲



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پروا 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 منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی کالای استان گلستان
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب
- « انجمن منغی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان کردستان

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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



www.instransport.com

021-88140071



دریچه‌های بسته

فریادها نتیجه بغض‌های فروخورده‌اند، هر چه بانگ‌ها بلندتر، فاصله‌ها بیشتر و شکاف‌ها عمیق‌تر. فرهنگ استبدادزده ایرانی، تاریخ این سرزمین را درآمیخته با خودکامگی، گفتمان غیرمتکثر، نخبه‌کشی و نوجه‌پروری کرده است و همواره خواست ملتی متکثر در سایه ساختار متمرکز قدرت به فراموشی سپرده شده است. از این رو، شاید بتوان بخش بزرگی از تقصیر توسعه‌نیافتگی کشور را به گردن حکومت‌هایی انداخت که خارج از اراده ملت دست به چنین معادلات سیاسی داخلی و خارجی زده‌اند؛ حاکمیت‌هایی که با در اختیار داشتن قدرت مطلقه الزامات ملی و بین‌المللی را کنار زده و با خودمحوری راه خویش را از جریان سیال جهانی شدن جدا کرده‌اند.

وضعیت بغرنجی که امروز به آن دچاریم، حاصل بلافصل نبود رابطه دولت با ملت برای فهم متقابل از یکدیگر است. اگر تصمیمات کلان کشور بر مدار مطالبات عمومی و براساس مصالح مردمی گرفته می‌شد، اگر فضای سیاسی کشور با دو قطبی‌سازی مسدود نشده نبود و اگر سیاست‌گذاری‌های سرنوشت‌ساز کشور با تعامل سه بخش مردم، تشکل‌های مدنی و دولت شکل می‌گرفت، اکنون شاهد به اوج رسیدن از هم‌گسیختگی اجتماعی و از بین رفتن اعتماد عمومی نبودیم و دولت و ملت هر کدام صلاح خویش را در تفرقه و تکروری نمی‌دیدند.

یادی کنیم از یکی از عوارض آشکار فقدان تعامل و گفت‌وگو در بخش خودمان یعنی حمل‌ونقل، از اعتراضات سراسری رانندگان و کامیونداران در سال ۱۳۹۷ که در دو مرحله، ابتدا در خرداد ماه و سپس مهر ماه، شکل گرفت و به دلایل مختلفی همچون افزایش قیمت عوارض و لوازم یدکی در عین ثابت ماندن کرایه بار و کمیسیون بالای شرکت‌های حمل‌ونقل گسترده شد، تا اینکه پس از کش‌وقوس‌های فراوان، در اواخر مهر ماه، دولت کمی نرمش نشان داد و با یکی از مهم‌ترین درخواست‌های کامیونداران موافقت کرد؛ محاسبه کرایه بر پایه تن-کیلومتر تصویب شد و اعتراضات در ظاهر فروکش کرد، اما در همین روزهای پایانی سال ۱۴۰۲، اگر از رانندگان پرس‌وجو کنید، به شما خواهند گفت که حتی پرداخت کرایه براساس تن-کیلومتر هم به‌درستی اجرا نشده و هنوز انتظار رانندگان را برآورده نکرده است.

راهکار ناموفق دیگر دولت برای معضل بزرگ رانندگان یعنی دریافت کمیسیون اضافی شرکت‌های حمل‌ونقل، پیچیدن نسخه‌ای تحت عنوان تاسیس شرکت‌های خوداتکایی در سال ۱۳۹۹ بود که با گذشت سه سال از ابلاغ آن، آنچه از ظواهر امر برمی‌آید، نشان می‌دهد که این نسخه نیز گره‌گشا نخواهد بود، زیرا در هنگام نگارش دستور علاج، به‌درستی عارضه‌های بیمار شنیده و درک نشده تا درمان کارسازی در نظر گرفته شود. زاویه مهم‌تر ماجرا این است که اگر در میان ذی‌نفعان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کشور -رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل- فارغ از تعارفات همیشگی و توخالی گفت‌وگوهای سازنده و همدلانه‌ای صورت گرفته بود، شاید اصلاً احتیاجی نبود که مجادله را نزد بزرگ‌تر خویش ببرند تا او برای میانجی‌گری خلعتی به رانندگان عطا کند که کسی میلی به دربر کردن آن نداشته باشد. حقیقتش را بخواهیم مفهوم مستتر در «خوداتکایی» یعنی دوری و دل‌سردی از مشارکت و تشویقی دیگربراره برای جزیره‌ای عمل کردن، دقیقاً همان شیوه ناخوشایندی که قدرت حاکم برای بقای خود برگزیده است و بدون التفات به ضرورت‌های حکمرانی مطلوب، به خالص‌سازی مدیران و به حاشیه راندن و ارباب منتقدان دامن می‌زند.

در این محیطی که مدت‌هاست راه‌های مفاهمه و تعامل چندسویه از هر کرانه بسته شده است، ما هستیم و «فریادی و دیگر هیچ، چراکه امید آن‌چنان توانا نیست که پا بر سر یأس بتواند نهاد».



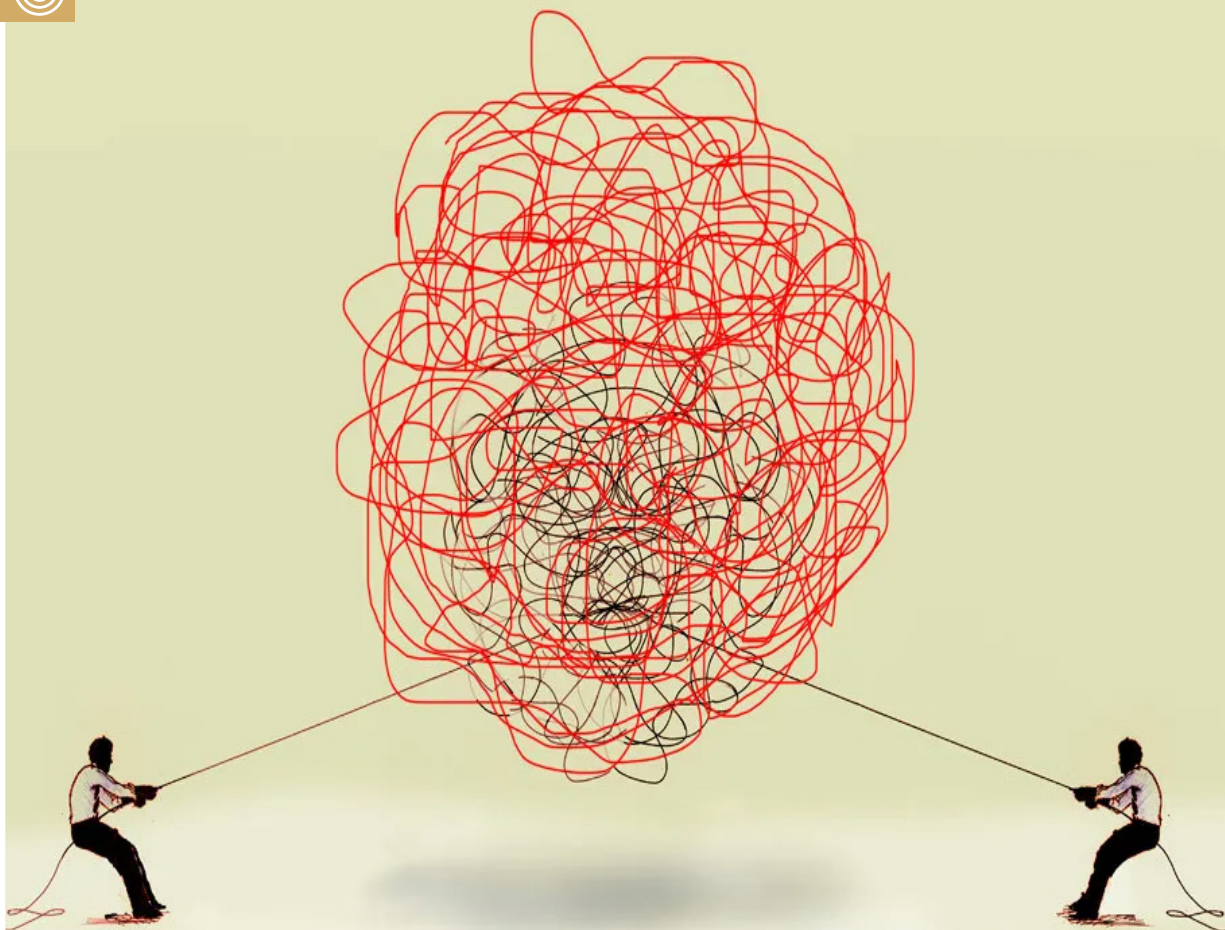
EAMA HEV

TWO HEARTS BEATING AS ONE



LAMARI

WWW.LAMARI.IR



کشمکش تضاد منافع

آرزوهای صنفی رانندگان حتی زمانی که قرار است رنگ تحقق بگیرد، آن قدر با اما و اگر در هم تنیده می‌شود که به حقیقت پیوستن آن در حاله‌ای از ابهام فرومی‌رود؛ مثال اخیر آن، آرزوی دیرینه دست‌اندرکاران بخش حمل‌ونقل برای افزایش بهره‌وری ناوگان عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای است که قرار بود با اجرای ضوابط تاسیس و بهره‌برداری شرکت‌های خوداتکایی برآورده شود، ولی اکنون علی‌رغم همه بازنگری‌ها، همچنان با نگرانی‌ها و پرسش‌های بسیاری همراه است. در میزگرد ترابران، تلاش کردیم بخشی از شبهات شرایط تاسیس شرکت‌های خوداتکایی را به دلیل تضاد منافی که در میان رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل مطرح است، بررسی کنیم.

◀ دوگانه مالکیت و مدیریت

◀ این گوی و این میدان!

آیا تاسیس شرکت‌های خوداتکایی درمانی برای مشکلات بی‌شمار حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد بود؟

دوگانه مالکیت و مدیریت

■ ترابران: سه سال پیش، سازمان راهداری ابلاغیه آیین‌نامه تشکیل شرکت‌های خوداتکایی را با هدف تسهیل صدور بارنامه برای رانندگان صادر کرد و در این مدت چند اصلاحیه هم روی آن اعمال شد، اما همچنان از این موضوع استقبال نشد، تا اینکه اخیراً با توجه به صحبتی که معاون مرکز بهبود فضای کسب‌وکار در مورد تسهیل بیشتر در شرایط تاسیس این شرکت‌ها داشت، واکنش‌ها و اظهارنظرهای متفاوتی درباره چگونگی اجرای ضوابط تاسیس شرکت‌های خوداتکایی مطرح شد. با این مقدمه کوتاه، در ابتدا لطفاً توضیح دهید که چرا طی سه سال گذشته از تاسیس شرکت‌های خوداتکایی استقبال نشد، تا حدی که مسئولان را به فکر بازنگری و تغییر ضوابط انداخت و آیا تسهیلات اعلام شده به رفع مشکلات رانندگان کمکی خواهد کرد؟

■ رضا رستمی (رئیس هیئت‌مدیره کانون انجمن‌های کارفرمایی شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل داخلی کالا و رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران): یکی از دلایلی که تاسیس شرکت‌های خوداتکایی طی سه سال گذشته اتفاق نیفتاد، این بود که در ابتدا بنا بر این بود که اگر راننده‌ای شرکت خوداتکایی تاسیس کرد، هیچ شرکت حمل‌ونقلی دیگری نتواند برای کامیون‌های آنها بارنامه صادر کند، با این کار، در واقع نوعی فریز اتفاق می‌افتاد، چون شاید مثلاً راننده‌ای بنا بر ارتباطاتی که در برخی شهرستان‌ها دارد بتواند کالایی برای بارگیری و حمل پیدا کند، اما ممکن است در مقصد دیگر این امکان وجود نداشته باشد و مجبور شود یک‌سر خالی تردد کند. این بود که رانندگان اشتیاق زیادی نشان ندادند.

با توجه به این موضوع، در حال حاضر، در بند ۳ آیین‌نامه تاسیس و نحوه فعالیت شرکت‌های خوداتکایی صراحتاً اعلام شده که اولاً تعداد کامیون از حداقل سه کامیون به یکی تقلیل یافته است، ثانیاً شرکت‌های دیگر هم می‌توانند برای کامیون‌های خوداتکایی بارنامه صادر کنند، یعنی جذابیتی که آن زمان وجود نداشت، اکنون ایجاد شده است، البته ما به



گفت‌وگو از
بهاره بوذری

دوگانگی و ناسازگاری گریبانگیر تصمیمات بی‌پشتوانه است؛ همچنان‌که عنوانش تسهیل فعالیت رانندگان است و خروجی‌اش پیچیده‌تر شدن کلاف سردرگم آنها. ماجرا از این قرار است که در سال‌های اخیر، موارد متعدد پرداخت دیر هنگام کرایه‌ها و دریافت کمیسیون‌های اضافی از دلایلی بود که رانندگان بخواهند عطای همکاری با شرکت‌های حمل‌ونقل را به لقایش ببخشند و بخواهند زمام امور حمل را خود به دست بگیرند؛ تا اینکه در سال ۱۳۹۹، سازمان راهداری اعلام کرد براساس بررسی‌ها و نیازسنجی‌های صورت گرفته و با همکاری استادان دانشگاه شریف ضوابط تاسیس شرکت‌های کوچک مقیاس را تهیه کرده است، اما علی‌رغم اعمال چندین اصلاحیه، همچنان رانندگان روی خوشی به تاسیس شرکت‌های خوداتکایی نشان نداده‌اند.

مباحثی که به‌تازگی درباره اعمال حداکثر تسهیل ضوابط خوداتکایی مطرح شده، ما را بر آن داشت که با برگزاری نشست، سه نماینده از شرکت‌های حمل‌ونقل و سه نماینده از رانندگان جاده‌ای را که در عین اختلافات ماهوی، درباره نقایص ضوابط تاسیس شرکت‌های خوداتکایی اتفاق نظر دارند دعوت کنیم تا در گفت‌وگویی رودرو به مناظره با یکدیگر بنشینند؛ چراکه احساس نیاز به ایجاد شرکت‌های خوداتکایی، در اصل از تضاد منافع میان این دو ضلع حمل‌ونقل کشور برخاسته؛ منازعاتی که اگرچه در ظاهر غیرقابل رفع به نظر نمی‌رسند، اما در لایه‌های پنهان خود از بی‌اعتمادی عمیق بین اضلاع تشکیل‌دهنده نظام حمل‌ونقل جاده‌ای کشور حکایت دارند.



آشفتد ماه ۱۴۰۳

عنوان نماینده شرکت‌های حمل‌ونقل انتقادات زیادی به اصل تاسیس شرکت‌های خوداتکایی داریم.

■ **عبدالله خانعلی (رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار):** درست است که تسهیلاتی درباره تعداد ناوگان و صدور بارنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ایجاد شده است، ولی با وجود اصلاحات انجام شده، ما هنوز با عبارت «شرکت حقوقی» مشکل داریم و معتقدیم برای راننده ایجاد اشکال می‌کند؛ چون اولاً اگرچه شرط مالکیت یک دستگاه کامیون لحاظ شده، اما وقتی نام شرکت به میان می‌آید، قاعداً باید متعلق به بیش از یک نفر باشد. حتی اگر ۲ نفر را در نظر بگیریم، رانندگان می‌گویند اگر حقوقی شویم یا شرکت تاسیس کنیم و حتی پدر، همسر یا برادر خود را سهامدار کنیم، از آنجا که سرمایه شرکت خوداتکایی کامیون است، احتمالاً ایشان شریک کامیون خواهند شد و در صورت بروز اختلاف، مشکلات مالی پیدا خواهیم کرد. بنابراین این مسئله برای رانندگان دافعه است، نه جاذبه.

ثانیاً وقتی نام شرکت به میان می‌آید طبیعتاً به معنای درگیری با دارایی و گرفتن مقاصحاسب است. در حالی که من راننده خیلی علاقه ندارم وارد چنین حساب و کتاب‌هایی شوم. من مالیاتی مقطوع به نام مالیات مشاغل در سال می‌دهم که این مالیات به نسبت ظرفیت ناوگان در اختیارم است. پس موضوع حقوقی بودن برای ما مشکل‌آفرین خواهد شد و نمی‌توانیم آن را قبول کنیم.

■ **خداداد بکرانی (رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی کارگری رانندگان حمل کالای جاده‌ای شهرستان فلاورجان):** جذابیت فعلی شرایط تاسیس خوداتکایی فقط صدور بارنامه است و هیچ جذابیت دیگری ندارد، به نظر من، راننده هیچ‌وقت خودش را درگیر ثبت شرکت نخواهد کرد، زیرا غیر از بحث مالیات وقتی راننده در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کند، می‌خواهد استفاده‌ای ببرد، در حالی که در شرایط فعلی هیچ ارزش اقتصادی وجود ندارد که بخواهیم شرکتی ثبت کنیم؛ آن هم در حالی که هیچ جریان پایدار حمل‌ونقلی در این کشور وجود ندارد. در ضمن دشواری‌های ثبت شرکت خوداتکایی با ثبت یک شرکت بزرگ حمل‌ونقل از نظر ضوابط مدیریت و حساسی برابری می‌کند که همین نکته برای راننده دردسرساز خواهد بود.

■ **علی اصغر جانجانی (عضو هیئت‌مدیره و دبیر کانون انجمن‌های کارفرمایی شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل داخلی کالای کشور):** با

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران:
تاسیس شرکت‌های خوداتکایی فقط مشکلات را پیچیده‌تر می‌کند. شما الان ۶۰۰ هزار نفر راننده دارید، حالا اگر ۱۰ درصدشان شرکت بزنند می‌شود ۶۰ هزار تا. حدود ۴۶۰۰ شرکت حمل‌ونقل هم داریم که همین حالا با مشکلات عدیده مواجه‌اند. فکر کنید که ۶۰ هزار شرکت خرد هم اضافه شود، چه بخشی از مشکلات حمل‌ونقل را حل خواهد کرد؟ کدام دغدغه صاحب کالا را کم می‌کند؟

۲۲

مراجعه ذی‌ربط همین ملزومات را از شرکت‌های خوداتکایی هم مطالبه خواهند کرد که اگر نشود، قطعاً تفاوت مطالبه دولتی ایجاد خواهد شد که در آینده مشکل‌ساز می‌شود.



■ **رضا میرزاخانی (عضو هیئت‌مدیره و خزانه‌دار کانون انجمن‌های کارفرمایی شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل داخلی کالای کشور):** بحث خوداتکایی اصلاً در راستای این بود که کار برای راننده تسهیل شود، اما من می‌خواهم شما را به قانون تجارت ارجاع بدهم، به هر حال برای ما به عنوان متصدی حمل، در قانون تجارت (ماده ۳۷۷ تا ۳۹۴) باب هشتم قرارداد حمل‌ونقل مسئولیت حمل‌ونقل کاملاً تبیین شده که کلیه مسئولیت مربوط به حمل بر عهده شرکت حمل‌ونقل است و چنانچه تخلفاتی در راستای حمل‌ونقل صورت پذیرد به کمیسیون‌های مربوط (کمیسیون ماده ۱۲) ارجاع و در صورت اثبات تخلف جرایم و تعطیلی در نظر گرفته می‌شود. حالا اگر راننده بخواهد تصدی حمل را رأساً به عهده بگیرد، قطعاً باید مسئولیت‌هایی که در قانون تعریف شده را بپذیرد. حالا ممکن است کسانی بگویند که شرکت‌ها این مسئولیت را به درستی انجام نمی‌دهند، بسیار خوب، اما راه‌حل آن زدن زیر میز بازی نیست. الان اگر خسارت و مشکلی ایجاد شود یا خدای نکرده تصادفاتی رخ دهد، مسئولیت آن بر عهده شرکت حمل‌ونقل صادرکننده بارنامه است. آیا همین شرایط و همان مسئولیت‌ها برای رانندگان محترم هم وجود خواهد داشت.

■ **سیدرضا دهقانیان (خزانه‌دار انجمن کارگری رانندگان حمل کالای جاده‌ای شهرستان فلاورجان):** اگر اجازه بدهید به عنوان پرسشگر از آقای رستمی و دیگر دوستان می‌خواستم بپرسم به نظر شما، چرا شرایط به اینجا رسیده که راننده می‌خواهد مقابل شرکت حمل‌ونقل قرار بگیرد و شرکتی تاسیس کند و به خاطر ۱۰ درصد کمیسیون روبه‌روی شما بایستد؟ می‌خواهم بگویم که فقط به خاطر ۱۰ درصد کمیسیون نیست، بلکه مشکلات زیاد دیگری وجود دارد؛ مثلاً ما در صنف راننده‌ها و کامیون‌دارها شاید در سال ۲ یا ۳ بار به دلایل مختلفی چون افزایش قیمت لاستیک، نبود لوازم یدکی و مشکلات جاده اعتراض می‌کنیم، اما نمی‌دانم چرا شرکت‌های حمل‌ونقل به کمک ما نمی‌آیند. چرا طی این چند سال، شرکت‌های حمل‌ونقل هیچ اعتراضی نداشتند که چرا کرایه بالا و پایین می‌رود و چرا قیمت لوازم یدکی مدام تغییر می‌کند. می‌خواستم ببینم چطور است که اعتراض فقط برای کامیون‌داران و رانندگان بوده است؟

رضا رستمی: ما به عنوان شرکت‌های حمل‌ونقل حسن نیت خود را از سال ۹۷ در مورد بحث بیمه تکمیلی رانندگان و... نشان دادیم، حال نمی‌گوییم ۱۰۰ درصد خوب، اما ۵۰ درصد آن را انجام داده‌ایم. من به عنوان رئیس کانون شرکت‌های حمل‌ونقل اعلام می‌کنم که اهل تعامل هستیم، باید یک جایی بایستیم و بپذیریم که ایراد از خودمان است و ما نتوانستیم توانمندی‌هایمان را به دوستان دولتی بقبولانیم. پس باید یک جایی به همدیگر اعتماد کنیم



توجه به اینکه من کلاً با اصل این قضیه مشکل دارم، می‌خواهم از منظر دیگری به آن نگاه کنم. بحثی که باید در تدوین و قانون‌گذاری به آن توجه کرد نیازسنجی این بخش است. مهم‌ترین دلیلی که دوستان برای تدوین ضوابط تشکیل شرکت خوداتکایی داشتند صرفاً بحث کمیسیون اضافی بود. اگر واقعاً ادعای دوستان در مورد تفاوت فاحش کمیسیون دریافتی شرکت‌ها با قانون وضع شده، درست است، پس الان دیگر نباید مشکلی وجود داشته باشد و برای راننده هم بسیار جذاب به نظر خواهد رسید؛ در حالی که این‌طور نیست.

من اصلی‌ترین مشکل را همین می‌بینم که واقعاً نیازسنجی در این زمینه نشده است. آیا واقعاً مشکل روز حمل‌ونقل کشور صرفاً بحث صدور بارنامه است که ما درمان آن را خوداتکایی ببینیم یا خیر. با توجه به این‌که مملکت دارد به سمت شفافیت مالی و شفافیت چرخه حمل کالا پیش می‌رود، مطمئناً می‌بایست یکسری از ملزومات را در نظر بگیریم. اگر ما قائل به صدور بارنامه توسط شخص راننده باشیم، می‌بایست یکسری از این مسئولیت‌های مرتبط با آن را هم بپذیریم.

در حال حاضر برای چرخه حمل‌ونقل مجموعه قوانینی طراحی شده مبتنی بر سامانه جامع آنها، شناسایی حمل از مبدأ تا مقصد و... بحث سامانه مؤدیان و گردش‌های مالی شفاف هم مطرح است. مطمئناً

دیگر چه بود؟ افزایش قیمت لاستیک، افزایش قیمت روغن، نبودن لوازم یدکی اصلی، مشکلات تامین اجتماعی و ... به همین دلایل، من در جلسه اتاق بازرگانی هم اعلام کردم که نگرانی اصلی بخش حمل و نقل در آینده نبود راننده است یعنی دیگر کسی از راننده کامیون شدن استقبال نمی‌کند. ما الان به ازای هر ۱۰۰ راننده‌ای که بازنشسته می‌شوند، ۳۸ راننده جدیدالورود داریم و این بسیار نگران‌کننده است، در سال‌های آینده ما به جایی خواهیم رسید که با کمبود راننده در کشور مواجه خواهیم بود.

رستمی: ببینید! تمام مصاحبه‌ها و سخنرانی‌های من در کانون و اتاق بازرگانی موجود است، دغدغه همیشگی ما همان دغدغه‌های رانندگان بوده است، چون اصلی‌ترین عنصر در حمل و نقل، نیروی انسانی و رانندگان عزیز ما هستند، وقتی این بخش منتفع نباشد و از ظرفیت‌های موجود استفاده نکند، قطعاً شرکت حمل و نقل هم آسیب می‌بیند. مثال بزنم، در سال ۹۷ رانندگان ما در اعتراضاتی که کرده بودند ۲۰ خواسته داشتند، اولین و اصلی‌ترین خواسته‌شان هم کمیسیون بیشتر بود، ۱۹ مشکل

خوداتکا بودن در شرایط فعلی ارزشی ندارد!



رضا رستمی - رئیس هیئت‌مدیره کانون انجمن‌های کارفرمایی شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل داخلی کالا

سال پیش خوداتکایی را تصویب کردند، چقدر جذابیت داشت و چند شرکت ایجاد شد، امسال هم همین‌طور. فکر می‌کنید که برای ۳ سال آینده باز چه اتفاقی رخ خواهد داد؟ هیچ. من به عنوان کسی که کارشناس حمل و نقل هستم همین الان به شما می‌گویم که تا ۵ سال آینده هیچ‌کس برایش جذابیتی ندارد که حتی یک شرکت تاسیس کند. ما باید موانع سر راه حمل و نقل را باید شناسایی کنیم و براساس آن برنامه‌ریزی داشته باشیم و قدم‌ها را آهسته آهسته برداریم.

ما باید دیدگاه‌های دوستان اتاق بازرگانی به عنوان پارلمان بخش خصوصی را بگیریم و بررسی کنیم که مشکلاتشان در چه بخش‌هایی است. ببینیم آیا واقعاً امروز صاحب کالایی که یک کشتی ۲۰ هزار تنی دارد و مثلاً ۵ هزار کامیون برای حمل این کالا نیاز دارد، می‌تواند با ۵ هزار راننده‌ای که شرکت خوداتکایی دارند طرف قرارداد بشود تا کالایش را حمل کنند؟ قطع به یقین نمی‌تواند.

ما باید از تمام ظرفیت‌ها و نظرات رانندگان، شرکت‌ها و صاحبان کالا به صورت کارشناسی استفاده کنیم. وقتی اینها را گرفتیم، جمع‌بندی کرده و سپس بنادر، جاده‌ها، رفت و آمدها و پیمایش‌ها را ظرفیت‌سنجی کنیم تا ببینیم آیا واقعاً میزان پیمایش کامیون‌های ما در سال مانند پیمایش‌های کامیون‌های اروپایی است؟ چقدر از ناوگان جاده‌ای به صورت یک‌سر خالی پیمایش انجام می‌دهند و ما چطور می‌توانیم این ظرفیت یک‌سر خالی را پر کنیم. اگر به این مرحله نرسیم، نتیجه‌اش این خواهد شد که خوداتکایی هم مانند همان قضیه نوسازی ناوگان خواهد شد که در تلویزیون در بوق و کرنا کردند که می‌خواهیم سویچ به سویچ بدهیم و... اما هیچ اتفاقی نیفتاد.

پرسش من از دوستان دستگاه‌های دولتی این است که مشابه سیستم خوداتکایی را در کدام کشور داریم؟ ترکیه، افغانستان، عراق یا پاکستان را در نظر بگیرید. واقعاً نگاه ایران به بخش حمل و نقل چگونه است؟ این طرح واقعاً برای راننده چه جذابیتی دارد؟ مشکل ما این است که بدون مطالعه و استفاده از نظرات متخصصان تصمیماتی را پشت درهای بسته برای بخش می‌گیریم و بعد از چند ماه و چند سال متوجه می‌شویم که این تصمیم نه‌تنها کمکی نکرده، بلکه سد راه هم شده است. ما مگر مثل آقای خانعلی در کشور چند مشاور بی‌مزد و موجب داریم که مویشان را در این حرفه سفید کرده باشند؟ مسئولان چند بار با ایشان مشورت کرده‌اند؟ چرا از امثال آقای جانجانی و میرزاخانی مشاوره نمی‌گیرند؟ آیا واقعاً با این طرح مشکلی از راننده حل می‌شود یا مشکلی بر مشکلات قبلی راننده اضافه می‌کنیم؟

مگر رانندگانی که همیشه در جاده‌ها و خسته و درگیر هستند می‌توانند همه فعالیت‌هایشان را به شکل قانونی مستند و در دفتر شرکت ثبت کنند و بعد در جریان سال دفاتر را پلمپ کرده، اظهارنامه مالیاتی بدهند و... همه اینها باعث شده که جذابیت تاسیس شرکت خوداتکایی برای رانندگان از بین برود. این کار نه برای رانندگان و نه برای مالک کامیون جذابیتی ندارد. ما باید ببینیم که کشورهای اروپایی و کشوری مانند ترکیه چه کار کرده‌اند. عمر ناوگان ما بیشتر از ۳۰ سال است، چه تسهیلاتی توانستیم برای رانندگان یا حتی شرکت‌های حمل و نقل به وجود بیاوریم که ناوگان‌شان را نوسازی کرده یا افزایش دهند؟

مسئولان یا ناآگاه هستند یا این که نمی‌خواهند به شکل اصولی کاری انجام بدهند. فقط می‌خواهند بگویند که ما کاری کرده‌ایم، خب سه

ممکن است تعداد بسیار اندکی از شرکت‌های ما که آنها هم در مرکز تهران هستند کمیسیون اضافه‌ای بگیرند اما آیا واقعاً در سراسر کشور به این حد فراگیر است و آیا همه شرکت‌های ما الان دارند کمیسیون اضافه می‌گیرند؟ ما شرکت داریم که ۲ درصد کمیسیون می‌گیرد، حتی نیم درصد بیمه تکمیلی را شرکت ما از جیب می‌دهد، در حالی که حق قانونی‌اش ۱۰ درصد است.

در نتیجه حرف من این است که چرا می‌گویید ما اعتراض نکردیم؟ در همه جلسات، یکی از کسانی که برای افزایش کرایه فریاد می‌زند، من هستم. ما سال گذشته، پیشنهاد دادیم که کرایه صد درصد افزایش پیدا کند، کتاباً هم اعلام کردیم آن هم نه غیراصولی بلکه اصولی و کارشناسی. آیتم‌های افزایش کرایه به دلایل مختلف از جمله قیمت لاستیک، روغن و... را نوشتیم و گفتیم صد درصد سود، نهایتاً سازمان راهداری افزایش ۶۲ درصد را تایید کرد و برای شورای عالی ترابری بردیم و سازمان‌های دیگر مانند راه‌آهن، هواپیمایی، بنادر و... هم بودند. اینها هم برای صنف‌های خودشان همه بالای ۱۰۰ درصد افزایش قیمت تقاضا داشتند، عملاً اتفاق نیفتاد و ۳۰ درصد کرایه را بالا بردند. ما می‌دانستیم که مشکل راننده با افزایش ۳۰ درصد حل نمی‌شود.

من همان‌جا اعلام کردم که آقای وزیر شما لاستیک را با قیمت سال ۱۳۹۹ به ما بدهید، ما هم همان کرایه را می‌گیریم و اصلاً افزایش نمی‌خواهیم. من لاستیکی که قیمت آن در سال ۹۹، حدود ۲/۵ میلیون تومان بود، امروز ۳۷/۵ میلیون تومان می‌خرم، اما کرایه راننده من چقدر افزایش پیدا کرده است؟ یا باید به صراحت گفت روغن‌هایی که امروز استفاده می‌کنیم، روغن سال ۹۷ نیست، واقعاً روغن‌های سال ۹۷ و ۹۸ روغن‌های استاندارد و با کیفیتی بود، اما الان به خاطر گرانی رو به تقلب آورده‌اند. من راننده که پشت فرمان می‌نشینم مگر کارشناس هستم که بدانم این روغن استاندارد است یا خیر؟

یا مثلاً راننده ما کالایی را در بندر بارگیری می‌کند ولی در گمرک می‌گویند ظن قاچاق است، راننده را می‌گیرند و ۱۰ روز آنجا نگاه می‌دارند و پس از ۱۰ روز به جلسه کارشناسی می‌برند و می‌گویند بخشید قاچاق نیست، می‌توانید بروید. خب تکلیف ۱۰ روز بازداشت این راننده چه می‌شود؟ صاحب کالا می‌گوید به من ارتباطی ندارد، کالای من با مدارک قانونی بود و هیچ مشکلی وجود نداشت به شما تحویل دادم و شما وظیفه داشتید آن را به موقع برسانید تازه صاحب کالا از راننده من طلبکار می‌شود که چرا ۱۰ روز تاخیر داشته‌ای و من از تاخیر شما متضرر شدم. خب آن راننده باید چه کار کند؟ بعد می‌گویند ما بودجه‌ای داریم بابت موضوعات ظن قاچاق، شما باید شکایت کنید تا از آنجا پیگیری شود. خب مگر راننده

ما هم بی‌تفاوت نبودیم مثل شما اعتراض کردیم اما راه به جایی نبرد، در سال ۹۷ گفتند که ارز دولتی برای خرید لاستیک می‌دهیم، در سال ۹۸ گفتند ارز نیمایی می‌دهیم و در سال ۹۹ کل ارز را قطع کردند. من به عنوان کامیون‌دار می‌گویم، امروز لاستیک‌هایی که در گذشته به عنوان لاستیک‌های پشت تریلی‌هایمان هم نمی‌بستیم، به دلیل قیمت بالا مجبوریم به جای لاستیک جلو ببندیم. ما قبلاً برای دو لاستیک جلو که خیلی مهم بود می‌گفتیم حتماً باید بریجستون ژاپن بسته شود، اما لاستیک‌های چینی را وارد کردند که متعلق به سال ۲۰۱۵ است، اجباراً رانندگان ما هم به خاطر کمبود و سهمیه‌بندی از آنها استفاده می‌کنند. ما نمی‌گوییم عملکرد همه شرکت‌های ما درست است، همان‌طور که عملکرد همه رانندگان درست نیست. ما همین الان راننده‌ای داریم که در زندان است؛ بارگیری کرده و ذرت شرکت امور پشتیبانی دام را برده و نصف آن را خالی کرده و در آن ماسه بادی ریخته است یا راننده‌ای پلاک را جعل کرده و در بار سرقت کرده است. خب در هر صورت در هر صنفی همه یک‌جور نیستند، متخلف هم هست ولی دستگاهی که باید برخورد کند چه کسی است؟ دولت. باید با شرکتی که تخلف می‌کند و از راننده کمیسیون اضافه می‌گیرد برخورد کند، راننده اگر تخلف کند طبق کمیسیون ماده ۱۱ باید با او برخورد کرد و هیچ زمانی آقای خانعلی از او دفاع نخواهد کرد. اگر هم یک شرکت حمل‌ونقل تخلف کند، آقای جانجانی به عنوان دبیر کانون که در کمیسیون ماده ۱۲ حضور دارد به خودش اجازه نمی‌دهد دفاع ناحق کند.



عبدالله خانعلی: درست است که تسهیلاتی درباره تعداد ناوگان و صدور بارنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ایجاد شده است ولی با وجود اصلاحات انجام شده، ما هنوز با عبارت «شرکت حقوقی» مشکل داریم و معتقدیم برای راننده ایجاد اشکال می‌کند؛ وقتی نام شرکت به میان می‌آید، طبیعتاً به معنای درگیری با دارایی و گرفتن مفاصاحساب است





خانعلی: الان یک شرکت کلمه «بزرگ‌مقیاس» را در نام خودش یدک می‌کشد، اما وقتی من بارش را از بندرعباس به تهران می‌آورم و تحویلش می‌دهم، ۸ ماه کرایه من را نمی‌دهد. این چه نوع توانمندی است؟!



بنده خدا وقت این کارها را دارد یا اصلاً می‌داند که چگونه حق خود را بگیرد. پس می‌بینید که ما هم با مشکلات رانندگان کاملاً آشنا هستیم و در این زمینه دغدغه داریم؛ چرا که مشکلات ما به هم مرتبط است. نباید راهمان را از هم جدا کنیم.

هر زمان این تفکر در تشکل‌های صنفی کامیون‌داران، رانندگان و شرکت‌ها ایجاد شود که ما اجزای جدا از هم نیستیم، در مقابل هم نیستیم، بلکه از یک پیکره و از یک خانواده‌ایم، سریع‌تر به خواسته‌هایمان می‌رسیم؛ مخصوصاً در شرایطی که مسئولان ما هیچ درکی از مشکلات کار ندارند.



تشنه رئیس شرکت شدن نیستیم!

عبدالله خانعلی - رئیس هیئت‌مدیره کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار

باشد، نباید فعالیت کند. من می‌گویم از شرکت‌ها زمین، پارکینگ و... هیچ چیزی نخواهید. یک اتاق شش متری بخواهید که آدرسی داشته باشد حتی در خانه‌شان هم می‌توانند فعالیت کنند، اما اساس کار این است که باید در حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری داشته باشند، نه اینکه زمین بخرند زیرا با خرید ملک برای خودشان سرمایه‌گذاری می‌کنند و سال آینده این سرمایه‌گذاری دوبرابر می‌شود، در حالی که سرمایه راننده ماشین است که قیمت آن نصف می‌شود.

مشکل ما اینجاست که شرکت حمل‌ونقلی که ماشین نداشته باشد، اساساً معنایی ندارد. شرکت‌ها برنامه‌نویسی را تبدیل به شغل کرده‌اند. پروسه حمل‌ونقل تعریف دارد. اگر بحث سرمایه‌گذاری مطرح باشد، من به جرئت می‌گویم که از این ۴ هزار و ۶۰۰ شرکت حداقل ۴ هزار تا از آنها خودبه‌خود غریبال می‌شوند. اصلاً به انبار و گاراژ و... هم نیازی نیست. فقط دولت باید بگوید که هر کسی صرفاً برای ماشین خودش می‌تواند برنامه صادر کند. در اینجا توانمندی‌ها مشخص می‌شود. الان یک شرکت کلمه «بزرگ‌مقیاس» را در عنوان خودش یدک می‌کشد، اما وقتی من بارش را از بندرعباس به تهران می‌آورم و تحویلش می‌دهم، ۸ ماه کرایه من را نمی‌دهد. خب این چه نوع توانمندی است؟!

توانمند آن است که من وقتی کمپرسی را بالا کشیدم یا کارگر بار را خالی کرد، پول را به حساب من بزند و بروم، این که صاحب بار به شما چه زمانی پول می‌دهد به من ارتباطی ندارد، شاید شما چک شش ماهه داده‌اید و قرارداد بستید. دولتی‌ها چنین مسائلی را نمی‌بینند.

تنها موضوعی که ما را به سمت اخذ مجوز برای صدور برنامه توسط رانندگان سوق می‌دهد (و نه تاسیس شرکت)، مشکلاتی است که با آن مواجه هستیم؛ اتفاقاً مدینه فاضله من به عنوان راننده این است که اصلاً ماشین نداشته باشم و ماشین متعلق به شرکت باشد و من روی آن کار کنم.

این آرزوی قلبی من است، چون بسیاری از کشورها را دیده‌ام که به همین صورت فعالیت می‌کنند. در کشورهای دیگر، حتی اگر مالکیت شخصی هم داشته باشم، باید تحت پوشش یک شرکت حمل‌ونقل فعالیت کنم که پیدا کردن بار و مسئولیتش با اوست.

جالب اینکه الان اگر شرکت خوداتکایی هم تاسیس کنم، در استان‌هایی که سالن اعلام بار وجود دارد، نمی‌توانم بارگیری داشته باشم. «شل کن؛ سفت کن» عجیبی است.

اگر واقعیت‌ها را نبینیم، موضوع به درستی پیش نمی‌رود. ذات ماجرا این است که شرکت‌ها امکانات، سرمایه و قدرت دارند. از چه کسی این قدرت را گرفتند؟ از من راننده اما به دلیل این که من اشتباه و خطا دارم، شرکت همان پول، قدرت، ارتباط و پارتی را علیه خود من استفاده می‌کند. این که ما در ظاهر بگوییم بیاید با هم بنشینیم و تعامل کنیم فقط حرف است، هرچند اصلاً نیازی هم به آن نیست. هر کسی به دنبال منافع و حق و حقوق مشروع خودش باشد، هیچ کس هم گلایه ندارد که شما چرا دنبال حق خودتان هستید.

ایرادی هم که من می‌گیرم مربوط به ذات شرکت‌های خوداتکایی نیست. من می‌گویم شرکت حمل‌ونقل بدون اینکه ناوگانی داشته

در ساختار و نظام حمل‌ونقل کشورهای دیگر ما دو ضلع موازی همدیگر می‌بینیم؛ یکی شرکت و یکی صاحب کالا. من راننده اصلاً وجود خارجی ندارم؛ اما در ایران به‌عنوان سرمایه‌گذار تبدیل به ضلع سوم شده‌ام، مشکل اصلی همین است که در این بخش سرمایه‌گذار کسی است که اساساً نباید سرمایه‌گذاری کند، چون نه اطلاعات لازم از مسئولیت مدنی و حقوقی این کار را دارد و نه توانمندی‌اش را. از طرف دیگر، وقتی این سرمایه‌گذار (راننده) می‌خواهد با توجه به وعده‌ها و در باغ سبز دولت درباره تسهیلات وارد حمل‌ونقل شود، کسی به او این آمار را نمی‌دهد که چند دستگاه ماشین داریم، اصلاً آیا برای من ظرفیتی هست که کار کنم یا خیر. چند راننده فعال در کشور داریم و... هیچ‌کدام از اینها را نمی‌داند و به صرف وعده‌هایی درباره تسهیلات دل به دریا می‌زند، دولت هم استقبال می‌کند. چرا؟ چون اقتصاد ما دولتی است و ۷۰ تا ۸۰ درصد بارهای ما دولتی است، پس می‌خواهد آن‌قدر ماشین زیاد باشد که هر زمان نیاز داشت، بتواند با آنها بارهایش را جابه‌جا کند.

دوستان به ماده ۳۷۷ قانون تجارت اشاره کردند، اما در همان ماده به این نکته اشاره شده که «متصدی حمل به کسی می‌گویند که در قبال دریافت دستمزد، اشیاء و کالا را جابه‌جا می‌کند» نگفته که حتماً باید شخصیت حقوقی داشته باشد. مشکل ما اینجاست و به نظر ما وقتی مشخص نشده، راننده به عنوان شخص حقیقی می‌تواند متصدی حمل در نظر گرفته شود، اما سال ۶۸ سازمان راهداری قانون الزام استفاده از صدور بارنامه برای حمل را به تصویب رساند که مغایر با باقی قانون‌ها بود. قانون اساسی و ماده ۵۰۷ تا ۵۱۳ قانون مدنی و قانون تجارت، مالکیت را به رسمیت شناخته است، اما سازمان راهداری مالکیت را به رسمیت نمی‌شناسد.

مشکلات ما یکی، دو تا نیست. وقتی صاحب کالا حق‌الزحمه شرکت را می‌دهد، چرا من باید از کرایه‌ای که می‌گیرم ۱۰ درصد کمیسیون بدهم، فقط بابت صدور بارنامه؟! سازمان راهداری می‌گوید ۹ درصد عوارض جابه‌جایی بدهید. خب یک حسابی باز کنید و این را از صاحب کالا بگیرید، چرا حساب من را چاق می‌کنید که فردا دارایی روی آن بحث داشته باشد؟! در صورتی که در قانون کشور خودمان گفته شده که صاحب کالا باید با شرکت حمل طرف حساب بشود و شرکت حمل هم با راننده طرف حساب بشود، ولی یا صاحب کالا شرکت را دور می‌زند و مستقیم سراغ راننده می‌آید یا راننده شرکت را دور می‌زند و مستقیم سراغ صاحب کالا می‌رود. خب اسم این که حمل‌ونقل نیست.

اگر قانون تجارت را در نظر بگیریم، قانون تجارت حمل‌ونقل را جزو عقود وکالت و اجاره می‌داند، یعنی شرکت نماینده صاحب کالا است، ماشین



رضا میرزاخانی: این آزمون و خطاها تا چه زمانی باید اتفاق بیفتد؟ الان واقعاً مشکل ما صدور بارنامه یا شرکت‌های خوداتکایی هستند؟ ما که مشکل بارنامه نداریم، مشکل سرمایه‌گذاری داریم. ما هیچ‌وقت نیازسنجی را در نظر نگرفتیم. هیچ‌وقت منطقه‌ای بررسی نکردیم که آیا این منطقه نیاز به ایجاد شرکت حمل‌ونقل دارد یا خیر، همین‌طور گفتیم بروید شرکت تاسیس کنید. خب آیا در کشورهای دیگر هم به همین شکل است؟



مثال دیگر ناآگاهی مسئولان درباره ارزش افزوده است. از ۲ سال قبل تا الان متولی فعالیت‌های ما یعنی سازمان راهداری گفته است که ارزش افزوده نگیرید و معاف هستید؛ در عوض، عوارض ۴ درصد جاده‌ای را به ۹ درصد افزایش دادند، اما حالا پس از دو سال می‌بینیم که سازمان امور مالیاتی نامه زده که شما باید مالیات ارزش‌افزوده بدهید! حتی می‌گوید که باید مالیات سال قبل را هم بدهید، می‌گوییم سازمان راهداری گفت نگیرید، اما گوش کسی بدهکار نیست.

خب الان آیا رانندگان آمادگی سروکله زدن با چنین مشکلاتی را دارند؟ اینها دردهای ماست، ما به عنوان راننده و کامیون‌دار همه باید کنار هم باشیم. ایراد از خودمان است که اتحاد نداریم تا زمانی که این اتفاق نیفتد، برای ما تصمیماتی گرفته می‌شود و برایمان لباسی دوخته می‌شود که یا تنگ است یا گشاد.

■ **خانعلی:** مشکل اصلی ما مربوط به تضاد منافع است. البته طبیعی هم هست، فلسفه وجودی شرکت با فلسفه وجودی من راننده و کامیون‌دار مانند بحث تشکلهای کارگری و کارفرمایی تفاوت دارد. منتهای مراتب،



خداداد بکرانی: جذابیت فعلی شرایط تاسیس خوداتکایی فقط صدور بارنامه است. به نظر من، راننده هیچ وقت خودش را درگیر ثبت شرکت نخواهد کرد زیرا غیر از بحث مالیات وقتی راننده در این حوزه سرمایه گذاری می کند، می خواهد استفاده ای ببرد، در حالی که در شرایط فعلی هیچ ارزش اقتصادی وجود ندارد که بخواهیم شرکتهای ثبت کنیم؛ آن هم در حالی که هیچ جریان پایدار حمل و نقلی در این کشور وجود ندارد



حمل و نقل باید واجد آن باشند و به نوعی اعتبار آنها از نظر سرمایه گذاری و موجب اعتماد صاحب کالا به مجموعه حمل و نقل برای واگذاری عملیات حمل محسوب می شدند، حذف شده است. این است که من احساس می کنم تسهیل در شرایط تاسیس شرکت حمل و نقل نمی تواند خدمت به بخش باشد.

من خودم به عنوان مدیر شرکت حمل و نقل می گویم، ما بالاخره پس از ۳۰ سال کار کردن در این مجموعه، نگاه تمامیت خواه به بخش حمل و نقل نداریم و اگر زمانی به این نتیجه برسیم که واقعاً نیاز حال حاضر حمل و نقل، صدور بارنامه توسط راننده است، مطمئناً در برابر آن هیچ مقاومتی نداریم، اگرچه مقاومت و اعلام نظر ما هم در حال حاضر در مجموعه قانون گذاری حمل و نقل کشور خیلی شنیده نمی شود. هر کسی که می آید براساس سلیقه خودش کاری را انجام می دهد.

مطمئن باشید کسی که سرمایه گذاری کرده و در حرفه اش اصالت دارد، در حمل و نقل تخلف نمی کند، اگر تخلفی باشد در بخش کمیسیون است. مجرای این کارمزدهای ۴۰، ۵۰ یا ۶۰ درصد چیست؟ به غیر از این است که صرفاً یک پایانه، ۲۰ میز تعبیه کرده و همه میزها را هم کرایه داده

من را اجاره می کند و من موجر هستم زیرا وسیله ام را اجاره داده ام تا صاحب کالا بارش را با آن حمل کند، خب من خودم هم بار را برایش حمل می کنم. من اینجا مبلغ اجاره را می گیرم؛ چرا باید از مبلغ اجاره ۱۰ درصد به مستاجر بپردازم؟! ایراد قانونی ما اینجا است.

خلاصه اینکه چنین مشکلاتی باعث شده که ما به دنبال اخذ مجوز صدور بارنامه توسط رانندگان باشیم، نه تاسیس شرکت خوداتکایی. ما هم معتقدیم راهکار درست این است که شرکتها را تقویت کنند و شرکت مالکی رواج داشته باشد مانند تمام دنیا، من هم برایشان کار کنم، هم بیمه کارگری ام را می گیرم. هم بیمه بیکاری ام را و هم از کارافتادگی. اکنون ما جزو هیچ قشری نیستیم. در قانون کار نه کارگر محسوب می شویم و نه کارفرما.

از طرف دیگر، می گویند چون متولی دارید. صنف هم نیستید و مشمول قانون صنفی هم نیستیم چون به استناد تبصره ماده ۲ قانون نظام صنفی، سه گروه به دلیل این که متولی دارند، مشمول نظام صنفی نمی شوند: حمل و نقل، نظام مهندسی و نظام پزشکی. مشکل ما فقط و فقط سر این است که متولی ما کارش را به شکل اصولی انجام نمی دهد.

■ ترابران: ظاهراً یکی از دلایل بیگیری موضوع تاسیس شرکت های خوداتکایی تعدد شرکت های حمل و نقل عنوان شده است، آیا اگر به جای تاسیس شرکت های جدید، شرکت های فعلی به صورت هلدینگ با هم جمع شوند، برای بخش حمل و نقل منفعت بهتری خواهد داشت؟ به نظر می رسد، در این حالت هم شرکت ها قانونمندتر می شوند و هم مشکلات رانندگان کمتر می شود.

■ رستمی: نظر شما درست است و تاسیس شرکت های خوداتکایی فقط مشکلات را پیچیده تر می کند. شما الان ۶۰۰ هزار نفر راننده دارید، حالا اگر ۱۰ درصدشان شرکت بزنند می شود ۶۰ هزار تا. حدود ۴۶۰۰ شرکت حمل و نقل هم داریم که همین حالا با مشکلات عدیده مواجه اند. فکر کنید که ۶۰ هزار شرکت خرد هم اضافه شود، چه بخشی از مشکلات حمل و نقل را حل خواهد کرد؟ کدام دغدغه صاحب کالا را کم می کند؟ در حالی که وقتی تعداد شرکت ها کمتر باشد برای رسیدن به منافع به هم نزدیک تر می شوند و رقابت های ناسالم هم از بین خواهد رفت.

■ جانجانی: من با احترام به نظرات همه دوستان می خواهم بگویم یکی از دلایلی که شاید ممکن است در آینده هم از شرکت خوداتکایی استقبال نشود، این است که ما به عنوان تسهیل، اعتبار این شرکت ها را کم کرده ایم. یعنی یکسری از ملزومات و مستحذاتی که شرکت های



جانجانی: تغییر نیاز بشر است، اما اتفاقی که الان در حال رخ دادن است تغییر نیست بلکه ساختارشکنی است که قطعاً در آینده خیلی نزدیک برای حمل و نقل گران تمام می‌شود. مطالبه واقعی رانندگان مسائل دیگری است. آنهایی که به دنبال حذف شرایط با عنوان تسهیل صدور مجوز هستند بگویند که چه فکری برای حمل و نقل در شرایط خاص و بحران‌های اقتصادی و اجتماعی کرده‌اند



است. مثلاً یک دلال آنجا آمده که هیچ تعهدی نسبت به این سرمایه ندارد. فقط می‌گوید ۱۰ میلیون تومان کرایه می‌دهم و اگر ۱۰ بار داشته باشم، باید ۱۰۰ میلیون در بیآورم که این ۱۰ میلیون کرایه را بدهم و مابقی را هم در جیب خودم بگذارم. تخلف از اینجا نشئت می‌گیرد.

آقایان در بحث تسهیل با این شعار وارد شدند که ۵ یا ۴ هزار شرکت هستند که انحصاری ایجاد کردند و ما می‌خواهیم که این انحصار شکسته شود و هر کس با هر سرمایه‌ای تبدیل به متصدی حمل و نقل شود، اما به نظر شما آیا علاج وضع حمل و نقل ما این است که متصدی حمل و نقل را اضافه کنیم؟ من اصلاً کاری به این نکته ندارم که متقاضی یک راننده تک‌مالک و خودراننده باشد یا یک کارخانه سیمان که تهیه سه دستگاه کامیون آن هم نه از خودش بلکه از همین رانندگان موجود برایش مثل آب خوردن خواهد بود، سه راننده را عضو هیئت‌مدیره خودش می‌کند و یک شرکت حمل و نقل شهرستانی می‌زند و تمام اعمالی را که یک شرکت حمل و نقل انجام می‌دهد با یک مقدار حذف می‌کند یا یک مقدار هم از آن سوءاستفاده می‌کند.

در چند سال گذشته، براساس برخی نیازهای مقطعی، تصمیماتی گرفته شده است، مثلاً از سال‌های ۶۰ بحث سالن‌های اعلام بار مطرح شد یا در سال‌های اخیر با شعار ورود سامانه‌های هوشمند و هوشمندسازی حمل و نقل و مقوله تکنولوژی‌های نوین و الگوبرداری از کشورهای

توسعه یافته یکسری شعارهایی دادند و سعی کردند تغییراتی در ساختار حمل و نقل ایجاد کنند. ای کاش آقایان قبل از این که در سال جاری به بحث ضوابط تاسیس شرکت توجه نشان دهند، به نتیجه عملکرد خودشان از سال ۹۷ تا ۱۴۰۲ نگاهی می‌انداختند. ببینند تخلف شرکت‌های حمل و نقل چقدر است، عدم پرداخت کرایه‌ها چقدر است، تخلف در نوشتن بارنامه‌ها توسط شرکت‌های سنتی چقدر است، در حال حاضر، چیزی حدود ۱۳ شرکت بزرگ مقیاس داریم، ما به آقایان گفتیم ۱۰۰ هزار برگ بارنامه آخر را این شرکت‌ها را بیآورید، اگر بیش از ۵۰ درصد بارنامه‌ها براساس قوانین موجودی که خود شما گذاشتید تخلف نبود، ما همه حرف‌هایمان را پس می‌گیریم. همین موضوع نشان‌دهنده آن است که رویکردهای سلیقه‌ای و بی‌ضابطه شما فقط در جهت توسعه تخلف و فرصت‌طلبی بوده و مطمئناً اینها روزبه‌روز جریان حمل و نقل را به سمت فشل بودن و بی‌نظمی بیشتر پیش می‌برد.

تغییر نیاز بشر است اما اتفاقی که الان در حال رخ دادن است تغییر نیست بلکه ساختارشکنی است و این ساختارشکنی قطعاً در آینده خیلی نزدیک برای حمل و نقل گران تمام می‌شود. من احساس می‌کنم دولتی‌ها با یک فرافکنی دارند مسکن کوتاه‌مدتی به رانندگان می‌دهند، در حالی که مطالبه واقعی رانندگان مسائل دیگری بوده است. به نوعی فکر می‌کنم می‌خواهند دوران مدیریت خودشان را با آرامشی به سر ببرند و پس از آن برایشان اهمیتی ندارد که سه، چهار سال آینده با شرکت‌هایی که درست کرده‌اند، چه اتفاقاتی ممکن است برای بخش حمل و نقل بیفتد. مسئولین که به دنبال حذف شرایط با عنوان تسهیل صدور مجوز هستند پاسخ دهند که چه فکری برای حمل و نقل در شرایط خاص و بحران‌های اقتصادی و اجتماعی کرده‌اند.

■ **میرزاخانی:** متأسفانه آزمون و خطا زیاد شده است، ما چقدر یک مسئله را امتحان کنیم، بعد آن را تغییر بدهیم، یک روز بگوییم که شرکت‌های حمل و نقل باید در پایانه مستقر شوند و از سالن اعلام بار استفاده کنند و به بحث اعلام بار ورود کند، یک روز دیگر بگوییم نه خارج از اعلام بار باشد. این آزمون و خطاها تا چه زمانی باید اتفاق بیفتد؟ الان واقعاً مشکل ما صدور بارنامه یا شرکت‌های خوداتکایی هستند؟ ما که مشکل بارنامه نداریم و همه دوستان اذعان دارند که چنین مشکلی وجود ندارد، بلکه مشکل سرمایه‌گذاری داریم.

ما هیچ‌وقت نیازسنجی را در نظر نگرفتیم. هیچ‌وقت منطقه‌ای بررسی نکردیم که آیا این منطقه نیاز به ایجاد شرکت حمل و نقل دارد یا خیر، همین‌طور گفتیم بروید شرکت تاسیس کنید. خب آیا در دنیا هم به



جانجانی: تنها راهکار ما برای برون رفت از مشکلات فعلی، ارزشمندتر کردن بخش است، این موضوع چطور اتفاق می افتد؟ اولاً پایش به معنای نظارت، ثانیاً پالایش



همین شکل است؟ مثلاً در مناطقی از کشور که میزان بار کم است و منطقه صنعتی محسوب نمی شوند، شاید فقط نیاز به ۱۰ شرکت حمل و نقل باشد اما ۸۰ شرکت حمل و نقل تشکیل شده، خب مشخص است که شاهد تخلف خواهیم بود. کسانی که عمرشان را صرف حمل و نقل کرده اند چه رانندگان و چه شرکتها مطمئن باشید تخلف نمی کنند. افراد نوپا که فکر می کنند از این شرایط می توانند سود برده و به سرعت به خواسته شان برسند تخلفات را انجام می دهند.

مشکل ما الان در حمل و نقل این است که ایجاد بیش از ظرفیت شرکت حمل و نقل نه تنها اثربخشی و کارایی را افزایش نمی دهد، بلکه باعث عدم



سفره خالی و دعوت از این همه مهمان؟!

علی اصغر جانجانی - دبیر کانون انجمن های کارفرمایی شرکتها و موسسات حمل و نقل داخلی کالا

به احترام این سرمایه گذاری، تخلف کمتری را در این زمینه مرتکب می شوم و سعی می کنم به قانون بیشتر احترام بگذارم، اما سازمان و قانونگذار به این هم توجه نکرده است و شرایط را آسان تر کرده است. ما می گوئیم اگر شما می گوئید این تعداد شرکت زیاد است، چرا با تسهیل در شرایط همین مثلا ۴ هزار و ۶۰۰ شرکت را تبدیل به ۸ هزار شرکت می کنید؟ چه اتفاقی رخ داده که از سال ۹۵ به این طرف تعداد شرکتها دو برابر شده است؟!

مطمئن باشید تسهیل های مورد نظر در تاسیس شرکت حمل و نقل به هیچ عنوان به نفع بخش نیست. یکی از معضلات حاضر حمل و نقل به گواه تمام دست اندرکاران موضوع دلالتی است؛ بنابراین با تسهیل های ایجاد شده، اشخاصی با ارائه سه سند مالکیت آن هم به نام افراد دیگر - نه حتی در مالکیت شرکت - به قصد و نیت سوء استفاده شرکت حمل و نقل تاسیس می کنند و با دستی بازتر تخلفات سابق را توسعه می دهند و موجب ایجاد اختلال در بخش خواهند شد. افزایش تعداد شرکت های حمل و نقل بدون نیازسنجی منطقه ای آسیب های جدی بلندمدت را به بخش وارد خواهد کرد.

همین امروز که ما با هم صحبت می کنیم، شاید متقاضی شرکت خوداتکایی در سراسر ایران ۵ نفر هم نباشد، ولی شاید بیش از ۲۰۰۰ تقاضای شرکت حمل و نقل جدید در همین ۲ یا ۳ ماه ثبت شده است. وقتی سفره بار خالی است، هزار شرکت جدید به دید و طمع برداشت سود می آید و قطعاً داخل کشور تخلف می کند.

اعتقاد قلبی من این است که بزرگترین مشکل حال حاضر جامعه ما نبود تعاریف کلمات است، اگر اول ما یک تعریف درست از راننده داشتیم که راننده، مالک و کامیون دار چه کسانی هستند و شرکت حمل و نقل چیست، قطعاً قانونگذار در هنگام تدوین قوانین، یک مقدار اختیاراتش برای اعمال سلیقه های شخصی کم می شد و مجبور بود که براساس تعاریف موجود راهکارهایش را در نظر بگیرد. اما اکنون به این شکل نیست.

به نظر من، یکی از دلایلی که شاید ممکن است در آینده هم از شرکت خوداتکایی استقبال نشود، این است که ما به عنوان تسهیل، اعتبار این شرکتها را کم کرده ایم. یعنی یکسری از ملزومات و مستحذاتی که شرکت های حمل و نقل باید واجد آن باشند و به نوعی اعتبار آنها از نظر سرمایه گذاری و موجب اعتماد صاحبان کالا به مجموعه های حمل و نقل برای واگذاری عملیات حمل محسوب می شد، حذف شده است. این است که من احساس می کنم تسهیل در شرایط تاسیس شرکت حمل و نقل نمی تواند خدمت به بخش باشد.

فقط هم بحث شرکت های خوداتکایی مطرح نیست، در مورد تاسیس شرکت های حمل و نقل معمولی در شهرستانها هم همین طور است. پس از چند سال به این نتیجه رسیدند که چنین شرکت هایی باید ۱۲ کامیون داشته باشند و ۵ هزار مترمربع مستحذات آن هم به دلیل ضمانت جهت اعتماد در صاحبان کالا و ارزشمندی فعالیت به این معنا که اگر من برای شغل خودم این مقدار هزینه کردم،

کارایی در بخش و افزایش تخلفات و مشکلات در بخش می‌شود.

■ **دهقانیان:** به قول شما ما مکمل هم هستیم. اگر ما نباشیم، شرکت حمل‌ونقل نیست و اگر شرکت حمل‌ونقل نباشد، کامیون‌دار و راننده نیست. چه بهتر که ما در میزگردها و هم‌فکری‌ها به تعاملی برسیم و دوستانه با هم یک مسیر حرفه‌ای را ادامه بدهیم. آیا می‌توانم راهکاری از شما بخواهم که اختلافات موجود کاهش پیدا کند؟

■ **رستمی:** هر چقدر بین ما فاصله باشد، سازمان راهداری منفعت می‌برد. ما به عنوان شرکت‌های حمل‌ونقل اعلام آمادگی می‌کنیم و حسن نیت خود را از سال ۹۷ هم در مورد بحث بیمه تکمیلی رانندگان و... نشان دادیم. حال نمی‌گوییم ۱۰۰ درصد خوب، اما ۵۰ درصد آن را انجام داده‌ایم. در کانون ما به روی رانندگان باز است و هر زمان هر جا دوستان بخواهند گردهمایی داشته باشند آماده‌ایم که به گفت‌وگو کنیم، حتی از هم انتقاد کنیم و در فضای مجازی بگذاریم تا همکاران ما نظر بدهند. اگر ما منیت‌ها را کنار بگذاریم، به نتیجه‌ای که شما می‌گویید می‌رسیم. من به عنوان رئیس کانون شرکت‌های حمل‌ونقل اعلام می‌کنم که اهل تعامل هستیم، ما می‌خواهیم این تعامل را ایجاد کنیم. ما باید یک جایی بایستیم و بپذیریم که ایراد از خودمان است و ما نتوانستیم توانمندی‌هایمان را به دوستان دولتی بقبولانیم. پس ما باید یک جایی به همدیگر اعتماد کنیم.

د

بکرانی: سیاست‌های کلی که برای حمل‌ونقل ما پیاده‌سازی شده و رهبری هم آن را سال ۶۸ ابلاغ کرده است یکی نگرش شبکه‌ای است و یکی آمایش، این نگرش شبکه‌ای می‌گوید که هماهنگی بین تمام عناصر و ارکان حمل‌ونقل، حال این هماهنگی با چه کسی است؟ هماهنگی با شرکت حمل‌ونقل است اما در حال حاضر، شرکت حمل‌ونقل فقط یک چاپگر است که حتی بارنامه هم صادر نمی‌کند بلکه چاپ می‌کند

ع

■ **خانعلی:** در کشوری مانند ایران اساس کار بر این است که اتحادی ایجاد نشود چون کسانی هستند که از اختلافات شرکت‌ها و رانندگان سود می‌برند.

■ **جانجانی:** تنها راهکار ما برای برون‌رفت از این موضوع ارزشمندتر کردن بخش است، این موضوع چطور اتفاق می‌افتد؟ اولاً پایش به معنای نظارت، ثانیاً پالایش. وقتی یک شرکت حمل‌ونقل کمیسیون اضافه می‌گیرد و در حق راننده اجحاف می‌کند این شرکت حمل‌ونقل نیست، بلکه یک کلاهبردار در لباس شرکت حمل‌ونقل است. اگر یک راننده با کامیونش بار دزدید، این یک راننده نیست بلکه سارق است در لباس راننده. اگر راننده‌ای حق همکار خودش را ضایع کرد، نوبت یا کرایه‌ای را ضایع کرد، قطعاً یک کلاهبردار در لباس راننده است، همین را به صف و بخش هم تسری بدهید. تنها راهکار ما اول شناسایی و سپس غربال و پالایش اینهاست. منتها ظرفیت این پذیرش هنوز در سازمان دولتی ما ایجاد نشده است.

مدتی پیش من به عنوان دبیر کانون شرکت‌ها چندمین نامه را به سازمان راهداری زدم و گفتم ننگ شرکت‌های حمل‌ونقل، وجود همان تعداد معدود متخلفین در لباس شرکت حمل‌ونقل است که کمیسیون اضافی اخذ می‌کنند یا تضییع حقوق راننده یا صاحب کالا به انحاء مختلف دارند. من گفتم به عنوان مسئول شرکت‌ها حاضر در نظارت بر عملکرد این شرکت‌ها و شناسایی و پالایش آنها کمک کنم، این شاید یک نوع خودزنی محسوب شود؛ با این حال، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور هنوز هیچ پاسخی به ما نداده است، در اینجا شائبه‌ای به وجود می‌آید که شاید سازمان راهداری و کلا بخش دولتی صرفاً به دنبال صدور بارنامه و اخذ عوارض است و اینکه چه کسی یا چه تعدادی و به چه شکلی بارنامه صادر می‌کنند برای ایشان اهمیتی ندارد. اگر سازمان راهداری واقعاً دنبال این قضیه بود خیلی استقبال می‌کرد و می‌گفت شما خودتان مسئول بخش هستید و خودتان می‌دانید که در این راه چه مشکلاتی وجود دارد. اگر سازمان دنبال این موضوع بود قطعاً یک بازخورد مثبت نسبت به این موضوع نشان می‌داد اما متأسفانه علی‌رغم تمام فشارهایی که ما از خارج سازمان آوردیم، هیچ پاسخی دریافت نکردیم.

اگر این پالایش اتفاق بیفتد، بقیه مسائل مانند اینکه مسئول صدور بارنامه راننده باشد یا شرکت، بحث سامانه پاک، کرایه‌ها و... بحث‌های حاشیه‌ای خواهد بود. من و شما برای یک کار ارزش قائل هستیم و علی‌رغم اختلاف‌نظرها، در نهایت یک راهکاری در نظر می‌گیریم که به بخش ضرر نزنند. اگر من واقعاً نماینده یک شرکت حمل‌ونقل باشم،



سیدرضا دهقانیان: می‌خواهم از مدیران شرکت‌ها

بیرسم به نظر شما، چرا کار به اینجا رسیده

که راننده می‌خواهد مقابل شرکت حمل‌ونقل

قرار بگیرد و شرکت تاسیس کند؟ موضوع فقط

۱۰ درصد کمیسیون نیست، بلکه مشکلات زیاد

دیگری هم وجود دارد؛ اگر ما نباشیم، شرکت

حمل‌ونقل نیست و اگر شرکت حمل‌ونقل

نباشد، کامیوندار و راننده نیست، اما آنها

هیچ وقت در کنار رانندگان و سرمایه‌گذاران

واقعی بخش نبوده‌اند



که حتی بارنامه هم صادر نمی‌کند بلکه چاپ می‌کند.

بعد به موضوع آمایش می‌رسیم؛ شرکت حمل‌ونقل وقتی سرمایه‌گذار نیست، چطور می‌خواهد مدیریت زمان کند و از حق و منافع من دفاع کرده و حافظ منافع من خودمالک باشد؟ چطور می‌خواهد ایمنی کالا را حفظ کند؟ خب وقتی در این کارها سرمایه‌گذاری نکنند، آمایشی هم ندارد، دغدغه‌ای هم ندارد.

به هر حال، اصل مشکل شرکت‌های حمل‌ونقل بارنامه نیست، بلکه این است که وقتی بارنامه الکترونیکی می‌آید، شفاف‌سازی خواهد شد. دولت هم می‌خواهد به سمت الکترونیکی شدن برود. پس شرکت‌ها می‌ترسند که نرخ کرایه و میزان کمیسیونشان شفاف شود.

■ **خانعلی:** شخصاً اعتقاد من بر این است که اگر دولت ما می‌خواهد در حمل‌ونقل موفق باشد، باید نظارت کند، نه دخالت. دولت به هیچ‌کس نگوید تو این کار را انجام بده و آن کار را انجام نده، هر کسی می‌خواهد بیاورد پروانه بگیرد. بعد اگر بر اثر توانمندی توانست کار کند، به فعالیت خود ادامه می‌دهد و اگر نه، از چرخه حمل‌ونقل خارج می‌شود. ■

مطمئناً در یک جا بحث سلامت و استمرار فعالیت بخش را به منافع شخصی خودم ترجیح می‌دهم، اگر این کار را نکردم، قطعاً با اهداف دیگری در لباس شرکت حمل‌ونقل فعالیت می‌کنم.

در پایان عرایضم توجه مسئولان را به اتفاقات چندسال اخیر حمل‌ونقل که نتیجه رقابت‌های ناسالم و عدم درک شرایط بخش و تصمیمات ناصحیح مدیران دولتی بود جلب می‌کنم و امیدوارم قبل از وقوع وقایع تلخ دیگری که دور از ذهن نبوده، چاره‌اندیشی کنند.

■ **بکرانی:** الان باید دید هدف از تشکیل شرکت خوداتکایی چیست؟ سازمان راهداری چنین طراحی را داده که عظمت شرکت‌هایی را که از آنها سود می‌برد و منافع سازمان راهداری را تامین می‌کند نشکند. اگر واقعاً سازمان راهداری بخواهد خوداتکایی ایجاد کند، باید مجوزهای روز الکترونیکی را در اختیار راننده بگذارد و بگوید شما برو و خدمت کن، دیگر نیاز نیست که شرکت ثبت کنی. اما می‌گویند باید شرکت ثبت کند که شرکت‌هایی که از رانت استفاده می‌کنند حفظ شوند.

■ **خانعلی:** شرکت‌های خود اتکایی بهترین راه‌حلی بود که می‌شد ارائه کرد، اما متأسفانه بحث شخصیت حقوقی را به آن چسباندند که من به وزارت امور اقتصاد و دارایی رفتم و گفتم با این شرط موفق نمی‌شود و استقبال چندانی نخواهد شد، ممکن است یک شرکت پخش یا جاهای کوچکی که ۲ یا ۳ ماشین دارند بخواهند خودشان بارنامه صادر کنند، اما بخش برون‌شهری استقبال نمی‌کند.

شرکت‌ها مدام در حال گرفتن امتیاز هستند، زیرا عواملی را در مراکز تصمیم‌گیری دارند، حتی در مجلس هم نماینده مجلسی داریم که چند شرکت حمل‌ونقل دارد. خب اینها قوانین را طوری تنظیم می‌کنند و می‌نویسند که به نفع خودشان است و تنها کسی که در مراکز قانون‌گذاری هیچ‌کس را ندارد من راننده هستم. خب فعالیت ۴ تا ۵ هزار شرکت چه معنی دارد؟! مگر اروپا چند شرکت دارد؟

■ **بکرانی:** سیاست‌های کلی که برای حمل‌ونقل ما پیاده‌سازی شده و مقام معظم رهبری هم آن را سال ۱۳۶۸ ابلاغ کرده است یکی نگرش شبکه‌ای است و یکی آمایش، این نگرش شبکه‌ای می‌گوید که باید بین تمام عناصر و ارکان حمل‌ونقل هماهنگی باشد. حال ایجاد این هماهنگی برعهده چه کسی است؟ هماهنگی با شرکت حمل‌ونقل است که بین من و صاحب کالا این هماهنگی را ایجاد کند؛ در نحوه پرداخت کرایه، بارگیری و... اما در حال حاضر، شرکت حمل‌ونقل فقط یک چاپگر است

سازمان راهداری می‌گوید اکنون حداکثر تسهیلات برای فعالیت رانندگان در قالب شرکت‌های خوداتکایی در نظر گرفته شده است

این گوی و این میدان!



گفت‌وگو از

بهاره بوذری

سه سال پیش که ضوابط تاسیس شرکت‌های خوداتکایی از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به منظور عدم وابستگی رانندگان به شرکت‌های حمل‌ونقل در صدور بارنامه اعلام شد، معاون حمل‌ونقل این سازمان از تکمیل پازل حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در ایران با تاسیس شرکت‌های خوداتکایی خبر داده بود، اما این پازل با وجود بازنگری‌ها و تسهیلهای متعددی در این سال‌ها، همچنان قطعات گمشده‌ای دارد و قطعات موجود هم اغلب تکمیل‌کننده هم به نظر نمی‌رسند.

با توجه به اینکه در میزگرد ترابری، نوک پیکان انتقادات کارشناسان به سمت سازمان راهداری به‌عنوان تنظیم‌کننده دستورالعمل تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل کوچک مقیاس نشانه گرفته بود، با پیمان مقدم، معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری گفت‌وگویی داشتیم تا بخشی از اعتراضات مطرح شده در این میزگرد را با او در میان بگذاریم. تاکید مقدم در این مصاحبه بر رویکرد تسهیلهای حداکثری سازمان راهداری در شرایط تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بود، این در حالی است که فعالان بخش نگران کورتر شدن گره حمل‌ونقل با توجه به ضوابط اعلام‌شده هستند.



براساس سیاست‌هایی که در هیئت‌مقررات زدایی و بهبود فضای کسب‌وکار وزارت اقتصاد و دارایی تعریف شده است، محدودیتی برای فعالیت متقاضیان به شرط رعایت ضوابط و مقررات ابلاغی وجود ندارد پس متقاضیان تاسیس شرکت حمل‌ونقل باید نیازسنجی کرده و با توجه به توانایی‌های خودشان ببینند در این بازار می‌توانند فعالیت کنند یا نه سپس وارد حیطه حمل‌ونقل شوند



بیمان مقدم، معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری، با بیان اینکه در بحث اصلاحیه ضوابط تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل دو موضوع مورد توجه قرار گرفته است، توضیح داد: «در راستای سیاست‌های دولت مبنی بر فراهم شدن حداکثر تسهیل در اعطای مجوزهای کسب‌وکار و همچنین اصلاح رویه‌های حمل‌ونقل همراه با تسهیل بیشتر در شرایط و امکانات موردنیاز جهت تاسیس شرکت حمل‌ونقل بین‌شهری کالا، ضمن در نظر گرفتن منافع ذی‌نفعان و تمامی عوامل دخیل در چرخه حمل‌ونقل کالا و ملاحظات موثر در این فرآیند، به منظور ایجاد مدل مناسبی برای ارتباط اجزای اصلی سیستم حمل‌ونقل کالا جهت نیل به حداکثر بهره‌وری و کمترین چالش ممکن، اصلاحیه جدید ضوابط که تا حد امکان تسهیل و از سوی ریاست سازمان به ادارات کل راهداری سراسر کشور جهت اجرا ابلاغ شده است.»

او ادامه داد: «با توجه به اینکه بخش اعظم رانندگان ما به صورت خودمالکی فعالیت دارند، بخشی از این رانندگان (که اغلب خود صاحب بار بوده یا آن را مستقیماً از صاحب کالا خریده و با حمل آن به مقصد مختلف به فروش می‌رسانند) تمایل داشتند که رأساً با برنامه صادر کرده و با ناوگان خودشان بار خود را به مقاصد مورد نظر حمل کنند که ما برای رفع این نیاز دستورالعمل تاسیس شرکت‌های خوداتکایی را تهیه و ابلاغ کردیم.»

مقدم درباره استفاده از الگوهای بین‌المللی برای تعیین ضوابط تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل گفت: «اصولاً در تمام امور مانند تهیه ضوابط و تنظیم قوانین و مقررات حتماً به مدل‌های کشورهای مختلف دنیا مراجعه می‌شود و از آنها استفاده می‌کنیم، البته شرایط هر کشوری در مباحث اقتصادی و اجتماعی متفاوت است و بر همین اساس ما تلاش کردیم در عین حال که نگاهی به قوانین و مقررات و فرآیندهای حمل‌ونقل موجود در دنیا داریم، با توجه به نیاز فعالان حوزه حمل‌ونقل در کشور بتوانیم همه مسائل اقصا مختلف این حوزه را برطرف کنیم.»

او درباره انتقاداتی که در زمینه نبود مشورت و همفکری با فعالان حوزه حمل‌ونقل داخلی و دریافت نکردن نظرات آنها در زمان تنظیم این دستورالعمل مطرح می‌شود، گفت: «ما اصولاً برای تصمیماتی که مربوط به رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل است، نمایندگان کانون تشکلهای صنفی مربوطه مانند شرکت‌ها و موسسات، رانندگان، کامیونداران و اتحادیه‌های شرکت‌های حمل‌ونقل را در جریان قرار می‌دهیم و تاکنون بیش از ۳۸ کارگروه پایش وضعیت حمل‌ونقل با حضور مقام عالی وزارت یا معاون حمل‌ونقل وزارتخانه متبوع و مدیران ارشد دستگاه‌های مرتبط و همچنین نمایندگان تشکلهای صنفی در

محل وزارتخانه تشکیل شده و به موازات آن ۵۹ جلسه کمیته راهبری نیز با حضور نمایندگان تشکلهای صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و رانندگان و کامیونداران و اتحادیه‌های شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل تشکیل و در مورد همه موارد مرتبط از جمله ضوابط تاسیس بحث و بررسی به عمل آمده و نظرات و دیدگاه‌های تشکلهای صنفی در این خصوص اخذ شده است.»

او ادامه داد: «پس صحبت آقایان مبنی بر اینکه رانندگان از چگونگی تدوین ضوابط اطلاع نداشتند جای تامل دارد، چون ما بارها و بارها موضوعاتی که مرتبط با این دوستان است، در کمیته‌های راهبری مطرح کرده و نظرات فعالان را جویا شده‌ایم و حتی گاهی به ادارات کل هم ابلاغ می‌شود تا نظرات انجمن‌های صنفی استانی و شهرستانی نیز اخذ و با جمع‌بندی نظرات و برآیند آن نهایتاً ضابطه یا بخشنامه‌ای تدوین شده و سپس به کل کشور ابلاغ شود.»

مقدم درباره چالش اصلی رانندگان در بحث ثبت حقوقی شرکت‌های خوداتکایی و پیامدهای آن خاطرنشان کرد: «هم در قوانین بالادستی از جمله قانون تجارت در زمینه فعالیت و مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل مطالبی بیان شده است و هم در قوانین و مقررات مربوطه از جمله قانون الزام شرکت‌ها و موسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت

شرکت با توجه به محدودیت‌های زمانی رانندگان گفت: «باید توجه داشت این متقاضیان درحال تاسیس شرکت بوده و بنابراین قبل از اخذ مجوز، باید در فرصت مناسب دوره‌های مربوط را با موفقیت طی کنند. البته دوره‌های آموزشی مذکور کوتاه‌مدت بوده و افرادی که مایلند به این حوزه وارد شوند باید دست‌کم زمانی را برای آموزش دیدن در نظر بگیرند و ظرف چند روز آموزش ببینند. ضمناً چنانچه در مناطقی به دلایلی امکان برگزاری دوره‌ها فراهم نباشد، برای متقاضیان مهلت ۶ ماهه را در جهت گذراندن دوره آموزشی در نظر گرفته شده است.»

او ادامه داد: «ما در این دوره‌های آموزشی کلیه قوانین و مقررات و موارد مرتبط با شرکت‌های حمل‌ونقل و ارتباط آنها با صاحبان کالا و سازمان راهداری را آموزش می‌دهیم. این دوره‌های آموزشی از سال‌های قبل تدوین شده و همواره به‌روزرسانی می‌شود و همه نیازمندی‌های اطلاعاتی مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است.»

معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در پاسخ به این پرسش که در سه سالی که از تدوین دستورالعمل تاسیس شرکت‌های خوداتکایی می‌گذرد، چه تعداد شرکت تاسیس شده است، گفت: «تاسیس شرکت‌های خوداتکایی موضوع نسبتاً جدیدی است و ما در سال‌های قبل چنین تجربه‌ای نداشتیم. در سه سال گذشته هم این ضوابط در دوره‌های مختلف اصلاح شده و در حال حاضر، حداکثر تسهیلات برای فعالیت راننده در قالب شرکت‌های خوداتکایی در نظر گرفته شده است و با توجه به شرایط و تسهیلات جدید پیش‌بینی می‌کنیم که آمار متقاضیان ما بیشتر شود و رانندگان بیشتری به تاسیس شرکت‌های خوداتکایی روی بیاورند.»

او در واکنش به اظهارنظر برخی فعالان حمل‌ونقل که اعتقاد داشتند تا ۵ سال دیگر هم کسی از تاسیس شرکت‌های خوداتکایی استقبال نخواهد کرد، گفت: «ضوابط مذکور به اندازه کافی تسهیل و همچنین اطلاع‌رسانی شده است، اما اینکه در آینده از آن استقبال خواهد شد یا نه، به میزان علاقه‌مندی متقاضیان فعالیت در این عرصه بستگی دارد. باید در نظر داشت، افراد برای هر فعالیتی به اندازه منافی که کسب می‌کنند باید یکسری مسئولیت‌ها را نیز بپذیرند و این ضرورت پذیرش مسئولیت شاید منتج به این شود که رانندگان عجولانه تصمیم نگیرند.»

مقدم درباره تضاد منافی که با اجرای این دستورالعمل میان رانندگان و در حدود ۴۷۰۰ شرکت حمل‌ونقل ایجاد می‌شود، چنین توضیح داد: «هم رانندگان و هم شرکت‌های حمل‌ونقل جزو ارکان فعالیت حمل‌ونقل هستند و در مواقع بسیاری به یک هدف فکر می‌کنند که آن هم حمل کالا به صورت ایمن و روان و با کمترین هزینه است. البته در حال

مسافری و بارنامه مصوب ۱۳۶۸/۲/۳۱ و اصلاحیه‌های بعدی آن به صراحت مشخص شده که امکان فعالیت فقط در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل فراهم است. بر این اساس نیز فعالیت این‌گونه افراد فقط در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل امکان‌پذیر خواهد بود.»

او افزود: «البته شرکت‌های حمل‌ونقل مسئولیت‌های سنگینی دارند و بخشی اعظمی از رانندگان متوجه حجم این مسئولیت‌ها هستند و شاید با توجه به آگاهی از گستردگی مسئولیت‌های شرکت حمل‌ونقل چندان تمایلی هم برای وارد شدن به این حوزه نداشته باشند. مسئولیت‌هایی همچون بحث جبران خسارت وارده به محموله و دریافت به‌موقع کرایه از صاحبان کالا و مسئولیت مدنی شرکت‌های حمل‌ونقل و...»

مقدم افزود: «در عین حال، اگر برخی متقاضیان و رانندگان همچنان مایل به فعالیت در عرصه حمل‌ونقل و در قالب شرکت‌های حمل‌ونقل تصریح‌شده در ضوابط به‌ویژه شرکت‌های حمل‌ونقل خوداتکایی باشند، اکنون امکان فعالیت برای آنان میسر شده است.»

او ادامه داد: «در سازمان راهداری برای آشنایی متقاضیان و برای مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل درحال تاسیس بسته‌های آموزش‌های لازم تدوین شده و براساس تفاهم‌نامه‌ای که با سازمان فنی و حرفه‌ای منعقد شده، در این بسته‌های آموزشی مسئولیت شرکت‌ها در قبال صاحبان کالا، رانندگان و افراد حقیقی و حقوقی و... کاملاً مشخص و شفاف است و آموزش‌های لازم داده می‌شود.»

این مقام مسئول، درباره چگونگی تنظیم کلاس‌های آموزشی مدیران

»

در سازمان راهداری برای آشنایی متقاضیان و مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل درحال تاسیس بسته‌های آموزش‌های لازم تدوین شده و طبق تفاهم‌نامه‌ای که با سازمان فنی و حرفه‌ای منعقد شده، در این بسته‌های آموزشی مسئولیت شرکت‌ها در قبال صاحبان کالا، رانندگان و افراد حقیقی و حقوقی و... کاملاً مشخص و شفاف است و آموزش‌های لازم داده می‌شود

«





وظایف شرکت‌های حمل‌ونقل در قبال صاحبان کالا تغییر نکرده، نه در زمینه قوانین و مقررات و نه روابطی که بین شرکت‌های حمل‌ونقل، صاحبان کالا و رانندگان وجود دارد. ما فقط برای بخشی از رانندگان تسهیلاتی را قائل شده‌ایم. اصولاً تاسیس شرکت‌های خوداتکایی به منظور حمل‌محموله‌های محدود و کم‌حجم است و برای بارهای بسیار حجیم و با تناژ بالا استفاده از این شرکت‌ها مصداقی ندارد



این مقام مسئول افزود: «البته با توجه به اینکه تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل در حال افزایش است، سازمان راهداری علاوه بر نظارت‌های میدانی، به سمت سامانه‌های مختلف با استفاده از فناوری‌های نوین رفته که در حال تکمیل و ارتقا هستند تا بر فعالیت‌های شرکت‌های حمل‌ونقل نظارت عالی‌ه داشته باشیم.»

مقدم درباره وضعیت صاحبان کالا به عنوان یکی از سه ضلع حمل‌ونقل در صورت تاسیس شرکت‌های خوداتکایی، توضیح داد: «وظایف شرکت‌های حمل‌ونقل در قبال صاحبان کالا تغییر نکرده است، نه در قوانین و مقررات و نه روابطی که بین شرکت‌های حمل‌ونقل، صاحبان کالا و رانندگان وجود دارد. ما فقط برای بخشی از رانندگان تسهیلاتی را قائل شده‌ایم. اصولاً تاسیس شرکت‌های خوداتکایی به منظور حمل‌محموله‌های محدود و کم‌حجم است و برای بارهای بسیار حجیم و با تناژ بالا استفاده از این شرکت‌ها مصداقی ندارد. ما طیف‌های مختلف شرکت‌های حمل‌ونقل داریم که صاحبان کالا با توجه به نیاز خود می‌توانند نسبت به انعقاد قرارداد با آنها اقدام کنند، بنابراین صاحبان کالا و شرکت‌های تولیدی مخیرند با توجه به میزان و حجم و نوع بار خود با هر یک از شرکت‌های حمل‌ونقل مصرح در ضوابط تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل همکاری داشته باشند.» ■

حاضر، با توجه به متقاضیان جدید، تعداد شرکت‌ها افزایش پیدا کرده و ما اکنون ده‌ها شرکت متقاضی حمل‌ونقل داریم؛ ضمن اینکه ضوابط جدید فضایی ایجاد کرده که متقاضیان در چهارچوب امکانات و مسئولیت‌های محوله در کنار یکدیگر فعالیت کنند.»

او ادامه داد: «ما در حال حاضر، در کشور شاهد فعالیت انواع شرکت‌های حمل‌ونقل هستیم، از شرکت‌های بزرگ‌مقیاس برای افرادی که از نظر مالی توانایی سرمایه‌گذاری بالایی دارند تا افرادی که خودمالک بوده و فقط دارای یک دستگاه ناوگان هستند و می‌خواهند محمولات خاص خود را جابه‌جا کنند. به همین دلیل همه می‌توانند در این فضای رقابتی کار کنند و هیچ تضاد و تقابلی هم وجود ندارد. در قانون هم مشخص شده که محدودیتی برای تاسیس انواع شرکت‌های حمل‌ونقل وجود ندارد. زمانی که کسب‌وکاری در قالب شرکت شروع به فعالیت کند، شرایطش مانند تمام شرکت‌هایی می‌شود که از قبل تاسیس شده‌اند، همه مسئولیت‌های یک شرکت را بر عهده دارند و باید در صورت لزوم به حوزه‌های نظارتی در قبال حمل‌انجام‌شده پاسخگو باشد.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا اساساً بازار حمل‌کالای برون‌شهری کشور نیاز و کششی برای افزایش تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل دارد، گفت: «براساس سیاست‌هایی که در هیئت‌مقررات‌زدایی و بهبود فضای کسب‌وکار وزارت اقتصاد و دارایی تعریف شده، محدودیتی برای فعالیت علاقه‌مندان به شرط رعایت ضوابط و مقررات ابلاغی توسط متقاضیان وجود ندارد و متقاضیان تاسیس شرکت حمل‌ونقل خودشان باید نیازسنجی کرده و با توجه به توانایی‌های خودشان ببینند در این بازار می‌توانند فعالیت کنند یا نه و براساس آن وارد حیطه حمل‌ونقل شوند. البته در مناطق مختلف میزان عرضه و تقاضا متفاوت است و متقاضیان براساس محاسبات و پیش‌بینی‌های خود باید تصمیم‌گیری کنند که آیا می‌توانند باری برای خود جذب کنند یا خیر.»

مقدم با بیان اینکه شرکت‌های خوداتکایی باید ضوابط حمل در مبدأ حمل‌بار را مانند سالن‌های اعلام بار رعایت کنند و در شهرها و بنادری که سالن اعلام بار وجود دارد حتماً باید از طریق آن فعالیت داشته باشند، درباره نقش سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در برابر مشکلات احتمالی هم‌زمان با افزایش تاسیس شرکت‌های خوداتکایی گفت: «سازمان راهداری رگولاتور بین‌اجزای حمل‌ونقل است. ما وظیفه خود را همیشه ایفا کرده‌ایم. اگر شرکت‌های خوداتکایی هم افزایش پیدا کنند، تفاوتی در وظایف ما ایجاد نمی‌شود و مطابق الگوهای قبلی نظارت ادامه خواهد داشت. ما مسئول ساماندهی و نظارت بر فعالیت آنها چه از طریق سامانه‌ها و چه از طریق نظارت‌های میدانی هستیم.»



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



سرمایه‌سازی؛ سرمایه‌سوزی

سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی و پروژه‌های عمرانی به همراه افزایش بهره‌وری یقیناً رشد اقتصادی را رقم می‌زند؛ اما بودجه‌ریزی در اقتصاد تورمی و بدون برنامه ایران، به‌جای خلق ارزش موجب بلعیدن و هزروزی سرمایه می‌شود و نتیجه آن هم فروافتادن به چاه سرمایه‌سوزی است؛ در چنین شرایطی، الگوبرداری صرف از برنامه‌های توسعه‌ای کشورهای دیگر نیز مانند برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقلی محکوم به شکست خواهد بود.

- ◀ بودجه‌ای برای رفع تکلیف
- ◀ درباره بی‌گدار به برق زدن!
- ◀ خیلی دور؛ خیلی نزدیک!

در سال ۱۴۰۳ همچون سال‌های گذشته به تزریق منابع مالی کافی برای تکمیل پروژه‌های عمرانی امیدی نیست

بودجه‌ای برای رفع تکلیف



گزارش از
رامتین موقت

جواد قادری‌راد، کارشناس ارشد عمران، در گفت‌وگو با ترابران با اشاره به اینکه بودجه عمرانی در سال آینده به اندازه ۴۰ درصد کاهش داشته است، تصریح کرد: «همان‌طور که می‌دانید، بودجه‌های عمرانی و نه بودجه‌های جاری، موتور حرکتی تولید و اشتغال‌زایی محسوب می‌شوند، اما متأسفانه سال‌هاست عمده تخصیص دولت‌ها معطوف به بودجه‌های جاری کشور شده است، چون باید روزمره را بگذرانند، پس از میانه سال حتی از همین مبالغ ناکافی برای بودجه‌های عمرانی هم برای بودجه‌های جاری کشور برداشت می‌کنند. در واقع موتور پیشران کشور را عملاً خاموش کرده با در بهترین حالت سرعتش را بسیار کاهش می‌دهند. آن هم در شرایطی که به‌طور رسمی اعلام شده است که ما ۲۷۰ نوع شغل مستقیم و بیش از ۸۰۰ نوع شغل غیرمستقیم در ارتباط با صنعت احداث کشور و پروژه‌های عمرانی داریم. پس می‌بینید که چه حجمی از تولید و اشتغال و صنعت معطل تامین مالی خواهند بود.»

این کارشناس اقتصادی درباره ارزیابی خود از بودجه عمرانی ۱۴۰۳ اظهار کرد: «این ۳۷۵ هزار میلیارد تومانی که در بودجه سال آینده به این امر اختصاص دادند، عملاً فقط می‌تواند از تاسیسات و مستحقات موجود نگهداری کند که اگر از همان‌ها هم بتواند نگهداری و از استهلاکشان جلوگیری کند، به نظر من کار کارستانی کرده است، چراکه جدا از اهمیت موضوع توسعه، حتی توانایی نگهداری زیرساخت‌های موجودمان را نیز با چنین ارقامی نداریم.»

◀ میانگین ۶۰ درصدی تحقق بودجه

قادری‌راد به میزان تحقق بودجه‌های عمرانی سال جاری اشاره کرد و افزود: «به‌عنوان نمونه شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور که شرکت مادر تخصصی برای بخشی از پروژه‌های زیرساختی

می‌گویند لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ مبهم‌ترین لایحه پیشنهادی بودجه از تاریخ مشروطه تا به امروز است و هیچ انطباقی با برنامه هفتم توسعه ندارد (اگر اساساً اراده، علاقه و تمایلی به اجرای این برنامه باشد). البته تراز عملیاتی از ۴۵۵ همت به ۳۰۵ همت کاهش یافته و دولت هزینه‌ها را متعادل‌تر کرده است؛ ولی به بهای نامتعادل‌تر شدن بودجه تولید و بودجه بنگاه‌های اقتصادی و خانوارها، در این میان آنچه بیش از همه زنگ خطر بودجه ۱۴۰۳ برای تحریک سرمایه‌گذاری در کشور محسوب می‌شود، عدم تغییر اعتبارات عمرانی نسبت به بودجه ۱۴۰۲ است، آن هم با انبوهی از پروژه‌های ناتمام و وعده‌های بی‌پایان در سفرهای استانی رئیس‌جمهور.

یکی از کارشناسان اقتصادی در گفت‌وگو با ترابران درباره تاثیر اعتبارات مصوب دولت در سال آینده در زمینه طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تاکید می‌کند که نباید تصور کرد که بودجه طرح‌های عمرانی بدون تغییر نسبت به سال ۱۴۰۲ بوده است. او می‌گوید: «واقعیت این است که این عدد، ۳۷۵ هزار میلیارد تومان نیست، بلکه به دلیل تورم موجود در کشور و نرخ تعدیل در پروژه‌های عمرانی که توسط مراجع رسمی مثل بانک‌ها یا سازمان برنامه و بودجه اعلام می‌شود، ۳۷۵ هزار میلیارد تومان باید ضرب در ۶/۰ شود؛ یعنی عملاً ۴۰ درصد از ارزش آن کاهش می‌یابد و رسماً ۲۲۵ یا ۲۳۰ هزار میلیارد تومان بودجه عمرانی برای سال بعد داریم.»



با این ۳۷۵ هزار میلیارد تومانی که در بودجه سال آینده به طرح‌های عمرانی اختصاص داده‌اند، فقط می‌توان از تاسیسات موجود نگهداری کرد که اگر از همان‌ها هم بتوانیم نگهداری و از استهلاکشان جلوگیری کنیم، هنر کرده‌ایم، چون به نظر من، این رقم حتی جوابگوی نگهداری از زیرساخت‌های موجود هم نیست



هستند، افزود: «برای اینکه بتوانیم این پروژه‌ها را به سرانجام برسانیم ارقام متفاوتی اعلام می‌شود؛ مثلاً مهدی جمالی نژاد، معاون عمرانی و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور اعلام کرده که باید ۴ هزار همت پول اختصاص داده شود تا همین پروژه‌ها به اتمام برسند.

کشور است، این رقم را (با توجه به اینکه بخشی از اعتبارات تخصیصی آن در قالب اوراق بوده که دچار تنزیل می‌شوند) حدوداً ۶۰ درصد اعلام کرده است؛ اما خود وزیر اقتصاد در مصاحبه‌ای گفته که از این ۳۷۵ همت، ۱۶۲ همت در آخر بهمن ماه امسال یعنی تا همین چند روز پیش، محقق شده است؛ یعنی تحقق ۴۳ درصدی بودجه.»



او در ادامه درباره درصد تحقق بودجه‌های عمرانی در دهه ۹۰ شمسی گفت: «در سال ۹۱ تنها ۳۶ درصد بودجه محقق شده است. در سال ۹۲، حدود ۵۳ درصد؛ در سال ۹۳، نزدیک به ۶۷ درصد، در سال ۹۴، حدود ۵۵ درصد؛ در سال ۹۵، بالغ بر ۶۷ درصد، در سال ۹۶، تقریباً ۶۱ درصد؛ در سال ۹۷، حدود ۸۲ درصد، در سال ۹۸، کم‌وبیش ۶۴ درصد و در سال ۹۹، ۷۷ درصد. یعنی به‌طور متوسط، در دهه نود، به‌طور میانگین، تنها ۶۲ درصد از بودجه‌های عمرانی مصوب محقق شده‌اند و امسال هم همان‌طور که گفتم، در حالت واقع‌بینانه‌ای که خود وزیر اعلام کرده، ۴۴ یا ۴۵ درصد خواهد بود.»

این کارشناس عمرانی تأکید کرد: «پس عملاً بودجه‌ای را مصوب می‌کنند، که به‌طور متوسط ۶۰ درصد از آن محقق می‌شود و ۴۰ درصدش نیز در اثر تورم بی‌ارزش می‌شود. پس چیزی از آن باقی نمی‌ماند که بشود با آن کاری را در کشور به جلو برد.»

◀ ۶۰۰۰ پروژه ملی ناتمام

قادری‌راد با اشاره به اینکه در حال حاضر در کشور، چیزی نزدیک به ۸۰ هزار پروژه ناتمام داریم و بیش از ۶ هزار پروژه، جزء طرح‌های ملی





بدهی دولت به پیمانکاران به دلیل عدم انتشار آمار نامعلوم است. البته در سال ۱۳۹۲، گزارشی از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس منتشر شد که نشان می‌داد بدهی دولت به پیمانکاران دولت و مشاوران خصوصی، تا پایان همان سال ۲۷ هزار میلیارد تومان بوده است؛ ضمناً در تبصره ۱ بودجه ۱۴۰۰ نیز از تکلیف دولت برای پرداخت ۹۰ هزار میلیارد تومان بدهی قطعی به اشخاص حقیقی، حقوقی، تعاونی، ستاد اجرایی و بخش‌های خصوصی صحبت شده بود



محسن رضایی نیز که دبیر شورای هماهنگی اقتصادی سران قواست، در آخرین مصاحبه‌اش این مبلغ را ۵ هزار همت عنوان کرده است. «در سال ۹۳، حدود ۷۱ درصد طرح‌هایی که قرار بود در آن سال تمام شوند به سال بعد موکول شدند. همین عدد برای سال ۹۴، نزدیک به ۸۰ درصد بود که در سال بعد از آن به ۸۹ درصد رسید. این روند در سال ۹۷ به ۹۴ درصد و در سال ۱۴۰۱ به ۹۰ درصد طرح‌ها رسیده است. خب! می‌بینید که این واقعیت وحشتناکی است و نشان می‌دهد چه روندی در صنعت احداث کشور در جریان است.»

او درباره عمر پروژه‌ها در سال جاری بیان کرد: «در دولت رئیسی، بیش از ۶۰۰ طرح عمرانی ناتمام با بیش از ۲۰ سال دوره ساخت وجود دارد. همچنین ۴۵۰ طرح عمری بین ۱۵ تا ۲۰ سال داشته و فقط ۲۰۰ پروژه عمری زیر پنج سال دارد.»

قادری‌راد درباره علت دیگر عدم تکمیل پروژه‌ها خاطرنشان کرد: «در پروژه‌های عمرانی اولویت اول شرکت‌ها، پرداخت بیمه و مالیات است، چون قابل مماشات نیست و در صورت تخطی، حساب شرکت‌ها مسدود و در ادامه سایر اقدامات قضایی جهت وصول مطالبات انجام می‌شود که این به معنای توقف پروژه‌ها خواهد بود. پس به این میزان

تخصیص بودجه و میزان تحقق آن و تاثیر تورم بر آن، باید هزینه بیمه و مالیات را هم اضافه کنیم که در نتیجه آن عدد بسیار ناچیزی برای توسعه می‌ماند. آیا با این میزان تخصیص، باید انتظار چیزی جز معجزه جهت اتمام طرح‌های ناتمام را داشت؟»

او با بیان اینکه پروژه‌ها در اثر طولانی شدن زمان احداث و بهره‌برداری از آنها، از حیز انتفاع خارج می‌شوند و عملاً توجه اقتصادی خود را از دست می‌دهند، اظهار کرد: «پس اگر تمام ۳۷۵ همت نیز محقق شود و کل آن به طرح‌های ناتمام تخصیص یابد و هیچ طرح جدیدی شروع نشود؛ برای نجات این پروژه‌ها، ۷/۵ درصد از کل بودجه مورد نیاز را در بودجه عمرانی امسال کنار گذاشته‌اند که اگر هم به روال سابق شاهد تحقق بودجه عمرانی باشیم به ۴ درصد می‌رسیم.»

این کارشناس درباره پروژه‌هایی که در اولویت تخصیص قرار گرفته‌اند، گفت: «عمده تخصیصات، به مصوبات سفرهای استانی رئیس‌جمهور تعلق می‌گیرد و سایر پروژه‌ها سهمی ندارند. یعنی بودجه‌ها به سمت مصوباتی می‌رود که رئیس‌جمهور در سفرهای استانی خود مصوب کرده است، اما این روند بدی است و بهتر است که تقسیم تخصیص‌ها به روال سابق سازمان برنامه و بودجه، بر اساس مطالعات و پیشرفت پروژه‌ها و ضرورت تسریع انجام شود. با این حال، این روند در بودجه ۱۴۰۲ اتفاق نیفتاد و می‌توان گفت که بودجه ۱۴۰۲ از این نظر هم بسیار ناکارآمد و ناتوان بوده است.»

قادری‌راد درباره سایر تحمیل‌ها به بودجه اظهار کرد: «آن‌قدر نیازهای غیرضروری برای دولت ایجاد شده که دیگر نمی‌تواند به بخش‌های عمرانی و آبادانی کشور فکر کند. از دهه ۷۰، بودجه نهادهای زیادی بر عهده دولت گذاشته و برای آن ردیف بودجه تعریف شد که عرفاً، قانوناً، شرعاً و... تامین بودجه‌شان بر عهده دولت نبوده است. این نهادهای تازه سربرآورده به دلیل فشار کانون‌های قدرت، لای‌ها و قدرت سیاسی که در آنها وجود داشته است، توانسته‌اند در ردیف‌های بودجه بنشینند و حجم عمده‌ای از بودجه کشور را به خود اختصاص دهند. نتیجه اینکه بودجه‌های جاری کشور، بیش از ۸۷ درصد بودجه کشور را به خود اختصاص داده است؛ یعنی عملاً آن چیزی که برای بخش‌های توسعه‌ای، آبادانی و پیشرفت کشور باقی می‌ماند، چیزی بین ۱۰ تا ۱۵ درصد است. یعنی در واقع، بودجه طوری تنظیم می‌شود که دولت فقط بتواند حقوق‌ها را بدهد، یارانه‌های پیدا و پنهان را که بالغ بر میلیاردها دلار می‌شود در حوزه‌های مختلف پوشش دهد و بودجه ارگان‌های متعدد فراوان زیرشاخه‌دار متنفذ را تامین کند و لا غیر.»

این کارشناس عمرانی درباره ضرورت تغییر نحوه تخصیص بودجه به



پروژه‌ها مطرح کرد: «ما باید یک جراحی قاطعانه برای بودجه عمرانی داشته باشیم و برای یکبار هم که شده دولت با نظر کارشناسی و تیم‌های تخصصی پروژه‌های غیرضروری را برای همیشه کنار بگذارد. اولویت تخصیص باید با پروژه‌های زیربنایی و حساس و ملی و توسعه‌ای باشد و بعد هم به این پروژه‌ها با توجه به درصد پیشرفت و میزان نیازشان تخصیص پیدا کند.»

او تصریح کرد که اولویت دولت باید اختصاص بودجه به صورت ممتاز به پروژه‌های مشارکتی باشد، تا بخش خصوصی به صورت دیرپا در صنعت احداث باقی بماند و به‌عنوان شریک و بازوی اقتصادی و اجرایی دولت عمل کند.

◀ شرکت ساخت ۱۴ همت بدهی دارد!

قادری‌راد با اشاره به ضرورت استفاده از نظر کارشناسان برای تخصیص بودجه، از عدم نقش نهادهای ذی‌ربط از جمله شرکت ساخت و توسعه در تعیین بودجه انتقاد کرد و گفت: «این شرکت صرفاً بودجه‌های معین را ابلاغ و توزیع می‌کند و کارش تنها کارگزاری بودجه است و نمی‌تواند یک بند از آن را تغییر دهد.»

او بدهی دولت به پیمانکاران پروژه‌های عمرانی را به دلیل عدم انتشار آمار، نامعلوم دانست ولی در عین حال یادآور شد: «در سال ۱۳۹۷، گزارشی از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس منتشر شد که نشان می‌داد بدهی دولت به پیمانکاران دولت و مشاوران خصوصی، تا پایان آن سال، حدود ۲۷ هزار میلیارد تومان بوده، اما در یکی از بندهای تبصره ۱ قانون بودجه ۱۴۰۰، از تکلیف دولت برای پرداخت ۹۰ هزار میلیارد تومان بدهی قطعی به اشخاص حقیقی، حقوقی، تعاونی و ستاد اجرایی و بخش‌های خصوصی صحبت شده بود.»

این کارشناس تاکید کرد: «این بند شامل ترکیبی از اسامی بنیادهای مختلف است و بنابراین نمی‌شود با قطعیت گفت که واقعاً چقدر از این ۹۰ هزار میلیارد تومان مربوط به بخش خصوصی است. بعد از این آمار دیگر چیزی منتشر نشد، اما با توجه به روابط کاری با شرکت ساخت و اطلاعات میدانی حاصله، تنها بدهی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور ۱۴ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.»

او به قانون مولدسازی دارایی‌های دولت اشاره کرد و گفت: «از پارسل قانون مولدسازی دارایی‌های دولت به جریان افتاد. قرار بود بخشی از عدد مولدسازی به سمت کاهش بدهی‌های دولت به پیمانکاران برود، اما همان طور که پیش‌بینی می‌شد مولدسازی موفق نبود و به همین دلیل هم هیچ تغییری در میزان بدهی دولت به پیمانکاران رخ نداد.»



شرکت ساب که شرکت مادر تخصصی برای بخشی از پروژه‌های زیرساختی کشور است، رقم میزان تحقق بودجه‌های عمرانی را حدود ۶۰ درصد اعلام کرده اما خود آقای خاندوزی در مصاحبه‌ای گفته‌اند که از این ۳۷۵ همت، ۱۶۲ همت در آخر بهمن ماه امسال یعنی تا همین چند روز پیش، محقق شده یعنی تحقق ۴۳ درصدی بودجه. پس با بودجه‌ای روبه‌رو هستیم که به‌طور متوسط ۶۰ درصد از آن محقق می‌شود و ۴۰ درصدش نیز در اثر تورم بی‌ارزش می‌شود



◀ تنها کمک مجلس به بخش خصوصی متفی شد!

قادری‌راد درباره مشکلات مالیاتی پیمانکاران پروژه‌های عمرانی گفت: «شرکت‌ها به دلیل عدم دریافت مطالبات، نقدینگی کافی در اختیار ندارند و به همین دلیل با سازمان امور مالیاتی دچار مشکل هستند. حتی مدیران بسیار از این شرکت‌ها به همین دلیل، ممنوع‌الخروج شده یا حساب‌ها و دارایی‌های آنها مسدود شده است. البته در سال‌های قبل، یک راهکار عملیاتی برای این مسئله در بودجه دیده شده بود که مطالبات پیمانکاران از دولت با بدهی‌های آنها به سازمان امور مالیاتی و



در سال ۹۳، حدود ۷۱ درصد طرح‌هایی که قرار بود در همان سال تمام شوند به سال بعد موکول شدند. همین عدد برای سال ۹۴، نزدیک به ۸۰ درصد بود که در سال بعد از آن، به ۸۹ درصد رسید. این روند در سال ۹۷ به ۹۴ درصد و در سال ۱۴۰۱ به ۹۰ درصد طرح‌ها رسیده است. این ارقام به خوبی نشان می‌دهند که چه واقعیت وحشتناکی در صنعت احداث کشور در جریان است



بانک‌ها تهاتر شود. اما این راهکار در بودجه ۱۴۰۳ حذف شده که بسیار بسیار خطرناک است و واقعاً جای سوال است که چرا این بند از بودجه ۱۴۰۳ حذف شد که یکی از معدود کمک‌هایی بود که مجلس به بخش خصوصی و توسعه‌ای کشور کرده بود.»

قادری‌راد با اشاره به اینکه بیش از نیمی از بودجه سال آینده کشور از محل مالیات دریافتی تامین می‌شود، درباره آثار آن گفت: «میزان افزایش مالیات در بودجه ۱۴۰۳ نه تنها نشانگر فقدان نقش و اثر مولد و محرک در تولید است، بلکه با توجه به شاخص تورم اعلامی، ابتکار عمل را از هر کسب‌وکاری سلب می‌کند.»

او افزود: «در چنین شرایطی، اختصاص این حجم بودجه به هزینه‌های جاری و نه اعتبارات عمرانی، موجب خواهد شد که در صورت عدم پیش‌بینی و تمهیدات لازم، در سال بعد با شوک مالیاتی مواجه شویم که نتایج آن ایجاد اثر موجی در کلیه سطوح کسب‌وکار می‌شود.»

به گفته این کارشناس، از دیگر نتایج افزایش مالیات‌های امسال می‌توان به کاهش در سودآوری و نقدینگی شرکت‌ها و مشاغل، کاهش در سرمایه‌گذاری‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای، عدم اطمینان و بی‌ثباتی در محیط کسب‌وکار، از دست رفتن مشاغل و تعدیل نیرو، عدم استخدام نیروی کار مولد، معوق شدن تعهدات مالی در سررسید در قبال بانک‌ها و تامین‌کنندگان نهاده‌های تولید و در نهایت تخلیه نقدینگی شرکت‌ها از

سمت توسعه و سرمایه‌گذاری به سمت مالیات‌ها، اشاره کرد. قادری‌راد خاطرنشان کرد: «از آنجا که صاحبان مشاغل به‌منظور انتقال شوک مالیاتی به مصرف‌کننده نهایی، اقدام به افزایش قابل‌ملاحظه قیمت کالاها و خدمات خود می‌کنند، شوک مالیاتی به شوک تورمی تبدیل خواهد شد و چون عمده اقتصاد کشور در دست دولت است و دولت هم در جایگاه مصرف‌کننده و هم عرضه‌کننده قرار دارد، این فشار مالیاتی، بدنه دولت را نیز درگیر کرده و آنها را ناچار به افزایش نرخ ارز خواهد کرد.»

◀ پیشنهاد بخش خصوصی برای اصلاح بودجه

این کارشناس درباره پیشنهادات بخش خصوصی برای اصلاح بودجه عنوان کرد: «مهم‌ترین و بنیادی‌ترین پیشنهادی که همواره می‌تواند در دستور کار باشد کاهش بودجه جاری کشور و توجه بیشتر به بودجه عمرانی است. فارغ از آن، پیشنهاد اصلی ما این است که بخش خصوصی در احداث پروژه‌های مختلف کشور در حوزه‌های گوناگون مشارکت کند. به عبارت دیگر، به‌طور مشخص پیشنهاد می‌شود که دولت، طی تبصره‌های تمام دستگاه‌های اجرایی را موظف کند که بین ۲۰ تا ۲۵ درصد از بودجه‌شان را به‌صورت ممتاز صرف پروژه‌های سرمایه‌گذاری کرده و این الزام را در دستگاه‌های اجرایی ایجاد کند که متناسب با تعهداتش، تامین مالی انجام دهند؛ یعنی دولت دستگاه‌های اجرایی مثل شرکت ساخت یا هر جای دیگری را که بودجه‌ای برایش در نظر گرفته شده، موظف کند که ۲۰ درصد برای پروژه‌های مشارکتی کنار بگذارند و در قراردادی هم که با بخش خصوصی منعقد می‌کنند ذکر شود که تزریق بودجه از طرف دولت ضمانت اجرایی خواهد داشت.»

او توضیح داد: «از دیگر پیشنهادهای ما در این حوزه این است که امکان تهاتر مطالبات پیمانکاران با بدهی‌های بانکی و مالیاتی فراهم و این موضوع در بودجه سنواتی آورده شود. از نوسازی، تولید ماشین‌آلات به‌روز و ماشین‌آلات راهسازی، حمایت شود. تاسیس صندوق حمایت از سرمایه‌گذاری در زیرساخت، در این بودجه تعریف شود. ارز مناسب برای واردات ماشین‌های عمرانی و ماشین‌های صنعت احداث اختصاص داده شده و از واردات ماشین‌های راهسازی و عمرانی رفع ممنوعیت شود. ارز لازم برای ارتقای پالایشگاه‌ها اختصاص داده شود و امکان تولید سوخت EURO5 جهت کاهش آلاینده‌های محیطی و کاهش مصرف سوخت فراهم شود. همچنین شرکت‌های تولیدی جهت تولید ماشین‌آلات به‌روز با سیستم سوخت‌رسانی پیشرفته در جهت کاهش مصرف سوخت ملزم و تشویق شوند.» ■





مغلقه جذب سرمایه خارجی در ایران اعلام «ابراز علاقه‌مندی» به جای «جذب سرمایه»!

سال گذشته ۴/۲ میلیارد دلار جذب سرمایه خارجی در کشور اتفاق افتاده است، اما آخرین گزارش «کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل» نشان می‌دهد، ایران در این سال تنها ۱/۵ میلیارد دلار جذب سرمایه مستقیم خارجی داشته که تنها ۷۵ میلیون دلار بیشتر از سال قبل از آن است.

ادعای ۱۰ برابر شدن سرمایه‌چینی در ایران

علی‌فکری در بخش دیگری از ادعای خود گفته است که در طول یک سال گذشته میزان سرمایه‌گذاری چین در ایران ۱۰ برابر رشد داشته و به سه میلیارد دلار رسیده و چینی‌ها در حوزه لجستیک، بندری، معدنی و انرژی تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

ادعای او در حالی است که آمارهای موسسه «امریکن انترپرایز» که به صورت تخصصی و به دقت سرمایه‌گذاری چینی‌ها در کشورهای خارجی را رصد می‌کند، نشان می‌دهد آخرین قرارداد سرمایه‌گذاری عمده چینی‌ها در ایران مربوط به سال ۲۰۱۹ به ارزش یک میلیارد و ۵۴۰ میلیون دلار توسط شرکت دولتی «گروه فناوری عمومی چین» در یک پروژه حمل‌ونقل بوده و دقیقاً مشخص نیست عاقبت این قرارداد چه شده است.

خبرگزاری فارس آبان ماه امسال گزارش داده بود که طبق آمار سازمان سرمایه‌گذاری خارجی، در ۱۸ ماه از عمر دولت سیزدهم، چینی‌ها فقط در ۲۵ پروژه در ایران به ارزش ۱۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده‌اند. البته شهرداری تهران اخیراً اعلام کرد در قالب برنامه «محل‌سازی توسط شرکت‌های ساختمانی بخش خصوصی چین در مقیاس بالای ۱۰۰۰ واحد» ساخت مسکن را در مناطق ۹ تا ۱۶ تهران به شرکت‌های ساختمانی بخش خصوصی چین واگذار کرده است.

آقای فکری دقیقاً مشخص نکرد که سه میلیارد دلار رقم ادعایی او درباره ورود سرمایه چینی دقیقاً در کدام پروژه‌ها بوده و آیا منظورش از سرمایه‌گذاری باز هم «ابراز علاقه‌مندی» چینی‌ها است یا واقعاً شرکت‌های چینی طی یک سال گذشته سه میلیارد دلار سرمایه به ایران سرازیر کرده‌اند.

رئیس کل سازمان سرمایه‌گذاری مدعی جذب ۱۰/۶ میلیارد دلار سرمایه خارجی از ابتدای روی کار آمدن دولت سیزدهم شده است؛ رقمی که در تضاد چشمگیر با آمارهای بین‌المللی، از جمله خود سازمان ملل است.

علی‌فکری، رئیس کل سازمان سرمایه‌گذاری و معاون وزیر اقتصاد، هفدهم بهمن‌ماه مدعی شد: «طی حدود دو سال دولت سیزدهم ۱۰ میلیارد و ۶۰۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی در کشور انجام شده است. به ترتیب روسیه، چین، امارات متحده عربی، ایرانیان مقیم خارج، ترکیه، عراق، هندوستان و عمان بیشترین سرمایه‌گذاری را طی این مدت در ایران انجام داده‌اند و روسیه ۲/۷ میلیارد دلار در دولت سیزدهم در ایران سرمایه‌گذاری کرده است.»

این اظهارات در حالی صورت بیان می‌شود که او دوم آذرماه امسال در گفت‌وگو با خبرگزاری تسنیم، نه تنها حجم جذب سرمایه‌های خارجی در دوران ریاست جمهوری ابراهیم رئیسی را ۹/۲ میلیارد دلار عنوان کرده بود، بلکه در واکنش به سماجت خبرنگار درباره اینکه «واقعاً این میزان سرمایه وارد کشور شده است یا خیر؟» اذعان کرده بود که منظورش از سرمایه خارجی در واقع حجم قراردادهای امضاشده با شرکت‌های خارجی است که به تصویب دولت رسیده است!

فکری در توضیح بیشتر گفت که ۹/۲ میلیارد دلار «در واقع ارزش طرح‌های سرمایه‌گذاری است که طرف‌های خارجی ابراز علاقه‌مندی کرده و بخش‌هایی از سرمایه‌شان را هم وارد ایران کردند، یعنی طرح‌های سرمایه‌گذاری‌شان را شروع کردند.»

او توضیح نداد که در کجای دنیا به «ابراز علاقه‌مندی» خارجی‌ها «جذب سرمایه» گفته می‌شود و نهایتاً از اعلام رقم دقیق جذب واقعی سرمایه خارجی طفره رفت.

او در آخرین گفت‌وگوی خود در هفدهم بهمن ماه نیز توضیح نداد از آذرماه امسال تاکنون چه اتفاقی افتاده که حجم سرمایه‌های خارجی به یکباره از ۹/۲ میلیارد دلار به رقم کنونی ۱۰/۶ میلیارد دلار اوج گرفته است. فکری در بخشی از اظهارات خود همچنین مدعی شد که

تجربیات جهانی در برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی شهری چه می‌گوید

درباره بی‌گذار به برق زدن!

گزارش از
تحریریه ترابران

طی دهه اخیر، حمایت ناچیز دولت از حمل‌ونقل عمومی و عدم پیش‌بینی اعتبارات مناسب و کافی از سوی نهادهای اداره‌کننده شهرها (شورای شهر و شهرداری)، فرایند نوسازی ناوگان اتوبوسرانی را بسیار کند و در برخی موارد متوقف کرده؛ تا آنجا که در این مدت، تعداد ناوگان اتوبوسرانی فعال در شهرهای بزرگ کشور حدوداً به نصف کاهش یافته است.

از سوی دیگر، مطابق یافته‌های اخیر، نزدیک به ۸۰ درصد از جمعیت شهر تهران به‌طور متوسط در سال ۱۴۰۱، در معرض هوایی با غلظت ذرات معلق بیش از ۳۵ میکروگرم بر مترمکعب (حد خطرناک) بوده‌اند که حداقل ۷ برابر رهنمود سازمان بهداشت جهانی (۵ میکروگرم بر مترمکعب) و ۳ برابر استاندارد ملی (۱۲ میکروگرم بر مترمکعب) است. به این ترتیب، هم‌زمان شدن معضل آلودگی هوای کلان‌شهرها با مسئله کمبود و فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری، برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را به یک راهکار جذاب برای دولت و شهرداری‌ها تبدیل کرده و در همین راستا، شهرداری تهران تفاهمات اولیه‌ای با شرکت‌های چینی برای واردات اتوبوس برقی منعقد کرده و وزارت صمت نیز تلاش‌های زیادی برای توسعه خودروهای برقی از طریق واردات دارد.

این در حالی است که نگاه دقیق‌تر به راهکار برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و بررسی تجربیات جهانی و مطالعات ملی در تهران، کرج و اصفهان نشان می‌دهد عدم بررسی دقیق جوانب چنین رویکردی می‌تواند موجب شکست در پیشبرد آن شود. نکته جالب اینکه حتی بررسی‌های اخیر که در دانشگاه هیوستون روی چهار کلان‌شهر بزرگ آمریکا (هیوستون، لس‌آنجلس، نیویورک و شیکاگو) انجام شده، نشان داده که برقی‌کردن کامل خودروها در آینده باعث افزایش آلودگی هوا در این چهار کلان‌شهر خواهد شد!





**تجربیات چین، ایالات متحده و کشورهای اروپایی
نشان می‌دهد راهبردهای مربوط به برقی‌سازی
ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌بایست پس از
مطالعات همه‌جانبه تدوین شده و در نهایت
مرحله به مرحله اجرایی شود. به‌عنوان نمونه،
با وجود بلندپروازی در اجرای طرح برقی‌سازی
ناوگان حمل‌ونقل عمومی در شتنن چین،
این اقدام در ابتدا به‌صورت آزمایشی و
با ۱۰۰ دستگاه اتوبوس اجرایی شد**



۲۰۲۹ به بعد، تمام اتوبوس‌های تازه خریداری‌شده توسط آژانس‌های حمل‌ونقل عمومی کالیفرنیا باید بدون آلایندگی باشد. علاوه بر این، ۱۵ ایالت آمریکا تفاهمنامه‌ای را در سال ۲۰۲۰ امضا و توافق کردند تا سال ۲۰۳۰ و ۲۰۵۰ به ترتیب ۳۰ و ۱۰۰ درصد از وسایل نقلیه سنگین (شامل اتوبوس) فروخته‌شده در این ایالت‌ها بدون آلایندگی باشد.

برای کشورهای اروپایی نیز بخشنامه‌های در سال ۲۰۱۹ توسط اتحادیه اروپا تصویب شد. هدف‌گذاری اولیه، رسیدن سهم اتوبوس‌های پاک (شامل اتوبوس‌های سوخت جایگزین مانند برقی و گازسوز) به ۴۵ درصد از کل اتوبوس‌های شهری در بیشتر کشورهای اروپایی است. از این میان باید نیمی از سهم یادشده مربوط به اتوبوس‌هایی باشد که انتشار آلاینده‌ها از آگروز آنها صفر یا نزدیک به صفر است.

همچنین هدف‌گذاری نهایی مربوط به سال ۲۰۳۰ بوده و برای بیشتر کشورها ۶۵ درصد در نظر گرفته شده است. گفتنی است این سهم برای برخی کشورها پایین‌تر است. به‌عنوان نمونه در کشورهایی همچون کرواسی، استونی و رومانی این سهم در سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰ درصد در نظر گرفته شده است.

به این ترتیب، تجربیات چین، ایالات متحده آمریکا و کشورهای اروپایی نشان می‌دهد که راهبردهای مربوط به برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی باید پس از مطالعات همه‌جانبه تدوین و در نهایت به‌صورت مرحله به مرحله و منطبق با هدف‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت اجرایی

برای بررسی تجربیات مربوط به برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، در ابتدا به سراغ شهر شتنن چین می‌رویم. شتنن اولین شهر جهان است که توانسته تمام ناوگان اتوبوسرانی خود را با وسایل نقلیه تمام برقی جایگزین کند. این کار ذیل یک برنامه ملی از سال ۲۰۰۹ آغاز و در نهایت در سال ۲۰۱۷، تمامی ناوگان حمل‌ونقل عمومی این شهر کاملاً برقی شد. علاوه بر این، هدف‌گذاری انجام‌شده برای برقی‌سازی کامل ناوگان تاکسی‌های این شهر شامل ۲۱/۶۰۹ تاکسی نیز تقریباً محقق شده است. مطابق تاکید گزارش بانک جهانی، شتنن یک مورد منحصربه‌فرد برای برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل حتی در چین است.

لازم به ذکر است که شتنن دارای آب‌وهوای معتدل و گرم و توپوگرافی نسبتاً مسطح بوده و بنابراین از قابلیت بهره‌برداری بیشتری از وسایل نقلیه برقی نسبت به مناطق سرد یا کوهستانی برخوردار است. مهم‌تر از آن، شتنن یکی از ثروتمندترین شهرهای چین است. این شهر دارای زیرساخت‌های (شبکه معابر، شبکه و تاسیسات برق) باکیفیت و یک زنجیره تامین کامل تولید وسایل نقلیه برقی و باتری به همراه موسسات تحقیقاتی مرتبط در آن است. علاوه بر این، دولت محلی شتنن از نظر مالی و نهادی توانمند است و می‌تواند یارانه‌های مالی بسیار سخاوتمندانه‌ای را بپردازد.

برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی در شتنن در سه مرحله به‌صورت گام‌به‌گام به انجام رسید و پس از مرحله مقدماتی که با آغاز به فعالیت تعداد کمی اتوبوس هیبریدی در سیستم اتوبوسرانی همراه بود، از سال ۲۰۱۱ مرحله آزمایشی استفاده از اتوبوس برقی در حمل‌ونقل عمومی شتنن شروع و در این مرحله ابتدا ۱۰۰ اتوبوس برقی در خطوط اتوبوسرانی به کار گرفته شد.

البته مطابق ارزیابی انجام شده، عملکرد این اتوبوس‌ها در این مرحله ضعیف بوده، اما این اقدام به شرکت بهره‌بردار این فرصت را داد تا آشنایی کاملی با مشخصات فنی این اتوبوس‌ها و الزامات بهره‌برداری از آنها پیدا کند و مدل کسب‌وکار و لجستیک شرکت خود را با این اتوبوس‌ها سازگار کند. همچنین مرحله آزمایشی فرصت‌هایی را برای تعامل با ذی‌نفعان اصلی در زیست‌بوم خودروهای الکتریکی، از جمله سیاست‌گذاران دولتی و صنعتی، تولیدکنندگان و محققان ایجاد کرد.

اما در مورد آمریکا، بررسی‌ها نشان می‌دهد که چهارچوب‌های قانونی و سیاستی برای اتوبوس‌های برقی به‌تازگی در حال شکل‌گیری است. ایالت کالیفرنیا در این زمینه پیشرو بوده و در سال ۲۰۱۸ اهداف الزام‌آوری را در قالب مقررات حمل‌ونقل عمومی نوآورانه برای توسعه اتوبوس‌های پاک به‌طور رسمی در دستور کار قرار داده است. براساس این مقررات از سال



مطالعات انجام شده در کشور فرانسه نشان داد مصرف انرژی اتوبوس برقی هنگامی که در مسیری با شیب ۴ درصد تردد می‌کند ۱/۶۶ برابر مصرف انرژی آن هنگام تردد در یک مسیر بدون شیب است. بنابراین توسعه اتوبوس‌های برقی بدون توجه به شرایط جغرافیایی و آب و هوایی شهرها و مناطق مختلف شهری کشور، اشتباهی راهبردی است



شود. بنابراین پرهیز از شتاب‌زدگی در توسعه وسایل نقلیه برقی در شهرهای ایران و سرمایه‌گذاری گسترده در این حوزه بدون مطالعات کافی و اجرای مراحل آزمایشی و بازخوردگیری از نتایج آن، می‌تواند منجر به شکست در تحقق اهداف شود. اکنون نگاهی به الزامات اساسی در انجام برقی‌سازی ناوگان درون‌شهری خواهیم داشت.

◀ اثر شرایط جغرافیایی و آب‌وهوایی

اتوبوس‌های برقی به دلیل برد محدود باتری‌های خود مسافت‌های نسبتاً کمی را می‌توانند طی کنند (۵۰ تا ۶۶ کیلومتر برای اتوبوس‌های شارژ سریع و ۱۶۶ تا ۲۱۰ کیلومتر برای اتوبوس‌های شارژ آهسته) که به‌طور قابل‌توجهی کمتر از اتوبوس‌ها با سایر فناوری‌ها بوده و نیازمند مسیرهای ویژه یا برنامه‌ریزی‌های مختص به خود هستند. همچنین باید توجه داشت که اتوبوس‌ها لزوماً مطابق با برنامه از پیش تعیین‌شده کار نمی‌کنند و عملکرد واقعی آنها متأثر از شرایطی همچون ازدحام ترافیکی و آب و هوا خواهد بود. ضمن اینکه توجه به مصرف و بازیابی انرژی اتوبوس‌های برقی بر اثر تغییرات شیب مسیر نیز از اهمیت به‌سزایی برخوردار است، چراکه افزایش شیب معابر مصرف انرژی را به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش می‌دهد. به عنوان مثال، مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که مصرف انرژی یک اتوبوس برقی در مسیری با شیب ۴ درصد (با فرض مسیر برگشت اتوبوس با شیب -۴ درصد) ۱/۶۶ برابر مصرف

آن در یک مسیر بدون شیب برآورد می‌شود.

نکته حائز اهمیت دیگری که ضروری است در برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته شود، اثر دمای هوا بر مصرف انرژی این وسایل است. بسیاری از مدل‌های اتوبوس‌های برقی به‌منظور به حداکثر رساندن آسایش مسافران دارای تهویه مطبوع هستند؛ با این حال، باید توجه داشت که تهویه مطبوع به میزان قابل‌توجهی انرژی بیشتری در دمای بسیار پایین یا بسیار زیاد نیاز دارد. مطالعه میدانی در شهر آخن آلمان نشان داده که مصرف انرژی فقط در محدوده دمایی ۱۰ تا ۲۰ درجه سانتیگراد ناچیز است و در دماهای کمتر از صفر و بالاتر از ۲۵ درجه سانتیگراد تا ۱۰۰ درصد افزایش می‌یابد. در مطالعه‌ای هم که در پکن چین انجام گرفت اهمیت عوامل مختلف مرتبط با مسیر تردد اتوبوس‌های درون‌شهری برقی و دیزلی، سرعت، ایستگاه‌ها و زمان توقف مورد بررسی قرار گرفت و نشان داد میانگین سرعت حرکت اتوبوس‌ها برای هر دو نوع اتوبوس برقی و دیزلی اولین عامل موثر بر مصرف انرژی بوده است، با این تفاوت که اهمیت این عامل برای اتوبوس‌های دیزلی ۲/۵ برابر اتوبوس‌های برقی بوده است. همچنین شیب مسیر به‌عنوان عامل بسیار مهم دیگر بر مصرف انرژی برآورد شده است. اثر شیب مسیر بر مصرف انرژی اتوبوس‌های برقی نزدیک به ۲۳ درصد برآورد می‌شود که بیش از ۳ برابر اتوبوس‌های دیزلی است. همچنین تعداد توقف‌های زیاد اهمیت ۱۹ درصدی در مصرف انرژی اتوبوس‌های برقی دارد که مقدار بزرگی بوده و ضروری است در سنجش عملکرد اتوبوس‌های برقی مورد توجه قرار گیرد.

◀ چالش هزینه‌های اولیه

اگرچه قیمت اتوبوس‌های برقی از سال ۲۰۰۹ کاهش قابل‌توجهی پیدا کرده، اما همچنان یکی از مهم‌ترین چالش‌ها برای استفاده از این اتوبوس‌ها در دنیا، هزینه بالای سرمایه‌گذاری اولیه اتوبوس‌های برقی نسبت به دیزلی است. قیمت یک مدل اتوبوس تولیدشده توسط شرکت چینی BYD (به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شرکت‌های تولید وسایل نقلیه برقی در دنیا) در سال ۲۰۱۵، بالغ بر ۱/۵۸ میلیون یوآن برای هر اتوبوس بود. این در حالی است که قیمت مدل مشابه در بازار در سال ۲۰۱۹ به حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار یوآن رسیده است. در واقع اگرچه قیمت وسایل نقلیه برقی رو به کاهش است، اما قیمت خرید اتوبوس برقی با باتری بزرگ با کارکرد قابل قبول همچنان دو برابر قیمت اتوبوس‌های دیزلی سنتی است. البته نتایج مطالعات انجام‌شده نشان‌دهنده آن است که با وجود قیمت

بالاتر وسایل نقلیه برقی، هزینه تعمیر و نگهداری آنها پایین‌تر است؛ به‌عنوان نمونه، برای اتوبوس‌های برقی که در ستن مورد استفاده قرار گرفت، ارزش فعلی مجموع هزینه‌های انرژی و تعمیر و نگهداری در دوره عمر مجموعاً حدود ۴۴ درصد اتوبوس‌های دیزلی بوده است. همچنین باید توجه داشت که علاوه بر قیمت اولیه خرید اتوبوس‌ها، هزینه‌های مربوط به زیرساخت آنها (مخصوصاً برای شارژ) نیز باید به‌عنوان هزینه‌های اولیه در نظر گرفته شود و به این ترتیب، در مقایسه با اتوبوس‌های دیزلی، عملکرد اتوبوس‌های برقی به دلیل مسافت کارکرد باتری و کمبود امکانات شارژ با محدودیت‌های بیشتری مواجه‌اند. بررسی‌ها در شهر ستن چین نشان داد که یافتن زمین برای ایجاد ایستگاه‌های شارژ اتوبوس‌های برقی به‌سرعت به بزرگ‌ترین چالش این حوزه تبدیل شده است.

◀ لزوم توجه به ارزیابی‌های اقتصادی

به نظر می‌رسد دو مورد از مهم‌ترین راهکارهای علمی جهت در نظر گرفتن جوانب مختلف اجرای سیاست برقی‌سازی وسایل نقلیه، انجام مطالعات تحلیل فایده - هزینه و تحلیل چاه تا چرخ است.

برای انجام تحلیل فایده - هزینه لازم است تمامی هزینه‌های مربوط به

براساس گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۲۱، ارزش هزینه سرمایه در دوره عمر ۸ ساله اتوبوس برقی در چین، نزدیک به ۳ برابر اتوبوس دیزلی بوده و اگرچه در مواردی همچون تامین انرژی و نگهداری، هزینه آنها حدود ۴۴ درصد اتوبوس دیزلی ارزیابی شده، اما با در نظر گرفتن تمامی اجزای هزینه‌های مالکیت، ارزش فعلی هزینه کل مالکیت اتوبوس‌های برقی در چین (بدون محاسبه هزینه‌های آلاینده‌گی) ۲۱ درصد بیشتر از اتوبوس‌های دیزلی است

سوخت در موتور وسیله نقلیه محاسبه می‌شود).

یکی از مطالعاتی که توسط بانک جهانی در خصوص هزینه‌های جایگزینی

اتوبوس‌های برقی با اتوبوس‌های دیزلی در شهر ستن چین انجام شد (روش چاه تا چرخ) نشان داد که در مجموع هزینه‌های ناشی از اتوبوس‌های برقی بدون محاسبه کردن هزینه‌های ناشی از آلودگی هوا ۲۱ درصد بیشتر از اتوبوس دیزلی است. در حالی که با محاسبه هزینه‌های ناشی از آلودگی هوا، هزینه‌های حاصل از اتوبوس‌های دیزلی حدود ۱۴ درصد از اتوبوس‌های برقی پیشی گرفته است.

در عین حال مطابق بررسی‌های بانک جهانی، ستن در منطقه‌ای قرار گرفته که از نظر تولید برق، کمترین میزان انتشار آلاینده‌گی و گازهای گلخانه‌ای را در این

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

تغییر ناوگان وسایل نقلیه فعلی به وسایل نقلیه برقی و تامین برق مورد نیاز و منافع حاصل از توسعه خودروی برقی از کاهش انتشار آلاینده‌ها گرفته تا میزان صرفه‌جویی در مصرف سوخت در نظر گرفته شده و با نتایج سایر راهکارهای کاهش آلودگی هوا مقایسه شود. علاوه بر این، برای برآورد میزان واقعی تفاوت در انتشار آلاینده‌های ناشی از خودروهای برقی ضروری است تحلیل «چاه تا چرخ» نیز در این زمینه انجام گیرد (در تحلیل چاه تا چرخ، میزان انرژی مصرفی و دی‌اکسیدکربن منتشر شده از مرحله استخراج و تولید سوخت تا مرحله احتراق و مصرف



مهم‌ترین یافته مطالعات انجام شده در داخل کشور، غیراقتصادی بودن اجرای سناریوهای برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل در شهرهای تهران، کرج و اصفهان بوده و نشان می‌دهد که میزان منافع این سناریوها بسیار کمتر از هزینه اجرای آنها و حتی نسبت منافع به هزینه در مورد شهرهای اصفهان و کرج به ترتیب معادل ۱۱ به ۱۰۰ و ۱۸ به ۱۰۰ بوده است



کشور دارد و، ۵۰ درصد از تولید برق با منابع تجدیدپذیر انجام می‌شود، پس در ارزیابی برقی‌سازی ناوگان از نقطه‌نظر زیست‌بوم و اقتصادی، باید به نوع منبع تامین‌کننده انرژی الکتریکی هم توجه داشت، زیرا در صورت سهم بالای انرژی‌های فسیلی در تامین برق ناوگان، این احتمال وجود دارد که برقی‌سازی اتوبوس‌ها مزیت قابل‌توجهی ایجاد نکند.

بررسی‌های انجام شده براساس محاسبه هزینه‌های اتوبوس‌های برقی و دیزلی در کشورهای چین و ایالات متحده با در نظر گرفتن هزینه‌های آلودگی‌هوا و انتشار گازهای گلخانه‌ای نشان داد که در مجموع توسعه برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل کاملاً وابسته به شرایط ناوگان و منطقه مورد بررسی است. به طوری که مجموع هزینه‌های اتوبوس برقی در ایالات متحده بیشتر از اتوبوس‌های با موتور احتراق داخلی و در چین کمتر از آن است. ضمن اینکه نتایج این مطالعات نشان داد منافع حاصل از برقی‌سازی ناوگان حتی در کشور چین به اندازه‌های بزرگ و قابل‌توجه نیست که به‌عنوان تنها راه‌حل کاهش آلودگی‌هوا در شهرهای آلوده در نظر گرفته شده و تبلیغات وسیعی روی آن صورت گیرد.

◀ بررسی مطالعات داخلی

مطالعات انجام شده در داخل کشور جهت ارزیابی مطلوبیت برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل بسیار محدود است، بنابراین مرکز پژوهش‌های مجلس، فقط سه مورد از مطالعات داخلی که سیاست‌های برقی‌سازی

ناوگان حمل‌ونقل را متناسب با شرایط کشور تحلیل کرده‌اند، مورد بررسی قرار داده است. برای شهر تهران، مطالعه «محاسبه اثربخشی و اولویت‌بندی راهکارهای مدیریت کیفیت هوای تهران» توسط مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران و برای شهرهای اصفهان و کرج، مطالعات ملی «سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا ناشی از منابع انسان‌ساز در کلان‌شهرهای کشور شامل تدوین و ارزیابی سناریوهای کاهش انتشار» توسط کنسرسیوم دانشگاه‌های برتر کشور با کارفرمایی سازمان حفاظت محیط زیست در نظر گرفته شده است.

تهران - در این مطالعه، برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی مورد بررسی قرار نگرفته و تنها سناریوی برقی‌سازی ناوگان موتورسیکلت‌های شهر تهران مدنظر بوده است. جهت برآورد هزینه این سناریو، مابه‌التفاوت قیمت روز موتورسیکلت‌های برقی نو و موتورسیکلت‌های بنزینی کارکرده در زمان تهیه این گزارش (سال ۱۳۹۹) در نظر گرفته شده که تحلیل فایده - هزینه سناریوی جایگزینی ناوگان فعلی موتورسیکلت با موتورسیکلت‌های برقی، بیانگر غیراقتصادی بودن و کارایی بسیار کم آن نسبت به سایر سناریوها بوده است.

کرج - در مطالعه انجام‌شده در شهر کرج مهم‌ترین سناریوهای مرتبط با مطالعه فعلی در حوزه ناوگان اتوبوسرانی شامل این موارد بوده است: تجهیز ناوگان اتوبوسرانی شهری به فیلتر دوده به‌همراه نوسازی ناوگان قبل از یورو ۲، افزایش ۱۰ درصدی سهم اتوبوس‌های واحد با موتور گازسوز، جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از ۸ سال با ناوگان گازسوز نو، جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از ۸ سال با ناوگان هیبریدی و جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از هشت سال با اتوبوس‌های برقی نو.

در این مطالعه، هر سناریو از دو جنبه میزان تأثیری که در کاهش انتشار آلاینده‌ها داشته و مبلغی که برای اجرای آن باید هزینه شود، مورد بررسی قرار گرفته است. برای محاسبه هزینه‌های خارجی یا هزینه خسارت‌های اجتماعی شهر کرج از گزارش جامع منتشر شده در دانشگاه دلفت (Delft) هلند استفاده شده است.

نتایج این مطالعه بیانگر آن است که سناریوهای تجهیز ناوگان اتوبوس شهری به فیلتر دوده به‌همراه نوسازی ناوگان قبل از یورو ۲ و افزایش ۱۰ درصدی سهم اتوبوس‌های واحد گازسوز دارای بازدهی اقتصادی بالاتری هستند. این در حالی است که هیچ‌یک از سناریوهای «جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از ۸ سال با ناوگان گازسوز نو»، «جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از ۸ سال با ناوگان هیبریدی» و «جایگزینی اتوبوس‌های واحد با عمر بیشتر از ۸ سال با ناوگان برقی نو» در تحلیل

جایگزینی اتوبوس‌های درون‌شهری دیزلی با اتوبوس شهری گازسوز، اقتصادی بوده و منافع حاصل از آن بیشتر از هزینه‌ها بوده است. این در حالی است که ارزیابی سناریوی جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده با ناوگان برقی نشان داد منافع حاصل از اجرای این سناریو کمتر از هزینه آن بوده و نسبت منفعت به هزینه آن تنها برابر ۱۸/۰ برآورد شده است. همچنین نتایج ارزیابی‌های برای سایر سناریوهای برقی‌سازی در این مطالعه نیز غیراقتصادی بودن آنها را نشان داد.

با توجه به این مطالعات، به نظر می‌رسد حتی زمانی که کاهش آلودگی هوا و انتشار گازهای گلخانه‌ای دلیل مهمی برای پیگیری ایده حمل‌ونقل برقی است، راهکار برقی‌سازی تنها یکی از راهکارها جهت کاهش آلودگی هواست و لزوماً مقرون‌به‌صرفه‌ترین اقدام نیست و لذا باید در کنار سایر اقدامات از جمله مدیریت تقاضای سفر مدنظر قرار گیرد. ■

فایده‌هزینه، دارای بازدهی اقتصادی تشخیص داده نشد. همچنین ارزیابی سناریوهای هیبریدی‌سازی و برقی‌سازی سایر وسایل نقلیه در این مطالعه نیز، غیراقتصادی بودن آنها را نشان داد.

اصفهان - در مطالعه انجام شده در شهر اصفهان دو سناریوی مرتبط با ناوگان اتوبوسرانی شامل جایگزینی اتوبوس‌های درون‌شهری دیزلی با اتوبوس شهری گازسوز و جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده با ناوگان برقی مورد ارزیابی قرار گرفته و میزان صرفه‌جویی احتمالی در مصرف سوخت بر اثر اجرای سناریوهای مرتبط با اصلاح ناوگان محاسبه شده است. برای سناریوهای برقی‌سازی نیز این صرفه‌جویی در نظر گرفته شده و مبلغ حاصل از آن با قیمت فوب خلیج فارس به منافع سناریوی مورد نظر اضافه شده است.

نتایج ارزیابی انجام شده برای سناریوهای ناوگان اتوبوسرانی نشان داد

پشت ماجرای تامین اتوبوس برقی برای حمل‌ونقل عمومی چه می‌گذرد

تشت ناتوانی شهرداری تهران و خودروسازان از بام افتاد



گرفته است که همه مدارک آن هم وجود دارد.»

در این میان، مدیران شرکت واحد اتوبوسرانی تهران نیز از بی‌کیفیتی اتوبوس‌های تحویلی ایران‌خودرو پرده برداشتند و اظهار کردند که اتوبوس‌هایی که تحویل گرفته‌اند به‌اندازه‌ای بی‌کیفیت بوده که از کارخانه مستقیم به داخل سامانه رفت و پارک شد.

مهدی علیزاده با بیان اینکه مطالبات نقدی ایران‌خودرو دیزل پرداخت شده است، افزود: «همچنین از ۱۷۵ دستگاه اتوبوس و ۲ دستگاه کشنده کامیون، فقط ۱۷۰ دستگاه تحویل داده شده و ۵ دستگاه اتوبوس و ۱ دستگاه کشنده را تاکنون تحویل نداده‌اند.»

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران تصریح کرد: «قرارداد خرید اتوبوس آتروس به تعداد ۱۷۵ دستگاه و ۲ دستگاه کشنده در سال ۱۴۰۰ به مبلغ ۷۱۷/۵ میلیارد تومان منعقد شد که بخش نقد آن به مبلغ ۵۰۱ میلیارد تومان پرداخت و الباقی به مبلغ ۲۱۶ میلیارد تومان در قالب غیرنقد به‌صورت ملک بوده که جهت تحویل ملک به کارگزار مورد تایید شهرداری معرفی شده‌اند که در این زمینه تاکنون با کارگزار به توافق نرسیده‌اند و شرکت ایران‌خودرو دیزل بابت طلب غیرنقد خود در مراجع قضایی علیه شهرداری تهران، شرکت واحد اتوبوسرانی و کارگزار مربوطه طرح شکایت کرده که رأی به نفع شهرداری و شرکت اتوبوسرانی و کارگزار صادر شده است.»

تشت ناتوانی شهرداری تهران و خودروسازان داخلی در تامین اتوبوس برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی چندسالی است که از بام به زمین افتاده، با این حال به‌تازگی به دنبال توجیحات شهردار تهران مبنی بر بی‌توجهی ایران‌خودرو به قراردادهای خود، مدیرعامل این خودروسازی هم از عدم تامین اعتبار توسط شهرداری خبر داد و پس از آن اتوبوسرانی معادله دیگری را روی میز آورد و بی‌کیفیتی اتوبوس‌های داخلی را سوزه اخبار کرد.

پس از اینکه علیرضا زاکانی، شهردار تهران در توجیه نهایی کردن قرارداد واردات اتوبوس برقی با شرکت‌های چینی با وجود توانمندی در داخل، گفته بود که ما با وجود اینکه خودروسازان داخلی قیمت‌های بالاتری دادند، بر حسب وظیفه از آنها خرید کردیم، اما آنها به تعهدات خود عمل نکردند؛ علیمردان عظیمی، مدیرعامل ایران‌خودرو به این اظهارات شهردار تهران واکنش نشان داد و گفت: «شهرداری به‌جای پول، ملک به ایران‌خودرو داده که آن را هم فروخته است.»

عظیمی تاکید کرد: «۴۰ دستگاه اتوبوس برقی به شهرداری تهران تحویل دادیم و قرار بود ۲۰۰ میلیارد تومان به ما پرداخت کنند که هنوز ریالی به‌صورت نقدی پرداخت نشده است، بلکه شهرداری به‌جای پول، به ایران‌خودرو ملک داده که آن را هم فروخته است.» او تصریح کرد: «یعنی شهرداری اموال غیر را فروخته و تخلف صورت

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا: از ایده تا اجرا

خیلی دور؛ خیلی نزدیک!



زمانی که کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (IMEC) در اجلاس گروه ۲۰ در سپتامبر ۲۰۲۳ در دهلی‌نو به‌طور رسمی معرفی شد، توجه ویژه رسانه‌ای را به خود جلب کرد. برخی این کریدور را نماد رقابت فزاینده چین و ایالات متحده برشمردند و برخی دیگر آن را در راستای شکل‌گیری خاورمیانه جدیدی با مشارکت رژیم اشغالگر قدس تفسیر کردند و کشورهای عضو این کمربند آن را به‌عنوان فرصتی جدید برای توسعه جهانی برشمردند. با این حال، آنچه تاکنون در این مباحث تقریباً مغفول مانده، جزئیات این طرح، تحلیل فنی آن و چشم‌انداز احداث و پیامدهای بالقوه آن است.

مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، در گزارشی که می‌خوانید می‌کوشد تا با رویکردی فنی به جزئیات این کریدور بپردازد، چهارچوب و روند اجرایی بخش‌های مختلف آن را مشخص کرده، چشم‌انداز اجرایی‌شدن و نیز آثار اجرایی آن را در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک بررسی کند.

هرچند این کریدور در روند اجرا با چالش‌های مهمی مواجه است و جنگ غزه به‌عنوان نقطه عطف استراتژیک، به‌خوبی این چالش‌ها را نشان می‌دهد، اما از آنجا که این کریدور از لحاظ نظری اقتصادهای مهمی را به یکدیگر پیوند می‌زند و می‌تواند نقش مهمی در تقویت زنجیره‌های جهانی ارزش و هم‌راستایی این زنجیره‌ها با منافع ژئوپلیتیک کشورهای متحد ایفا کند و به همین دلیل، مورد حمایت شدید ایالات متحده و سایر کشورهای گروه ۷ است که هنوز هم در اقتصاد جهانی از موقعیت کلیدی برخوردارند، آشنایی با ویژگی‌های آن از اهمیت بسیاری برخوردار خواهد بود.

کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا بخشی از ابتکار کلان موسوم به مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII) محسوب می‌شود که خود ابتکار کشورهای گروه هفت (G7)، به‌عنوان رقیب طرح کمربند و جاده چین است.

«مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی» به نوبه خود از درون دو طرح دیگر با نام بازسازی جهان به‌شکلی بهتر (Build Back Better World) که بایدن در چهل و هفتمین اجلاس G7 از آن رونمایی کرد و به دنبال بسیج ۴۰ تریلیون دلاری سرمایه‌گذاری زیرساختی تا سال ۲۰۳۵ است و همچنین شبکه نقطه آبی (BDN) مطرح شده که در سال ۲۰۱۹ با هدف ارائه ارزیابی و صدور گواهینامه پروژه‌های توسعه زیرساخت در سراسر جهان و با تمرکز بر شفافیت مالی، پایداری زیست‌محیطی و تاثیر بر توسعه اقتصادی توسط ایالات متحده، ژاپن، استرالیا، بریتانیا و اسپانیا اجرایی شد و سازوکاری برای تایید پروژه‌های زیرساختی است که استانداردهای کیفیت بالای بین‌المللی را رعایت می‌کنند.

براساس طرح شبکه نقطه آبی، تا سال ۲۰۴۰ حدود ۱۵ تریلیون دلار کسری در تامین مالی زیرساخت‌های جهانی وجود خواهد داشت. بدان معنا که بودجه دولت‌ها کفاف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها را نمی‌دهد. بنابراین بسیج سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی، آن هم برای دستیابی به اهداف سرمایه‌گذاری زیرساختی جهانی حیاتی خواهد بود. از دید اعضا، شبکه نقطه آبی با کمک به جذب سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی، در کنار بهبود سیاست‌های ملی، سودمندی جوامع محلی و ترویج سرمایه‌گذاری شفاف، هوشمند، پایدار و مسئولانه، این شکاف زیرساختی قابل‌توجه را کاهش می‌دهد. در عین حال، براساس ابتکار مشارکت برای زیرساخت و سرمایه‌گذاری جهانی (PGII)، دولت‌های G7 به‌همراه بخش خصوصی قصد دارند مبلغ ۶۰۰ میلیارد دلار را در پنج سال آینده در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کنند. هدف از اختصاص این بودجه ارائه جایگزینی برای سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی گسترده چین است و بر بسیج سرمایه از منابع چندگانه، ازجمله بانک‌های توسعه چندجانبه، موسسات مالی توسعه و صندوق‌های ثروت دولتی تمرکز دارد.

ایالات متحده نقشی کلیدی در اجرای این طرح دارد. از همین رو برای بسیج ۲۰۰ میلیارد دلار در مدت پنج سال از طریق کمک‌های بلاعوض، تامین مالی فدرال و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی برای این ابتکار کوشش بسیار می‌کند. از آنجا که اعضای گروه ۷ نیز به دنبال سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیارد دلاری در زیرساخت‌های کشورهای درحال توسعه تا سال ۲۰۲۷ هستند، سهم ۲۰۰ میلیارد دلاری آمریکا از این رقم، به‌خوبی نقش تعیین‌کننده آن را نشان می‌دهد.



در قالب کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه - اروپا کشورهایایی که به‌لحاظ ژئوپلیتیکی همسویی دارند می‌کوشند تا ارتباطات اقتصادی خود را عمیق‌تر و گسترده‌تر کرده و انعطاف و امنیت زنجیره‌های ارزشی را که به آنها وابسته‌اند، افزایش دهند. از سوی دیگر، شرایطی برای رقابت با چین فراهم آورند و نیز توسعه کم‌کربن را در قالب‌های چندجانبه دنبال کنند



این ابتکار چهار اولویت بحران اقلیمی و امنیت انرژی، فناوری اطاعات و ارتباطات، برابری جنسیتی و امنیت جهانی بهداشت را پیگیری می‌کند و همان‌طور که اشاره شد، کریدور هند - خاورمیانه - اروپا به‌عنوان بخشی از آن محسوب می‌شود که برای نخستین بار به‌طور رسمی در اجلاس سران I2U2 در سال ۲۰۲۱ با حضور هند، رژیم اشغالگر قدس، امارات متحده عربی و ایالات متحده مطرح شد، اما در اجلاس سران گروه ۲۰ (سپتامبر ۲۰۲۳) تصمیمات جدیدی برای توسعه آن اتخاذ شد؛ از جمله امضای یادداشت تفاهم بین آمریکا، هند، عربستان، امارات، فرانسه، آلمان، ایتالیا و اتحادیه اروپا که براساس آن دولت‌های عربستان، اتحادیه اروپا، هند، امارات متحده عربی، فرانسه، آلمان، ایتالیا و آمریکا (شرکت‌کنندگان) متعهد شدند که برای ایجاد کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا (IMEC) با یکدیگر همکاری کنند.

IMEC از دو کریدور مجزا تشکیل خواهد شد؛ کریدور شرقی برای اتصال هند به خلیج فارس و کریدور شمالی به جهت اتصال خلیج فارس به اروپا. این کریدور شامل یک مسیر راه‌آهن هم خواهد بود که پس از تکمیل، یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی را برای تکمیل مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و جاده‌ای موجود و ترانزیت میان هند، امارات، عربستان، اردن، رژیم اشغالگر قدس و اروپا را امکان‌پذیر می‌سازد.



این کریدور به‌طور بالقوه تنیدگی دو اقتصاد بزرگ هند و اروپا را تسهیل می‌کند و نقش شورای همکاری خلیج فارس به‌عنوان حلقه واسط و منبع انرژی این دو اقتصاد بزرگ را بهبود می‌دهد. به علاوه حمایت ایالات متحده از این طرح، احتمالاً اجرایی شدن آن را تسهیل خواهد کرد؛ اما از دیگر سو، مهم‌ترین نقطه ضعف آن پیچیدگی ژئوپلیتیک خاورمیانه است



◀ **روند اجرای بخش‌های مختلف کریدور چگونه است؟**

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، کریدور هند - خاورمیانه - اروپا، پروژه‌های چندوجهی است که هدف آن ایجاد یک شبکه ارتباطی و حمل‌ونقل پایدار میان سه منطقه است. این پروژه شامل توسعه زیرساخت‌های موجود حمل‌ونقل، ایجاد زنجیره‌های تامین جدید و تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری است. یکی از جنبه‌های مهم این پروژه، توسعه شبکه ریلی در شبه‌جزیره عرب است. این شبکه شامل راه‌آهن‌هایی است که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس، اردن و رژیم اشغالگر قدس را به یکدیگر متصل می‌کند. در حال حاضر، شبکه ریلی شبه‌جزیره عرب شامل دو مسیر اصلی است:

۱- **راه‌آهن خلیج فارس:** این مسیر کشورهای عضو شورای همکاری

خلیج فارس را به یکدیگر متصل می‌کند.

۲- **راه‌آهن عربستان - اردن:** این مسیر عربستان را از طریق اردن به اسرائیل، سوریه و لبنان متصل می‌کند.

اتصال راه‌آهن عربستان به اردن و اردن به رژیم اشغالگر قدس گلوگاه‌های کلیدی کریدور هند - خاورمیانه - اروپا است. این اتصالات امکان انتقال کالا و مسافر را از شبه‌جزیره عرب به اروپا فراهم می‌کنند. اکنون، اتصال راه‌آهن امارات به عربستان نقطه آغاز روند نقل و انتقال کالا محسوب می‌شود. سپس، کالاها از طریق عربستان به اردن و از طریق اردن به رژیم اشغالگر قدس و بندر حیفا منتقل می‌شود. در نهایت، کالاها از طریق کشتی و دریا به بازارهای اروپایی ارسال می‌شود. با تکمیل شبکه ریلی شبه‌جزیره عرب و اتصال آن به اردن و رژیم اشغالگر قدس، امکان انتقال کالا و مسافر از شبه‌جزیره عرب به اروپا به‌طور قابل‌توجهی افزایش خواهد یافت. از همین رو در ادامه وضعیت این شبکه مورد بحث قرار خواهد گرفت.

پروژه راه‌آهن شورای همکاری خلیج فارس که در سال ۲۰۰۹ آغاز شد، با هدف اتصال هر شش عضو شورای همکاری خلیج فارس (GCC) از طریق راه‌آهن، ارتقای اتصال منطقه‌ای، حمایت از تنوع اقتصادی و کاهش وابستگی به هیدروکربن‌هاست. این ابتکار بلندپروازانه، مراکز شهری بزرگ مانند ریاض، دبی و شهر کویت را به هم پیوند می‌دهد و نویدبخش مزایای قابل‌توجهی برای تجارت، لجستیک، گردشگری و بخش‌های تولیدی است.

باوجود اهمیت استراتژیک، این پروژه با تاخیرهای قابل‌توجهی مواجه شده است و تاریخ تکمیل اولیه (۲۰۱۸) خود را از دست داده است. سقوط قیمت نفت در سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۱۶ و شکاف‌های سیاسی ۲۰۱۷ در شورای همکاری خلیج فارس، به‌ویژه تحریم قطر، به‌شدت بر روند پیشرفت آن تاثیر گذاشت. با این حال، احیای روابط قطر و همسایگان امیدها را برای تکمیل راه‌آهن دوباره زنده کرده است.

از سال ۲۰۲۱، چشم‌انداز اقتصادی این کشورها بیشتر ناشی از قیمت‌های بالای جهانی نفت بهبود یافته است. همچنین کاهش تنش‌های سیاسی درون شورای همکاری خلیج فارس و احیای روابط، به‌ویژه در مورد قطر، عربستان سعودی و امارات پیشرفت راه‌آهن شورا را تسهیل کرده است. چندین توافقنامه دوجانبه و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی توسط دولت‌های شورای همکاری خلیج فارس و سرمایه‌گذاران خارجی، فرایند پروژه را تسریع کرده است.

با این حال، چالش‌ها همچنان باقی است. نوسان بازار نفت، با کاهش قیمت‌های مورد انتظار پس از سال ۲۰۲۵، می‌تواند بودجه‌های مالی

را کاهش دهد و بر تامین مالی پروژه تاثیر بگذارد. بی‌ثباتی سیاسی، تنش‌های منطقه‌ای و موانع لجستیکی ساخت‌وساز راه‌آهن فرامرزی در منطقه چالش‌برانگیز خلیج فارس موانع مهم پیشروی این کلان پروژه هستند. هماهنگی نظارتی و هماهنگی عملیاتی میان اعضای شورای همکاری خلیج فارس برای تکمیل این طرح، حیاتی اما پیچیده است. انتظار می‌رود در چهار سال آینده، توسعه ریلی در سراسر شورای همکاری خلیج فارس نابرابر باشد و کشورهایی مانند عربستان، امارات و قطر، با اقتصاد قوی‌تر خود پیشرفت سریع‌تری داشته باشند.

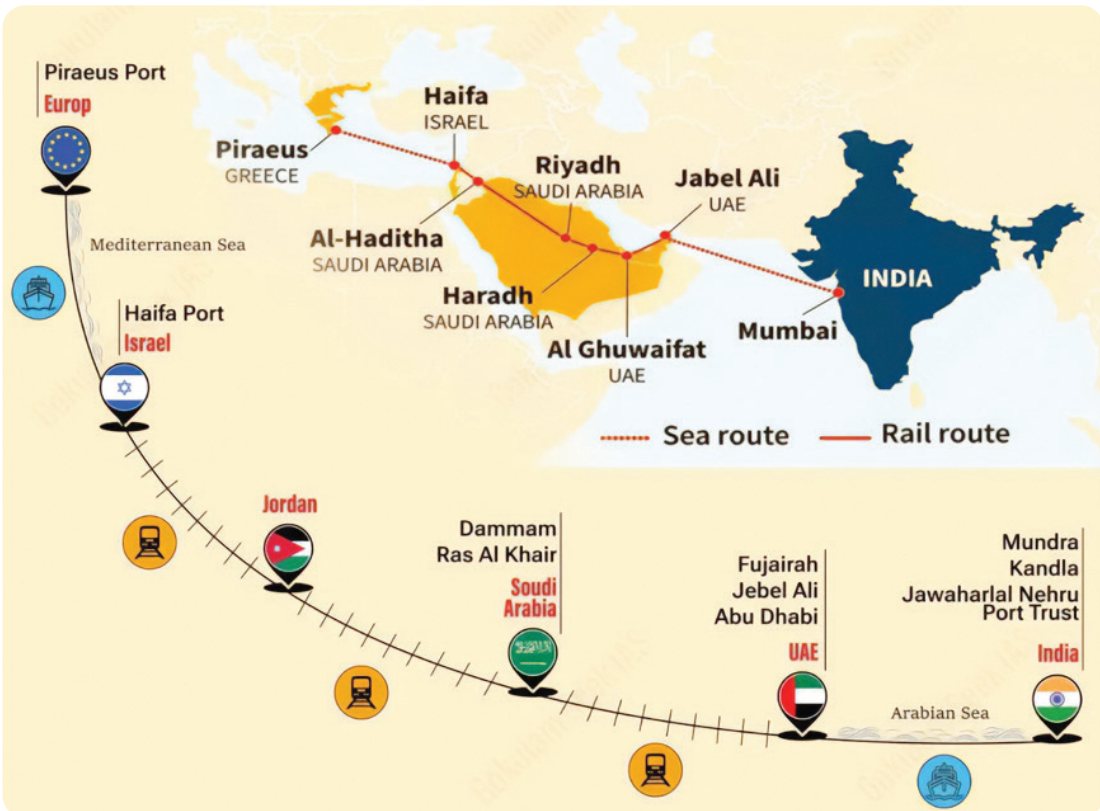
پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۲۳، شبکه حمل‌ونقل ریلی اتحاد تقریباً ۲۰ میلیون تن بار را در سراسر امارات حمل کرده باشد. این توسعه نقطه عطف مهمی در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی آنها محسوب می‌شود و قابلیت‌های لجستیکی این کشور را افزایش می‌دهد.

همچنین شبکه ریلی اتحاد قادر است سالانه ۶۰ میلیون تن کالا را با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت جابه‌جا کند. زیرساخت‌های این شبکه شامل ۵۹۳ پل و گذرگاه و ۹ تونل است که نشان‌دهنده تعهد امارات متحده عربی به ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل باری قوی و کارآمد است. در مقابل، کویت، بحرین و عمان با اتهامات سیاسی و اقتصادی روبه‌رو هستند که می‌تواند مانع مشارکت آنها در این پروژه شود. نیاز فزاینده

»

پیش‌بینی شده که مسیر ریلی گردور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا از امارات آغاز شده و با گذر از عربستان، اردن و سرزمین‌های فلسطینی نهایتاً به بندر حیفا برسد، اما راه‌آهن امارات به عربستان و راه‌آهن اردن به اتصال ندارد و راه‌آهن اردن هم هنوز به شبکه ریلی اسرائیل که از سرزمین‌های فلسطینی می‌گذرد، متصل نشده که همین نکته مهم‌ترین می‌گذرد، چالش اجرایی این خط محسوب می‌شود

“





توسعه زیرساخت‌های لازم شامل ساخت جاده‌ها، راه‌آهن، بنادر و سایر امکانات لجستیکی برای چنین کریدور اقتصادی که طول آن ۴۸۰۰ کیلومتر است نیاز به سرمایه‌های کلان دارد. افزون بر این، اطمینان از اتصال یکپارچه در مناطق مختلف جغرافیایی و سیاسی یک چالش بزرگ است، به‌ویژه در مناطقی مانند اردن که دارای زیرساخت‌های توسعه‌یافته نیست



به سرمایه‌گذاری خصوصی و مشارکت عمومی- خصوصی در غلبه بر چالش‌های تامین مالی بسیار مهم خواهد بود.

به‌طور خلاصه، در حالی که تحولات اخیر چشم‌انداز راه‌آهن خلیج فارس را بهبود بخشیده، این پروژه همچنان مملو از خطرات مالی، لجستیکی و سیاسی است و موفقیت در گرو همکاری پایدار اقتصادی، ثبات قیمت نفت و مدیریت موثر بویایی‌های منطقه خواهد بود.

آخرین گزارش‌ها نشان می‌دهد که اتصال ریلی میان عربستان و اردن درحال پیشرفت قابل‌توجهی است و انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۲۴ اجرایی شود. این پروژه بخشی از یک ابتکار گسترده‌تر برای گسترش شبکه ریلی عربستان به سمت شمال و به‌سوی مرز اردن است که به اهداف اتصال گسترده‌تر در خاورمیانه کمک می‌کند. عربستان درحال ساخت خط آهن جدیدی به طول ۴۰۰ کیلومتر است که از شهر ینبع در سواحل دریای سرخ تا مرز اردن امتداد می‌یابد.

این خط آهن قرار است ظرفیت حمل ۱۰ میلیون مسافر و ۵ میلیون تن بار در سال را داشته باشد. شبکه راه‌آهن ملی اردن که درحال حاضر در حال توسعه است، گامی مهم در بهبود ارتباط این کشور با کشورهای همسایه در خاورمیانه و نقش‌آفرینی آن در کریدور مورد بحث به‌شمار می‌آید. پروژه راه‌آهن ملی اردن (JNRP) به‌ویژه بر ایجاد ارتباط با عراق، عربستان و سوریه متمرکز است.

این شبکه به طول ۵۰۹ کیلومتر است که از مرز سوریه تا بندر عقبه امتداد دارد. این خط شهرهای بزرگ اردن از جمله پایتخت (امان) و شهر صنعتی زرقا را به مرز سوریه متصل می‌کند. این مسیر به موازات راه‌آهن تاریخی ۱۰۵۰ کیلومتری اردن- حجاز خواهد بود که قرار است بهسازی شود. هزینه بهسازی این خط حدود ۱/۴ میلیارد دلار برآورد شده است. دولت اردن نیز به‌طور فعال به‌سوی توسعه یک شبکه ریلی جدید و مدرن گام برداشته است و تمرکز خود را بر احیای خطوط متروکه و ایجاد خطوط جدید برای خدمات مسافری و باری قرار داده است. این ابتکار بخشی از استراتژی حمل‌ونقل ملی ۲۰۲۳-۲۰۲۷ است که در آن نیاز به یک شبکه ریلی مدرن برای جایگزینی سیستم قدیمی‌تر تأکید شده است با این حال، اجرای این برنامه‌ها با چالش‌های قابل‌توجهی، به‌ویژه در زمینه تامین مالی مواجه است. بدهی عمومی بالای اردن احتمال وام‌گیری دولت برای تامین مالی پروژه را پایین می‌آورد و در رابطه با تقاضای این نوع حمل‌ونقل عمومی با توجه به هزینه‌های قابل‌توجه آن، نگرانی‌هایی وجود دارد.

با وجود این موانع، راهکارهایی مانند مشارکت‌های بخش خصوصی و دولتی و تخصیص‌های بودجه سالانه پیشنهاد شده است. طراحی‌های مهندسی برای فاز اول تکمیل شده و حدود ۶۶ درصد از زمین‌های مورد نیاز برای شبکه جدید تملک شده است.

پروژه راه‌آهن ملی اردن با هدف ایجاد یک شبکه ۸۹۷ کیلومتری با مقیاس استاندارد و ارتباط با عربستان، عراق و سوریه طراحی شده است. این شبکه عمدتاً از ترافیک باری پشتیبانی می‌کند و امکاناتی برای خدمات قطارهای مسافری در آینده دارد. مسیر اصلی JNRP یک خط ۵۰۹ کیلومتری خواهد بود که بندر عقبه در دریای سرخ را به امان و مرز سوریه متصل می‌کند و با مسیر تاریخی راه‌آهن حجاز اردن موازی است. عقبه به‌عنوان تنها بندر دریایی اردن، قرار است به قطب اصلی این شبکه تبدیل شود و انتقال بار به عراق و حمل کالاهایی مانند نفت خام و غلات وارداتی را تسهیل کند.

توسعه بیشتر شامل یک خط ۲۹۰ کیلومتری منشعب از نزدیکی زرقه به مرز عراق در نزدیکی طریبل و یک خط ۹۰/۵ کیلومتری از شرق عمان به مرز عربستان در حدیثه است که به راه‌آهن شمال-جنوب سعودی متصل می‌شود. این بخش در راستای هدف اردن برای تبدیل شدن به یک کشور ترانزیت برای حمل‌ونقل بین اروپا و کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار مهم است. تخمین زده می‌شود کل پروژه حدود ۲/۴ میلیارد دینار هزینه داشته باشد و دولت نرخ بازدهی داخلی ۱۶ درصدی را پیش‌بینی می‌کند. JNRP بر اساس الگوی ساخت - انتقال - بهره‌برداری اجرا خواهد شد



و یک شرکت دولتی کاملاً تحت مالکیت دولت، شرکت راه آهن اردن (JRC) بر تامین مالی و ساخت و ساز نظارت خواهد کرد.

از نظر اتصالات بین‌المللی، JNRP قرار است عراق را با دریای سرخ و عربستان را با سوریه، ترکیه و اروپا مرتبط کند. برای تسهیل این امر، اردن و همسایگانش توافقنامه‌هایی را برای تضمین قابلیت همکاری و تعیین استانداردهای فنی برای کریدورهای ریلی بین‌المللی امضا کرده‌اند. اردن همچنین با تیم پروژه یورومد اتحادیه اروپا همکاری می‌کند تا یک مرجع ایمنی راه آهن ملی ایجاد کند و اطمینان حاصل کند که شبکه با استانداردهای بین‌المللی مطابقت دارد.

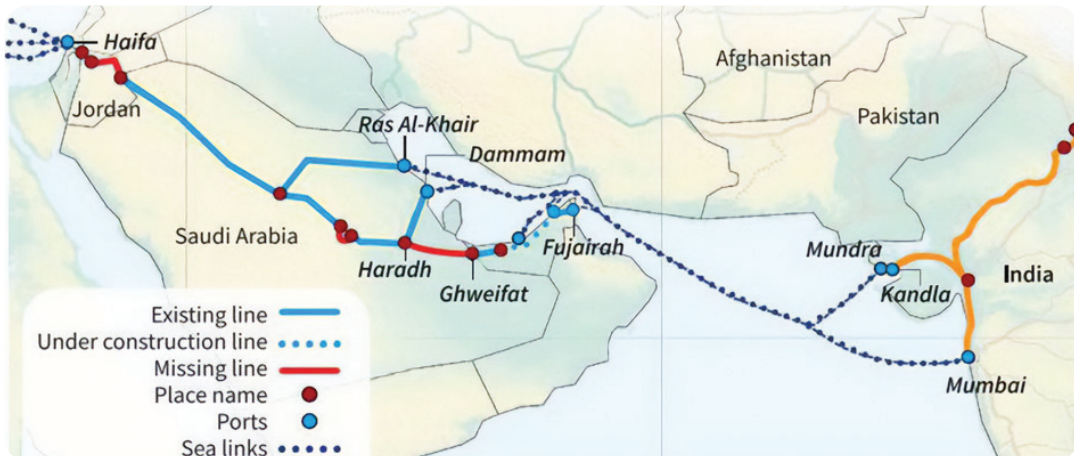
به‌طور خلاصه، شبکه ریلی اردن شاهد تحولات قابل توجهی است که با هدف بازسازی و گسترش دامنه فعالیت خود در عرصه‌های ملی و بین‌المللی صورت می‌گیرد. این کشور با وجود چالش‌های مالی، با برنامه‌های بلندپروازانه‌ای برای تقویت موقعیت خود به‌عنوان یک قطب ترانزیت کلیدی در خاورمیانه به پیش می‌رود. این پروژه اتصال ریلی بخشی از یک طرح بزرگ‌تر به نام مسیر صلح منطقه‌ای است که شامل یک راه آهن میان رژیم اشغالگر قدس، اردن، عربستان سعودی و کشورهای حاشیه خلیج فارس است. این طرح که توسط مقامات رژیم اشغالگر قدس تهیه شده، به‌عنوان یک تحول شگرف تلقی می‌شود که ممکن است بسیاری از کشورهای منطقه را تحت تاثیر قرار دهد. در نهایت، مسیر راه آهن قرار است پس از اردن به رژیم اشغالگر قدس برسد و از طریق رژیم اشغالگر قدس و بندر حیفا دوباره به دریا متصل شود تا کالاها را راهی بنادر اروپایی سازد. در وضعیت فعلی راه‌آهنی میان اردن و رژیم اشغالگر قدس برقرار نیست، اما رژیم اشغالگر قدس طرح بلندپروازانه‌ای برای پیوند کشورهای مختلف به شبکه راه آهن خود تحت عنوان مسیر صلح منطقه‌ای پیشنهاد داده است.



روند توسعه‌ای بندر حیفا حاکی از افزایش علاقه جهانی به این بندر، به‌ویژه از سوی سرمایه‌گذاران چینی و هندی است. یکی از مهم‌ترین بنادر که در قالب این کریدور به بندر حیفا بیش از پیش متصل خواهد شد بندر پیرائوس یونان است که از سال ۲۰۱۶ در اختیار غول کشتیرانی چین، کاسکو قرار دارد. در واقع چین هم در بندر حیفا و هم بندر پیرائوس به‌عنوان دو بندر کلیدی در این کریدور نقش مهمی ایفا می‌کند



در قالب این ابتکار، رژیم اشغالگر قدس به‌عنوان پل زمینی و اردن به‌عنوان یک هاب لجستیک منطقه‌ای تعریف شده‌اند. این شبکه ریلی ۲۲۰۰ کیلومتری به‌عنوان بخشی از کریدور هند - خاورمیانه - اروپا ایفای نقش خواهد کرد. اسرائیل مدعی است این شبکه ریلی سبب بالا بردن حجم تجارت منطقه‌ای می‌شود، به طوری که می‌تواند تجارت منطقه‌ای را تا سال ۲۰۳۰ به ۲۵۰ میلیارد دلار افزایش دهد. البته جدول زمانی و جزئیات فنی در مورد تکمیل شبکه چندان روشن نیست و بیشتر به‌عنوان یک ابتکار عمل در راستای پیمان ابراهیم و عادی‌سازی روابط رژیم





تفاوت در سیستم‌های حقوقی و بوروکراسی می‌تواند مانع حرکت کارآمد کالاها و خدمات شود؛ این در حالی است که در شرایط کنونی، چنین همگونی میان کشورهای مسیر وجود ندارد. اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس، در درون خود چنین مقرراتی دارند، اما همگونی میان این دو و نیز آنها با هند وجود ندارد



ایفا کند، اما تاکنون تنها شرکت‌های هندی و چینی برای حضور در آن علاقه نشان داده‌اند و با وجود آنکه رژیم اشغالگر قدس پس از احیای روابط با امارات تلاش کرد تا شرکت‌های بندری اماراتی را تشویق به خرید سهام این بندر نماید در نهایت توفیقی به دست نیاورد. هرچند تجارت میان دوبی و این بندر برقرار شده است. نکته مهم دیگری که در مورد این بندر باید توجه داشت آنکه خصوصی‌سازی شده است و بیش از آنکه ملاحظات استراتژیک-ژئوپلیتیک راهنمای کنش آن باشد، منافع اقتصادی شرکت اداره‌کننده آن و سهامداران در نقش‌آفرینی این بندر در مسیرهای تجاری اهمیت خواهد داشت.

از همین روست که هم شرکت‌های چینی و هم شرکت‌های هندی در آن حضور دارند. نهایتاً کالاها و محموله‌ها از این بندر راهی بنادر جنوب اروپا می‌شوند. یکی از مهم‌ترین بنادری که در قالب این کریدور به حیفا بیش از پیش متصل خواهد شد بندر پیرائوس یونان است که از سال ۲۰۱۶ در اختیار غول کشتیرانی چین، کاسکو قرار دارد. به دیگر سخن چین هم در بندر حیفا و هم بندر پیرائوس به‌عنوان دو بندر کلیدی در این کریدور نقش مهمی ایفا می‌کند. به‌علاوه چین در ساخت راه‌آهن اردن و نیز شبکه راه‌آهن سعودی نیز نقش آفرین است.



◀ چشم‌انداز اجرایی شدن کریدور چیست؟

بر مبنای آنچه آمد می‌توان گفت که کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا هنوز عمدتاً در حد یک ایده است و مقدمات اجرای آن به‌تدریج در حال فراهم شدن است. بنابراین در شرایط کنونی چنین کریدوری در شرایط عملیاتی قرار ندارد تا بتوان میزان موفقیت آن در رقابت با ابتکار کمربند و راه چین که ۱۰ سال از عملیاتی شدن آن می‌گذرد را سنجید. احتمالاً این کریدور در افق ۲۰۳۰ در صورت فراهم بودن شرایط عملیاتی خواهد شد. از همین رو در شرایط کنونی تنها می‌توان از فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی این کریدور را به تفکیک مورد بحث قرار خواهیم داد. در حوزه چالش‌ها، اجرای کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا با چالش‌های مهمی مواجه است. این چالش‌ها را می‌توان به چند دسته

اشغالگر قدس با کشورهای عربی تعریف شده است.

در سطح کلان‌تر، یکی از اهداف کلیدی ابتکار مسیر صلح منطقه‌ای، ایجاد یک کریدور اقتصادی برای رژیم اشغالگر قدس در منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود. این طرح در راستای حذف سوریه از مسیر کریدور هند - اروپا و جایگزینی حیفا با بنادر سوریه است.

بندر حیفا حلقه نهایی وصل کریدور هند- خاورمیانه - اروپا به بنادر و بازارهای اروپایی است. حیفا به‌عنوان بندر اصلی رژیم اشغالگر قدس، سالانه ۲۰ میلیون تن محموله را جابه‌جا می‌کند. تحولات اخیر به‌ویژه توسعه «بندر خلیج» در حیفا که با سرمایه‌گذاری ۵/۵ میلیارد شکلی (حدود ۱/۷ میلیارد دلار) و با مدیریت «گروه بین‌المللی بندر شانگهای» صورت گرفته، اهمیت این بندر را افزایش داده است. این بندر اکنون می‌تواند کشتی‌های باری بزرگ‌تر با ظرفیت ۱۸۰۰۰ کانتینر را در خود جای دهد. روند توسعه نشان‌دهنده افزایش علاقه جهانی به این بندر، به‌ویژه از سوی سرمایه‌گذاران چینی و هندی است و حیفا را به یک قطب مهم حمل‌ونقل دریایی در شرق مدیترانه تبدیل کرده است. همچنین، حرکت بندر به سمت خصوصی‌سازی، که با فروش اخیر آن به کنسرسیومی متشکل از «آدانی پورترس هند» و «گروه گادوت رژیم اشغالگر قدس» به قیمت ۱/۲ میلیارد دلار صورت گرفت، نشان‌دهنده انتقال قابل توجهی از مدیریت دولتی به مالکیت خصوصی است.

با وجود آنکه این بندر می‌تواند نقش بالقوه مهمی در تجارت منطقه‌ای

تقسیم کرد که در ادامه به آن می‌پردازیم.

۱- تنش‌ها و ثبات ژئوپلیتیک: کریدور از مناطقی با یویایی‌های ژئوپلیتیکی پیچیده عبور می‌کند. تنش بین کشورهای خاورمیانه و همچنین میان برخی از کشورهای اروپایی و هند می‌تواند بر ثبات و عملکرد مستمر این کریدور تاثیر بگذارد. جنگ غزه نخستین نماد تاثیرگذاری محیط ژئوپلیتیک پیچیده بر اجرایی شدن این کریدور است.

۲- زیرساخت و اتصال: توسعه زیرساخت‌های لازم شامل ساخت جاده‌ها، راه‌آهن، بندر و سایر امکانات لجستیکی برای چنین کریدور اقتصادی که طول آن ۴۸۰۰ کیلومتر است نیاز به سرمایه‌های کلان دارد. افزون بر این، اطمینان از اتصال یکپارچه در مناطق مختلف جغرافیایی و سیاسی یک چالش بزرگ است، به‌ویژه در مناطقی مانند اردن که زیرساخت‌های توسعه‌نیافته دارند.

۳- چهارچوب‌های مقرراتی و قانونی: تفاوت در سیستم‌های حقوقی و بوروکراسی می‌تواند مانع حرکت کارآمد کالاها و خدمات شود. در شرایط کنونی، چنین همگونی میان کشورهای مسیر وجود ندارد. اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج‌فارس، درون خود چنین مقرراتی دارند، اما همگونی میان این دو و نیز آنها با هند وجود ندارد.

۴- نابرابری‌ها و منافع اقتصادی: کریدور شامل کشورهایی با سطوح مختلف توسعه اقتصادی و منافع اقتصادی متفاوت است. ایجاد تعادل بین این منافع برای اطمینان از منفعت متقابل بسیار مهم است. این کریدور باید به‌گونه‌ای طراحی شود که از نظر اقتصادی برای همه کشورهای شرکت‌کننده مقرون به صرفه باشد، امری که نیاز به برنامه‌ریزی و مذاکره دقیق دارد.

۵- نگرانی‌های امنیتی: با توجه به اینکه این کریدور از برخی مناطق با چالش‌های امنیتی مثل دزدی دریایی و تروریسم عبور می‌کند، اطمینان از ایمنی مسیرهای حمل‌ونقل و محافظت در برابر اختلالات ناشی از مسائل امنیتی یک چالش مهم است.

۶- تفاوت‌های فرهنگی و اجتماعی: درک و رعایت این تفاوت‌ها برای عملکرد روان کریدور ضروری است. موانع اجتماعی و فرهنگی می‌توانند روی شیوه‌های تجاری و مذاکرات تجاری تاثیر بگذارند.

۷- مسائل محیط‌زیستی و پایداری توسعه: چنین پروژه‌ای در مقیاس بزرگ باعث ایجاد نگرانی‌های محیط‌زیستی می‌شود. تضمین شیوه‌های پایدار در توسعه و بهره‌برداری از کریدور، چالشی است که اعضا باید آن را مدیریت کند و هنوز در این باره به جمع‌بندی مشترکی دست نیافته‌اند.

۸- ادغام فناوری: ادغام فناوری در کشورهای مختلف با سطوح مختلف پیشرفت فناوری و استانداردها پیچیده است.



برنامه‌هایی برای اتصال شبکه ریلی در سراسر این کریدور طراحی شده است که طی سال‌های آتی ممکن است به ثمر بنشیند. توسعه شبکه ریلی اردن و به‌ویژه اتصال آن به شبکه ریلی رژیم اشغالگر قدس که از سرزمین‌های فلسطینی می‌گذرد مهم‌ترین چالش‌های اجرایی شدن این خط محسوب می‌شود



◀ **آثار اجرای کریدور در حوزه‌های ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک**

روابط تجاری و اقتصادی بین هند، اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج‌فارس به‌عنوان مهم‌ترین بازیگران در این کریدور، نقش مهمی در تحلیل آثار اجرایی شدن این کریدور در حوزه ژئواکونومیک دارد. از همین رو مرور آخرین وضعیت روابط طرفین که در ادامه می‌آید، اهمیت دارد اتحادیه اروپا پس از ایالات متحده و چین، سومین شریک تجاری بزرگ هند با ۸۸ میلیارد یورو تجارت کالایی در سال ۲۰۲۱ است. از دیگر سو اتحادیه اروپا با جذب ۱۴/۹ درصد از کل صادرات هند پس از ایالات متحده (۱۸/۱ درصد) دومین مقصد بزرگ صادرات هند است، در حالی که چین تنها رتبه چهارم (۵/۸ درصد) را به خود اختصاص می‌دهد. از سوی دیگر، سهم اتحادیه اروپا در موجودی سهام سرمایه‌گذاری خارجی در هند در سال ۲۰۲۰ به ۷۸/۳ میلیارد یورو رسید که نسبت به رقم ۶۳/۷ میلیارد یورو در سال ۲۰۱۷ افزایش یافته است و این امر اتحادیه اروپا را به یکی از پیشروترین سرمایه‌گذاران خارجی در هند تبدیل می‌کند. با این حال، این رقم به‌طور قابل توجهی کمتر از موجودی سهام سرمایه‌گذاری خارجی اتحادیه اروپا در چین (۲۰۱/۲ میلیارد یورو) یا برزیل (۲۶۳/۴ میلیارد یورو) است. حدود ۶۰۰۰ شرکت اروپایی در هند حضور دارند که به‌طور مستقیم ۱/۷ میلیون شغل و به‌طور غیرمستقیم ۵ میلیون شغل در طیف گسترده‌ای از بخش‌ها ایجاد می‌کنند. اتحادیه اروپا و هند اکنون در حال مذاکره برای امضای یک توافقنامه



گریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا هنوز عمدتاً در حد یک ایده است. البته تفاهات مشخصی در این زمینه به دست آمده و گام‌های آغازین برای شکل دهی به آن برداشته شده اما حضور اسرائیل در این گریدور مهم‌ترین نقطه ضعف آن به شمار می‌آید، وضعی که با جنگ غزه روشن‌تر شده است و اکنون اجرایی شدن گریدور را با پیچیدگی‌های مهمی مواجه ساخته است



تجارت آزاد جامع هستند و این مذاکرات که در ۱۷ ژوئن ۲۰۲۲ دوباره آغاز شد، همچنین شامل گفت‌وگوهای جداگانه برای یک توافقنامه حمایت از سرمایه‌گذاری است. اتحادیه اروپا همچنین به دنبال دسترسی بیشتر به بازارهای هند به‌ویژه برای خودروها، نوشیدنی‌های الکلی، و محصولات کشاورزی غذایی مانند پنیر و هند علاقه‌مند به بهره‌مندی بیشتر در بخش خدمات و به‌دنبال دسترسی آسان‌تر ویزای اتحادیه اروپا برای متخصصان هندی است.

به هر حال، مذاکرات جاری برای عقد توافق‌نامه تجارت آزاد نشان‌دهنده تمایل هر دو طرف برای تقویت بیشتر روابط اقتصادی است. با این حال، موفقیت این مذاکرات در گرو پرداختن به موانع تجاری خاص و مسائل دسترسی به بازار است که منعکس‌کننده پویایی پیچیده توافق‌نامه‌های تجاری بین‌المللی است.

یکی دیگر از مولفه‌های تعیین‌کننده چشم‌انداز این گریدور، روابط تجاری اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس است که در سال‌های اخیر رشد و عمق قابل توجهی پیدا کرده است. اتحادیه اروپا پس از چین با سهمی معادل ۱۵/۸ درصد، دومین شریک تجاری بزرگ شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۰ بوده و ۱۲/۳ درصد از کل تجارت کالایی این شورا با جهان را به خود اختصاص داده است. ۱۷/۸ درصد از واردات شورای همکاری در سال ۲۰۲۰ از اتحادیه اروپا صورت گرفته و بنابراین این اتحادیه به‌عنوان بزرگ‌ترین شریک وارداتی شورا شناخته می‌شود. در

سال ۲۰۲۰، اتحادیه اروپا چهارمین شریک بزرگ صادراتی شورای همکاری بوده و ۶/۹ درصد از صادرات این شورا به این اتحادیه رفته است. به‌طور خلاصه، روابط تجاری و اقتصادی اتحادیه اروپا و شورای همکاری خلیج فارس با تجارت قوی و روبه‌رشد کالا و خدمات، سرمایه‌گذاری قابل توجه اتحادیه اروپا در این شورا و چشم‌انداز اقتصادی کلی مثبت برای شورای همکاری خلیج فارس، که هم توسط بخش‌های نفتی و غیرنفتی هدایت می‌شود، مشخص می‌شود. مهم‌تر آنکه جنگ اوکراین تغییر در ژئوپلیتیک انرژی اروپا را قطعی کرده است و این عامل بر رشد تجارت اتحادیه با منطقه نفتی شورای همکاری، تأثیرات مثبت چشمگیری خواهد داشت.

روابط تجاری و اقتصادی بین هند و شورای همکاری خلیج فارس نیز در سال‌های اخیر، به‌ویژه در سال‌های ۲۰۲۱-۲۰۲۲ و تا سال ۲۰۲۳، پیشرفت چشمگیری داشته و شورای همکاری خلیج فارس به شریک تجاری مهمی برای هند تبدیل شده است.

روابط تجاری دوجانبه میان هند و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از ۷۸/۳۵ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۰-۲۰۲۱ به ۱۵۴/۶۶ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۱-۲۰۲۲ افزایش یافت که نشان‌دهنده رشد ۷۷/۶ درصدی است. هند بازار قابل توجهی برای صادرات انرژی شورای همکاری خلیج فارس ارائه می‌دهد و پتانسیل برآورده کردن برخی از نیازهای امنیت غذایی این کشورها را دارد. افزایش روابط اقتصادی، با افزایش قابل توجه حجم تجارت، نشان‌دهنده رابطه‌ای سودمند برای هر دو طرف است. توافقنامه تجارت آزاد اخیر بین هند و امارات متحده عربی که هدف آن افزایش تجارت دوجانبه به ۱۰۰ میلیارد دلار در سال‌های آینده است، نمونه‌ای از عمیق‌تر شدن روابط اقتصادی بین هند و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است.

به این ترتیب، انتظار می‌رود که رابطه هند و اتحادیه اروپا، با قدرت گرفتن پتانسیل موفقیت توافقنامه تجارت آزاد و مشارکت‌های استراتژیک مستمر، شاهد جریان‌های تجاری و سرمایه‌گذاری تقویت‌شده باشد و به موازات آن، روابط هند و شورای همکاری با محرک‌هایی مانند توافقنامه درحال تکامل تجارت آزاد، نفوذ مهاجران هندی و منافع اقتصادی متقابل، به‌ویژه در زمینه نیازهای روبه‌رشد انرژی هندوستان و تلاش‌های متنوع‌سازی اقتصادی شورای همکاری، عمیق‌تر شود؛ اما در حالی که این پیش‌بینی‌ها امیدوارکننده به نظر می‌رسند، اما همچنان تحت‌تأثیر ثبات اقتصادی جهانی، تغییرات ژئوپلیتیکی و پیشرفت‌های تکنولوژیکی قرار دارند که همگی می‌توانند تا سال ۲۰۳۰ به‌طور قابل توجهی بر ماهیت این روابط تأثیر بگذارند. ■



زورق سرگردانی

نوع نگاه حاکم در سازمان‌ها و نهادهای دولتی و معارضة آنها با هم نسبت به فعالیت‌های اقتصادی مختلف به‌ویژه شرکت‌های کشتیرانی، خدمات دریایی و بندری، هم کشتی‌نشینان این حوزه را دچار سرگردانی کرده است و هم به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی گرای بی‌تدبیری دولتمردان ایرانی را می‌دهد. گزارش‌های پرونده پیش رو، از مشکلات دیرینه فعالان کشتیرانی و نارضایتی صاحبان کالا از جهش سرسام‌آور تعرفه‌های بندری گرفته تا عقب‌ماندگی درانه بنادر ایران - چابهار - هر کدام به‌نوعی نمایانگر این ادعا است.

◀ بین چکش و سندان!

◀ عروس بی‌جهاز!

◀ تقابل ماندگاری تعرفه یا کالا!



شرکت‌های کشتیرانی در کشاکش مشکلات ارزی و اختلافات دستگاه‌های دولتی در تفسیر قانون

بین چکش و سندان!



گزارش از
مونا روشندل

اگرچه به بهانه مشکلات مالیاتی به سراغ دکتر مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران رفتیم، اما مسیر مشکلات آنها محور پرسش‌ها را تغییر داد. ماجرا مربوط به دیروز و امروز نیست، حدیث مفصل و مجملی از رویارویی دوسویه با سازمان تامین اجتماعی و سازمان بنادر و دریانوردی و هم‌وردی با گمرک که در همگی آنها به‌واسطه نوع نگاه حاکم در این سازمان‌ها امکان دفاع از حقوق سلب می‌شود؛ از یک طرف، سازمان تامین اجتماعی فعالیت‌های بندری و دریایی را تابع ماده ۳۸ و مشمول اخذ ۵ درصد می‌داند و از طرف دیگر، سازمان بنادر به این مطلب قائل نیست و در صورت انجام این کار، شرکت‌ها را به اتهام «تصرف در حقوق دولتی» تهدید کرده است. چالش مالیات‌ستانی از کانتینرهای عبوری از ایران نیز همچنان با مدیران گمرک وجود دارد.

همه این مشکلات در حالی بر فعالان این صنعت تحمیل شده که هنوز فکری برای ابرچالش اصلی یعنی مشکلات بانکی در زمینه تامین منابع ارزی نشده است. در نهایت خواسته اصلی نمایندگان این صنف آن است که دولت تکلیف اختلافات میان دستگاه‌های حاکمیتی و دولتی را روشن کند و جلوی اضرار بیش از پیش بخش خصوصی را بگیرد.

به دنبال افزایش سهم مالیات و سایر درآمدهای عمومی دولت از ۵۰ درصد در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به ۶۱ درصد در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ و جهش از ۷۴۹ همت به ۱۱۲۲ همت، از دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره تاثیرات احتمالی این افزایش





یکی از مصیبت‌های گریبانگیر شرکت‌ها مربوط به وضع مالیات بر کانتینرهای عبوری از ایران است؛ چراکه در گمرکات اجرایی گزارش‌های ورود و عبور کانتینر را در زمره صادرات کانتینر به حساب می‌آورند؛ در حالی که کانتینر به زعم ما جزء توسعه یافته از کشتی است که برای استمرار حمل دریایی در خشکی استفاده می‌شود



◀ در فهم قانون اختلاف داریم

او در پاسخ به این پرسش که با توجه به ایجاد مزاحمت‌های سازمان تامین اجتماعی برای شرکت‌های حمل‌ونقلی در همه شقوق و حسابرسی از دفاتر سنوات قبل از تاریخ ۱۳۹۶ و وضع جرایم سنگین در این حوزه برای شرکت‌ها آیا این مشکل برای شرکت‌های کشتیرانی نیز رخ داد؛ تصریح کرد: «به‌صورت معمول در بخش مالیات بر درآمد خوشبختانه تاکنون گزارش نداشتیم، اما موارد معدودی بوده است که مباحث مالیات بر ارزش‌افزوده این افراد مورد حسابرسی قرار گرفته و چالش‌هایی را برای شرکت‌ها به وجود آورده است. متأسفانه در این زمینه، برداشت از قانون اختلاف نظر وجود دارد که ما درصدد هستیم این مطلب را از طریق استفساربه از مراجع حقوقی ناظر و حاکم بر این موضوع و احصای اطلاعات دقیق درباره اصل مواقع، پیگیری کنیم و مانع اجحاف بر حقوق اعضا شویم.»

پل‌مه پرسش دیگر ترابران را مبنی بر اینکه تعیین تکلیف نهایی موضوع وضع مالیات بر کانتینرهای عبوری از ایران به کجا رسید، با بیان اینکه این موضوع همچنان در دست پیگیری است، چنین پاسخ داد که متأسفانه به دلیل استنباط غلط در گمرکات اجرایی و ناقص بودن عملکرد

پایه مالیاتی بر عملکرد شرکت‌های کشتیرانی و امکان افزایش مالیات بر درآمد آنها پرسیدیم. دکتر مسعود پل‌مه در ابتدا با بیان اینکه بر اساس مولفه‌های مصوب برای برنامه هفتم توسعه و لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ مالیات بر ارزش‌افزوده یک درصد افزایش داشته که در سنوات بعدی برنامه هفتم نیز سالانه یک درصد به آن افزوده می‌شود، گفت: «این افزایش به‌صورت عمومی در سطح همه خدمات و کالاهایی است که در کشور عرضه می‌شود؛ اما خوشبختانه کرایه حمل دریایی اعم از واردات و صادرات مشمول این قانون نیست؛ بنابراین بخش قابل‌توجهی از واردات و صادرات ما که دریاپایه هستند، از پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده معاف خواهند بود.»

او با اشاره به اینکه خدمات و فعالیت‌های بندری مشمول این افزایش هستند، تأکید کرد: «با این حال، این موضوع تأثیری بر فعالیت‌های دریایی نخواهد داشت؛ زیرا این افزایش یک درصدی عدد قابل‌توجهی نیست که به شکاف در فعالیت‌های دریایی و بندری منجر شود. به این ترتیب، هزینه‌ها برحسب حد و حدود متعارف افزایشی به خود می‌گیرد که به دلیل شیب کم، بر نگرش‌ها و فعالیت‌های اقتصادی این حوزه تأثیر چندانی نخواهد داشت.»

پل‌مه درباره مالیات بر درآمد شرکت‌ها و احتمال تغییر آن در سال آینده اظهار کرد: «در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ ماخذ مالیاتی که مالیات بر درآمد را برای شرکت‌ها - نه صرفاً شرکت‌های کشتیرانی - لحاظ می‌کند، خوشبختانه تغییر مشهودی را نداشته است و شفافیت‌های مالیاتی که اخیراً برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد شده، باعث شده که بسیاری از خودرأیی‌ها که توسط حوزه‌ها یا ممیزان مالیاتی رخ می‌داد، حذف شود. تا جایی که تغییرات به‌وجود آمده تسهیل فرایندهای مالیاتی و پاسخگویی‌هایی را هم در پی داشته است.»

او افزود: «با وجود اینکه به نظر نمی‌رسد اگر یک مؤدی مالیاتی یا یک بنگاه اقتصادی اقدامات مالی خود را بر اساس قانون پیش‌بینی کند، حتی اگر در مواردی هم خطا و سهوی وجود داشته باشد، چالش چندانی برای او ایجاد شود؛ اما باز هم ما استثنائاتی را داریم که متأسفانه با همه این شفافیت‌ها هنوز بخشی از هزینه‌ها را حوزه‌های مالیاتی نمی‌پذیرند و بخشی از درآمد ما را با وجود معافیت از مالیات مشمول یک اتفاقات دیگر می‌دانند.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: «هرچند اگر بنگاه‌های اقتصادی به حقوق قانونی خود واقف و نسبت به آنها مطلع باشند، جلوی رفتارهای فردی خارج از چهارچوب قانون را می‌گیرند و با توسل به قانون می‌توانند حقوق حقه خود را استیفا کنند.»

و بندری ارزش از نوع دلار است؛ بنابراین ما هم در تبادلات بین‌المللی ناچار هستیم ۱۰۰ درصد بخشی از هزینه‌ها را بر اساس این ارزش رایج محاسبه کنیم که متأسفانه برای آن امکان و راه انتقال/ دریافت ارزش را نداریم؛ اگر به شیوه غیررسمی برای تبادلات ارزی مبادرت کنیم که مخاطرات زیادی را متوجه ما می‌کند و بر اساس قوانین ایراداتی حتی تا مرحله قاچاق هم برای ما متصور می‌شود و اگر به‌صورت قانونی به دنبال تامین ارزش رویم که علی‌رغم بخشنامه‌های اجرایی در این حوزه برای تامین منابع مالی و مراجع این موضوع اما هنوز بانک مرکزی همراهی نمی‌کند.»

او توضیح داد: «البته در شقوق مختلف مانند دموارژ کشتی‌های حامل کالاهای اساسی و فله این مشکل مرتفع شد اما در حوزه حمل کانتینری همچنان دچار این نقیصه هستیم که دولت و بانک مرکزی باید هرچه سریع‌تر این موضوع را حل و فصل کنند.»

پل‌مه با یادآوری اینکه در نتیجه اصلی‌ترین مشکل ما در سال ۱۴۰۲ مباحث ارزی بود، ادامه داد: «یکی دیگر از مشکلات ما که تقریباً یک دهه است که گریبان شرکت‌های کشتیرانی و خدمات بندری را گرفته، موضوع اعمال ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی است. بر اساس این قانون دریافت‌کننده صورت‌حساب فعالیت‌های مبتنی بر مقاطعه‌کاری و پیمانکاری مکلفند ۵ درصد از صورت‌حساب را به‌صورت امانی نزد خود نگه دارند تا صادرکننده صورت‌حساب در پایان سال مالی مفاصا حساب تامین اجتماعی را اخذ کند. اگر این اتفاق رخ ندهد تا ۱۷ درصد صورت‌حساب اصل و فرع توسط سازمان تامین اجتماعی از گیرنده صورت‌حساب اخذ می‌شود.»

این کارشناس امور کشتیرانی افزود: «متأسفانه ما اینجا در تعارض بین دو دستگاه و سازمان دولتی واقع شده‌ایم، به‌صورتی که از یک طرف، سازمان تامین اجتماعی فعالیت‌های بندری و دریایی را تابع ماده ۳۸ و مشمول اخذ ۵ درصد می‌داند و از طرف دیگر، سازمان بنادر به عکس به این مطلب قائل نیست و مدیرمالی سازمان بنادر مکاتبه‌ای انجام داده و به‌صراحت گفته اگر شرکتی ۵ درصد از صورت‌حساب‌های دریافتی اخذ کند، برخورد قانونی با آنها صورت می‌گیرد و عبارت تصرف حقوق دولتی بر آنها متصور می‌شود.»

پل‌مه افزود: «در این زمینه، ما شرایط نامطلوبی را در سالیان گذشته داشتیم که در سال ۱۴۰۲ هم ادامه داشت و به‌دلیل تعارض بین دو دستگاه حاکمیتی بعضی از شرکت‌های فعال بندری و دریایی به ضرر افتادند؛ زیرا با اجرا نکردن این دستورالعمل، با قاعده عدم تمکین از قانون توسط تامین اجتماعی روبرو شدند و جرایم زیادی بر آنها وضع شده و خود سازمان تامین اجتماعی این وجوه را از حساب‌ها برداشت

سامانه‌ها، گزارش‌ها در محل صحیح خودش اعمال نمی‌شود، بنابراین یکی از مصیبت‌های گریبانگیر شرکت‌ها مربوط به این بخش است؛ چراکه در گمرکات اجرایی گزارش‌های ورود و عبور کانتینر را در زمره صادرات کانتینر به حساب می‌آورند؛ در حالی که کانتینر به‌زعم ما جزء توسعه‌یافته از کشتی است که برای استمرار حمل دریایی در خشکی استفاده می‌شود.

او افزود: «بنابراین کانتینر وسیله‌ای متعلق به مالک یک کشتی غیرایرانی است که بر اساس قواعد حقوقی به‌صورت ورود موقت وارد کشور می‌شود و باید در یک پروسه زمانی معمولاً ۶ ماهه - تا ۴ دوره ۶ ماهه قابل تمدید است - از کشور خارج شود. حالا وقتی یک شیء بدون هیچ‌گونه دخل و تصرف از کشور خارج می‌شود و تعهد ورود موقت را می‌گیرد، ما نباید آن را صادرات بدانیم و برای اینکه نگاه صادراتی خود را قانونی جلوه دهیم بر آن مالیات وضع کنیم.»

◀ جولان‌دهی ارزی

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه یکی از نقیصه‌هایی که در سال ۱۴۰۲ ما را بیش از پیش گرفتار کرد، مباحث ارزی و مشکلات بانکی در حوزه ارزش بود؛ خاطرنشان کرد: «بر اساس شیوه متعارف بین‌المللی پایه مالی فعالیت‌های دریایی

»

از یک طرف، سازمان تامین اجتماعی

فعالیت‌های بندری و دریایی را تابع ماده ۳۸

و مشمول اخذ ۵ درصد می‌داند و از طرف دیگر

سازمان بنادر و دریانوردی به این مطلب قائل نیست

و مدیرمالی آن مکاتبه‌ای انجام داده و اعلام کرده

که اگر شرکتی ۵ درصد از صورت‌حساب‌های

دریافتی اخذ کند، برخورد قانونی با آنها صورت

می‌گیرد و عبارت تصرف حقوق دولتی را

بر آنها متصور می‌شود

»



ما در تبادلات بین‌المللی ناچار هستیم بخشی از هزینه‌ها را بر اساس ارز رایج محاسبه کنیم، اما امکان و راه انتقال / دریافت ارز را نداریم اگر به شیوه غیررسمی اقدام به تبادلات ارزی کنیم بر اساس قوانین فعلی ایراداتی حتی تا مرحله قاچاق برای ما متصور می‌شوند و اگر بخواهیم به صورت قانونی به دنبال تامین ارز برویم که علی‌رغم بخشنامه‌های اجرایی هنوز بانک مرکزی همراهی نمی‌کند



تقاضا افزایش و عرضه کاهش می‌یابد و بر اساس نرم بین‌المللی و اقتصادی کرایه حمل بالا می‌رود و برای بعضی مسیرها جذابیت بیشتر در توجه مالکان کشتی ایجاد می‌کند و مسیرهای متعارف هم، چون با شرایط جهش نرخ در جاهای دیگری مواجه می‌شوند، به‌خودی‌خود دچار افزایش می‌شوند. این اتفاق در حال شکل‌گیری است به‌صورتی که تقریباً بین ۲۰ تا ۲۵ درصد نرخ کرایه حمل را در منطقه خلیج فارس از مبادی آسیای جنوب شرقی افزایش داده است. ■

کرد. به این صورت، ما همچنان در محاق هستیم، زیرا اگر آن قانون را اجرا کنیم، سازمان بنادر اقداماتی را بر اساس مکاتبه مدیر مالی خودش اعمال می‌کند و اگر انجام ندهیم، سازمان تامین اجتماعی دست به برداشت از حساب و وضع جریمه می‌زند.»

پل‌مه یادآور شد: «در خلال این ۱۰ سال سازمان بنادر همواره در کنار ما بوده و جلسات و مکاتبات مختلفی را با ما پیش برده است، اما تغییر مدیران و نوع نگاه و روابط آنها موضوع را با شدت و حدت به فراز و نشیب می‌اندازد تا جایی که در سال‌های گذشته ما حتی با مدیرعامل سازمان بنادر با معاون اول رئیس‌جمهور هم جلسه گذاشتیم، اما متأسفانه نتیجه‌ای حاصل نشد.»

او افزود: «این موضوع به اقدامات قضایی انجامید، اما هنوز در حاله‌ای از ابهام است، بنابراین ضرورت دارد دولت نسبت به این مطالب توجه ویژه‌ای داشته باشد که به‌عنوان موضوع اختلاف دو دستگاه حاکمیتی و دولتی تعیین تکلیف شود تا جلوی اضرار بخش خصوصی گرفته شود.» پل‌مه با یادآوری مشکل با گمرک و همچنین با تامین اجتماعی گفت: «بخش خصوصی فعال در صنعت کشتیرانی همچنان در مشکلاتی که این نوع نگاه و ابزار به وجود آورده است بین گمرک و سازمان تامین اجتماعی در چالش است.»

◀ سایه جنگ بر سر قیمت

او در ادامه سخنانش در پاسخ به این پرسش که آیا احتمال دارد ناآرامی‌های دریای سرخ بر صنعت کشتیرانی ایران تاثیر بگذارد، گفت: «بله، قطعاً محتمل هست؛ البته به مفهوم اینکه شرایط بحرانی آنجا، مستقیماً بر بازار حمل خلیج فارس تاثیر بگذارد، نیست؛ بلکه بر اثر افزایش کرایه حمل متاثر از افزایش هزینه‌هایی که برای حمل به اروپا از طریق تردد در دماغه امیدنیک خواهد بود، تاثیر می‌گذارد.»

دکتر پل‌مه تصریح کرد: «ما روز به روز شاهد افزایش مدت‌زمان حمل در آن مسیر هستیم که به طریق اولی باعث افزایش کرایه حمل در آن مسیر می‌شود. در نتیجه اتفاقی که در آنجا افتاده این است که کالاهایی که در یک بازه زمانی مشخص باید از مبادی حمل به سمت مقاصد تردد کنند با افزایش زمان حمل تا ۳۰ روزه مواجه هستند. پس یک کشتی که برنامه داشته در یک بازه زمانی مشخص از مبدأ به مقصد برسد و از مقصد به مبادی حمل بازگردد، زمان مدیریت‌نشده‌ای را در این فرآیند خواهد داشت.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با تاکید بر اینکه به همین دلیل، ما رسوب کالا را در مبادی خواهیم داشت، افزود: «در نتیجه،

چرا عملکرد بندر چابهار همچنان با معیارهای یک بندر اقیانوسی انطباقی ندارد

عروس بی‌جهاز!

گزارش از

مونا روشندل

آن را مجهزترین و پیشرفته‌ترین بندر اقیانوسی ایران زمین در کرانه مکران می‌خوانند؛ اما آنچه گفته و تعریف و تمجید می‌شود کجا و آنچه در واقعیت به چشم می‌آید کجا! این بندر دردانه ایران که در سال ۱۳۹۵ مقامات عالی اجرایی ایران، هند و افغانستان را دور یک میز جمع کرد و در اندیشه ایجاد کریدور اتصال هند از مسیری مطمئن به افغانستان، آسیای میانه و قفقاز انداخت و در سال ۱۳۹۶ هند را به امضای قرارداد سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری برای تامین تجهیزات و اعطای خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری توسط اگزیم‌بانک کشاند، اکنون با گذشت ۷ سال از این ماجرا همچنان از نبود و کمبود تجهیزات مناسب مانند جرثقیل‌های دروازه‌ای (گنتری کرین)، رنج می‌برد و به نظر می‌رسد پس از بندر شهیدرجایی، امتیاز تبدیل شدن به هاب منطقه را به امارات بخشیده و قابلیت استراتژیک خود را به پاکستان واگذار کرده است. البته در این میان، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی با سرمایه‌گذاری در حوزه تجهیزات لجستیکی، کوشیده تا گام‌هایی در جهت گسترش خدمات بندری و ترانزیتی و امکانات تخلیه و بارگیری بردارد. از طرف دیگر، سازمان بنادر نیز از امضای قرارداد ایران و هند در اسفندماه برای تجهیز بندر چابهار خبر می‌دهد و به نظر می‌رسد که هند هم به دلیل ناآرامی‌های دریای سرخ دوباره به ایران روی خوش نشان داده است. حالا آیا امکان جبران فرصت‌های سوخته وجود دارد؟

به پهلویی در بندر و تخلیه و بارگیری کالا خواهند شد و بندر چابهار در نهایت به‌عنوان مکمل بندر شهیدرجایی فعالیت خواهد کرد. این سخنان که از زبان نماینده گروه کشتیرانی در چابهار شنیده می‌شد، از یک طرف داغ بدقولی‌ها و کارشکنی‌های هندی‌ها را در چابهار در دل تازه می‌کرد و از طرف دیگر حسرت وادادگی ایران را در مقابل هندی‌ها و دست رد زدن به سینه دیگر کشورها از جمله چین را به یاد می‌آورد؛ چرا که وقتی همه تخم‌مرغ‌های خود را برای توسعه چابهار در سبد هندی‌ها گذاشتیم، برای حفظ آن سبد نه تنها تلاشی نکردیم، بلکه بدون عاقبت‌اندیشی و با پس زدن بخش خصوصی، روز به روز چابهار را از توسعه عقب‌تر نگاه داشته و حالا به نقطه‌ای رسیده‌ایم که پس از ۷ سال و اندی همچنان باید برای تجهیز بندر به هر روشی متوسل شویم.

◀ جهیزیه عروس بنادر ایران چیست؟

در سال ۱۳۹۶ زمانی که هندوستان به خواستگاری عروس بنادر ایران آمده بود، ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات بندری، کابین این عروس

در بهمن ماه امسال، در بازدید خبرنگاران از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر چابهار، هنگامی که نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در چابهار به تلاش این شرکت برای تبدیل بندر چابهار به مرکز ترانشیپ کالاهای کانتینری گروه کشتیرانی به سه بندر امام، عسلویه و بوشهر و در میان‌مدت به بندر ترانشیپی منطقه، همچنین راه‌اندازی و تداوم خطوط مستقیم کشتیرانی به بندر چابهار اشاره کرد؛ آنچه از برق خرسندی اعلام این خبر در نگاه او کاست، کمبود تجهیزات بندری برای عملیات ایمن و مدرن تخلیه و بارگیری بود که در طول و عرض اسکله چشم بازدیدکنندگان را متوجه خود می‌ساخت؛ تا جایی که این مقام آگاه درباره وضعیت تجهیزات فنی این بندر با اشاره به همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی در همه بخش‌ها از جمله موضوعات فنی و تجهیزات بندری از انتظارات گروه کشتیرانی و شرکت‌های دیگر برای تجهیز هرچه سریع‌تر بندر چابهار به امکاناتی مانند گنتری کرین سخن راند و تاکید کرد که برای استقرار گنتری کرین‌ها و بهره‌برداری از آنها در اسکله‌های بندر چابهار حتی لحظه‌ای غفلت جایز نیست چرا که با استقرار آنها، شناورهای بزرگ‌تر قادر



در سال ۱۳۹۶ زمانی که هندوستان به خواستگاری عروس بنادر ایران آمده بود، ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات بندری، کابین این عروس کرد که در حال حاضر، از آن همه فقط ۶ دستگاه جرثقیل - آن هم ساحلی نه دروازه‌ای - با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۸۰ تا ۱۴۰ تن کالا و کانتینر در بندر چابهار موجود است که ارزش روز آنها حدود ۲۰ میلیون دلار اعلام شده است



دستگاه ریج‌استاکر جهت تخلیه و بارگیری کانتینر به ارزش تقریبی ۶ میلیون دلار و ۸ دستگاه امتی‌استاکر به ارزش ۳ میلیون دلار در بندر مشغول به فعالیت هستند. ۶ دستگاه جرثقیل محوطه نیز از دیگر

کرد که در حال حاضر، از آن همه فقط ۶ دستگاه جرثقیل - آن هم ساحلی نه دروازه‌ای - با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۸۰ تا ۱۴۰ تن کالا و کانتینر در بندر چابهار موجود است که ارزش روز آنها حدود ۲۰ میلیون دلار اعلام شده است.

البته در همین زمینه نیز گفته می‌شود که شرکت هندی شرط کرده تا مادامی که وارد قرارداد بلندمدت با آنها نشویم، اجازه استفاده از تجهیزات وارد شده را نمی‌دهد؛ یعنی تا زمانی که قرارداد ۱۰ ساله منعقد نشود، ایران امکان بهره‌برداری از همین ۶ جرثقیل وارد شده از سوی شرکت هندی را هم ندارد.

اما در حالی که هند برای انعقاد قرارداد بلندمدت با ایران به‌منظور تجهیز چابهار - که گاهی برای عقب‌ماندن ایران از رقابت با پاکستان تعمدی به نظمی‌رسد - ان‌قلت می‌آورد و بهانه‌تراشی می‌کند و سر ایرانیان را با آوردن ۶ دستگاه جرثقیل ساحلی گرم نگه داشته بود؛ در حدود ۹۰ کیلومتر آن طرف‌تر در موقعیتی شبیه چابهار، چین به تجهیز و توسعه گوادر پاکستان مشغول است و روز به روز بر ارزش آفرینی آن می‌افزاید البته علاوه بر جرثقیل‌هایی که ذکر آن به میان آمد، بر اساس آنچه در بندر چابهار دیده می‌شود، ۳ دستگاه مکنده غلات با ظرفیت ۶۰۰ تن بر ساعت جهت تخلیه و بارگیری غلات وجود دارد که ارزش این ۳ دستگاه نیز حدود ۷/۵ میلیون دلار ارزیابی شده است. همچنین ۶



تجهیزات بندر چابهار است که با ظرفیت ۵۰ تا ۱۳۰ تن به ارزش تقریبی ۶ میلیون دلار در حال خدمت‌رسانی است.

کل عملیات تخلیه و بارگیری و صفای کانتینر در بندر چابهار توسط همین تجهیزات انجام می‌شود. با این حال، به دلیل افزایش ترافیک کانتینر در بندر چابهار و ورود کشتی‌های کانتینری سایز بزرگ ورود و نصب گنتری‌کرین‌ها و ترانستینرها به‌عنوان تجهیزات استراتژیک تخلیه کالا از کشتی و صفای کانتینر در محوطه‌های کانتینری یک ضرورت است؛ بنابراین جای خالی گنتری‌کرین‌ها که به یک بندر کانتینری وجهه عملیاتی می‌بخشد، به‌شدت محسوس است و همچنان در بندر شهیدبهرشتی چابهار کشتی‌های کانتینری با جرثقیل‌های ساحلی تخلیه و بارگیری می‌شود که امکان دید کلی روی بار کشتی ندارد و با کوچک‌ترین سهل‌انگاری در محاسبات و حرکت موجب می‌شود که کشتی از حالت تعادل خارج و واژگون شود.

اما چرا تاکنون با وجود تاکید مقامات ارشد نظام و دولت همچنان چابهار از برنامه‌های توسعه‌ای عقب مانده است؟ به نظر می‌رسد اشکالی برهنگد وارد نیست، هر چه هست از قامت ناراست و بی‌اندام سیاست‌های نادرست داخلی و خارجی حکومت ایران و مسئولان دولتی است که پای هر میز مذاکره‌ای می‌روند، گرای بی‌تدبیری می‌دهند. در این میان، عدم توسعه طرح‌های زیربنایی و زیرساختی چابهار در زمان

مقرر مانند تکمیل راه‌آهن چابهار زاهدان، نبود دسترسی جاده‌ای مناسب، توسعه‌نیافتگی شهری چابهار، بازدهی پایین شبکه حمل‌ونقلی و در نهایت تحریم‌ها دست‌به‌دست هم داده‌اند و موجبات عقب‌ماندگی چابهار را فراهم کرده‌اند. بنابراین طبیعی است که هند نیز با مشاهده این شرایط به سمت اعراب و کریدورهای دیگر تمایل پیدا خواهد کرد و توجه خود را معطوف به راه‌اندازی کریدورهای جایگزین خواهد کرد.

◀ بریدن از اغیار و اتکا به خود

در این شرایط، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یکی از شرکت‌هایی است که از سال گذشته، به دلیل تکمیل کریدور شمال - جنوب، برای فعال کردن بندر چابهار منتظر هندی‌ها نماند و با همین تجهیزات کار خود را آغاز کرد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در شهریور ماه سال ۱۴۰۱ استارت این کار را با پذیرش ماموریت توسعه حمل‌ونقل کانتینری در قالب کریدور شمال - جنوب کلید زد و اعلام کرد که این ماموریت در زمینه رونق هر چه بیشتر کریدور شمال-جنوب با محوریت بندر چابهار، به شرکت کشتیرانی والفجر محول شده است.

بر این اساس، این شرکت هم سود خود را از این ماجرا به دست می‌آورد و هم عملیات ترانشیپی را از این بندر به بنادر هند، منطقه خلیج فارس و عمان با استفاده از کشتی‌های فیدری خود راه‌اندازی می‌کند. این شرکت ترمینال لجستیک خود را با مساحت حدود ۵/۵ هکتار در مجاورت اسکله شماره ۱ و ۲ بندر شهید بهشتی به بهره‌برداری رساند و همه فعالیت‌های ترمینال‌داری و تخلیه و بارگیری کانتینر را انجام داد.

گروه کشتیرانی با راه‌اندازی خطوط مستقیم کانتینری به بنادر هند و چین، خریداری ۱۵۰ دستگاه کامیون ملکی برای توسعه حمل‌ترکیبی در این بندر و حمل کالاها از مبدأ یا به مقصد بندر چابهار به صورت DOOR TO DOOR و کاهش زمان و هزینه حمل کالا در بندر چابهار به فعال شدن کریدور شمال - جنوب کمک کرده است.

نماینده گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی در چابهار می‌گوید: «راه‌اندازی حمل‌ونقل جاده‌ای از/ به بندر چابهار در حوزه ترانزیت کالا به کشورهای حوزه CIS بسیار اهمیت دارد، به همین دلیل قصد داریم با اضافه شدن ۱۵۰ دستگاه کامیون در مدت زمان کوتاهی کالا را به بنادر امیرآباد و انزلی در دریای خزر برسانیم و از آنجا با کشتی‌های شرکت کشتیرانی دریای خزر به کشور مقصد حمل کنیم. به این ترتیب کالا از بنادر چین تا بنادر کشورهای CIS طی مدت ۲۲ تا ۲۴ روز به مقصد می‌رسد.»

و افزود: «همه این کارها انجام شده است اما همچنان نبود تجهیزات بندری مانند گنتری‌کرین به دست‌اندازی در راه نقش آفرینی ترانشیپی بندر



نماینده گروه کشتیرانی در چابهار: راه‌اندازی حمل‌ونقل جاده‌ای از/ به بندر چابهار در حوزه ترانزیت کالا به کشورهای حوزه CIS بسیار اهمیت دارد، به همین دلیل با خرید ۱۵۰ دستگاه کامیون قصد داریم در مدت زمان کوتاهی کالا را به بنادر امیرآباد و انزلی در دریای خزر برسانیم و از آنجا با کشتی‌های شرکت کشتیرانی دریای خزر به کشور مقصد حمل کنیم. به این ترتیب، کالا از بنادر چین تا بنادر کشورهای حوزه CIS طی مدت ۲۲ تا ۲۴ روز به مقصد می‌رسد





سخنگوی شرکت کانتینری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران: با وجود همه اقدامات کشتیرانی در بندر چابهار، همچنان نبود تجهیزات بندری مانند گنتری کرین به دست اندازی در راه نقش آفرینی ترانشیپی بندر چابهار و سرعت‌گیری در کریدور شمال - جنوب تبدیل شده که ضروری است سازمان بنادر به این موضوع ورود کند و برای تجهیز سریع آن گام بردارد



این خطه و عدم اتصال به پس‌کرانه است؛ زیرا نه تنها هنوز جاده‌های دسترسی به این بندر مناسب‌سازی و استاندارد نشده است، بلکه اتصال ریلی بندر هم هنوز برقرار نیست. به این ترتیب، اگر مزیت تکمیل راه‌آهن چابهار - زاهدان بیشتر از بندر چابهار نباشد، کمتر از آن نیز نیست. بنابراین اهتمام دولت بیش آنچه معطوف دست به دامانی هند باشد، باید متوجه تکمیل زیرساخت‌ها و اتصال ریلی و تکمیل شبکه مناسب جاده‌ای باشد. این موضوع به اندازه‌ای مهم جلوه می‌کند که بسیاری از کارشناسان معتقدند که از هند آبی برای رونق بندر چابهار گرم نمی‌شود، بلکه اهتمام دولت ایران در ساخت و تکمیل راه‌آهن چابهار - زاهدان و اتصال آن به سرخس و همچنین بهبود شبکه جاده‌ای چابهار می‌تواند اندک اندک چابهار را به رونق برساند.

در نهایت باید گفت که اگر دولت ایران اقدامات نامبرده را بدون توجه به سرنوشت قرارداد ایران و هند انجام دهد و این بندر را تجهیز کند، کورسوی امیدی وجود دارد که اقدامات گروه کشتیرانی که در سال جاری به تخلیه و بارگیری ۴۴ هزار TEU کانتینر منجر شده است، در گام‌های بعدی کانتینرهای بیشتری را به سمت این بندر روانه کند و رگه‌های حیات را در این عروس دردانه بنادر ایران به جریان بیندازد. در غیر این صورت، باید همچنان دست حسرت به دندان گزید و برای فرصت‌های از دست رفته در چابهار افسوس خورد. ■

چابهار و سرعت‌گیری در کریدور شمال - جنوب تبدیل شده است که ضروری است سازمان بنادر و دریانوردی به این موضوع ورود کند و برای تجهیز سریع آن گام بردارد.»

به گفته سخنگوی شرکت کانتینری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از ابتدای سال جاری، بالغ بر ۴۴ هزار TEU کانتینر از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از طریق بندر چابهار صادرات و واردات انجام شده است. او درباره دیگر فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی در بندر چابهار گفت: «یکی از این فعالیت‌ها، حمل‌ونقل دریایی محمولات سردخانه‌ای با بهره‌گیری از کانتینرهای یخچالی به بنادر هند و بالعکس است؛ به طوری که از ابتدای سال تاکنون، ۳۹۴ TEU کانتینر یخچالی در حوزه حمل بار صادراتی و ۱۲۱ TEU کانتینر یخچالی در حوزه حمل بار وارداتی، از این بندر حمل شده است.»

این در حالی است که در اواخر بهمن ماه نیز، مدیرعامل سازمان بنادر با اشاره به اینکه با دو بخش خصوصی بزرگ در قالب یک کنسرسیوم با حضور بخش خصوصی داخلی و خارجی بحث راه‌اندازی فاز دوم بندر شهیدبهبشتی چابهار را پیش خواهیم برد، خبر داد که خرید تجهیزات بندری خاص در بندر چابهار در دست اقدام است! اما نگفت که پس از چنین مدت طولانی، قصد خرید چه تجهیزات خاصی را دارند!

◀ **تعدیل موضع این بار از جانب هند!**

البته به‌تازگی گویا اتفاقاتی در حال وقوع است که شاید نویدبخش تحرکاتی جدی در چابهار باشد. گفته می‌شود پیش از اینکه امنیت کشتی‌ها در دریای سرخ به چالش کشیده شود، هند با امضای قرارداد راه‌اندازی کریدور عرب‌مد در جهت عادی‌سازی روابط اسرائیل با کشورهای خلیج فارس نقش مهمی ایفا می‌کرد، اما پس از طولانی شدن ناآرامی‌های دریای سرخ و تهدید امنیت کشتی‌ها در آن، تا اندازه‌ای مواضع خود را تعدیل کرده و دوباره به سمت ایران تمایل پیدا کرده است. تا آنجا که در آخرین روزهای دی ماه مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در دیدار و مذاکره با سوبرامانیام جایشنکار، وزیر امور خارجه هند ضمن مذاکره درباره اقدامات گذشته برای تجهیز بندر چابهار گفت که درباره توسعه این بندر توافق نهایی صورت گرفت.

این تغییر موضع می‌تواند احتمال امضای قرارداد بلندمدت تجهیز چابهار را اندکی تقویت کند، اما با این حال ایران نباید به امضای صرف این قرارداد دل خوش کند که همین یک امضا می‌تواند فرصت‌های از دست‌رفته در چابهار را زنده کند، بلکه آنچه صاحبان کالا را از چابهار دور می‌راند توسعه ناموزون و ناهماهنگ بندر نسبت به شبکه جاده‌ای و ریلی

اعتراض فعالان اقتصادی به افزایش ۳۰۰ درصدی تعرفه‌های بندری

تقابل ماندگاری تعرفه یا کالا!

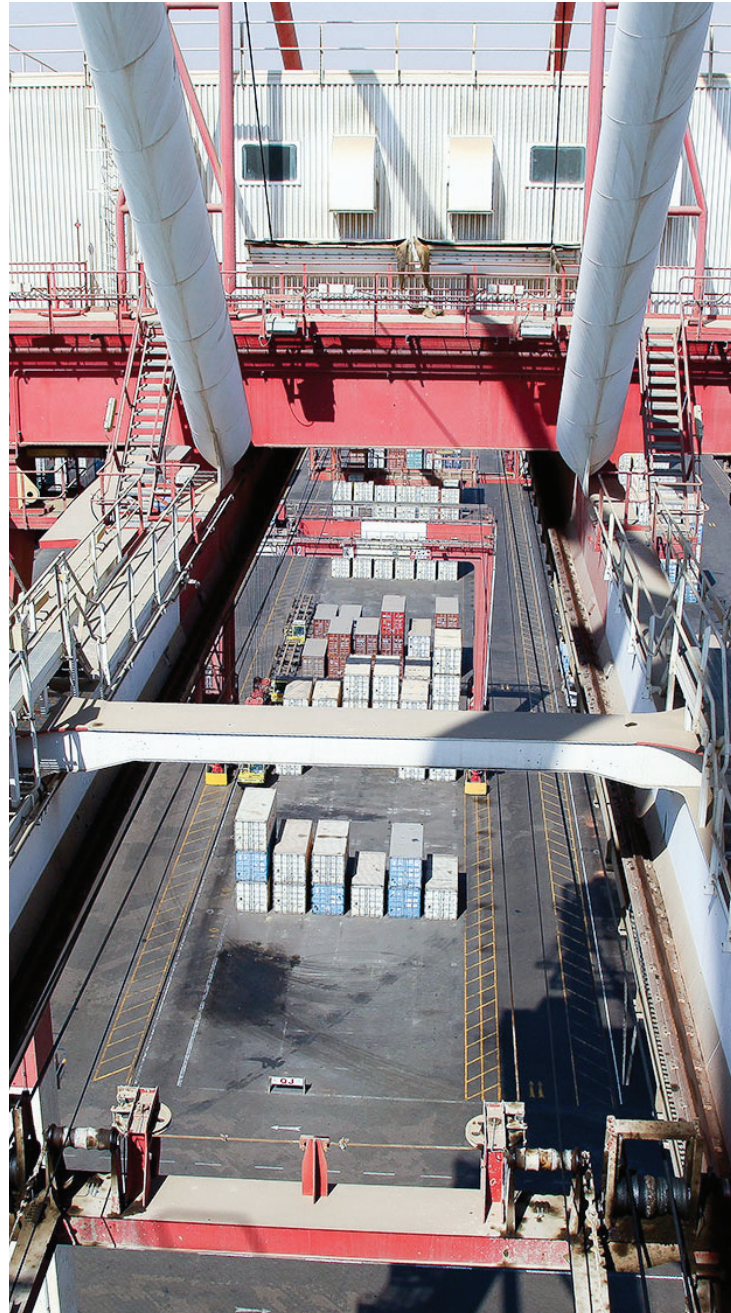
گزارش از

تحریریه ترابران

مدت‌هاست صاحبان کالا در کشاکش مشکلاتی همچون ماندگاری طولانی کالا در بندر، دریافت هزینه دموراز کانتینر و تعرفه‌های فزاینده و نامنطبق با سطح خدمات‌رسانی در بندر گرفتار هستند و از سوی دیگر، سازمان بندر از کمبود درآمدها می‌گوید و اینکه توان خدمات‌رسانی بیشتر با تعرفه‌های به زعم خود پایین را ندارد. در دی ماه امسال نیز دیوان عدالت اداری با بازرگانان و صاحبان کالا هم‌صدا شد و دستور موقت برای توقف افزایش تعرفه‌های انبارداری را صادر کرد، اما همچنان، افزایش سرسام‌آور تعرفه‌های بندری یکی از مباحث چالش‌برانگیز برای بخش خصوصی کشور محسوب می‌شود تا آنجا که موضوع مورد بحث در هشتمین جلسه کمیسیون تسهیل و توسعه تجارت اتاق تهران بود. در این نشست، فعالان اقتصادی از فرسودگی تجهیزات بندر و فقدان نگاه کارشناسی در افزایش تعرفه‌های انبارداری انتقاد کردند و در مقابل مسئولان سازمان بندر افزایش تعرفه‌ها را به نفع صاحبان کالا و در راستای ارتقای خدمات دانستند.

به گزارش ترابران، هشتمین جلسه کمیسیون تسهیل و توسعه تجارت اتاق بازرگانی تهران، ۱۱ بهمن‌ماه، با حضور مسئولان سازمان بندر و دریانوردی برگزار شد و مشکلات فعالان اقتصادی در این حوزه مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در آغاز این نشست، کاوه زرگران که ریاست این کمیسیون را بر عهده دارد، با بیان اینکه تعرفه قراردادهای بندری باید مشخص شود، گفت: «تعرفه‌های بندری در ابتدای سال جاری یک افزایش ۳۰۰ درصدی را تجربه کرده و این افزایش نرخ تعرفه، منجر به نارضایتی تجار و بازرگانان و انباردارها شده است.»





رئیس کمیسیون تسهیل و توسعه تجارت
اتاق بازرگانی تهران: تفاوت نرخ سیلو و انبار در
بندر امام خمینی زیاد بوده و این نرخها با کیفیت
انبارها از نظر بهداشتی و حجم نگهداری کالا
همخوانی ندارد. اگر تعرفه دریافتی از صاحب
کالا بیشتر شود در واقع سرمایه‌گذار را به این
سمت هدایت می‌کند که سیلوهای
غیرمکانیزه و بهداشتی را توسعه دهد



سرمایه‌گذاری است و سرمایه‌گذار را برای دستیابی به درآمدهای بالاتر ترغیب می‌کند. برخی از سرمایه‌گذاران به عملکرد سازمان بنادر انتقاد وارد می‌کنند، اما به این موضوع نمی‌پردازند که خود به تعهداتشان در زمینه انبارسازی و ورود تجهیزات عمل نکردند.»

سرایی با بیان اینکه کارشناسان در اداره کل سرمایه‌گذاری مبادرت به بازنگری قراردادهای می‌کنند، گفت: «قانون تسریع در تخلیه و بارگیری شناورها، مصوب مجلس شورای اسلامی ۹ بند دارد و مطابق با بند اول آن هیئت‌عامل سازمان بنادر مکلف است نرخ خدمات و تعرفه دریایی را تعیین کند. پس طبق قانون این امر به هیئت‌مدیره سازمان محول شده است؛ در دولت‌های نهم و دهم مصوبه‌ای صادر شد که به موجب آن، تغییر نرخها باید از مسیر سازمان حمایت و تنظیم بازار انجام می‌گرفت.

بعد از این بخشنامه مسیر تعیین نرخ تعرفه طولانی شد.» او افزود: «در تعیین تعرفه گمرکی پیچیدگی‌های بسیاری وجود دارد و نمی‌توان تعرفه‌های وضع کرد که همه مواضع را پوشش بدهد و رضایت همه ذی‌نفعان را جلب کند. نکته دیگری که وجود دارد این است که وقتی یک مقام که از بندر انزلی بازدید می‌کند، دچار حق دارند که در این بازدیدها از تاخیر در تخلیه بارها شکایت کنند اما کمتر کسی به این نکته توجه دارد که تجهیزات قدیمی هستند و برخی از تجهیزات بیش از ۴۵ سال است که کار می‌کنند.»

او با بیان اینکه درآمد سرمایه‌گذاران به نسبت گذشته کاهش یافته است، ادامه داد: «امروز تجهیزات بنادر مناسب حجم تجارت کشور نیست و می‌دانیم که اگر بنادر درآمدزا نباشند، بخش خصوصی به این حوزه ورود نمی‌کند؛ از این‌رو، این افزایش تعرفه از یک منظر، اقدام مثبتی تلقی می‌شود، اما این مسئله درست مدیریت نشده و نتوانسته است سرمایه‌گذاران را با خود همراه کند. در کشورهای منطقه پروژه‌های ۹۹ ساله در حوزه حمل‌ونقل تدوین و در حال اجراست اما نگاه سرمایه‌گذاری بلندمدت در مدیریت بنادر ما وجود ندارد. درخواست بخش خصوصی این است که از فرار سرمایه‌ها در بنادر جلوگیری شود و سرمایه‌گذارانی که ۱۵ سال است با سازمان بنادر همکاری کرده‌اند، یک دوره ۱۵ ساله دیگر نیز قراردادهایشان تمدید شود.»

زرگران در ادامه از ضرورت پیش‌آگهی افزایش تعرفه‌ها به فعالان اقتصادی سخن گفت و یادآور شد: «سرمایه‌گذار باید بداند که سال آینده از چه محلی کسب درآمد خواهد کرد، اما در این جمع کسی نمی‌داند که از فروردین سال آینده چه اتفاقی خواهد افتاد. همچنین تفاوت نرخ سیلو و انبار در بندر امام خمینی زیاد بوده و این نرخها با کیفیت انبارها از نظر بهداشتی و حجم نگهداری کالا همخوانی ندارد. اگر تعرفه دریافتی از صاحب کالا بیشتر شود در واقع سرمایه‌گذار را به این سمت هدایت می‌کند که سیلوهای غیرمکانیزه و بهداشتی را توسعه دهد.»

◀ تسریع در روند آزادسازی کالاها

در ادامه، خسرو سرایی، مدیرکل ترانزیت، لجستیک و امور توافق‌نامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه این سازمان در بحث دریافت تعرفه مظلوم واقع شده است، افزود: «از سال گذشته، مقامات مختلف از قوه قضاییه و دولت، بازدیدهای خود را از بنادر آغاز کردند و در این بازدیدها موضوعاتی چون رسوب کالا در بنادر مورد بررسی قرار گرفت و نتیجه این بازدیدها دستیابی به این تصمیم بود که صاحبان کالا برای آزادسازی کالاهایشان ترغیب شوند.»

به گفته او، سازمان بنادر یک نهاد درآمد - هزینه‌ای است؛ به این معنا که علاوه بر اینکه باید در موضوعاتی مانند کمبود تجهیزات، تاسیسات و انبارها به صاحبان کالاها پاسخگو باشد، باید در زمینه تعرفه‌گذاری نیز فعالیت کند؛ به بیان دیگر، این سازمان باید دو سمت عرضه و تقاضا را با ظرافت در نظر گرفته و رضایت دو طرف را جلب کند.

این مقام مسئول با رد ادعای کاهش درآمد سرمایه‌گذاران، اضافه کرد: «طی قراردادهای داخلی سازمان، سرمایه‌گذاران تعهداتی دارند که باید به آنها عمل کنند. تعرفه یکی از ابزارهای اصلی توجیه‌پذیر کردن

گمرک بماند، چرا که نگران وضع قوانین خلق الساعه است و تمایل دارد که در مدت زمان کوتاه کالاهایش ترخیص شوند.»

این فعال اقتصادی با طرح این پرسش که افزایش تعرفه چه کمکی به کاهش رسوب کرد، توضیح داد: «این افزایش تعرفه تاثیری در کاهش رسوب کالا نداشت و حجم رسوب کالا حتی ۵ درصد هم کاهش پیدا نکرد. اما از آنجا که میزان ورودی کالا در گمرکات کاهش پیدا کرده، به نظر می‌رسد حجم رسوب کالاها تقلیل پیدا کرده است. روش افزایش نرخ تعرفه باید اصلاح شود و دولت باید کاری کند که کالا ظرف ۵ روز از گمرکات خارج شود.»

محمدرضا غفراللهی، نایب‌رئیس کمیسیون هم با اشاره به نحوه نگهداری کالاها خطرناک، گفت: «آخرین کالایی که وارد بنادر می‌شود کالای خطرناک است و به دلیل تاخیر در پهلوگیری کشتی‌ها نمی‌توان کالا را به‌موقع ترخیص کرد. به این ترتیب، هر یک روز تاخیر در ترخیص کالاها، هزینه‌های هنگفتی را به‌تجار تحمیل می‌کند.»

◀ فقدان نبود برنامه در حمل‌ونقل کشور

در ادامه بار دیگر مدیرکل ترانزیت، لجستیک و امور توافق‌نامه‌های سازمان بنادر، در پاسخ به پرسش‌های فعالان اقتصادی، کشتی‌ها را ارزشمندترین سرمایه در حمل‌ونقل و بنادر معرفی کرد و افزود: «کشتی باید کمترین زمان توقف را در بنادر داشته باشد؛ در حال حاضر، ۲۶ کشتی در لنگرگاه بندر امام متوقف است و اگر طبق قرارداد عمل نشود، حداقل باید روزانه ۳۰ هزار دلار هزینه دموراز (معطلی) از این کشتی‌ها دریافت شود؛ ماندگاری کشتی‌ها در بنادر به دو دلیل اسنادی و نقص فنی تجهیزات انجام می‌شود.»

او با بیان اینکه اقدامی برای افزایش تعرفه کالاهای اساسی انجام نشده است، گفت: «سازمان امور بنادر یک مشاور کاربرد برای بازبینی ساختار تعرفه‌ها و قیمت‌ها به کار گرفته و نتیجه آن را در ماه‌های آینده مشاهده خواهید کرد؛ سازمان بنادر، تمایل داشت که تعرفه‌گذاری را به بازار، عرضه‌کننده و تقاضاکننده واگذار کند، اما به نظر می‌رسد که تا به امروز این آمادگی در برخی از صنایع وجود ندارد.»

سرایی با اشاره به عایدی افزایش تعرفه‌ها، بیان کرد: «مطابق با آمار رسمی ۵ درصد از کل موجودی بنادر کاهش پیدا کرده است و ۳ درصد زمان خروج کالاها اساسی‌زودتر انجام می‌شود. برخی فعالان اقتصادی بر این باورند که سازمان بنادر تمایل دارد که کالاها در بنادر بماند، اما با قاطعیت می‌توان این ذهنیت را رد کرد؛ چراکه بندر محل عبور حجم کالاهاست و اگر گردش انبارها بیشتر شود، درآمد صاحبان



مدیرکل ترانزیت سازمان بنادر: طی قراردادهای داخلی سازمان، سرمایه‌گذاران تعهداتی دارند که باید به آنها عمل کنند. تعرفه یکی از ابزارهای اصلی توجیه‌پذیر کردن سرمایه‌گذاری است و سرمایه‌گذار را برای دستیابی به درآمدهای بالاتر ترغیب می‌کند. برخی از سرمایه‌گذاران به عملکرد سازمان بنادر انتقاد وارد می‌کنند، اما به این موضوع نمی‌پردازند که خود به تعهداتشان در زمینه انبارسازی و ورود تجهیزات عمل نکردند



◀ بنادر به شکل منسجم عمل نمی‌کنند

در ادامه این جلسه، نوبت به فعالان اقتصادی رسید که چالش‌ها و مسائل خود را در ارتباط با بنادر مطرح کنند. اسماعیل علیپور، دبیر انجمن غلات ایران، با بیان اینکه بنادر مختلف به شکل منسجم عمل نمی‌کنند، گفت: «غلات پیش از عرضه باید در سامانه بازارگاه اظهار شوند و در شرایطی که دامدار و طیورداران منتظر ورود کالا هستند، با بخشنامه‌های مختلف در برابر عرضه کالا به این فعالان اقتصادی مانع‌تراشی می‌شود.»

علی میرعبدالله، دبیر اتحادیه کارگزاران گمرکی نیز بیان کرد: «سازمان بنادر در خرداد نرخ تعرفه را حدود ۳۰ درصد افزایش داد، اگر ۳۰ درصد کم است، همان زمان ارگان‌های تصمیم‌گیرنده باید اعلام می‌کردند که تعرفه‌ها باید حداقل ۵۰ درصد افزایش پیدا کند. افزایش نرخ باید کارشناسی شده انجام شود و هزینه‌های اجرایی، سرمایه‌گذاری و تعمیرات در محاسبه نرخ باید مورد توجه قرار گیرد تا اصلاح نرخ باید براساس شاخص‌های مشخص انجام شود.»

میرعبدالله با بیان اینکه سرمایه‌گذاری کلانی در حوزه انبارداری صورت گرفته است، خاطر نشان کرد: «شواهد نشان می‌دهد که دولت و بانک مرکزی نخستین مسئولان رسوب کالا در بنادر و انبارها هستند؛ کمتر پیش می‌آید که صاحب کالایی تمایل داشته باشد بارش در انبارهای



انبارها نیز تصاعدی خواهد شد. در حال حاضر، حجم ورودی کالاها کمتر شده است؛ چون پیش از اعمال تحریم‌ها، ایران ۲۸ خط کشتیرانی داشت اما امروز این خطوط فعال نیست.»

این مقام مسئول ادامه داد: «هزینه انبارداری در ایران نسبت به متوسط جهانی پایین‌تر است و بیش از ۱۲ سال است که حتی یک سنت هم به درآمدهای دلاری این سازمان اضافه نشده است. در حالی که قیمت تجهیزات در حال افزایش است. در عین حال، باید بپذیریم که تجهیزات مستهلک شده و باید اسقاط شود.»

سرابی با تاکید بر لزوم اطلاع‌رسانی به موقع افزایش تعرفه‌ها، تصریح کرد: «نامه‌ای که از سوی سازمان‌های بالادستی برای ما ارسال می‌شود، ما را ملزم به رعایت مفاد آن می‌کند و اگر چنین نکنیم، متهم به ترک فعل خواهیم شد.»

◀ سرکوب تعرفه‌ای برای اقتصادی مضر است

در پایان این جلسه، بهیود حسین‌پور، از دیگر مدیران سازمان بنادر که در این جلسه حضور داشت، با اشاره به تبعات کاهش درآمدهای سازمان بنادر گفت: «صاحبان کالا اولین متضرر از کاهش درآمدهای سازمان هستند؛ زیرا نمی‌توانیم به میزان کافی خدمات به آنها ارائه کنیم؛ می‌بایست مقایسه‌ای

بین انبارداری خود با کشورهای

همسایه انجام بدهیم تا با نقاط

ضعف خود آشنا شویم.»

او با تاکید بر لزوم انجام مقایسه

بین حجم درآمدها و هزینه‌های

خطوط کشتیرانی افزود: «هزینه

توقف کانتینر را با درآمدهای

سازمان باید مقایسه کنیم؛ من با

مقایسه این هزینه‌ها و درآمدها

در ۱۴۰۱ به این نتیجه رسیدم که

همه پول دریافتی سازمان کمتر

از ۲۵ درصد هزینه توقف کانتینر

بوده است و این مسئله کمتر

مورد توجه قرار می‌گیرد.»

او با تاکید بر اینکه باید محاسبه

شود که افزایش هزینه انبارداری

شامل چه میزان از ارزش و بهای

تمام شده کالا است، تاکید کرد:



دبیر اتحادیه ملی کارگزاران گمرکی: این افزایش تعرفه تاثیری در کاهش رسوب کالا نداشت و حجم رسوب کالا حتی ۵ درصد هم کاهش پیدا نکرد اما از آنجا که میزان ورودی کالا در گمرکات کاهش پیدا کرده، به نظر می‌رسد حجم رسوب کالاها تقلیل پیدا کرده است. روش افزایش نرخ تعرفه باید اصلاح شود و دولت باید کاری کند که کالا ظرف ۵ روز از گمرکات خارج شود



«در موضوع هزینه‌های تمام شده حمل کالا اغلب به هزینه‌هایی که سازمان‌های دیگر دریافت می‌کنند، کمتر توجه می‌شود.»

حسین‌پور فعالیت بندری را یک

نوع اقدام صنعتی معرفی کرد و

افزود: «تا وقتی شاهد سرکوب

تعرفه‌ای هستیم، تمام بخش‌های

بازرگانی، صنعتی و کشاورزی

متضرر خواهند شد. در عین

حال، این ذهنیت وجود دارد که

ما از رسوب کالا منتفع می‌شویم؛

اما کسب درآمد از رسوب کالا به

معنای از دست دادن درآمدهای

این سازمان از محل کشتی و

باربری است.»

او عملکرد صاحبان کالا را عامل

رسوب کالا برشمرد که طرح آن

با نظر مخالف فعالان اقتصادی

همراه شد که عملکرد نهادهای

دولتی را عامل رسوب کالاها در

گمرکات عنوان کردند. ■

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



info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com



نتیجه یک تحقیق و ارزیابی اقتصادی نشان داد

افزایش رقابت بر سر تسلط بر بنادر

به سبب بحران در مناسبات بین‌المللی کم و بیش از آن برکنار مانده است. مطابق شاخص عملکرد بنادر جهانی که از طرف بانک جهانی و gmicpp منتشر می‌شود چهار بندر در جنوب خلیج فارس در بین پنج بندر با بهترین عملکرد در سال ۲۰۲۱ در سطح جهانی بوده‌اند، اما سهم ایران از تجارت بین‌المللی طی نزدیک به ۵۰ سال گذشته سیر نزولی داشته و از ۱/۱ درصد در سال ۱۹۷۴ به ۰/۲۴ درصد در سال ۲۰۲۲ رسیده است، در حالی که امارات به‌تنهایی به‌عنوان هاب تجاری در سال ۲۰۲۲ معادل ۱۰۲۴ میلیارد دلار مبادلات تجاری با جهان داشته است.

گزارش تحقیقی تازه، در ادامه، بر افزایش اهمیت و وزن بنادر آفریقایی در حلقه تامین بین‌المللی متمرکز شده و چنین نتیجه‌گیری کرده که آسیا و آفریقا روز به روز اهمیت بیشتری می‌یابند، در حالی که مسیرها به سوی اروپا ممکن است اهمیت خود را از دست بدهند.

در عین حال بنداری از اروپا همچنان اهمیت بالایی خواهند داشت که این امر از جمله خود را در شراکت اخیر شرکت بزرگ بین‌المللی کشتیرانی MSC در ساختار عملیاتی بندر هامبورگ نشان می‌دهد. تابستان سال پیش تمایل شرکت چینی کاسکو (COSCO) برای کسب بخشی از سهام تاسیسات بندری هامبورگ بحث‌های زیادی در آلمان برانگیخت. کاسکو ابتدا خواهان خرید ۳۵ درصد سهام تاسیسات این بندر بود، اما با توجه به مخالفت شماری از وزارتخانه‌های آلمان نسبت به تصاحب رشته‌های کلیدی اقتصاد از سوی کشورهای خارجی، به‌ویژه چین، در نهایت با فروش ۲۵ درصد سهام هامبورگ به شرکت چینی موافقت شد تا این شرکت در تصمیم‌گیری‌ها وزن سنگینی پیدا نکند. کاسکو در ازای پرداخت ۴۲ میلیون یورو به این سهام ۲۵ درصدی دست یافت.

گفته می‌شود رقابت برای تسلط بر تاسیسات بندری در سال‌های اخیر ابعاد گسترده‌ای پیدا کرده است. بنا بر یک تحقیق تازه، بنادر به «گوهر پنهان زنجیره تامین بین‌المللی» بدل شده‌اند، این در حالی است که ایران از این روند برکنار مانده است.

سرمایه‌گذاران بین‌المللی در سال‌های اخیر بیش از قبل بر تصاحب، تملک و اجاره تاسیسات بندری و پایانه‌های بار و کالا در نقاط ساحلی دنیا متمرکز شده‌اند. تحقیقات یک شرکت مشاوره‌ای و ارزیابی اقتصادی حکایت از آن دارد که از سال ۲۰۱۵ تاکنون، خرید و فروش زیرساخت‌ها و پایانه‌های بندری به شدت افزایش یافته است. بنا بر تحقیق PwC این خرید و فروش مجموعاً بر ۱۰۰ میلیارد دلار آمریکا بالغ شده است.

سال ۲۰۲۳ میزان معاملات در عرصه احداث تاسیسات و زیرساخت‌ها و پایانه‌های بندری با رقم ۴/۲ میلیارد دلار، از دو سال قبل‌تر با ارقامی معادل ۱۵/۳ و ۱۱/۷ به میزان چشمگیری کمتر بوده است، ولی تعداد معاملات در سال گذشته که بر ۱۷ مورد بالغ می‌شود همچنان از بالا بودن فعالیت‌های خرید و فروش در این عرصه حکایت دارد.

یک نتیجه قابل اعتنای تحقیق شرکت مشاوره‌ای و ارزیابی اقتصادی به نام Price waterhouse Coopers انتقال توجه به بنادر آسیا و اقیانوسیه است. تحقیق مذکور می‌گوید: «در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۳، بالغ بر ۱۸۴ مورد از معاملات در گستره تاسیسات و ساختارهای بندری بر سر بنادر آسیا و اقیانوسیه بوده است.»

اهمیت یافتن چندین بندر در خلیج فارس و دریای عمان نیز جزئی از این روند است؛ روندی که به نظر می‌رسد حاشیه شمالی خلیج فارس (ایران)



بهای پرواز

آسمان ما و دیگران یک رنگ نیست؛ آنها در پی آخرین فناوری‌های نوین هواپیمایی از طریق هوش مصنوعی هستند و ما همچنان در اندیشه اینکه نرخ سوخت هواپیما را چه زمانی آزادسازی کنیم یا نرخ بلیت هواپیما را چگونه افزایش دهیم تا صنعت هواپیمایی کشور از این زمینگیرتر نشود، چراکه همیشه پشت سر تصمیمات اقتصادی در کشور ما ملاحظات جدی سیاسی و اجتماعی نهفته است و دیگران فارغ از حسابگری‌های غیرتخصصی ما روزبه‌روز تحولات شگفت‌انگیزی را در زمینه خدمات هوایی ارائه می‌دهند.

- ◀ **طیران ورشکستگی!؟**
- ◀ **در جست‌وجوی یک فرمول!**
- ◀ **فناوری در زمین؛ نوآوری در هوا**

روایت هفت‌خوان نرخ‌گذاری بلیت هواپیما؛ از نایابی و گرانی تا ناترازی عرضه و تقاضا

طیران ورشکستگی!؟

در آغاز، دفتر خاطره‌ها را تا ماه‌های نخست امسال به عقب ورق می‌زنیم. جایی که در اردیبهشت ماه، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد افزایش تقاضای سفر و کاهش ناوگان هوایی عامل کمبود عرضه بلیت هواپیما است و چاره کار، افزایش عرضه با ورود هواپیمای جدید به ناوگان هوایی است و وعده داد که ناوگان هوایی تا پایان سال ۱۴۰۲ به ۲۵۰ فروند هواپیما برسد. حال بماند که علی‌رغم ادعای برخورداری از ۱۷۰ فروند هواپیمای عملیاتی، به اعتقاد فعالان این صنعت، در بهترین شرایط ۱۱۰ هواپیمای عملیاتی وجود دارد که به مدد ورود قطره‌چکانی قطعات یدکی سر خط هستند و گاهی به دلیل نرسیدن قطعه، کمتر هم می‌شوند.

در همین گیرودار بود که حلقه‌های زنجیره افزایش قیمت بلیت اعم از تقاضای ایرلاین‌ها، کمبود بلیت در بازار حتی در آژانس‌های هواپیمایی و تهدید با احتمال خطر تعطیلی شرکت‌های هواپیمایی تکمیل شد و بالاخره انجمن شرکت‌های هواپیمایی از افزایش متوسط ۲۹ درصدی نرخ بلیت هواپیما خبر داد. این خبر هم نارضایتی مردم را در بر داشت و هم موجبات رضایت خاطر ایرلاین‌ها را فراهم نکرد، اما ناگزیر از پذیرش بودند.

پس از آن، محمد محمدی‌بخش، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، از واردات ۵۰ فروند هواپیما و هلی‌کوپتر به کشور خبر داد، در حالی که باز هم در دی ماه موج جدید نایابی بلیت به راه افتاد و مسافران را به سردرگمی دچار کرد، حتی کار به جایی کشید که چندین پرواز بدون ارائه هیچ توضیحی از جانب چند ایرلاین کنسل شد.

با این حال، باور افزوده شدن ۵۰ فروند هواپیمای جدید به جمع ناوگان هوایی کشور، برای مردمی که در سال‌های پس از برجام تاثیر افزایش ۱۶ فروند هواپیمای جدید را در ناوگان دیده بودند، دشوار است؛ چرا که کمبود بلیت هواپیما نه‌تنها نشانی از افزایش صندلی ندارد بلکه ذهن جست‌وجوگر را به کاهش ناوگان عملیاتی کشور و همچنین مسافری نبودن ناوگان وارداتی هدایت می‌کند. به بیان دیگر، با نگاهی



ماجرای چندین مفصل نیست، اصلاً ماجرای نیست؛ تناوب تکراری کاهش عرضه بلیت هواپیما است که در پایان به افزایش نرخ بلیت می‌انجامد. از ایرلاین‌های مختلف داخلی گرفته تا سازمان هواپیمایی کشوری در هر بار شکل‌گیری این چرخه، ابتدا با انکار واقعه و اندک‌اندک با مهیا کردن اذهان عمومی و بشارت ارائه خدمات بهتر و کیفی‌تر، بساط افزایش قیمت بلیت هواپیما را بدون دستکاری کردن حتی یکی از شاخص‌های موثر بهبود وضعیت حمل‌ونقل هوایی و ارائه خدمات بهینه به مسافر می‌گسترانند.

در آخرین مورد هم هم‌زمان با آغاز آخرین فصل سال، شرکت‌های هواپیمایی با مجوز دیوان عدالت اداری، فتیله قیمت‌ها را بالا کشیدند، اما با برنتافتن سازمان هواپیمایی، دستور توقف اجرای آن صادر شد و با عدم تمکین برخی شرکت‌ها، دوباره کمبود و چه‌بسا نبود بلیت رقم خورد و ذکر گرانی را زمزمه افواه کرد و حتی کار را به احتمال دعوت از ایرلاین‌های خارجی برای پروازهای داخلی کشاند. حال پرسش اساسی این است که علل مختلف برآمدگی معلولی به نام «افزایش نرخ بلیت هواپیما» چیست؟



به پایگاه اینترنتی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران درمی‌یابیم که تعداد پروازهایی که در ۸ ماهه سال ۱۴۰۱ انجام شد، ۱۹۵ هزار و ۹۲ نشست و برخاست بوده، اما این تعداد پرواز در هشت ماه نخست امسال کاهش یافته و به ۱۹۲ هزار و ۲۵۰ پرواز رسیده است. پس یا آمار ورود ناوگان اشتباه است یا بخش اعظمی از ناوگان وارداتی، شامل هواپیمای باری، آموزشی، نظامی یا هلی‌کوپتر بوده است.



در حالی که رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

در اواخر آذر از واردات ۵۰ فروند هواپیما

و هلی‌کوپتر به کشور خبر داد، در دی ماه

موج جدید نایابی بلیت به راه افتاد. آمارها هم

نشان می‌دهد در ۸ ماه منتهی به آبان امسال

نشست و برخاست هواپیما همچین اعزام

و پذیرش مسافر نیز نسبت به مدت مشابه

سال گذشته کاهش داشته است



◀ گرانی؛ تا اطلاع ثانوی ممنوع!

اکنون به سخن اصلی بحث برگردیم... چندی پیش بود که شرکت‌های هواپیمایی به دیوان عدالت اداری مبنی بر آزادسازی قیمت بلیت شکایت کرده و رأی موافق را اخذ کردند اما چندی نگذشت که وزیر راه و شهرسازی در نامه‌ای به رئیس دیوان عدالت اداری خواستار بازگشت قیمت‌های بلیت هواپیما به اردیبهشت سال جاری شد و سپس دستور موقوف‌الاجرائی رأی دیوان عدالت اداری صادر و شرکت‌ها تا تعیین تکلیف نهایی همچنان از افزایش قیمت منع شدند.

همزمان و به همان دلیل، گشت مشترکی با حضور ماموران سازمان تعزیرات و مسئولان وزارت راه و شهرسازی در فرودگاه مهرآباد تهران برگزار شد و پس از بررسی‌ها، نادر حیدری، رئیس شعبه ۴ ملی سازمان تعزیرات حکومتی اعلام کرد که مبنای آنها برای عرضه بلیت، نرخ اعلام شده سازمان هواپیمایی کشوری در اردیبهشت ماه است. به این ترتیب، با محاسبه دقیق و کارشناسی نرخ‌های مصوب، تخلفات شرکت‌های هواپیمایی به شعب سازمان تعزیرات حکومتی اعلام می‌شود تا رسیدگی و صدور حکم انجام و با متخلفان برخورد شود.

حیدری اعلام کرد: «در بازدید به عمل آمده مشخص شد متأسفانه بیشتر شرکت‌های هواپیمایی خصوصی سقف نرخ مصوب را رعایت نمی‌کنند که به طور قطع یکی از محکومیت‌هایی که در انتظار خاطیان خواهد بود، علاوه بر جریمه و تصمیمات تکمیلی، الزام به استرداد اضافه پرداختی‌ها به شکات خواهد بود.»

پس از آن، انجمن شرکت‌های هواپیمایی در واکنش به ورود دفتر بازرسی وزارت راه و سازمان تعزیرات حکومتی به افزایش بی سروصدا قیمت بلیت پروازهای داخلی و پس از آن پلمپ دفتر دو ایرلاین، نامه‌ای را به رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نوشت و خطاب به محمدی بخش عنوان کرد که در همراهی با سازمان هواپیمایی کشوری قیمت بلیت هواپیما را در آذرماه حدود ۱۵ درصد کاهش داده‌اند.

آنها با استناد به رای دیوان عدالت اداری افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی را قانونی دانسته و در بند یک نامه مذکور تاکید کرده بودند: «بلیت

تمام پروازها در پلتفرم‌های فروش بلیت و دفاتر خدمات مسافرتی در دسترس بوده و اصطلاحاً بلیت نایاب نشده است.»

با این وجود نگاهی به پایگاه‌های اینترنتی فروش بلیت هواپیما نشان می‌داد که این شرکت‌ها همچنان اقدام به فروش بلیت تا چند برابر نرخ مصوب می‌کنند.

با این حال، سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان متولی اصلی تنظیم بازار صنعت هوایی، ترجیح داده یا سکوت اختیار کند یا افسار گسیختگی قیمت‌ها را به گردن چند سایت غیرمجاز بیندازند.

آنها ظاهراً انتظار داشتند که شرکت‌های هواپیمایی با در پیش گرفتن رفتار لوطی‌منشانه (!) قیمت‌ها را به نرخ مصوب اردیبهشت ماه برگردانند و درخواست افزایش قیمت نکنند؛ چرا که دولت به آنها سوخت یارانه‌ای

لیتری ۶۰۰ تومان اختصاص می‌دهد که حتی در حمل‌ونقل زمینی هم با چنین قیمتی ارائه نمی‌شود. در همین زمینه، وزیر راه و شهرسازی در جمع خبرنگاران اعلام کرده که ما سوخت بسیار ارزان در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهیم، سعی می‌کنیم تسهیلات خوبی در اختیارشان بگذاریم، در روند تسویه بدهی سنگین برخی از آنها به شرکت‌های فرودگاهی نیز کوتاه آمدیم و حالا انتظار داریم که آنها هم حال ما را رعایت کنند.

در سوی دیگر، کارشناسان این صنعت معتقدند که دولت‌مردان با اختصاص سوخت لیتری ۶۰۰ تومان، بیش از آنچه به ایرلاین‌ها کمک

بریم و ذخیره قطعات یدکی خود را کامل کنیم، اما فقط به واردات ۱۶ فروند هواپیما رضایت دادیم؛ بنابراین افزایش سن ناوگان ادامه یافت تا اینکه اکنون به دلیل تشدید تحریمها علاوه بر اینکه خرید هواپیما برایمان بیش از پیش دور از دسترس شده است، بلکه حتی تامین قطعات یدکی یا غیرممکن شده یا با چالش‌های فراوانی انجام و بالغ بر چند برابر قیمت جهانی برای شرکت هواپیمایی ایرانی تمام می‌شود.

همین مورد به‌خودی‌خود، موجب کمبود هواپیمای سرخط، کاهش عرضه صندلی پرواز و در نهایت گرانی بلیت هواپیما بدون بهبود وضعیت خدمات‌دهی می‌شود.

در این میان، یکی از موارد مهمی که بازار خرید و فروش بلیت هواپیما را ملتهب می‌کند قیمت‌گذاری دستوری خدمات است.

گفتنی است که بر اساس ماده ۶ قانون هواپیمایی کشوری، شورای عالی هواپیمایی مرجع قانونی تعیین نرخ بلیت پروازهای داخلی است، اما شرکت‌های هوایی به ماده ۱۶۱ برنامه پنجم توسعه کشور که ناظر بر آزادسازی نرخ بلیت هواپیما است، استناد می‌کنند. البته در این ماده علاوه بر آزادسازی نرخ و شبکه پرواز، به حذف تخفیفات موضوع خدمات ناوبری و فرودگاهی نیز اشاره شده که شرکت‌های هواپیمایی تماماً توجهی به آن ندارند.

ناگفته نماند که در حال حاضر با توجه به تعیین سقف و کف قیمت بلیت‌ها، نرخ‌ها به نوعی شناور و در میان سقف و کف تصویری در شورای عالی هواپیمایی بر اساس تقاضا، متغیر است؛ اما از آنجا که افزایش تقاضا موجب افزایش نرخ می‌شود و علاوه بر این، تنها افزایش عرضه می‌تواند التهاب تقاضا را تسکین دهد، زمینگیری ناوگان عاملی بازدارنده در افزایش عرضه صندلی محسوب می‌شود و در چنین شرایطی مشتریان ضمن عدم دسترسی به بلیت پرواز، امکان دریافت بلیت را با نرخ تعدیل‌شده نخواهند داشت.

◀ از رنج مدیریت‌های نادرست

در این میان، یکی از کارشناسان صنعت هوایی معتقد است واگذاری مدیریت شرکت‌های هواپیمایی به دست مدیران شایسته - حتی با وجود تحریمها و مشکلات اقتصادی کشور - باعث خواهد شد که شاهد پیشرفت قابل‌لمسی در این صنعت باشیم.

حمیدرضا بزمی در یادداشتی با تاکید بر اینکه یک شرکت یا سازمان تخصصی را نمی‌توان با رویکرد سیاسی مدیریت کرد، می‌گوید: «به‌عنوان مثال؛ یکی از شرکت‌های هواپیمایی (آسمان) اواخر شهریور امسال تغییراتی در کادر مدیریتی خود انجام داد و از مدیران با سابقه و متخصص

کنند، بر سر شاخ نشسته‌اند و بن می‌برند؛ چراکه ثروت ملی به تاراج می‌رود و به اسم استفاده از همه ظرفیت‌ها در کمک به ایرلاین‌ها، در واقع نوعی حیف‌ومیل از جیب کسانی صورت می‌گیرد که سوار هواپیما نمی‌شوند. آنها می‌گویند استخراج و پالایش نفت قیمتی دارد و سوخت را باید به قیمت تمام‌شده به‌علاوه مقداری سود به دست مصرف‌کننده برسانند و قیمت بلیت را هم به ایرلاین بپردازند.

با همه این اوصاف و تفاسیر، سودی که از این افزایش قیمت‌ها به دست می‌آید، نه صرف توسعه ناوگان می‌شود و نه اصلاح حقوق و دستمزد پرسنل و کادر فنی، بلکه روانه جیب واسطه‌گران و دلالان می‌شود و دودش به چشم مسافران می‌رود.

◀ دلایل کمبود و گرانی بلیت

از همان روزی که دست آمریکا و اروپا به تحریم اقتصاد ایران آلوده شد، نخستین خشت کمبود ناوگان هوایی به‌ویژه در حوزه مسافری بر زمین نهاده شد و شرکت‌های هواپیمایی برای سرپا ماندن روزه‌روز منابع مالی خود را بیش از پیش از دست دادند. این روند ادامه داشت تا اینکه با امضای برجام و ورود ۱۶ فروند هواپیما به کشور امیدهایی در دل کارشناسان و فعالان این صنعت زنده شد.

البته در این دوران می‌توانستیم از فرصت واردات هواپیما بیشتر بهره



آرمان بیات: من اعتقاد دارم سیاست افزایش نرخ را نباید با روش فعلی تعیین سقف و کف پیش برد، بلکه تنها راه آن تصویب نرخ میانگین ارزش بلیت برای تمامی کلاس‌های پروازی یا ATV است که شرکت‌ها را ناچار به حفظ این نقطه میانگین می‌کند. در این حالت نرخ بلیت می‌تواند تا ۳۰ درصد افزایش یابد و در برابر آن امکان کاهش تا ۳۰ درصد نیز وجود خواهد داشت





د

بر اساس ماده ۶ قانون هواپیمایی کشوری، شورای عالی هواپیمایی مرجع قانونی تعیین نرخ بلیت است، اما شرکت‌های هوایی به ماده ۱۶۱ برنامه پنجم توسعه که ناظر بر آزادسازی نرخ بلیت هواپیما است، استناد می‌کنند. البته در این ماده علاوه بر آزادسازی نرخ و شبکه پرواز، به حذف تخفیفات موضوع خدمات ناوبری و فرودگاهی نیز اشاره شده که ظاهراً شرکت‌های هواپیمایی ترجیح می‌دهند توجهی به آن نداشته باشند

ع

رویکرد مدیریت در استفاده بهینه از منابع درآمدی است.

او ارزش افزوده صنعت هوایی را به نسبت صنایع دیگر کمتر ارزیابی و عنوان می‌کند: «بسیاری از ایرلاین‌ها، درآمد خود را به جای صنعت هوایی در سایر بخش‌ها مثل ملک سرمایه‌گذاری می‌کنند تا زودتر شامل تورم و ارزش افزوده شوند و سرریز این سرمایه‌گذاری‌ها را وارد بخش صنعت هواپیمایی کنند که این امر شرایط را سخت کرده و اجازه نمی‌دهد که سرمایه‌گذاری‌ها در این صنعت واقعی باشد.»

بیات یادآور می‌شود: «در بسیاری موارد برای کاهش هزینه سرمایه‌ای در پروژه‌های هواپیمایی، شرکت‌ها به جای خرید هواپیمای کم‌سن و مطلوب کیفی به ارزش ۱۵ میلیون دلار، ترجیح می‌دهند که هواپیمایی با سن بیشتر و ظرفیت بالاتر به ارزش ۶ میلیون دلار خریداری کنند که اثرات کمی و کیفی زیادی در صنعت هوایی گذاشته و می‌گذارد.»

بیات در پایان تصریح می‌کند: «من اعتقاد دارم سیاست افزایش نرخ را نباید با روش فعلی تعیین سقف و کف پیش برد، بلکه تنها راه آن تصویب نرخ میانگین ارزش بلیت برای تمامی کلاس‌های پروازی یا ATV است که شرکت‌ها را ناچار به حفظ این نقطه میانگین می‌کند و مسافران نیز فرصت خرید بلیت با نرخ ارزان‌تر را خواهند داشت. در این حالت نرخ بلیت می‌تواند تا ۳۰ درصد افزایش یابد و در برابر آن امکان کاهش تا ۳۰ درصد نیز وجود خواهد داشت.» ■

صنعت در رأس هرم مدیریتی خود استفاده کرد. جالب اینکه؛ پس از آن، تعداد هواپیماهای این شرکت از ۳ فروند به ۸ فروند رسیده و پیش‌بینی می‌شود به‌زودی به ۱۰ فروند هم برسد، بنابراین در همین یک مورد، می‌بینیم که تحریم‌های غرب و آمریکا را نمی‌توان نادیده گرفت، اما قطعاً با انتخاب مدیران و مسئولان شایسته در صنعت هوایی و استفاده از متخصصان هر صنعت، می‌توان روند تاثیرگذاری تحریم‌ها را با مدیریت‌های قوی کمرنگ کرد.»

آرمان بیات نیز که یکی دیگر از کارشناسان و تحلیلگران صنعت هوایی است، شرایط فعلی را حاصل مدیریت سنوات گذشته می‌داند و می‌گوید: «در حال حاضر، ایرلاین‌ها معتقدند با توجه به افزایش نرخ ارز و افزایش هزینه‌های ارزی و متعاقباً زمینگیری ناوگان و مشکلات پیرامون تحریم‌ها، باید اقدام به آزادسازی نرخ بلیت یا حداقل افزایش آن کرد، اما به اعتقاد بنده مشکلاتی که ایرلاین‌ها اعلام می‌کنند بیشتر بهانه است، چراکه آنها با توجه به درآمدهای عملیاتی که در سال‌های گذشته به دست آورده‌اند بایستی با مدیریت ذخیره‌سازی مالی و منابع و پیش‌بینی نیاز نسبت به عمر قطعات و دیگر شاخص‌های هزینه‌ای، نسبت به رفع مشکلات اینچنینی اقدام می‌کردند.»

او ادامه می‌دهد: «اینکه درآمدهای عملیاتی حاصل شده در سنوات گذشته، چرا در این مقطع هزینه نمی‌شود، خود سوال بزرگی است که پاسخ به آن حل مسئله حمل‌ونقل هوایی کشور را به همراه دارد. در حقیقت فقدان منابع برای تامین نیازهای عمدتاً فنی، نشان‌دهنده این حقیقت تاسف‌بار است که گردش مالی حاصل شده از حمل‌ونقل هوایی در ادوار گذشته، به خود صنعت حمل‌ونقل هوایی بازمی‌گردد که نشان‌دهنده بیماری جدی این صنعت است و تماماً برگرفته از سوءمدیریت و عدم آگاهی سهامداران خصوصی متصدیان بوده که این چنین می‌پندارند هر آنچه به عنوان درآمد ناخالص حاصل می‌شود، متعلق به آنهاست.»

او با اشاره به اینکه اصلاح مدیریت شرکت‌ها به‌ویژه در زمینه منابع مالی منوط به اصلاح رویکردها و تغییر نگرش نسبت به سرمایه‌گذاری در صنعت است، می‌افزاید: «البته تحریم‌ها تاثیر به‌سزایی در افزایش هزینه‌ها و همچنین نظام برنامه‌ریزی از لحاظ تاخیر زمانی در تامین قطعات داشته، اما می‌شد با سامان‌دهی در بخش مدیریت مالی نتایج تحریم‌ها را به حداقل رساند.»

به گفته وی از آنجا که درآمدهای عملیاتی ایرلاین‌ها و حتی درآمد ناشی از فروش بلیت در خود صنعت هوایی سرمایه‌گذاری نشده و از چرخه صنعت خارج می‌شود، اولین گام برای اصلاح وضعیت کنونی، تغییر

الزامات و تاثیرات افزایش نرخ سوخت ناوگان هوایی کشور

در جست‌وجوی یک فرمول!



گفت‌وگو از

علی کجباف

افزایش قیمت سوخت، یکی از موضوعات چالشی صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران است که تاثیرات زیادی روی افزایش هزینه‌های شرکت‌های هواپیمایی و قیمت بلیت هواپیما دارد. از سوی دیگر، عده‌ای معتقدند پرداخت یارانه سوخت هوایی، باعث کسری بودجه دولت و به تبع آن استقراض دولت از بانک مرکزی (افزایش تورم)، افزایش مالیات‌ها یا کاهش یارانه پرداختی به مردم می‌شود، بنابراین نحوه قیمت‌گذاری سوخت هواپیما و تصمیم در مورد آزادسازی یا کنترل آن، با دشواری و پیچیدگی‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بسیاری عجین شده است.

دکتر محسن صادقی، مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری وزارت راه در گفت‌وگو با ترابران، توضیح داد که مصرف سوخت حمل‌ونقل هوایی ایران در سال ۱۴۰۱، حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار لیتر در روز بوده که در قیاس با مصرف روزانه ۱۲۰ میلیون لیتری بنزین و ۱۱۰ میلیون لیتری گازوئیل، ناچیز به نظر می‌رسد، بنابراین دولت باید وقت و انرژی خود را صرف کاهش مصرف سوخت در حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی کند. او در ادامه برایمان درباره راهکارهای در حال بررسی برای اصلاح قیمت سوخت هواپیما گفت.



در سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶، قیمت سوخت هواپیما معادل ۹۰ درصد قیمت فوب خلیج فارس تعیین می شد؛ چون قیمت واقعی سوخت در آن زمان تقریباً در همین حدود بود. با این حال اکنون که قیمت دلار حدود ۵۰ هزار تومان است قیمت واقعی سوخت، حدود ۲۵ هزار تومان خواهد بود، بنابراین قیمت ۶۰۰ تومان برای سوخت هواپیما در حال حاضر ابدأ توجیهی ندارد



در کشور ما صورت نمی گیرد، می توان پیش بینی کرد که آزادسازی قیمت بلیت هواپیما با شرایط کنونی اقتصاد ایران سازگاری نخواهد داشت، زیرا احتمالاً باعث افزایش تورم خواهد شد.

مدیرکل دفتر ارزیابی های اقتصادی و مدیریت بهره وری وزارت راه، درباره مصرف سالانه سوخت هوایی در ایران، تاکید کرد: «ناوگان هوایی ایران به دلایل مختلفی از جمله تحریم ها و مشکلات اقتصادی با میانگین سنی ۲۶ تا ۲۷ سال، دارای دو برابر میانگین سنی ناوگان هوایی جهان است؛ این در حالی است که قیمت گذاری دولتی بلیت هواپیما نیز سرمایه گذاری در این حوزه را برای بخش خصوصی دشوار کرده است.»

به اعتقاد این مقام مسئول، البته مصرف سوخت هواپیما نیز باید در نهایت اصلاح شود، اما این اصلاح باید در کنار اصلاح قیمت گذاری دستوری سایر سوخت ها، مانند بنزین و گازوئیل انجام شود.

اما آیا قیمت پایین سوخت هوایی در ایران نسبت به نرخ های بین المللی خرید هواپیما را برای شرکت های ایرانی را به صرفه تر نمی کند؟ صادق در پاسخ به این پرسش، تاکید کرد: «اولین چالش در خرید هواپیما تحریم های بین المللی است که علاوه بر دشوار و طولانی کردن فرآیند خرید و تحویل ناوگان، هزینه نهایی تمام شده برای شرکت های هواپیمایی ایرانی را به بیش از دو برابر نرخ های بین المللی افزایش می دهد، در نتیجه شرکت های هواپیمایی با توجه به منابع محدود و شرایط تحریم، ناگزیر

مدیرکل دفتر ارزیابی های اقتصادی و مدیریت بهره وری وزارت راه درباره عوامل موثر بر تغییر قیمت سوخت هوایی در ایران، به ترابیان گفت: «مدل قیمت گذاری سوخت هواپیما در ایران از گذشته تاکنون به دلیل عوامل مختلفی از جمله جهش ارزی و سیاست گذاری های مختلف دولت ها متغیر بوده است. در سال های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶، قیمت سوخت هواپیما معادل ۹۰ درصد قیمت فوب خلیج فارس تعیین می شد؛ آن هم به این دلیل که قیمت واقعی سوخت در آن زمان تقریباً در همین حدود بود. با این حال، اکنون که قیمت دلار حدود ۵۰ هزار تومان است، قیمت واقعی سوخت، حدود ۲۵ هزار تومان خواهد بود، بنابراین قیمت ۶۰۰ تومان برای سوخت هواپیما در حال حاضر ابدأ توجیهی ندارد.»

دکتر محسن صادقی افزود: «راهکارهای مختلفی برای اصلاح قیمت سوخت هواپیما در حال بررسی است. یکی از این راهکارها، افزایش پلکانی قیمت سوخت است که البته چنین اقدامی با چالش هایی روبه رو است و ممکن است باعث افزایش تورم شود. راهکار دیگر، پرداخت یارانه به شرکت های هواپیمایی است. با این کار، شرکت های هواپیمایی می توانند با قیمت پایین تری سوخت خریداری کنند و در نتیجه، قیمت بلیت هواپیما نیز تقریباً کنترل شده باقی می ماند. در نهایت، دولت باید با توجه به شرایط اقتصادی کشور و سایر عوامل، بهترین راهکار را برای اصلاح قیمت سوخت هواپیما انتخاب کند.»

او درباره تاثیر آزادسازی قیمت سوخت هوایی بر صنعت حمل و نقل هوایی و سایر شیوه های حمل و نقل معتقد است: «اولاً باید بدانیم که حمل و نقل ایران سالانه ۱/۵ میلیارد سفر را تجربه می کند که تنها ۲۴ تا ۲۵ میلیون آن توسط هر یک از شیوه های حمل و نقل ریلی و هوایی صورت می گیرد. در واقع، قیمت نسبی شیوه های مختلف حمل و نقل، همین حالا هم به عنوان عاملی برای مدیریت تقاضا بین شیوه های مختلف حمل و نقل عمل کرده و بنابراین قابل پیش بینی است که آزادسازی احتمالی قیمت سوخت، بخشی از متقاضیان سفر با این شیوه را حذف و چالش کمبود بلیت برای قشر محدودی از جامعه را برطرف می کند.»

صادقی می افزاید: «نکته دوم اینکه در کشورهایی با نظام اقتصادی آزاد، قیمت سوخت و بلیت هواپیما طبق معیارهای اقتصادی تعیین می شود، اما در شرایط کنونی ایران و متناسب با شرایط تورمی، قیمت گذاری از سوی دولت صورت می گیرد، بنابراین باید هزینه های یک نفر - ساعت پرواز بررسی و سهم هزینه های ریلی و ارزی مشخص شود تا تاثیر افزایش قیمت سوخت را بر قیمت بلیت محاسبه کرد. این کار باعث شفافیت در قیمت گذاری بلیت هواپیما می شود و از افزایش تورم جلوگیری می کند، اما از آنجا که اکنون چنین بررسی های موشکافانه ای

هوایی را به صورت دقیق بررسی کند و این بررسی باید به صورت مستقل برای هر نوع هواپیما و مسیر انجام شود. سپس می‌توان تصمیم گرفت که چگونه باید قیمت سوخت را افزایش داد تا تاثیر چندانی بر تورم نداشته باشد، ضمن اینکه ایرلاین‌ها حاضرند سوخت هواپیما آزاد شود، اما در این صورت باید قیمت‌گذاری برای پروازهای داخلی و بین‌المللی هم آزاد باشد.»

از دکتر صادقی پرسیدیم که آیا سیاستی برای استفاده از قیمت سوخت ارزان ایران به عنوان یک مزیت رقابتی برای جذب پروازهای خارجی وجود دارد یا خیر؟ او با بیان اینکه قیمت سوخت برای پروازهای خارجی در ایران، با توجه به نوع نرخ ارزی که برای محاسبه آن استفاده شود، متفاوت است، افزود: «اگر قیمت سوخت با نرخ ارز آزاد محاسبه شود، بعید است که کمتر از کشورهای اطراف باشد، اما اگر قیمت سوخت با نرخ ارز نیمایی یا تالار دوم محاسبه شود، ممکن است کمتر از کشورهای اطراف باشد. در این صورت، می‌توان گفت که دولت به شرکت‌های هواپیمایی خارجی سوبسید می‌دهد؛ با این حال، اتخاذ تصمیم در مورد کاهش قیمت سوخت برای پروازهای خارجی هم مستلزم انجام محاسبات اقتصادی دقیق است. باید مشخص شود که آیا کاهش قیمت سوخت، واقعاً باعث جذب بیشتر پروازهای خارجی و سودآوری برای شرکت‌های هواپیمایی می‌شود یا خیر.»

◀ مصارفی برای منابع حاصل از آزادسازی نرخ سوخت

دکتر صادقی در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توان منابع حاصل از آزادسازی قیمت سوخت را به صندوق توسعه حمل‌ونقل برای تامین مالی ناوگان هوایی اختصاص داد، گفت: «هدف از ایجاد صندوق توسعه حمل‌ونقل، تجمع درآمدهای سازمان‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل و توزیع آنها به صورت عادلانه در بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل بود؛ با این حال، این هدف در نهایت با توجه به اساسنامه مصوب شده در عمل محقق نشد و منابع موردانتظار تامین نشود.»

او افزود: «البته براساس اخبار مندرج در پایگاه‌های خبری، در مصوبات لایحه بودجه ۱۴۰۳ راهکارهایی مثل تخصیص بخشی از سود قابل تقسیم شرکت‌های تابعه وزارت راه در حوزه حمل‌ونقل به این صندوق و همچنین تاسیس صندوق طرح جهت جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیردولتی، جهت بهبود وضعیت کنونی صندوق توسعه حمل‌ونقل پیش‌بینی شده است، بنابراین انتظار می‌رود که با استفاده از ظرفیت این مصوبات، امکان تامین مالی ناوگان هوایی کشور محقق شود.»

صادقی توضیح داد: «در خصوص آزادسازی قیمت سوخت، هزینه‌های

به خرید ناوگان کارکرده یا متوسط سن بالا می‌شوند که پس از چند سال بهره‌برداری از آن، نیاز به انجام عملیات بازسازی دارد. بحث تامین قطعات نیز تحت تاثیر شرایط تحریم بعضاً بدون نتیجه یا با صرف هزینه‌های گزاف همراه است، به همین دلیل شاهد زمینگیر و غیرفعال شدن تعداد زیادی از ناوگان صنعت هوایی کشور هستیم.»

او در توضیح دلایل تفاوت قیمت سوخت در دو بخش مسافری و باری گفت: «این سیاستی است که نه فقط در ایران، بلکه در بسیاری از کشورهای جهان اتخاذ شده و که هدف از آن حمایت از مسافران و شرکت‌های هواپیمایی مسافربری است که با توجه به حساسیت عملیات پروازی، در راستای کاهش هزینه‌های این صنعت یارانه‌ای به سوخت تعلق می‌گیرد، چرا که مأموریت اصلی صنعت هوایی نیز جابه‌جایی ایمن مسافران است. اما در بحث کارگو با توجه به نوع ماهیت بارهای هوایی (پست، بارهای باارزش، فاسدشدنی و...) اتخاذ سیاست حمایتی منطقی به نظر نمی‌رسد. البته همان‌طور که گفته شد، در نهایت، بازرگاری در قیمت سوخت ناوگان هوایی مسافری داخلی کشور با انجام مطالعات دقیق و عارضه‌سنجی آن، توصیه و پیشنهاد می‌شود.»

◀ سناریوی مناسب آزادسازی سوخت

مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری وزارت راه با بیان اینکه بعید است، دولت فعلاً قصد آزادسازی سوخت هواپیما را داشته باشد، افزود: «علت این است که این اقدام تاثیر چندانی بر مصرف سوخت کشور نخواهد داشت و منفعت زیادی هم عاید دولت نمی‌کند. اگر دولت بخواهد این کار را انجام دهد، باید هزینه‌های حمل‌ونقل



قیمت نسبی شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، همین حالا هم به‌عنوان عاملی برای مدیریت تقاضا بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل عمل کرده و بنابراین قابل پیش‌بینی است که آزادسازی احتمالی قیمت سوخت، بخشی از متقاضیان سفر با این شیوه را حذف و چالش کمبود بلیت برای قشر محدودی از جامعه را برطرف کند





باید هزینه‌های یک نفر - ساعت پرواز و سهم هزینه‌های ریالی و ارزی مشخص شود تا بتوان تاثیر افزایش قیمت سوخت را بر قیمت بلیت محاسبه کرد. این کار ضمن شفافیت در قیمت‌گذاری، مانع از افزایش تورم می‌شود اما از آنجا که اکنون چنین بررسی‌های موشکافانه‌ای در کشور ما صورت نمی‌گیرد، می‌توان پیش‌بینی کرد که آزادسازی قیمت بلیت با شرایط کنونی اقتصاد سازگاری نداشته باشد



عمده بدهی‌ها تسویه و بیشترین بدهی متعلق به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است که می‌تواند مشکلاتی را برای شرکت پخش و پالایش ایجاد کند. ■

بهره‌برداری شرکت‌های هواپیمایی داخلی به علت سن بالای ناوگان و مشکلاتی که در تامین قطعات دارند، نسبت به متوسط جهانی بالاتر است، بنابراین با آزادسازی قیمت سوخت هزینه تمام شده هر نفر - ساعت پرواز با افزایش قیمت بلیت هوایی و اثرات تورمی آن همراه خواهد بود که از ارزش اجرا این سناریو به عنوان منبع درآمد برای صندوق توسعه حمل‌ونقل می‌کاهد.

او البته معتقد است که اعطای یارانه سوخت به بخش آموزش می‌تواند برای کاهش قیمت خدمات آموزشی هوایی و خلبانی شود و این رشته را برای افراد بیشتری قابل دسترس کند. با این حال تاکید دارد که اگرچه اعطای یارانه سوخت به بخش آموزش می‌تواند یک اقدام مثبت باشد، اما باید روی آن نظارت باشد تا از سوءاستفاده جلوگیری شود.

مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری وزارت راه، در پایان، میزان معوقات سوخت هوایی شرکت‌های هواپیمایی به شرکت پخش و پالایش را حدود ۳۷۰ میلیارد تومان اعلام کرد و افزود: «دلیل اصلی این معوقات، کمبود منابع مالی شرکت‌های هواپیمایی است. شرکت پخش و پالایش برای دریافت این معوقات، اقدامات مختلفی انجام داده است؛ به عنوان مثال، با شرکت‌های هواپیمایی مذاکره کرده تا با پرداخت اقساط، این معوقات را تسویه کنند که در حال حاضر



شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیر مجموعه شرکت پتروشیمی تبریز (سهامی عام)

متعلق به هلدینگ نفت و گاز پارس بیابان (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 حمل و نقل بین‌المللی بار فرابر پایاگام

فورواردراکریر

امنیت، سرعت و کیفیت در حمل و نقل بین‌المللی همگام با استانداردهای اروپا

- دارای شعبه فعال در ترکیه و بندرعباس
- ارائه ترانزیت از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- سرویس‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و حمل و نقل ترکیبی
- حمل و نقل کالا به صورت دربست و خرده بار از اتحادیه اروپا، ترکیه و روسیه
- مجهز به کامیونهای چادری، کفی و یخچالی
- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی از کشورهای ترکیه، عراق، آذربایجان، روسیه، ارمنستان، امارات و کشورهای CIS
- سرویس‌های FCL, LCL, Switch BL, Cross stuffing



info@payagam.org • www.Payagam.org

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۳۲۸۲۳۳

هواپیماها روی زمین پول در نمی‌آورند

در قلمرو پیچیده عملیات خطوط هوایی، سه حوزه محوری برجسته وجود دارد که هر کدام تحت بازنگری‌های اساسی قابل توجهی قرار می‌گیرند تا روش‌های عملیاتی سنتی را تغییر دهند: عملیات ترمینال رمپ (آماده‌سازی هواپیما برای سفر بعدی)، عملیات پرواز (مدیریت هواپیما در حالی که در هوا است) و عملیات پس از پرواز (مدیریت چمدان‌ها پس از فرود).

در این تجزیه و تحلیل که توسط انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران ارائه شده، با نگاهی دقیق‌تر به اولین مورد از این سه حوزه حیاتی یعنی عملیات ترمینال رمپ، تفاوت‌های ظریف آن با دیگر حوزه‌های عملیات هوانوردی بررسی شده تا نقش در حال تحول آن را در چشم‌انداز عملیاتی گسترده‌تر خطوط هوایی درک کنیم.



هوایی، مقامات فرودگاه و مقامات کنترل مانند مهاجرت و گمرک مهم است. این عناصر عوامل غیرقابل کنترل قابل توجهی را به این فرآیند اضافه می‌کنند که در تضاد با عواملی است که خطوط هوایی می‌توانند کنترل کنند. این دوگانگی بین عوامل قابل کنترل و غیرقابل کنترل یک امر مهم در کارایی و موفقیت فرآیند آماده‌سازی هواپیما برای سفر بعدی است. آمار نشان می‌دهد که این آماده‌سازی مدیون هماهنگی ۷۵ فرد و صدها ساعت کار فردی است، بنابراین چه چیزی این فشار را برای بهینه‌سازی زمان آماده‌سازی، به‌ویژه در چشم‌انداز هوانوردی امروزی که به سرعت در حال تحول است، هدایت می‌کند؟

بیایید به سه دلیل اصلی که اکنون بیش از هر زمان دیگری ضروری هستند، بپردازیم و بر اهمیت حذف هر دقیقه ممکن از فرآیند چرخش هواپیما تاکید کنیم.

چرا به حداقل رساندن زمان بسیار مهم است

قبل از اینکه یک هواپیما سفر بعدی خود را آغاز کند، یک دوره آماده‌سازی حیاتی را پشت سر می‌گذارد. ابتدا در گیت مستقر می‌شود و به مسافران اجازه می‌دهد پیاده شوند، بار و چمدان‌ها تخلیه شوند و خدمات لازم از جمله سوخت‌گیری، نظافت، پذیرایی و نگهداری انجام شود. پس از این،

هر دقیقه ارزش فوق‌العاده‌ای دارد، به‌خصوص زمانی که هواپیماها زمین‌گیر می‌شوند. به قول معروف هواپیماها با نشستن روی زمین پول در نمی‌آورند. ماهیت یک شرکت هواپیمایی کارآمد در این است که چگونه می‌تواند هواپیما را برای سفر بعدی خود به سرعت آماده کند. همه اینها با حفظ بالاترین استانداردهای ایمنی و تضمین خدمات درجه یک میسر می‌شود.

همان‌طور که صنعت هواپیمایی به‌طور مداوم در حال تحول است، روش‌ها و فناوری‌هایی که از آن پشتیبانی می‌کنند نیز تغییر می‌کنند. امروزه، تاکید بر عملیات ترمینال رمپ کارآمد فقط در مورد دقت نیست، بلکه در مورد استفاده از فناوری‌های پیشرفته برای اطمینان از عملکرد یکپارچه آن است.

چالش پیچیده‌ای که عملیات ترمینال رمپ را تشکیل می‌دهد حول هماهنگی سریع و در عین حال سازمان‌یافته دور می‌زند. این فرآیند صرفاً در مورد بازیابی امکانات رفاهی یا سوخت‌گیری هواپیما نیست. این امر شامل سازماندهی تعداد زیادی از بازیگران آن است، برای مثال، همسویی استراتژیک بین برنامه‌ریزی ناوگان هواپیمایی، رزرو مسافر، عملیات در پرواز و زمین، و به‌ویژه سیستم‌های تعمیر و نگهداری هواپیما.

علاوه بر این، هماهنگی با نهادهای خارجی مانند کنترل‌کننده‌های ترافیک



د

تحقیقات بوئینگ اهمیت اقتصادی کاهش

زمان آماده‌سازی را آشکار می‌کند. با کاهش

تنها ۱۰ دقیقه از میانگین زمان (کاهش آن از ۴۰

به ۳۰ دقیقه)، استفاده از هواپیما برای یک شرکت

نقطه به نقطه معمولی ۸ درصد افزایش می‌یابد

همچنین کارشناسان تخمین می‌زنند که کاهش

۱ درصد در عملکرد به موقع در یک سال معین

منجر به کاهش ۰/۶ درصد از امتیاز یک

شرکت هواپیمایی می‌شود

د

ارزش پولی دقیق به چنین کاهش‌هایی چالش‌برانگیز است. هزینه‌های زمین‌گیری تحت‌تاثیر عوامل بی‌شماری است، از ویژگی‌های تامین مالی هواپیما و نوع هواپیما گرفته تا متغیرهایی مانند مشخصات مسیر، قیمت سوخت، فاکتورهای بار و موارد دیگر.

۲- دیدگاه مسافر در زمان سفر: در حالی که خطوط هوایی با زمان دست‌وپنجه نرم می‌کنند، مسافران به جنبه دیگری توجه دارند: یعنی وقت‌شناسی. وقت‌شناسی فقط به پرواز و رسیدن به موقع نیست. برای بسیاری از مسافران، به‌ویژه مسافرانی که در پروازهای اتصالی هستند، وقت‌شناسی برای اطمینان از اتصال دو پرواز بسیار مهم است. تاخیر در یک عملیات یک بخش می‌تواند اثر موجی داشته باشد و باعث شود مسافران پروازهای دیگر خود را از دست بدهند، بنابراین رعایت دقیق زمان‌های برنامه‌ریزی شده نه‌تنها به دلایل اقتصادی و کارایی عملیاتی، بلکه برای اطمینان از اینکه مسافران می‌توانند با اطمینان به مقصد خود برسند ضروری است.

کارشناسان تخمین می‌زنند که کاهش ۱ درصد در عملکرد به موقع در یک سال معین منجر به کاهش ۰/۶ درصد از امتیاز یک شرکت هواپیمایی می‌شود، بنابراین زمان‌بندی کارآمد و دقیق فقط یک ضرورت اقتصادی نیست، آنها ستون اصلی رضایت مشتری هستند. این موضوع برای همه شرکت‌ها صدق می‌کند. ■

بار و چمدان‌ها دوباره بارگیری می‌شوند و مجموعه جدیدی از مسافران سوار می‌شوند. مدت زمانی که این چرخه طول می‌کشد، به‌طور متوسط در سفرهای متعدد، همان چیزی است که صنعت به‌عنوان «متوسط زمان آماده‌سازی» از آن یاد می‌کند.

این میانگین زمان دائماً تحت فشار است تا حد امکان کوتاه نگه داشته شود. بیابید به‌طور خلاصه بررسی کنیم:

۱- ضرورت اقتصادی: برای خطوط هوایی، زمان به معنای پول است. هواپیمای روی زمین معمولاً دارایی است که درآمدزایی ندارد، بنابراین تلاش برای به حداقل رساندن میانگین زمان آماده‌سازی صرفاً عملیاتی نیست، بلکه اساساً اقتصادی است.

این امر به‌ویژه در مورد خطوط هوایی ارزان‌قیمت که به‌شدت به آماده‌سازی سریع برای انجام عملیات کارآمد متکی هستند، صدق می‌کند. با این حال، توجه به این نکته مهم است که برای بسیاری از ایرلاین‌های قدیمی، این معادله می‌تواند ظریف‌تر باشد. برای آنها، زمان‌بندی ارتباط بهینه در سیستم هاب و اسپوک اولویت دارد. علاوه بر این، در برخی موارد، ممکن است به دلیل تفاوت‌های زمانی و الگوهای پروازی خاص، هواپیما برای مدت طولانی در زمین بماند، بنابراین در حالی که آماده‌سازی کارآمد به‌طور جهانی ارزشمند است، تاثیر و اجرای آن می‌تواند به‌طور قابل توجهی بین شرکت‌های مختلف متفاوت باشد.

در مورد خطوط هوایی ارزان‌قیمت، مهم‌ترین نکته استفاده از هواپیما است. به‌ویژه برای شرکت‌هایی که از سیستم نقطه‌به‌نقطه دفاع می‌کنند و آنهایی که میانگین طول سفر کوتاه‌تری دارند، استفاده کارآمد یک ضرورت کلیدی است. چنین شرکت‌هایی معمولاً یک رویکرد ساده را اتخاذ می‌کنند: آنها از ساختار ناوگان ساده‌شده استفاده می‌کنند، انواع هواپیما را محدود و بر استفاده زیاد از هواپیما تاکید می‌کنند.

این مدل عملیاتی ناب دارای مزایای دوگانه است؛ اولاً، با تنوع محدود هواپیماها، تعویض هواپیما در صورت بروز اشکالات فنی پیش‌بینی‌نشده راحت‌تر می‌شود؛ ثانیاً، افزایش استفاده از هواپیما به این شرکت‌های هواپیمایی اجازه می‌دهد تا هزینه‌های مالکیت ثابت خود را در تعداد بیشتری از پروازها توزیع کنند، و به‌طور موثر هزینه‌ها را بر اساس هر کیلومتر صدلی یا هر سفر کاهش دهند.

تحقیقات بوئینگ اهمیت اقتصادی کاهش زمان آماده‌سازی را آشکار می‌کند. با کاهش تنها ۱۰ دقیقه از میانگین زمان (کاهش آن از ۴۰ به ۳۰ دقیقه)، استفاده از هواپیما برای یک شرکت نقطه به نقطه معمولی ۸ درصد افزایش می‌یابد.

در حالی که مزایای کاهش زمان آماده‌سازی مشخص است، اختصاص

گزارشی از مهم‌ترین دستاوردهای نمایشگاه CES 2024

فناوری در زمین؛ نوآوری در هوا

◀ رباتیک و اتوماسیون

روندی که در سال جاری و پس از آن ادامه خواهد داشت و بر همه چیز تاثیر می‌گذارد، توجه به اهمیت استفاده از رباتیک و اتوماسیون است؛ به همین منوال، استفاده از رباتیک و اتوماسیون در صنعت حمل‌ونقل هوایی نیز در حال افزایش است. به‌عنوان یکی از فناوری‌های جدید، می‌توان به ربات شخصی Ballie شرکت سامسونگ اشاره کرد که مجهز به یک پروژکتور داخلی و قابلیت‌های هوش مصنوعی بهبودیافته است. اخیراً شرکت (FTE Future Travel Experience) طی مذاکره و مشارکت با تعدادی از ذی‌نفعان صنعت و شرکت‌های رباتیک، باعث شده تا شاهد پیشرفت‌هایی در حوزه رباتیک و اتوماسیون باشیم؛ به عنوان مثال، ربات‌های دستیار شخصی در حال حاضر برای خدمات ویژه به مسافران در سالن‌های فرودگاه و خوشامدگویی به آنها در هنگام ورود (check in) مورد استفاده قرار می‌گیرند.

شرکت هواپیمایی امارات از ربات سارا (Sara) به عنوان یک سیستم نوآورانه رباتیک قابل حمل برای کنترل مسافران استفاده می‌کند. این ربات می‌تواند چهره مسافران را با پاسپورت‌های اسکن‌شده مطابقت دهد و آنها را به منطقه تحویل چمدان‌ها راهنمایی کند. فناوری خودکار همچنین برای آینده‌نگری عملیات‌ها استفاده می‌شود. به عنوان مثال، گروه Schiphol که مالک ۱۰۰ درصد فرودگاه روتردام هیگ، Lelystad و ۵۱ درصد فرودگاه آینده‌هون و ۱۸/۷ درصد سهام فرودگاه بریزین استرالیا است و حتی در فرودگاه جان‌اف کندی و اینچئون نیز حضوری فعال دارد، اعلام کرده که تا سال ۲۰۵۰ عملیات زمینی خود را به طور کامل خودکار خواهد کرد.

پروژه حمل بار خودکار شرکت Avinor هم که توسط اتحادیه اروپا تامین مالی می‌شود، تمرکز زیادی بر روند رباتیک دارد و در این راستا، Vanderlande در مشارکتی نوآورانه برای بررسی آخرین



ترجمه و تنظیم از
ابوالفضل جعفری‌نژاد

نمایشگاه لوازم الکترونیکی مصرفی (CES) یک رویداد سالانه عظیم است که در آن برخی از متحول‌کننده‌ترین و نوآورترین تولیدکننده‌های محصولات تکنولوژی محور، از جدیدترین و بهترین اختراعات خود رونمایی می‌کنند. این نمایشگاه که بیش از ۴۰ سال قدمت دارد و در لاس‌وگاس آمریکا برگزار می‌شود، سکوی جهانی معرفی پروژه‌های جدید جاه‌طلبانه و پذیرای ابتکارات نسل‌های آینده در بازار است و به شرکت‌ها فرصت می‌دهد تا موج جدیدی از محصولات خود را معرفی کنند یا ایده‌های دور از دسترس و گاه عجیب و غریبی را که در پشت صحنه روی آن کار می‌کردند، با علاقه‌مندان دنیای فناوری به اشتراک بگذارند.

امسال نیز با برگزاری نمایشگاه CES 2024 با بیش از ۱۳۰ هزار شرکت‌کننده، ۴۰۰۰ غرفه‌دار و ۱۲۰۰ استارت‌آپ، فرصتی فراهم شد تا روندهای صنعت حمل‌ونقل هوایی و فناوری‌های جدید و در حال ظهوری که آینده این صنعت را در سال‌های پیش‌رو شکل خواهند داد، مورد توجه قرار گیرد.

فهرست ما در این زمینه، شامل ۱۰ روندی است که می‌توانند به بهبود تجربه مسافران و افزایش عملکرد تجاری کمک کنند. این روندها شامل طیف وسیعی از موضوعات می‌شوند؛ از رباتیک، اتوماسیون و هوش مصنوعی گرفته تا بیومتریک و هویت دیجیتال، پایداری و حمل‌ونقل هوایی شهری. با ما همراه باشید تا با روند این فناوری‌های نوین آشنا شوید.



اخیراً شرکت هواپیمایی امارات از ربات Sara به عنوان یک سیستم نوآورانه رباتیک و قابل حمل برای کنترل مسافران استفاده می‌کند
این ربات می‌تواند چهره مسافران پرواز را با پاسپورت‌های اسکن شده مطابقت دهد و آنها را به محل تحویل چمدان‌ها راهنمایی کند



فناورانه جدید است. ما در حال نزدیک شدن به دورانی هستیم که هوش مصنوعی در همه جا حضور خواهد داشت. به عبارت بهتر، این فناوری‌ها می‌توانند زندگی روزمره ما را به روش‌های غیرقابل پیش‌بینی، از جمله در صنعت هوانوردی تجاری تغییر دهند و این تغییرات بر تجربه مسافران و همچنین عملیات شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها تأثیر خواهد گذاشت. سازمان غیرانتفاعی بین‌المللی SITA که خدمات و راه‌حل‌های فناورانه در زمینه اطلاعات و ارتباطات به صنعت هوانوردی ارائه می‌دهد، در گزارش اخیر خود با عنوان «ملاقات با روندهای بزرگ»، تأکید کرده که «با ورود هوش مصنوعی مولد در سال ۲۰۲۳، این فناوری در راس کار و اولویت بالای فرودگاه‌ها و شرکت‌های هوایی قرار گرفته، به طوری که ۹۷ درصد از شرکت‌های هواپیمایی برنامه‌ای برای توسعه این فناوری دارند.»

بر اساس گزارش اطلاعات فناوری SITA در سال ۲۰۲۳، بالغ بر ۸۶ درصد از شرکت‌های هواپیمایی در حال همکاری با شرکت‌های فعال

راهکارهای کامل خودکارسازی فرآیند حمل بار همکاری می‌کند. Avinor یک شرکت دولتی است که مسئولیت مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی در نروژ را برعهده دارد و در حال حاضر مالک و اداره‌کننده ۴۴ فرودگاه در نروژ، از جمله فرودگاه اسلو، فرودگاه برگن و فرودگاه تروندهایم است. Vanderlande هم یک شرکت هلندی و از پیشروترین شرکت‌های جهان در زمینه اتوماسیون حمل‌ونقل مواد و تدارکات است و با بسیاری از شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل هوایی، فرودگاه‌ها، خرده‌فروشان و شرکت‌های تولیدی همکاری می‌کند. شرکت‌های Avinor و Vanderlande عضو گروه FTE هستند که خودکارسازی در سال ۲۰۲۴ یکی از زمینه‌های تمرکز اصلی آن است. علاوه بر این، سال گذشته، فرودگاه بین‌المللی پیتسبورگ (PIT) و گروه هواپیمایی (IAG) با همکاری یکدیگر، یک مرکز نوآوری راه‌اندازی کردند تا راه‌حل‌های جدیدی برای چالش‌های ایمنی، ارتقای تجربه مشتریان و بهره‌وری عملیاتی ارائه دهند. این مرکز از ربات‌ها و فناوری‌های هوش مصنوعی برای بهبود این چالش‌ها استفاده خواهد کرد.

گروه خطوط هواپیمایی (IAG) نیز که شرکت مادر خطوط هوایی بریتیش ایرویز، ایبریا (Iberia airline) و ایرلینگاس (Air Lingus) محسوب می‌شود، به کمک مرکز نوآوری xBridge فرودگاه بین‌المللی پیتسبورگ، راه‌حل‌های فناوری جدیدی را در زمینه‌های چالش‌های ایمنی، ارتقای تجربه مشتری و بهره‌وری عملیاتی در صنعت هوانوردی (خطوط هوایی و فرودگاه‌ها) توسعه خواهد داد. یکی از روش‌هایی که به کمک آن فرودگاه‌ها به دنبال بهبود کارایی و ایمنی عملیات خود هستند، استفاده از ربات‌های خودران برای تحویل خدمات خرده‌فروشی، غذا و نوشیدنی است. این ربات‌ها می‌توانند به سرعت سفارش‌ها را دقیقاً به مشتری، بدون اینکه نیاز به تماس مستقیم بین مسافر و خدمه فرودگاه وجود داشته باشد، تحویل دهند. از مزیت‌های مهم این راهکار، می‌توان به کاهش خطر ابتلا به بیماری‌های عفونی اشاره کرد.

در شمال ایالات متحده، فرودگاه بین‌المللی سینسیناتی/کنتاکی شمالی و فرودگاه بین‌المللی پیتسبورگ نیز از طریق مرکز نوآوری xBridge، از جمله موارد و نمونه‌های موفق هستند که از ربات‌های خودران برای ارائه خدمات استفاده می‌کنند.

◀ هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی

در نمایشگاه CES 2024 هوش مصنوعی بدون شک به عنوان یکی از داغ‌ترین و پرتعدادترین موضوعات مورد بحث بود و به نظر می‌رسد این فناوری در حال تبدیل شدن به بخشی جدایی‌ناپذیر از هر راه حل

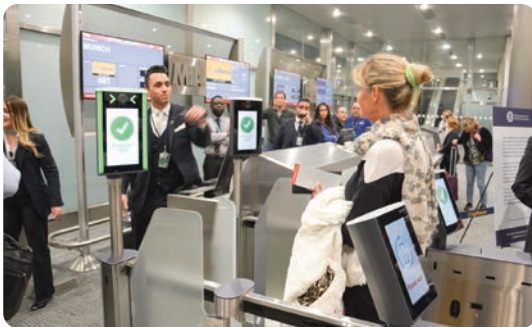
و اسپانیا هستند، تشکیل شده و هم‌اکنون هفتمین شرکت هواپیمایی جهان به‌شمار می‌آید.



◀ نمایشگرهای دیجیتال، تحولی جدید

یکی از فناوری‌های جالبی که در نمایشگاه CES 2024 به نمایش گذاشته شد، نمایشگرهای دیجیتال پیشرفته بود. این نمایشگرها با استفاده از فضای موجود، تصویری از آینده را ترسیم می‌کنند. نمونه‌هایی از این نمایشگرها در فرودگاه چانگی سنگاپور مورد استفاده قرار گرفته که یک نمایشگر دیجیتال ۱۴ متری در قلب سالن خروجی تازه بازسازی شده T2 این فرودگاه است. نمایشگرهای دیجیتال می‌توانند مزایای عملیاتی مختلفی داشته باشند؛ از جمله: راهنمایی مسافران در طول مراحل امنیتی تا ایجاد محیط خریدی جذاب‌تر و کارآمدتر.

نمایشگرهای شفاف یکی از ترندهای جدید امسال خواهند بود. شرکت ال‌جی کره که یکی از پیشگامان این فناوری است، قبلاً نمایشگرهای OLED شفاف را برای کسب‌وکار تولید کرده و اکنون جدیدترین مدل آن طوری طراحی شده است که حتی وقتی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد و خاموش است، با محیط اطراف خود به گونه‌ای استتار می‌شود که به‌سختی قابل تشخیص باشد.



◀ شناسایی بیومتریک و هویت دیجیتال

شناسایی بیومتریک یک فناوری نوظهور است که پتانسیل زیادی برای تغییر نحوه سفر دارد. پس از همه‌گیری کرونا، ترجیح استفاده از فناوری‌های کاهش تماس فیزیکی به تنهایی باعث شتاب‌گرفتن پذیرش و استفاده از روند فناوری بیومتریک توسط مسافران شده است. نظرسنجی جهانی یاتا در سال ۲۰۲۳ نشان می‌دهد که: «اعتماد به روش شناسایی بیومتریک در حال افزایش است. در ۱۲ ماه گذشته، ۴۶ درصد از مسافران از بیومتریک در فرودگاه استفاده کردند که نسبت به ۳۴ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. علاوه بر این، ۷۵ درصد از مسافران ترجیح می‌دهند از داده‌های بیومتریک به جای پاسپورت‌ها و

یکی از روش‌هایی که فرودگاه‌ها به کمک آن به دنبال بهبود کارایی خود هستند، استفاده از ربات‌های خودران برای تحویل خدمات خرده‌فروشی، غذا و نوشیدنی است. این ربات‌ها می‌توانند به سرعت سفارش‌ها را بدون اینکه نیاز به تماس مستقیم بین مسافر و خدمه فرودگاه باشد، تحویل دهند. از مزیت‌های مهم این راهکار، می‌توان به کاهش خطر ابتلا به بیماری‌های عفونی اشاره کرد



در حوزه نوآوری برای توسعه هوش مصنوعی، یادگیری ماشینی و بینایی کامپیوتری هستند. اطلاعات تکمیلی این گزارش نشان می‌دهد: «۳۹ درصد از این اقدامات تاکنون به نتیجه رسیده‌اند و ۴۷ درصد دیگر برنامه‌ریزی شده‌اند که تا پایان سال ۲۰۲۶ تکمیل خواهند شد. از سوی دیگر، ۱۶ درصد از فرودگاه‌ها از هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی برای بهبود تصمیم‌گیری استفاده می‌کنند و ۵۱ درصد دیگر برنامه‌ریزی کرده‌اند تا پایان سال ۲۰۲۶ این فناوری‌ها را پیاده‌سازی کنند.»

در میان نمونه‌های بی‌شمار اجرای هوش مصنوعی، اخیراً شرکت هواپیمایی الاتحاد (Etihad Airways) یکی از اولین شرکت‌های هواپیمایی بوده که از این فناوری برای بهبود سیستم‌های مدیریت ایمنی استفاده کرد. شرکت هواپیمایی airBaltic نیز از هوش مصنوعی برای افزایش بهره‌وری کسب‌وکار استفاده می‌کند. فرودگاه بین‌المللی شانگهای هونگ‌چیاو با استفاده از راه‌حل‌های مبتنی بر هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی، تجربه مسافران و بهره‌وری عملیاتی را بهبود می‌بخشد.

همچنین فرودگاه آمستردام هلند و شرکت فناوری Pangiam در نظر دارند از فناوری هوش مصنوعی برای بهبود بازرسی چمدان‌های همراه استفاده کنند. گروه بین‌المللی ایرلاینز (International Airlines Group) هم استفاده هوش مصنوعی را در صدر دستورکار نوآورانه خود قرار داده است.

«اینترنشنال ایرلاینز گروپ» در ژانویه ۲۰۱۱ از ادغام دو شرکت بریتیش ایرویز و هواپیمایی ایبریا که خطوط هواپیمایی حامل پرچم انگلستان



د

نظرسنجی جهانی یاتا در سال ۲۰۲۳ نشان می‌دهد که ۴۶ درصد از مسافران هواپیما از بیومتریک در فرودگاه استفاده کردند که نسبت به ۳۴ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. علاوه بر این ۷۵ درصد از مسافران ترجیح می‌دهند از داده‌های بیومتریک به جای پاسپورت‌ها و کارت‌های سوار شدن سنتی استفاده کنند

د



شرکت هواپیمایی و فرودگاهی در سراسر جهان در حال سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل هوایی درون‌شهری هستند. گروه لوفت‌هانزا و لیلیوم برای همکاری استراتژیک در زمینه راه‌اندازی عملیات هواپیماهای eVTOL در قاره اروپا توافق کرده‌اند. همچنین Flynas و Eve Air Mobility برای بررسی راه‌اندازی آینده عملیات هواپیماهای eVTOL در عربستان با یکدیگر همکاری می‌کنند و قصد دارند در سال ۲۰۲۶ در ریاض و جده آن راه‌اندازی کنند. از طرف دیگر، دلتا ایرلاینز و آل‌نیپون ایرلاینز نیز با همکاری شرکت هوافضای آمریکایی Joby Aviation قصد دارند پروازهای تجاری eVTOL را در سال ۲۰۲۵ آغاز کنند. حتی برخی از بزرگ‌ترین فرودگاه‌ها نیز در حال سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در eVTOL هستند؛ تا جایی که گروه ADP قصد دارد در طول بازی‌های المپیک و پارالمپیک ۲۰۲۴ پاریس، از فرودگاه عمود پرواز Pontoise برای پروازهای آزمایشی eVTOL استفاده کند.

کارت‌های سوار شدن سنتی استفاده کنند.»

توسعه فناوری بیومتریک و هویت دیجیتال به دلیل مزایای خود مانند سرعت، سهولت و امنیت، در سراسر جهان محبوبیت زیادی پیدا کرده است و با سرعت ادامه دارد. به همین دلیل، ایرلاین‌های زیادی در سراسر جهان در حال سرمایه‌گذاری روی این فناوری هستند؛ به عنوان نمونه، شرکت فرودگاهی ANA Aeroportos de Portugal و شرکت Vision-Box اخیراً برای راه‌اندازی تجربه بیومتریک در فرودگاه لیسبون همکاری کرده‌اند و قصد دارند طبق برنامه‌ریزی‌های پیش‌رو، آن را به چهار فرودگاه دیگر در پرتغال نیز گسترش دهند.

◀ شخصی‌سازی

مسافران می‌خواهند که سفر آنها از ابتدا تا انتها شخصی‌سازی شود. در سال ۲۰۲۳، لوفت‌هانزا با راه‌اندازی Allegris تجربه سفر طولانی‌مدت خود را به طور اساسی تغییر داد. این شرکت با ارائه گزینه‌های مختلف در انتخاب صندلی، غذا و سایر عناصر سفر، به مسافران این امکان را داد تا تجربه سفر خود را مطابق با نیازها و سلیقه‌های خود ایجاد کنند. به عنوان مثال، مسافران می‌توانند از بین هفت نوع صندلی مختلف یکی را انتخاب کنند. این صندلی‌ها از نظر اندازه، راحتی و امکانات متفاوت هستند. مسافران همچنین می‌توانند از بین طیف گسترده‌ای از غذاها و نوشیدنی‌ها انتخاب کنند. علاوه بر این، مسافران می‌توانند از خدمات اضافی مانند دسترسی به سالن VIP و مراقبت از کودکان بهره‌مند شوند. شرکت هواپیمایی آلمانی لوفت‌هانزا، شخصی‌سازی را از هواپیمایی بوئینگ 787-9 آغاز کرد، اما اعلام کرده که در سال ۲۰۲۴ این خدمات در هواپیمای ایرباس A350-900 هم ارائه خواهد شد.

فرودگاه لس‌آنجلس با همکاری شرکت Airport Dimensions، سطح جدیدی از شخصی‌سازی را برای خدمات خرده‌فروشی دیجیتال و سفارش غذا و نوشیدنی در این فرودگاه معرفی کرده است. اینها تنها چند نمونه از روندهایی هستند که انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۴ و پس از آن به‌طور چشمگیری رشد کنند.

◀ حمل‌ونقل هوایی درون‌شهری

حمل هوایی درون‌شهری (UAM) یک فناوری نوظهور است که انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۴ به سرعت رشد کند. این موضوع در نمایشگاه اخیر CES 2024 مورد توجه قرار گرفت، جایی که چندین شرکت از جمله هیوندای از مدل مفهومی وسیله نقلیه پرنده برقی الکتریکی عمود و فرود پرواز (eVTOL) خود رونمایی کردند. در همین حال، برخی از

اولین ریزش شبکه منحصربه‌فرد خود را راه‌اندازی کرد که کل تاسیسات را با گاز طبیعی و انرژی خورشیدی تامین می‌کند.

از دیگر ابتکارات جالب توجه در زمینه کاهش انتشار کربن در صنعت حمل‌ونقل هوایی، شبکه «هاب هیدروژن در فرودگاه‌ها» است. فرودگاه هامبورگ نیز در دسامبر سال ۲۰۲۳ به این شبکه پیوست. این شبکه شامل شرکت ایرباس و فرودگاه‌هایی مانند شارل دوگل پاریس و چانگی سنگاپور است.

◀ شبکه‌های خصوصی و اینترنت اشیا

ارتباطات بی‌سیم خصوصی همچنان یکی از داغ‌ترین فرصت‌ها برای ذی‌نفعان در صنعت حمل‌ونقل هوایی است. این فناوری، امکان اتصال مورد نیاز برای «اینترنت اشیا» را فراهم می‌کند تا از تمام وسایل نقلیه خودکار در محوطه فرودگاه تا عملیات بهینه‌شده در گیت برای خطوط هوایی پشتیبانی کند. سال گذشته، فرودگاه بین‌المللی دالاس-فورت‌وورث (DFW) با شرکت AT&T همکاری کرد تا شبکه خصوصی 5G را برای پاسخگویی به تقاضاهای رو به رشد برای کاربردهای اینترنت اشیا و دیجیتالی‌سازی عملیات فرودگاه‌ها راه‌اندازی کند.

در همین حال، اداره حمل‌ونقل نیویورک و نیوجرسی (PANYNJ) نیز در سال ۲۰۲۳ در همکاری با شرکت Boingo Wireless، یک شبکه خصوصی را در ترمینال جدید فرودگاه نیوآرک لیبرتی راه‌اندازی کرد. مدیر ارشد فناوری PANYNJ می‌گوید که این شبکه «تقاضای مسافران برای اتصال سریع و بی‌دردسر را برآورده می‌کند و در عین حال، یک پشتوانه اتصال قوی برای پشتیبانی از عملیات دیجیتال فرودگاه است. ترمینال A نیوآرک از ترکیبی از فناوری‌های بی‌سیم پیشرو برای ایجاد تجربه‌ای فناوری‌محور برای مسافران و کارکنان فرودگاه استفاده می‌کند.» فرودگاه‌های بروکسل و فرانکفورت نیز از فناوری شبکه‌های خصوصی 5G برای ایجاد تحول و نوآوری در صنعت حمل‌ونقل هوایی استفاده می‌کنند. در واقع، IoT می‌تواند چندین فناوری را به هم متصل کند و به ایجاد تجربه سفری ساده‌تر و روان‌تر از ابتدا تا انتها کمک کند.

◀ متاورس، واقعیت افزوده و واقعیت گسترده

متاورس اساساً یک تجربه واقعیت مجازی همه‌جانبه است که در آن افراد می‌توانند با یکدیگر، اشیا و مکان‌های مجازی تعامل داشته باشند. اگرچه تحقق پتانسیل کامل متاورس هنوز راهی دراز در پیش دارد، اما هم‌اکنون نیز فرصت‌های زیادی برای استفاده از این فناوری وجود دارد. شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌های پیشرو، در حال بررسی فرصت‌ها،



سازمان غیرانتفاعی بین‌المللی SITA که خدمات راه‌حل‌های فناوریانه در زمینه اطلاعات و ارتباطات به صنعت هوانوردی ارائه می‌دهد، در گزارش اخیر خود تاکید کرده که با ورود هوش مصنوعی مولد در سال ۲۰۲۳، این فناوری در رأس کار و اولویت بالای فرودگاه‌ها و شرکت‌های هوایی قرار گرفته، به طوری که ۹۷ درصد از شرکت‌های هواپیمایی برنامه‌ای برای توسعه این فناوری دارند



◀ پایداری (Sustainability)

چند سالی است که رعایت اصل پایداری به دلیل تعهد صنعت جهانی به رسیدن به انتشار خالص کربن صفر تا سال ۲۰۵۰، به موضوعی مشترک و اصلی کلیدی در اکثر پروژه‌های نوآورانه در صنعت حمل‌ونقل هوایی تبدیل شده است. انتشار خالص صفر توسط مجموعه‌ای از اقدامات از جمله: استفاده از سوخت‌های پایدار هوایی، توسعه فناوری‌های جدید هواپیمایی، بهبود بهره‌وری عملیات و زیرساخت‌ها و توسعه منابع انرژی جدید بدون انتشار مانند: برق و هیدروژن حاصل خواهد شد. پرواز تاریخی شرکت هواپیمایی ویرجین آتلانتیک از فرودگاه هیترولندن به فرودگاه جان اف کندی نیویورک در ماه نوامبر سال گذشته با استفاده از سوخت جت پایدار ۱۰۰ درصدی (SAF)، نقطه عطفی در «یک سال همکاری گسترده برای نشان دادن قابلیت سوخت جت پایدار» بود. شرکت هواپیمایی نیوزیلند در دسامبر سال گذشته با انتخاب هواپیمایی ALIA از شرکت BETA نشان داد که مصمم به کاهش انتشار کربن در صنعت حمل‌ونقل هوایی است. این هواپیمایی تمام الکتریکی با نیروی باتری قرار است در سال ۲۰۲۶ به ناوگان هواپیمایی نیوزیلند بپیوندد و گام مهمی در جهت تحقق این هدف محسوب می‌شود.

از دیگر پیشرفت‌های قابل توجه، نیروگاه مرکزی برقی جدید (eCUP) فرودگاه بین‌المللی دالاس است که با استفاده از انرژی پایدار، گرمایش و سرمایش را تامین می‌کند. همچنین، فرودگاه بین‌المللی پیتسبورگ



تعدادی از ایرلاین‌ها و فرودگاه‌های پیشرو در حال بررسی استفاده از امکانات رباتیک در حوزه دسترسی‌پذیری هستند. شرکت هواپیمایی آلاسکا کیوسک‌ها، برنامه تلفن همراه و وبسایت خود را برای دسترسی افراد دارای معلولیت بهبود بخشیده و فرودگاه سیاتل نیز برنامه جدیدی راه‌اندازی کرده که هدف آن ارائه «گزینه‌های بیشتر برای دسترسی از کنار خیابان تا گیت» است



Aira در فرودگاه راهنمایی شوند. در همین حال، در چارچوب برنامه Sunflower در مورد معلولیت‌های نامرئی (شامل اختلالات یادگیری، شنوایی، درد مزمن، اختلالات خواب، بیماری‌های روان‌شناختی و...) مسافرانی که به چنین معلولیت‌های دچار هستند، می‌توانند با پوشیدن یک آویز، کارت یا مچ‌بند با طرح گل آفتابگردان، با توجه به نیازهای مبرم خود به خدمات راحت و قابل دسترسی، دست یابند.

تعدادی از ایرلاین‌ها و فرودگاه‌های پیشرو، در حال بررسی استفاده از امکانات رباتیک در حوزه دسترسی‌پذیری هستند. یکی از نمونه‌های این تلاش‌ها، همکاری یونایتد ایرلاینز با شرکت WHILL برای استفاده از دستگاه‌های حرکتی شخصی خودران برای تسهیل حمل‌ونقل در ترمینال‌های فرودگاه است. این دستگاه‌ها می‌توانند به افراد دارای معلولیت کمک کنند تا به راحتی در فرودگاه حرکت کنند.

منبع: www.futuretravelexperience.com

کاربردهای و استفاده‌های جدیدی برای بهبود تجربه سفر مسافر هستند. شاید عرضه جدید تجربه سفر طولانی‌مدت شرکت هواپیمایی لوفت‌هانزا در سال گذشته، چشمگیرترین یا یکی از نمونه‌های برجسته استفاده از متاورس باشد که تاکنون ارائه شده است. این شرکت هواپیمایی با همکاری واحد تجاری و تحقیقاتی شرکت Meta Reality Labs از متاورس استفاده کرد و دنیای فیزیکی و دیجیتال را در هم آمیخت تا تجربه سفری همه‌جانبه، هیجان‌انگیز، تعاملی و مهم‌تر از همه شخصی‌سازی‌شده را برای مسافران فراهم کند.

لوفت‌هانزا در حال توسعه فضای متاورس خود به یک دنیای مجازی است که در آن می‌تواند محصولات خود را به صورت همه‌جانبه به مشتریان و همکاران خود ارائه دهد. دکتر برون بکر، مدیر برنامه تجربه آینده بین‌قاره‌ای گروه لوفت‌هانزا، در این باره می‌گوید: «در بازاریابی می‌توان از این فناوری برای ایجاد تجربه‌های تعاملی و جذاب برای مشتریان؛ در آموزش، برای آموزش کارکنان به روشی تعاملی و موثر و در زمینه توسعه کابین، برای طراحی و آزمایش کابین‌های جدید بدون نیاز به ساخت نمونه‌های اولیه چوبی استفاده کرد.»

فرودگاه چانگی سال گذشته با هدف ایجاد یک تجربه آنلاین جدید و جذاب برای مشتریان خود توانست با رونمایی از ChangiVerse وارد متاورس شود. هدف از این اقدام، انقلابی در تجربه آنلاین فرودگاه بود. معاون ارشد گروه دیجیتال اکوسیستم و بخش تجاری این فرودگاه می‌گوید: «با افزایش دانش دیجیتالی مشتریان و تعامل آنها در فضای دیجیتال، ChangiVerse به معنای تعامل و ارتباط با مشتریان و ارائه خدمات بهتر به آنها از طریق نوآوری و آزمایش است. این اقدام با باور این شرکت مبنی بر اینکه مشتریان در بطن همه کارهای آن قرار دارند، مطابقت دارد.»

◀ دسترسی‌پذیری (Accessibility)

شرکت هواپیمایی آلاسکا و فرودگاه بین‌المللی سیاتل در تلاش هستند تا سفر را برای همه، از جمله افراد دارای معلولیت، آسان‌تر کنند. شرکت هواپیمایی آلاسکا کیوسک‌ها، برنامه تلفن همراه و وبسایت خود را برای دسترسی افراد دارای معلولیت بهبود بخشیده و فرودگاه سیاتل نیز برنامه جدیدی را راه‌اندازی کرده که هدف آن ارائه «گزینه‌های بیشتر برای دسترسی از کنار خیابان تا گیت» است.

همچنین، فرودگاه وین و خطوط هوایی اتریش در حال اجرای اقداماتی برای دسترسی‌پذیرتر و آسان‌تر کردن خدمات خود برای همه مسافران هستند. اکنون، مسافران نابینا یا کم‌بینا می‌توانند با استفاده از برنامه



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



شاهراه طلای کیهان	۱۲۷
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان	
ایران ویج	۱۴۷
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه	
روانسر ترابری	۱۴۷
حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان	
زرین بار پیشرو	۱۲۶
فارانیر ترابری	۱۵۲
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان	
روان ترابری امید	۱۲۶
هزیر راه	۱۲۰
حمل و نقل داخلی کل کشور	
پیام بار دلچیان	۱۵۵
تکران سرعت سیراف	۱۳۰
توکا	۱۳۱
جاده رانان رفسنجان	۱۲۷
صنایع روغن بار گلزا	۱۵۴
فولاد ترابری خاورمیانه	۱۵۵
طارق	۱۵۵
عدل ترابریان توس	۱۵۴
کامل تبریز	۱۲۸
گلدشت دماوند	۱۵۴
ممتاز	۱۵۵
میثم ترابری	۱۵۴
وطن گرد	۱۳۱
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
آنتشین ترابری هرمزگان	۱۳۰
آتیه گستر همکاران	۱۳۱
آزاده بندر	۱۳۰
آذر ترابری هرمز	۱۳۰
احسان هرمزگان	۱۳۱
امیر ترابری مهرگان	۱۳۱
بندر پیشتاز	۱۳۰
توحید هرمزگان	۱۳۱
دوستان هرمزگان	۱۳۱
رشید بار بندر	۱۳۱
سعادت بندر	۱۳۰
نسم ترابری بندر	۱۳۱
حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	
سنتی	۱۲۷
سنگین ترابری	۱۲۷
خدمات لجستیک	
امیر لجستیک	۱۱۵
رایین لجستیک	۱۲۷
سام ران لجستیک	۱۱۸
سهند لجستیک	۱۱۰
صبا لجستیک	۱۲۰
هدف مارین	۱۴۵

نیک تک	۱۱۴
نیکوآوران	۱۱۷
ولیدی ترابری آذر	۱۵۳
ویرا آسمان دریا	۱۱۳
هاگ بار	۱۱۴
هویار ترابری	۱۱۱
یونینیکا	۱۲۱
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	
آرتا لجستیک	۱۲۹
اسپاد ترابری ویرا	۱۲۸
ایده آل راه	۱۴۶
ترنم تبریز	۱۲۹
ساریان گستر سبلان	۱۲۸
سرافراز ترابری	۱۲۹
شهاب سحر آذر	۱۲۹
کالجار	۱۲۹
نیرو ترابری	۱۲۹
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	
آزگ نگین	۱۲۹
مروارید ماکو	۱۲۹
نیک بر	۱۵۳
حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان	
آبا تمیم گیتی	۱۲۳
آبازراه طوس	۱۲۳
آتا ترابری اطلس	۱۲۶
اجاقی	۱۲۵
آسا برودت طوس	۱۲۵
آسا ترابری شرق	۱۲۵
بانی راه توس	۱۲۴
بیسان ترابری بویا	۱۲۴
پیشتاز ترابری عصر خاوران	۱۲۴
تایما بارید تیر یارس	۱۲۳
توکا ترابری	۱۲۶
جواهر نگار توس	۱۲۳
خادم لجستیک	۱۲۴
خلیج فارس ریل	۱۲۴
ره تاش توس	۱۲۳
سپهر زاوه طوس	۱۲۳
سدنا آسیا بار فرابری	۱۲۵
سلمان ترابری توس	۱۲۵
شبیگیر بار طوس	۱۲۴
کانرکما ترابری آسیا	۱۲۳
کیا مهر ترابری	۱۲۳
ماژال ترابری ایرانیان	۱۲۳
میچکا ترابری شرق	۱۲۵
حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	
بادیا اردبیل	۱۲۸
مانا ترابری	۱۲۸
ماهور کیان سبلان	۱۲۸
حمل و نقل بین‌المللی استان البرز	
قهرمان سیر البرز	۱۲۹
حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	
استاد ترابری	۱۲۶
حنا ترابری شرق	۱۲۶
صبا ماهان مشهد	۱۲۶

حافظ	۱۱۲
حامد بار	۱۲۸
خزر ترابری	۱۰۸
خیام ترابری	۱۰۸
دریا زمین اروند	۱۱۶
دلنا بار	۱۰۹
دنیا گرد	۱۱۶
دی ترانس صبا	۱۱۰
راگا ترابری پاسارگاد	۱۱۸
راگا ترابری یارسیان	۱۱۸
زادمان ترابری	۱۱۹
زادمان دریایی ماهان	۱۲۱
راه گستر فارس	۱۱۳
راه وند	۱۱۰
روشن تبر	۱۰۹
رهیاد ایریشم	۱۰۹
رهزاد ترابری	۱۵۴
زمرد ترابری نوین	۱۱۴
سارا لجستیک	۱۴۱
سان لجستیک	۱۲۱
سپهران ترابری	۱۱۱
سما مروارید آسیا	۱۲۰
سی‌رود کالای خاورمیانه	۱۴۳
سینا صدر	۱۰۹
سی بن ترابری	۱۱۲
شامخ فرابری	۱۱۷
شاهین ترابری	۱۲۰
شهاب ترابری آریا	۱۰۸
شهاب ناقب	۱۰۹
شهام ترابری	۱۱۷
شیب	۱۱۴
صحرا ترابری	۱۲۸
کارکما نیک نام	۱۱۶
کارکما ترابری کیان	۱۲۱
گسترش	۱۵۴
کاسپین	۱۰۸
کاسپین بار فرابری	۱۲۶
کالا بر	۱۱۰
کالا سپید ترابری	۱۱۸
کهکشان سیر آسیا	۱۱۶
کیان ترابری حافظ	۱۲۲
گردونه مهر	۱۱۵
لایبر ترانسپورت کیش	۱۱۱
ماکو سیر	۱۱۳
ماهان ترنس	۱۲۰
ماهان فراتیر	۱۲۲
مرسا ترابری پیشرو	۱۱۱
مژده ترابری	۱۰۹
مسیر اکسیر	۱۱۳
ملک ترابری	۱۱۲
مهان تندر بار	۱۱۳
مهرداد ناوگان	۱۲۲
مهرگان تهران	۱۱۸
میهن ترابری	۱۰۹
نامداران ترابری	۱۰۸
نصراالفدین	۱۱۵

صفحه	حمل و نقل بین‌المللی تهران
۱۰۹	آرسام بار آریایی
۱۱۸	آرمان دریا زمین
۱۱۱	آرین ترابری امیر
۱۱۲	ارج ترابری نوین
۱۱۲	اسکان پرودت پارس
۱۰۸	اسرع ترابری
۱۱۷	افرا بار
۱۱۹	آکسون ترابری ایریشم
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 پرودت بار
۱۱۹	ایلیا لجستیک
۱۲۰	بارایستا توان ترابری
۱۰۹	باریوان ایران
۱۱۰	بایند
۱۱۳	بارفابری کامیاران
۱۱۷	بارمان ره تیسس
۱۱۲	به تام ترابری
۱۰۸	بی‌تا ترابری
۱۱۵	پارسا ترابری پریشیا
۱۱۵	پارساترابی 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	پیروز رانان جهان
۱۲۷	پیشرو ترابری متحد آراز
۱۰۸	پیشرو حمل کالا
۱۱۶	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۲	پیشتاز اطلس
۱۰۸	پیشتازان
۱۱۹	تات فریر ایرانیان
۱۲۱	ترابری صد راه جم
۱۲۲	ترابری ایران فن
۱۲۷	ترکیب حمل و نقل
۱۲۷	توزال تکر و آسیا
۱۱۸	تیران
۱۰۹	تیرکاران
۱۱۵	تهران تیر
۱۱۳	تهران راهوار
۱۱۳	تهران رخش
۱۱۴	جاده ایریشم
۱۱۵	جاده ایریشم فرابری
۱۱۶	جاده بویان جهان
۱۱۹	جوانه کارگو بار
۱۱۹	جهان جاده
۱۱۴	جهان یخچال بار



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
☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳ ☎ ۸۸۶۸۱۱۳۳
☎ ۸۳۰۳۸۳۶۸۷۲
☎ ۸۳۰۳۸۳۹۰۵۵۳ کرمانشاه:
☎ ۸۳۰۴۲۴۲۰۶۶۸ خسروی:
✉ 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 tasamliklik 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 قسیر(بهارست)،
کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ (۱۰ خط) - فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰
www.shtarya.com



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

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی

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



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



حمل و نقل بین المللی
اسرع ترابر

تهران، بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار،
برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲ ۳۴۳۷۵۶۰۷
☎ ۸۸۸۸۰۵۹۲-۳ ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
www.asratarabar.com 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





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

✉ Deltabar@deltabar.com

🌐 www.deltabar.com



باربران ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۰۰۷ / ۸۸۹۶۲۷۷۶
۸۸۹۶۱۵۴۲-۳

📠 ۰۲۱-۶۶۴۶۴۵۴۹ / ۸۸۹۶۶۷۶۹

📧 barbaraniran

✉ Farid@barbaraniran.com

🌐 www.barbaraniran.com



روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر مرزها و کشور های اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

📠 ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

✉ info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

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

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

📠 ۷۷۶۸۵۱۶۸

✉ info@sinasadr.com



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی ترانزیت - ترخیص

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

تلفن: ۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

✉ info@elitetaria.com

🌐 www.elitetaria.com



رهیاد 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

۸۸۳۰۷۵۸۵

✉ ecmelan2003@yahoo.com



شرکت مهین ترابار

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۷۳۲/۸۸۸۲۷۰۹۲-۳

۸۸۸۲۰۷۳۳

✉ info@mihan-tarabar.com

🌐 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

📠 ۴۴۰۵۸۹۵۷

✉ info@mojdehtarabar.com

🌐 www.mojdehtarabar.com



امین ترابار

همراهی امین و امن کریر - فورواردر - ترخیص کالا (دریایی، ریلی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

📠 ۰۲۱-۴۱۱۸۹

✉ amintarabar

✉ info@amintarabar.com

🌐 www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

📠 ۰۲۱-۴۱۱۸۹

✉ shahabsaghebintl

✉ info@shahabsagheb.com

🌐 www.shahabsagheb.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

📠 ۶۶۷۲۵۹۳۲

✉ info@tirkantransport.com

🌐 www.tirkantransport.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

🌐 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

✉ info@safecargo-co.com

🌐 www.safecargo-co.com



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

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

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹
☎ ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸
همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰
✉ info@kalabar.net
🌐 www.kalabar.net

■ حمل و نقل ریلی داخلی
■ حمل و نقل ریلی بین المللی
■ انجام امور ترکیبی و لجستیک



شرکت حمل و نقل ریلی و لجستیک بین المللی
سهند 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
امیدان سامل پارسیان

• چارترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
• خدمات Ship to ship
• مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

تهران، پاسداران، خیابان گل نبی، خیابان ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ ☎ ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰
🌐 www.ospico.com ✉ info@ospico.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر - فرورادر
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 کشتی های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو پریمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا 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



Day Trans Saba International Transport

حمل و نقل بین المللی
دی ترانس صبا

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

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

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۰۱-۵۰۷
☎ ۸۸۳۴۰۵۵۰۳
esmaeili@daytranssaba.com
✉ Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR
INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فرورادر - 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



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 - فروردر

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

نماینده انحصاری گراند مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

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

☎ ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
📠 ۸۸۱۷۶۷۹۱

✉ info@huyartarabar.com

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

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

☎ ۹۱۰۵۵۵۷
📠 ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

🌐 WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی



بارفرابری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

🌐 www.pls-co.com



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 ۲۳

☎ (۱۵ خط) ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴
📠 ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

✉ info@rdsshopping.com

🌐 www.rdsshopping.com



سپهران

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردرینگ،
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
- ◀ گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای مرتبط
- ◀ ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت
- ◀ ارائه سرویس های 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 📠 ۲۲۳۶۷۷۰۹
☎ ۲۲۳۶۷۷۱۰ 📠 ۰۹۱۲۱۳۲۳۳۶۶

🌐 www.ariantarabar.com

✉ info@ariantarabar.com



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



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@iranaturkeman.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 / ۰۲۱-۵۱۰۰۵۱۹۲

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 زاران
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@piroozaran.com

www.piroozaran.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 Co.
International Transport

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

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (۶۶۰۱۸۰۸۰) (خط ۱۰)

www.malektarabar.com | Info@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





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 اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه

◀ حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات

و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع

◀ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور

◀ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان،

ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و

تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸

🌐 www.rgfco.net

✉ info@rgfco.net



حمل و نقل بین المللی

تهران رخس

حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی

کریر، فورواردر

آژانس هواپیمایی

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان

شهید عباسپور شمالی (توانیر)،

کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶

✉ info@trclco.com

🌐 www.trcl.ir



ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای

خیابان بهشتی، پلاک ۱۹، برج زرین،

طبقه ۶، واحد ۲

کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

☎ ۸۶۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹

۸۸۷۴۷۷۸۳

☎ ۸۶۰۳۱۲۰۵

✉ ms_makuseir@yahoo.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd
International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

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

سنگین و فوق سنگین به صورت ترانزیت و حمل داخلی

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

آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

☎ ۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲ ☎ ۸۸۲۰۶۳۳۹

🌐 www.tehranrahvar.net

✉ info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران، خیابان بهشتی، پلاک

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

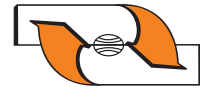
☎ ۸۸۸۷۷۵۳۰

☎ ۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

🌐 www.niktak.com

✉ info@niktak.com



جاده ابریشم
 شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
 زمینی و هوایی

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

☎ ۴۰۸۸۱۱۱۲

☎ ۴۰۸۸۱۵۷۰

✉ info@silk-roadco.com

🌐 www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP
 INT'L TRANSPORTATION CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

گروه الماس ترابر پارس

♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه

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

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

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

♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران

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

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

☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ ☎ ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

🌐 www.almastpgroup.com

✉ info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمرد ترابر نوین
 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
 کریبر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا
 صادرات و واردات
 ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا
 حمل محمولات ترافیکی
 وفوق 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: ۰۲۱-۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۰۹۳۵۸





شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترازبر پرشیا

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

Mehrgardoone@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-alarafedain.com

عراق - بغداد +98-2188921210

عراق - بغداد +964-7721033931

International logistics

www.nasr-alarafedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترازبر کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

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

۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

ptc.acc@parsagroup.biz



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

- سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت 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 تهران تیر

- 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

tehrantahir@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
دنیگارد
DONYA GARD

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

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

☎ (خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
☎ ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
☎ 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 بازرگانی حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهامی خاص)

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

🌐 www.arvandsealand.com

« 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 ترکیه و آلمان

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتح، ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۸۷ / ۸۸۳۱۳۰۷۶

پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶ ☎ ۰۹۱۲۱۷۲۰۶۸۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۳۲۸۶۰۹

بازرگان، پشت بانک ملت، ساختمان جاده پویان جهان ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸ ☎ ۰۹۱۴۴۶۱۰۶۸۰

🌐 www.jaddehpouyanjahan.com

✉ jaddehpouyanjahan@gmail.com



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
فوروارد، 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



TavFreight



حمل و نقل و خدمات
هوایی، دریایی، زمینی

به صورت | Direct LCL
هفتگی | services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

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

www.Tavfreight.com

sales@Tavfreight.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کهکشان سیر آسیا

کریر- فوروارد

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات
بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری
و اسکندری، ساختمان تجاری و
اداری زاغ، 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



گروه لجستیک بین المللی

نیکوآوران

تهران، خیابان سعدی جنوبی، جنب بانک ملی، ساختمان تقی نیا، پلاک ۳۵۹، طبقه سوم، واحد ۳۱۰

۰۲۱-۳۳۹۶۱۱۰۰-۵

www.nicologistic.com



حمل و نقل بین المللی
بارمان لجستیک

ره تئیس

متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

صادرات - واردات - ترانزیت

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

پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

۸۸۸۴۷۰۹۳-۴ / ۸۸۸۴۷۴۹۶ / ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com info@brt-co.com

شاهام ترابار

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



مدیریت: احمد رضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

TIRAN
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

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

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com

حمل و نقل بین المللی

مهرکاران تهران

MEHR KARAN Tehran International Transportation

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

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

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۶۴۱۹ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۴۲۷۶-۷

www.mehrkaran.net info@mehrkaran.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر

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

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷ ☎ ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ ☎ ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

پارس ترابر

PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

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

☎ ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲ / ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰)

☎ ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت

سام ران لجستیک

SAMRUN logistics

- دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان عاطفی غربی، پلاک ۸۵، طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۲۶۲۹۰۰۲۳-۸

www.samrun.co info@samrun.co

TRANSPORTATION IS ART
ITS EASY WITH US!

راگا ترابر پاسارگاد
فعال در کلیه امور حمل و نقل هوایی

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

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

www.raga-tp.com info@raga-tp.com

ارائه خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی ◀ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ◀ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور

سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه

متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا

دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ◀ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران



شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابر

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
سهرابه 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 Jadedeh

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 ارک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadedeh.com info@jahan-jadedeh.com

(کریر و فورواردر)

مدیرعامل: احد زمانی

شرکت حمل و نقل 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

تات فرابر ایرانیان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(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

فورواردر - ترانزیت

axontarabar.ir info@axontarabar.ir

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

تهران، میدان هفت تیر،
خیابان مفتح جنوبی، خیابان
ورزنده، پلاک ۸، واحد ۴

خط ویژه ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶



شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

حمل کلیه کالاهای نرمال، ترافیکی، وزین، فله و مایعات
انجام کلیه عملیات لجستیکی، تخلیه و بارگیری
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به وسیله کامیون، واگن و کانتینر
انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هژیرراه

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ
نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا لجستیک

SABA LOGISTICS CO

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



شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

خدمات حمل
هوایی، دریایی، زمینی

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

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

۰۲۱-۵۷۶۴۳ / ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسوولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران، خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت)، ساختمان سعید، پلاک ۶۸، طبقه ۳، واحد ۴۳

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - 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 سه رودی، 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 کاووسی 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)

☎ ۰۹۱۲۸۹۵۸۱۱۷

مدیریت: آقای فضل‌خواه

✉ Info@tpa-sud.com



☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

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

🌐 www.tpa-sud.com

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

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

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹ مدیریت



✉ bazargani1@tpa-sud.com



We Know The Business,
You Call,
We Move!

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



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



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



📍 تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

✉ info@mehrllogistics.com

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲
۷۷۶۲۴۹۷۳
☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹



حمل و نقل بین المللی

ترابری ایران فن (تراف)

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

✉ info@traftransport.ir

🌐 www.traftransport.ir

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را

برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین‌المللی هوایی / زمینی / دریایی از

سراسر دنیا و بالعکس

☎ ۰۹۱۲۸۶۹۴۱۲۱

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰، تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)،

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

نیش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیان ترابر حافظ

KIYAN TARABAR HAFEZ

INT'L SHPPING & FORWARDING





شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)
صادرات، واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷،
منقره ۶، پلاک ۲۱ طبقه اول

☎ ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳
☎ ۳۷۱۲۶۲۸۴
☎ ۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰
☎ ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸
☎ ۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳
✉ TANIA.BARBOD@GMAIL.COM
www.taniabarbod.com



سپهر زوه طوس
SEPEHR ZAVEH TOOS
ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای
داخلی و بین المللی

مشهد، بلوار شهید قرنی، قرنی
۲۱، ساختمان تجاری مجد، ورودی
اداری ۲، طبقه ۵، واحد ۵۰۴

☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۶۳۷۰-۷۱
☎ ۳۷۱۲۷۳۸۳
☎ ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۲۰
✉ info@sepehrtoos.ir
sepehrtoos.ir/railroad

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس

کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG پاکامیون های
ملکی و تحت پوشش
حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

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

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



دریای آبی متحد

شرکت لجستیک و حمل و نقل بین المللی

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

تجاری جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل چند وجهی بین المللی Multimodal Transport

« حمل از مبدا تا مقصد نهایی Door to Door Services

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

ترکیه، افغانستان، امارات و چین

« ترخیص کالا

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



شرکت حمل و نقل
بین المللی

جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

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

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

info@javahernegar.com rahtash@gmail.com



KIA MEHR TARABAR
International Transport Company
شرکت حمل و نقل بین المللی

کیامهر ترابار

کریر - فورواردر

« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی
به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
« ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی،

سه راه دارایی، ساختمان اداری

مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷

☎ ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

✉ kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مارال ترابار ایرانیان

حمل و نقل اختصاصی محمولات فله از

کشورهای حوزه Russia و cis به بنادر

شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، صیاد شیرازی،

نبش صیاد شیرازی ۲، مجتمع اداری و

تجاری زمره، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۶۹۷۷۶۹

☎ ۰۵۱-۳۸۶۹۷۷۴۹

☎ ۰۹۱۵۳۱۶۶۷۵۳

✉ Malekabad1358@gmail.com

Maral.tarabar.iranian1@gmail.com



کارکیا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

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

حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ ☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

☎ ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ ☎ ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

karkiatarabar.com Traffic@karkiatarabar.com



ره تاش توس
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد، کوهسنگی ۳۶، ساختمان

جواهر، پلاک ۱۱۶، واحد ۹

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴

☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰

☎ ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

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 : 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 کیسول 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 📠 ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۲۱ 📞 ۰۹۱۵۵۹۶۰۶۷

✉ Btrco.11253@gmail.com ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ سامانه پیامکی

btr.co.ir

info@btr.co.ir



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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیش‌تاز ترابر
عصر خاوران



کریر - فورواردر

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

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

☎ ۰۹۱۲۰۸۵۱۴۲۳ 📠 ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳

pishtaztarabar@yahoo.com

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

☎ (+98) 513 767 6911-13

☎ (+98) 513 765 2236

☎ (+98) 915 110 6624

☎ (+98) 915 110 1645

☎ (+98) 915 315 5323

☎ (+98) 915 560 0687



شبگیر بارطوس

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

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

Internal & International Rail

کریری - فورواردری

ریلی - جاده‌ای

حمل و نقل بین‌المللی کالای خطرناک

دارای نمایندگی فعال در کلیه گمرکات و بندر ایران

www.shabgirbartoos.com

shabgirbartoos@gmail.com





«مفتخر به دریافت تندیس زرین»

شرکت نمونه حمل و نقل بین‌المللی در سال ۱۴۰۱

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

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

✉ salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل 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.asatarabarco.com | Info@asatarabarco.com



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 / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۴ / ۰۵۱-۳۸۱۱۴۹۳۳

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

۰۵۴۳۳۲۳۰۵۱۰

۰۵۴۳۳۲۲۸۳۹۳

۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳

۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸

۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

Hannantarabarshargh@gmail.com



زرین بار پیشرو
 Iran , Guilan , Port of ASTARA

Progressive Golden Freight

Consulate of International Transportation Operations

گیلان، آستارا، خیابان فارابی، حد فاصل، کوی تابنده و حسینیه

۰۱۳-۴۴۸۱۱۳۶۷

contact@zarrein.com

www.zarrein.com



شرکت حمل و نقل بین المللی کاسپین بار فرابار

CASPIAN BAR FARBAR SAFE TR

ترانزیت داخلی به کلیه گمرکات داخلی کشور

ترانزیت خارجی به کشورهای CIS، عراق، افغانستان، ترکیه

تهران، خیابان جمالزاده شمالی، نبش کوچه نادری،

ساختمان اداری اطلس، پلاک ۳۴۵، واحد ۳۰۳

۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۸

۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۰۹

Info@Caspian-ag.com



شرکت بازرگانی مروارید تجارت توانا مکران

مدیریت آقای مهاجری



شرکت حمل و نقل بین المللی صبا ماهان مشهد

کریر- فورواردر- ترخیص کالا

ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان،

آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶

۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵

۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸ / ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸

Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com



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، سه راه 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 کشنده از اروپا

♦ صادرات، واردات، ترخیص کالا

♦ کریرری 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

رابین لجستیک

Logistics Service Provider (3PL,4PL)

"ارائه دهنده خدمات لجستیکی طرف سوم"

خدمات انبارداری، حمل و نقل و تحویل سفارشات (خرده بار و بار درستی)
لجستیک معکوس

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۸۳۷۵ | همراه: ۰۹۳۹-۳۵۹۰۶۲۰ | واتس‌آپ: ۰۹۳۸-۸۹۸۳۱۲۳



WWW.ROBINTP.COM

SDG Shipping Company

نماینده خط کشتیرانی
سیمای دریای گناوه

توژال تکر و آسیا
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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

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

☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰ ☎ ۸۶۰۴۵۲۷۰

☎ ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۰۷۸ ☎ ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

✉ info@sdgshipping.com ✉ info@toojaltakro.com

🌐 www.sdgshipping.com 🌐 www.toojaltakro.com

RU

شرکت حمل و نقل
جاده رانان رفسنجان

قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور
دارای بروزترین ناوگان حمل کالای 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

S.T.K
INTERNATIONAL TRANSPORT CO

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

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 - فوروردی ریلی - جاده‌ای
• حمل داخلی و بین‌المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
• نماینده ایران در کریدور بین‌المللی 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



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

☎ ۸۸۳۱۸۸۵۰۵۲

☎ 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

☎ ۰۴۵-۳۳۸۲۲۲۰۷-۸

☎ 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

☎ +۹۸ ۹۱۴ ۱۰۹ ۵۳۸۰

☎ +۹۸ ۹۱۱ ۷۳۰ ۰۷۱۱

✉ 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

✉ manatarabarparsiyan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

■ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا،

کشورهای همجوار و بالعکس

■ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

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

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

☎ ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

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

☎ ۰۲۱-۸۶۱۹۶۰۳۲ / ۸۶۱۹۶۲۹۳

☎ ۰۹۱۲۴۶۷۴۹۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

✉ info@mahourkiyan.ir





شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فروردر

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز، چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان، طبقه هفتم، واحد DY

☎ ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳

☎ ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵

۳۳۳۵۵۳۱۸

✉ info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار و مسافرت هوایی

International Transport & Air Cargo Services.co Carrier - Forwarder

نمایندگی کلیه ایرلاینها

تبریز، انتهای خیابان رسالت مجتمع اداری تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

☎ ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹

☎ ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۴۵

فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری

☎ ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳

مدیر عامل ایوب ساعی ۰۹۱۴۱۱۴۶۹۷۶

www.kaljar.net www.kaljar.ir

MORVARID MAKU
Int'L Transport Co.P.J.S.



شرکت حمل و نقل بین المللی
مروارید ماکو
(سهامی خاص)

▀ ترابری بین المللی ▀ زمینی، هوایی، دریایی ▀ بسته بندی و ترخیص کالا

▀ Road & airway ▀ Shipping & packing ▀ custom clearance & services

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

☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ ☎ ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴۰

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

☎ (+9844) 34375084/ 6 ☎ +984434372740

✉ morvaridmaku_transport@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فروردر

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. LTD.

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

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۳۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

ferdousi7005@hotmail.com ferdousialireza@gmail.com

www.sarafraztarabar.com ✉ info@sarafraztarabar.com



ARTA LOGISTICS

شرکت حمل و نقل بین المللی
آرتا لجستیک

کریر - فروردر

« صادرات و واردات، ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی

« کارگزار رسمی واردات کسنددهای روز اروپا

« دارای دفاتر فعال در گمرکات ورودی و خروجی از جمله بندر عباس

« ارائه خدمات فروردرینگ بین المللی (حمل و نقل کانتینری و غیر کانتینری)

« سرویس های منظم از ایران به ترکیه، اتحادیه اروپا و بالعکس

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

بهم، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۴۴۳۳۰۵۳۲

www.artalogistic.com ✉ info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

کریر - فروردر

Niroy Tarabar

International Transport

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

📍 تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

☎ ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

📍 دیزل آباد، اول دیزل آباد، جنب

گاراژ مدرن

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

☎ ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



حمل و نقل بین المللی کالا

شهاب سحر آذر

کریر - فروردر

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

📍 جلفا، خیابان تیمسار فلاحی،

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 بین المللی

آرنگ نگین



شرکت حمل و نقل بین المللی

قهرمان سیر البرز



مدیر عامل: حسینی کریمی اوریمی

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵

ترخیص و بارگیری

آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲

استریپ

کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

حمل و نقل داخلی



دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷ / ۳۳۵۵۵۷۶۱

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹ / ۳۳۵۳۲۶۲۰

azartarabarhormoz@yahoo.com



شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دراي انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ ۰۷۶-۳۳۴۴۲۰۳ 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 غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱

تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای بندر پیشتاز هرمزگان

با کادری مجرب در زمینه حمل و نقل جاده‌ای از مبدا بندرعباس به تمام نقاط کشور

بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی ایستگاه بندر لنگه، نبش کوچه نام آوران؟

دفتر عملیات: پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۳ دستگاه

امیرکریم الدینی ۰۹۱۳-۳۴۵۴۳۱۷
حیدر حسینی پور ۰۹۱۳-۳۴۵۷۶۷۱
۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۵۵

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

تخصصی‌ترین شرکت در جنوب کشور جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین

بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۲۲

۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۷۳۷۱۲۲۶۴

آتشین ترابر هرمزگان

شرکت حمل و نقل داخلی

حمل سریع و مطمئن کالای شما از مبدا بندرعباس به سایر نقاط کشور

بندرعباس، پایانه بار قدیم، ساختمان ۳۲ دستگاه



سهامی خاص

شماره ثبت: ۱۶۷۸۹

۰۷۶-۳۲۵۸۹۳۶۹ ۰۹۱۲۹۳۶۹۸۲۴

atashin_tara @hesamee

atashin-tarabar.ir

atashin.co95@yahoo.com





شرکت حمل و نقل جاده‌ای
رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه
هفتم، واحد ۷۰۲

☎ 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

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

بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ nasimtarabarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
توکا

بزرگ مقیاس هوشمند

اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده در
بازار بورس اوراق بهادار
دارای گواهینامه IMS از شرکت IMQ ایتالیا
دارای تقدیرنامه ۲ ستاره عالی سازمانی

(۱) مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی

از حمل مواد اولیه تا محصولات

(۲) تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی

(۳) توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی،

حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر

و سایر مناطق کشور

(۴) توانمند در اجرای پروژه‌های متنوع و حمل و نقل

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

(۵) توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی

(جاده ای و ریلی)

(۶) نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو دیزل (گواه)

با رتبه ممتاز کشوری

(۷) دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل

راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵ - ۷۹

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

☎ ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۵ دفتر اصفهان:

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱ شعبه مبارکه:

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۵۱۴۵ شعبه بندرعباس:

☎ ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۵ شعبه کاشان:

☎ ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۹۹ شعبه زین شهر:

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵ رشت (داخلی ۱۵۳):

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵ 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: ۰۹۱۷۳۶۶۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۰۵۵۲

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷ / ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

www.ehsan.hormozgan.com ✉ ehsan.hormozgan@yahoo.com



امیر ترابرمهرگان
شرکت حمل و نقل

با مسئولیت محدود

با بیش از سی سال سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل

دارای دفتر بازرگانی و ترخیص کالا از گمرک بندرعباس

دارای انبار جهت تخلیه و بارگیری و دیوی 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 ۷، واحد ۲

مدیر عامل داریوش امیری ۰۹۱۷۳۶۸۸۸۰۶ / ۰۹۱۷۷۶۹۰۴۴۸

دفتر عملیاتی: بندرعباس، ابتدا جاده خمیر، شهرک حمل و نقل نگین تراباران، قطعه ۹۵

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۹۷۷

✉ ATM.tco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل داخلی
آتیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس
به سراسر کشور

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۱۰۷۶۴-۵

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

واتس‌آپ:

۰۹۱۷۷۶۱۷۹۱۹

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی
صدر، ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

☎ @agh_transport

www.aghtrans.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

✉ Vatangard@gmail.com

www.vatangardco.com



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



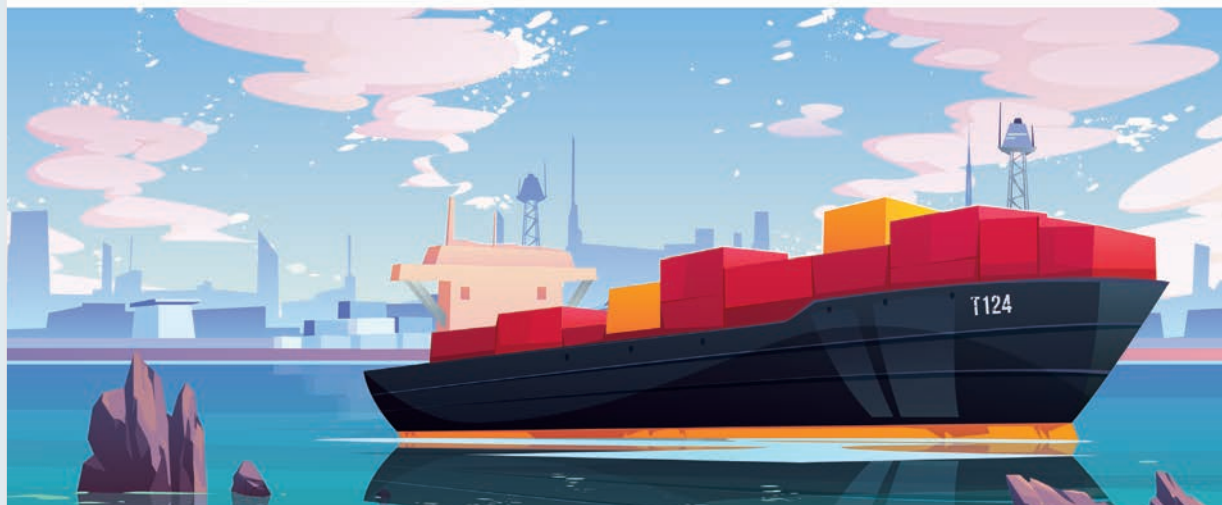
فهرستی از شرکتهای فعال و دست‌اندرکار کشتیرانی و خدمات دریایی کشور

صفحه	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۳۶	آباد اختر آریامن
۱۳۹	آبتین اقیانوس طلایی
۱۳۵	آبتوس خارک
۱۴۴	آراد راه دریا
۱۳۶	آرمان راه کوروش
۱۴۳	آریا بندر سینتا
۱۳۷	آریا راد مهر دریا
۱۴۲	آرین ترنس
۱۴۲	آرین سپهر اروند
۱۴۷	آسمان دریا رها
۱۴۵	آیل دریا
۱۳۵	آوین آریا دریا
۱۴۲	آهنگ دریا
۱۴۷	اینتکار ترابری پارسا
۱۴۰	اتحاد دریایی دوستی
۱۴۲	اسپندار ترابری آتیه
۱۵۶	البرز سپریک
۱۳۶	امواج دریا
۱۴۶	امواج زرین دریا
۱۵۶	اوزال دریا
۱۴۲	ایران ترابری
۱۳۹	ایرسا دریا لجستیک
۱۳۸	ایرسا مارین
۱۴۶	بهارمد
۱۳۷	پاسارگاد لاین
۱۳۸	پاشا دریا شرق
۱۳۶	پردیس اقیانوس سیراف
۱۳۷	تاجران دریا کالا
۱۱۶	تاو ساحل اروند
۱۴۱	تبسم امواج ساحل
۱۳۹	تریگ دریا (TDS)
۱۴۰	توسعه خدمات بندری سینا
۱۴۵	توسعه تجارت روبینا
۱۴۲	توشه بر
۱۴۱	ثمین مهر اقیانوس
۱۳۴	جهان دنیز کالا
۱۳۸	خط استوا مارین
۱۳۷	خط کرانه دریایی
۱۴۴	خورشید دریایی آبی
۱۳۵	داتام دریای اروند
۱۴۳	دروازه طلایی دریای نور
۱۳۵	دریا پرتوی گیتا
۱۳۸	دریا پیمای امین پارس
۱۳۸	دریا تجارت سامبار
۱۴۳	دریا سرعت
۱۳۹	دریا سفیر هرمز
۱۲۳	دریای آبی متحد
۱۴۱	دریای آرام آمانیس
۱۴۵	دریای نیلگون شفق
۱۴۴	دنیز دریا نورد متحد
۱۵۶	دورقی
۱۳۴	راشا تجارت شایگان
۱۳۵	راهیان تجارت مارین
۱۱۱	راهیان دریای سعادت
۱۳۵	رایکا دریا تجارت
۱۴۷	روشن دریای پارس
۱۳۶	سانا دریا بار
۱۴۴	ساعی ترابری آرشام
۱۳۶	ساعی پارس دریا
۱۳۹	سام دریا آسیا
۱۴۲	ستاره
۱۳۷	سلیم دنیز
۱۴۳	سها رسا مانا
۱۴۵	سیراف دریا لیان
۱۲۷	سیما دریای گناوه
۱۳۴	شاخص صدف دریا
۱۴۴	فانوس ساحل
۱۳۴	فرناک دریای آرام
۱۴۲	فرمد
۱۴۰	کیان راه ساحل
۱۳۹	لنکا آبی کیش
۱۴۲	لنکر دریای جنوب
۱۳۶	ماروس ترابری
۱۴۴	مدیریت بار و دریا
۱۴۵	مروارید اقیانوس آرام
۱۴۴	مروارید دریای آرام
۱۴۳	موج مد
۱۲۲	مهر دریا ناوگان
۱۳۴	نیک یاد دریا
۱۴۳	هفت دریا
۱۳۸	هلال دریای ایرانیان
۱۳۸	همهانگ دریای پارس
۱۴۵	هنزا ناو دریا
۱۴۰	هیوا امید دریا
۱۳۸	یکتا مارین
خدمات بندری	
۱۱۰	امیدان ساحل پارسیان
۱۳۴	تیم دریا
۱۴۳	خلیج پزم
۱۳۷	دریای آبی خلیج فارس
۱۴۷	ساحل نمایان بندر
۱۳۷	کسری افق دریا

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@SHAKHESD.COM

راشا تجارت شایگان

شرکت نمایندگی کشتیرانی

- « دارای نمایندگی خطوط کشتیرانی »
- « حمل تخصصی کالا و ترابری دریایی، هوایی، زمینی »
- « ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات »
- « انجام کلیه امور لجستیک بین المللی »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »

(WAREHOUSING-CROSS STUFFING)

« ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »

« مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »

www.rashats.com

info@rashats.com



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

دارای سرویس‌های دریایی به صورت ترنشیپ و کراس استاف برای حمل‌ونقل انواع کالای معمولی و خاص به تمامی نقاط دنیا

« ارایه بهترین نرخ‌های حمل دریایی

« صدور گواهی مبدأ در دبی

« ارایه بهترین سرویس‌های کراس استاف برای کانتینر های یخچالی در

کوتاه‌ترین زمان ممکن

@avinariyadarya

تهران، خیابان گاندی جنوبی، نیش بیستم، پلاک ۱۳۴، ساختمان ۱۱، طبقه ۳، واحد ۲۳
 ۰۹۱۲۰۸۸۰۶۳۲ / ۰۲۱-۸۸۷۷۷۸۹۲ / ۸۸۷۷۱۸۷۲



شرکت کشتیرانی

آوین آریا دریا

Avin Ariya Darya
Shipping Co.

info@avinariya.com / kasa@avinariya.com / sales@avinariya.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
آبنوس خارگ
 مدیر عامل: هادی بخشی

♦ نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل‌ونقل 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 ارنود
 (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،

طبقه ۴، واحد ۷ / ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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 فورواردری • 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 / شماره: 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 (بهرز) 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 (جردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴، طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

پردیس اقیانوس سیراف

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ◀ 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 METRO و RSLF

سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین، خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work • سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

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

☎ ۸۸۶۷۰۵۳۰ 📠 ۸۸۱۵۳۵۴۵

🌐 www.cargoseatradrs.com



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، دیو 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



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



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



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح

دفتر گنساو: ۰۷۷ - ۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر تهران: ۰۲۱ - ۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر دبئی: ۰۰۹۷۱۵ - 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 بنادر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی
- فروش شناور

📍 عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول

✉ ksh.co.asl@gmail.com



Trading and Shipping Agency Co. Ltd.

شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی

☎ ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶ / ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

☎ ۸۸۷۷۱۹۴۵ / ۸۸۸۸۵۸۷۶

✉ Info@tmlines.com



شرکت کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

- سرویس حمل کانتینری از بنادر جنوبی ایران به بنادر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Cross Stuffing و Switch B/L

☎ 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 (هخط)

✉ 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: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)
Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین‌المللی دریایی، زمینی، هوایی، ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ Comm2@sstrade-ir.com



شرکت کشتیرانی
دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر، پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

☎ ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

بندرعباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۲، واحد ۲۰۲

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶-۸

✉ shm@daryapeymayeaminpars.com
✉ es@daryapeymayeaminpars.com



نمابندگی خطوط کشتیرانی

هماهنگ دریای پارس

تهران، میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه دوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۷۵۹۹۲ ☎ ۲۶۷۰۵۷۹۱

✉ ss@hamahangdaryaypars.com





شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

- نمایندگی خطوط کانتینری
- سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور
- به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
- متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵ نیش
خیابان زاگرس، ساختمان پرهام، پلاک ۱۸/۱، طبقه ۲، واحد ۶
☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۵۷۰۶ / ۸۸۱۹۵۶۱۰ / ۸۸۱۹۷۸۳۴



شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نیش کوچه
ششم، پلاک ۲، طبقه ۳، ۴، شرکت لتکا آبی کیش

☎ ۸۸۱۰۰۷۰۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)
📧 info@ltkshipping.com
🌐 www.bluelotkakish.com



کشتیرانی بین الملل
ایرسا دریا لجستیک

- ارزیابی 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 محمولات پتروشیمی - خودرو - قیر و مشتقات نفتی و مواد شیمیایی

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی، خیابان مخبری (گلستان)، پلاک ۱۰، واحد ۱۱
☎ ۰۲۱-۴۴۴۷۴۵۰۴ / ۴۴۴۰۳۶۹۸
📧 Irsa.darya.logistics.shipping

🌐 www.irsalogistics.com 📧 info@irsalogistics.com



نمایندگی کشتیرانی،
خدمات دریایی و بازرگانی
آبتین اقیانوس طلایی

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی

بوشهر، خیابان باغ الزهراء، ساختمان اکسین، طبقه ۳، واحد ۹
☎ ۰۷۷-۹۱۰۹۱۸۲۸ ☎ ۰۹۱۲۱۹۵۰۴۲۷

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

☎ ۰۷۶-۹۱۰۳۷۰۵۸

📧 INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ و یدککش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۷۴۱۳۶

📧 daryasafirshipping@gmail.com



شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

خدمات کامل شرکت حمل و نقل بین المللی چند وجهی و حمل و نقل بین المللی، خدمات ترانزیت داخلی/خارجی به کشورهای مستقل مشترک المنافع، عراق، ترکیه و اروپا، دفتر مرکزی واقع در تهران/ایران و شعب مستقر در بندر 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

☎ (خط ۵) ۰۲۱-۸۶۰۳۷۵۰۰

🌐 www.srkco.Net

✉ info@srkco.Net



« معرفی شعب

- ناحیه جنوب شرق:
بندر شهید رجایی / بندر چابهار
- ناحیه جنوب غرب:
بندر بوشهر / بندر امام خمینی (ره)
- ناحیه شمال:
بندر نوشهر / بندر امیرآباد

« مدیریت و راهبری پایانه‌های کانتینری

« مدیریت و راهبری پایانه‌های فله مایع

« مدیریت و راهبری پایانه کالاهای عمومی و فله خشک

« احداث پایانه‌های بندری اختصاصی و عمومی

« ساخت و ساز اسکله‌های اختصاصی و عمومی

☎ ۰۲۱-۸۴۳۰۸ / ۸۴۳۰۹

☎ ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

📍 تهران، گاندی جنوبی، خیابان سیزدهم، شماره ۱۸

🌐 www.spmco.co



شرکت نمایندگی کشتیرانی

اتحاد دریایی دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی،
فراآورده‌های نفتی و...

☎ ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

✉ info@afsmarine.com

🌐 www.afsmarine.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





نمایندگی کشتیرانی ثمین مهر اقیانوس

- « حمل کالاهای فله خشک، مایع، فولادی، جنرال کارگو، کانتینری، نگلات سنگین
- « خدمات لجستیکی تامین بوژی، کشنده لیفتراک جرثقیل، تخلیه و بارگیری، بارشماری، ترخیص کالا
- « چارترینگ، تدارکات کشتی

مدیر عامل: پیمان مختاری  بندر امام، سر بندر، فاز ۳ بلوار اندیشه

☎ ۰۶۱-۵۲۲۲۹۰۷۷-۷۰ 📠 ۰۹۱۶۳۵۳۲۲۰۴ / ۰۹۳۹۶۵۲۰۱۵۲

✉ Saminmehr.ocean@yahoo.com



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

- ارائه کلیه خدمات حمل کالا (نرمال، خطرناک) به صورت دریایی، هوایی، زمینی و ترانزیت (FCL - LCL)
- سرویس تخصصی کانتینرهای خشک و یخچالی به تمامی بنادر حوزه خلیج فارس، هند، چین و اروپا و ... (صادرات، واردات)
- 📍 تهران، یوسف آباد، نبش خیابان ۵۰، شماره ۴۰۲، طبقه ۲، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ Info@amcasea.com

in amatis_calm_sea



حمل و نقل بین المللی

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 نجات الهی، 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، آذوقه رسانی و تعمیرات شناور

📍 شعبه مرکزی: بندر امام (سر بندر)، 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 ۱۱۵ واحد ۱۱۵

☎ ۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱-۲

m.bahrami@sta-co.com

✉ info@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه، بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹

☎ ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

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@mehd.net



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین‌المللی • حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا • ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران، میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصبیر، کوچه چهارده

غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

☎ ۸۸۱۷۲۰۲۴ ☎ ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

JSF Air
حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

ARIAN Sepehr
حمل و نقل دریایی

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



www.cargoexport.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

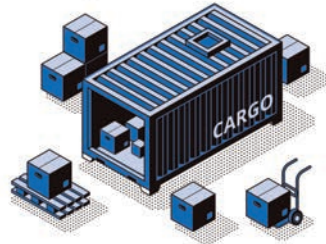


www.tcisrns.com

☎ ۰۲۱-۷۹۳۴۳ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



شرکت لانگر 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





نماینده کشتیرانی آریا بندر سپتا

- 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- ۸۷۷۰۵۶۰۷
✉ info@abssshipping.com
🌐 www.abssshipping.com

دریاسریت



sea speed ALL IR PORTS & OIL TERMINALS
Tel +98 21 75301000
Fax +98 21 75301999
info@daryasorat.com
www.daryasorat.com



شرکت حمل و نقل بین المللی سیرود کالای خاورمیانه کارا

- « ارائه دهنده خدمات بارفربری
- 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 مبدأ 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
بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نماینده انحصاری خط کانتینری
در ایران

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

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹
☎ ۲۲۲۵۳۰۳ (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

نماینده 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 فلبر و تانکری ♦ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / 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
- حمل‌ونقل بین‌المللی
- خدمات تحویل‌گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری بعد از سلیمان‌خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی
مروارید دریای آرام

- ارائه ی سرویس "CROSS-STUFFING"
- دارای نمایندگی ترخیص ی امارات
- انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی

📍 تهران، گاندی، خیابان سیاوش
خیابان سی و هفتم، پلاک ۴،
طبقه ۲، واحد ۳

☎ ۰۲۱-۸۸۲۰۹۲۰۹

۸۸۷۷۴۲۴۱ / ۸۸۸۷۳۸۱۳

☎ ۸۸۷۹۲۹۵۷

✉ info@csp-shpg.com

🌐 www.csp-shpg.com



SAEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD



- ارائه سرویس حمل‌ونقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فوراردری
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- نمایندگی کشتیرانی

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: ۰۳۳۵۶۳۷۱۹-۳
نمابر: ۸۸۷۱۲۷۵۸

Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran
Tel : (+9821) 88106921-2 Fax : 88712758
www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
ANC و SMS

حمل کلیه محمولات کانتینری به مقاصد خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه، اروپا و آمریکای شمالی

📍 تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان دریابندری، پ ۶۶،
ط ۳ و ۳

☎ ۰۲۲۰۲۸۷۷۷-۹

✉ 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 راماتیا، پلاک ۲،
برج اداری شهاب، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۶

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۷۸۵۴ / ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ کدپستی

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 و خدمات وابسته ♦ ارائه کلیه خدمات مربوط به نمایندگی ♦ نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ (کالای عمومی، فله و نفتی)
- خدمات کانتینری ♦ دارای شعب در تمامی بنادر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان فاطمی، ساختمان لئون، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹

☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹

aminifanussahel.com
operation@fanussahel.com

✉ Fanus@fanussahel.com





دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

بندرعباس، خیابان امام خمینی
روبروی پاساژ نصر، ساختمان
ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم 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



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

www.hansnav.com



HADAF MARINE
INT'L LOGISTICS CO.



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

☎ +9821-220 20 108

☎ +9821-220 20 136

☎ +98 9128866844

✉ info@hbdco.net



International Shipping & Freight Forwarder Co
نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آنیل دریا



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 میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،

ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdlogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا
البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای
فله، تریلی، یخچالی از
بندرعباس به امارات و عمان
به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران،
چهارراه جهان بار، کوچه دکتر
ابراهیمی ۳، پلاک ۶۹، طبقه دوم

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



SGW
نماینده کشتیرانی
امواج زرین دریا

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

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰،
ساختمان دورقی

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

(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

تهران، خیابان وزرا نبش کوچه ۲۴ (پارک) ساختمان وزرا پلاک ۷۶ طبقه ۸ واحد ۸۰۳

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

@ozaldarya

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



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



Springtide
Shipping Services Co. Ltd

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



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس

Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ ۰۲۱-۸۶۰۴۷۴۲۵ 📠 ۸۶۰۴۳۳۷۹ 📠 ۰۹۱۲۲۴۶۰۱۸۸

🌐 www.roshandarya.com 📧 office@roshandarya.com



نمایندگی کشتیرانی

آسمان دریا ره

Free Sea Sky Shipping Agency Co. (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 ۰۸۳-۹۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

☎ 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 ۸۲۷۳۷ • ساخت باگت مکانیکی جهت
- تسریع در عملیات بارگیری انواع محمولات فله به کشتی، با حذف نیروی انسانی
- در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

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

تهران، میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ 📠 ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

📧 sahelnamyanbnd@gmail.com

🌐 www.sahelnamabnd.ir



حمل و نقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچو

سنندج، خیابان طالقانی، کوچه
مولوی کرد، پلاک ۸

☎ ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸

📠 ۳۳۱۷۰۱۰۱

📠 ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

تهران، خیابان سپهد 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- ۴۴۷۸۲۲۳۰

۴۴۷۸۲۲۵۰

📠 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 کَشش

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

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

گروه بازرگانی HCO

مشاور بازرگانی بین المللی

- تخصصی اروپا، عراق، عمان، امارات، قطر، ترکیه
- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی مجاز
- دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک

کیش، بلوار امیرکبیر، امیرکبیر ۳، ساختمان مهرز-طبقه ۲، واحد ۲۰۶

☎ ۰۷۶-۴۴۴۶۷۵۴۵ ☎ ۰۹۳۸۴۵۱۰۰۵۵۳

www.ariaataskish.com

✉ export@ariaataskish.com ✉ import@ariaataskish.com

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام. تی)

شرکت تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

پایانه غرب ۲-۸۱۰۶۶۶۴۴

پایانه جنوب ۴-۵۱۸۵۳۰۱۰۴

پایانه شرق ۴-۵۵۱۸۵۳۲۴۶

پایانه شرق

۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir

شرکت عرفان تجارت آستارا

حمل و نقل بین المللی
فارا تیر ترابار
FARA TIR TARABAR
Int'l. Transport Co.

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

☎ ۰۱۳۴۴۸۱۶۰۳۲ ☎ ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷ / ۰۹۹۰۲۷۰۷۴۱۷

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

ایران پیمان

پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

دفتر مرکزی

۶۶۷۰۷۱۴۸

رزرو ترمینال جنوب ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

رزرو ترمینال غرب ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

رزرو ترمینال شرق ۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰

رزرو پارکینگ بیهقی ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info

بازرگانی لاله رخسار

LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۳۳)

ترخیص کالا در بوشهر

صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا »

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امر بانکی و ارزی »

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸

بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲

دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

داخلی بوشهر: ۲۳۳ - ۰۲۱-۴۵۹۴۳
داخلی تهران: ۳۱۱ - ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

✉ lrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co





حمل و نقل بین‌المللی
ولیدی ترابزر آذر



شرکت نوید راسا آذر ÇAKAN nakliyat

نماینده شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

📍 Tavsanlı Mah. 4545 Sok. 9/A

TAVSANLI-GEBZE/KOCAELI

ÇAKAN ANTREPO

📍 İstanbul'daki depomuz dilovası 30 bin metir ve 10 bin metir

kapalı depo siz değerli müşterilerimize gelişmiş imkanlarla

hizmet vermektedir. ☎ +905347875532

Farhad Azarafza ☎ +905323131857

• حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه- سوریه- لبنان- اردن و گرجستان

• ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس

• انبار رو باز اختصاصی ۳۰ هزار متر مربع در شهر دیلوواسی استانبول ترکیه

و انبار سرپوشیده ۱۰ هزار متر مربع در قبضه استانبول

☎ +902627540126

☎ +989122077929

☎ ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰

☎ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹

☎ ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶

☎ ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

🌐 www.cakannakliyat.com

✉ rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۴۳۷

☎ 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



سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

گروه شرکت‌های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابری

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 آسیایی 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 با در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیکرش، کارکریر، کفی)

« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه‌ر اختصاصی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲

📠 ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.com



عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده‌های 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 ۵) ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ - ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰

☎ شماره ویژه ۰۵۱-۳۱۳۴۷ - ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

✉ adltarabaran@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

☎ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵ 📠 ۸۸۳۱۷۹۷۳

۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ bobehreja@gmail.com



رهزاد ترابری

Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها با

کامیون‌های چادری و یخچالی به

کشورهای افغانستان

(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)

عراق

(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کرپلا، نجف)

ارمنستان - ترکمنستان

ازبکستان - تاجیکستان

گرجستان - آذربایجان

ترکیه و کشورهای عضو شینگن

📍 جاده ساوه، شهرک صنعتی

چهاردانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)،

میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

☎ ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳ / ۵۵۲۶۴۹۲۲

📠 ۰۲۱ - ۵۵۲۶۴۷۱۴

✉ rahzad.tarabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

آرام گرد ابهر

گلدشت دماوند

به مدیریت محمد رضا همتی

مدیر عامل:

۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

📍 باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵

☎ باربری : ۰۹۹۰ - ۰۱۱۵۴۱۱

۰۲۴۳ - ۵۲۸۴۰۲۳

📍 مسافربری ابهر: پایانه مسافربری

مسافربری

دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳

دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳

خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳



شرکت حمل و نقل صنایع روغن بارگلزا

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربری‌ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد

مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور

(بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)

حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ 📠 ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ بندرامام: ۰۶۱-۱۲۹۸-۵۲۲۴۱۳۵۲

تهران: ۰۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

🌐 www.bargolza.com

✉ bargolzatrn@yahoo.com





موسسه آموزش مهل و نقل کارآمد

آموزش کارآمد، خدمات سرآمد

خدمات موسسه آموزش حمل و نقل کارآمد:

- بسترسازی مناسب در جهت پرورش نیروهای متخصص و کارآمد
- راهگشای مدیران و افراد تازه وارد به صنعت حمل و نقل بین المللی
- ارائه خدمات آموزشی در تمامی مباحث کاربردی حمل و نقل
- آشنایی با نحوه کسب و کار در بخشهای مختلف اعم از فروش و بازاریابی، اسناد و عملیات و خدمات مشتریان

☎ ۰۹۳۵۴۰۹۵۰۳۱

📧 karamad_transport_training

🌐 karamad_transport_training

✉ Karamad.transport.training@gmail.com

دارای کد پیمانکاری حمل قیر از شرکت نفت پاسارگاد

ناوگان گسترده و مدرن، ماشین آلات و تجهیزات ویژه حمل و نقل قیری

بشکهای و تانکری بین المللی و داخلی، مجهز به سیستم کنترل از راه دور،

حمل گاز ال پی جی و کلیه کالاهای مجاز

📍 استان مرکزی، دلیجان، روستای شهرک صنعتی دلیجان، انتهای بلوار اصلی، خیابان سرو ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۶۱۸۹۳۰

☎ ۰۸۶-۴۴۴۳۳۷۳۰

☎ ۰۹۱۲۴۲۳۰۶۱۲



PBDC
PAYAM BAR DELIJAN

شرکت حمل و نقل

پیام بار دلیجان

🌐 www.sebex.co

✉ info@sebex.co

موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

📍 تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه
۵۵۲۹۶۲۱۷ / ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

☎ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)



ممتاز

☎ ۳۳۷۴۲۹۲۸



METSCO

شرکت حمل و نقل

فولاد ترابرهاورمیان

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 ترابرهاورمیان، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ ☎ ۳۳۸۳۲۳۵۷

✉ fooladtarabartransport@gmail.com



طارق

لجستیک و حمل و نقل

شرکت حمل و نقل

طارق

- تامین کننده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت «پس از رسید» از مبدا اهواز
- تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
- حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
- حمل آهن آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیرآهن، میلگرد، کلاف، رول و...
- حمل محمولات پروژه ای و کیسه ای، قطعات و نگله های سنگین، قطعات کارخانه های فولادی
- ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
- ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس متدهای استاندارد

📍 اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶-۸ ☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹

☎ ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۶۱۱۸۷۰۶۵

🌐 www.tareghtrans.com

✉ info@tareghtrans.com

**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

فروشگاه تایر قادری

مدیریت: محمد قادری چرمهینی

استان: اصفهان

شهر: لنجان

تلفن: ۰۳۱۵-۲۵۵۳۹۵۲

آدرس: لنجان، چرمهین، بلوار بسیج روبروی بهزیستی (روبروی پمپ بنزین)

فروشگاه لاستیک وکیلی

مدیریت: محمد وکیلی

استان: تهران

شهر: شهرقدس

تلفن: ۰۲۱-۴۶۸۹۳۵۷۷

آدرس: جاده شهریار-کرج، ابتدای هفت جوی، نرسیده به خیابان ایرانیان

فروشگاه رینگ و لاستیک حسینی

مدیریت: سیدسامان حسینی کومله

استان: گیلان

شهر: لنگرود

تلفن: ۰۹۱۱-۲۴۰۲۵۹۰

آدرس: خیابان سعدی، فروشگاه رینگ و لاستیک حسینی

فروشگاه لاستیک مومنی

مدیریت: حسین مومنی

استان: همدان

شهر: ملایر

تلفن: ۰۹۱۸-۳۵۲۳۵۲۵

آدرس: همدان، ملایر مرکزی، بلوار خلیج فارس، روبروی انجمن صنفی رانندگان ملایر

تامین کننده برترین برندهای تایر دنیا



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

Avin Ariya Darya

Shipping Co.



📍 Unit 23, 3rd floor, Building no.110 ,20th
Gandi street, Tehran, Iran

☎ +982188777892 /88771872

☎ +989120880632 📱 @avinariyadarya

✉ info@avinariya.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.bsshipping.com

Rasha Tejarat Shaygan Shipping Co



📍 Unit104, 1st floor, block no. 81, west Atefi
st. ,Nelson Mandela Blvd, Tehran, Iran

☎ 0982171400988 (30 lines)

🌐 www.rashats.com ✉ info@rashats.com



شرکت حمل و نقل

بهران کالا

کد شرکت
سهامی ذوب آهن اصفهان: ۲۸

مدیریت امید انتشاری
۰۹۱۳۱۱۸۴۰۷۱

حمل محصولات شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

حمل محصولات سبک و سنگین ترافیکی

حمل کالای تجاری استان اصفهان

دارای پروانه حمل و نقل سنگین از وزارت راه و شهرسازی

باسابقه درخشان در سیستم حمل و نقل کشور

☎ ۰۹۱۳۳۸۹۰۰۷۵

☎ ۰۹۱۳۳۸۹۰۰۹۵

📍 اصفهان، خیابان امیر کبیر، خیابان پرتو، شاهپور جدید، پایانه امیر کبیر، غرفه ۱۰

☎ ۰۹۱۳۳۸۹۰۰۸۵

☎ ۰۳۱۳۳۸۷۸۷۲۰_۲۱

✉ Behrankala.transportation@gmail.com

🌐 www.Behran-kala.com



شرکت حمل و نقل

راهیان ایران



کد ذوب آهن: ۵۴



شرکت فولاد مبارکه اصفهان
ESFAHAN'S MORAKKEH STEEL COMPANY
کد حمل فولاد سبا: ۱۳۱۱

مدیریت اصغر بختیاری

۰۹۱۳۱۰۱۹۴۲۴

تجربه‌ای متفاوت در حمل بار

با سرعت، دقت و مسئولیت مطلوب

☎ ۰۹۱۳۳۳۹۹۹۴۰

☎ ۰۹۱۳۳۳۹۹۹۵۰

📍 دفتر مرکزی اصفهان: شاهپور جدید پایانه حمل و نقل امیر کبیر شماره ۲۴

☎ ۰۹۱۳۳۳۹۹۹۶۰

☎ ۰۳۱۳۳۸۶۰۳۰۲

✉ RahianIran@yahoo.com

🌐 www.RahianIran.ir



شرکت خدمات بارهوایی 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



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

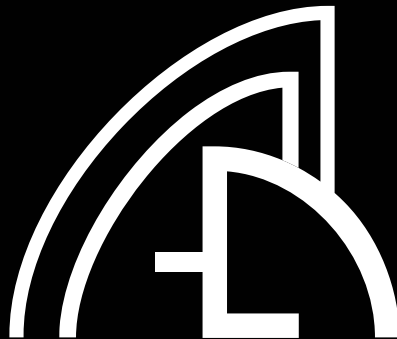


تامین کننده قطعات ماشین آلات راهسازی،
تجهیزات بندری و اسکله ای

آدرس : تهران، خیابان قزوین، خیابان مخصوص، پلاک ۲۸
تلفن : ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۴ - ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۶
تلفن همراه : ۰۹۱۲۵۲۴۰۲۲۳ - ۰۹۱۲۱۰۴۴۲۸۸

www.wikiparts.ir sales@wikiparts.ir





Avin Ariya Darya
Shipping Co.

📍 Unit 23, 3rd floor, Building no.110 ,20th Gandhi street, Tehran, Iran

☎ +982188777892 / 88771872

📠 +989120880632

✉ info@avinariya.com / kasra@avinariya.com / sales@avinariya.com

📷 @avinariyadarya

به زودی در جاده‌های ایران ...



تجربه ای متفاوت از کیفیت



سروش دیزل
SORUSH DIESEL

@ soroushdiesel_mabna | soroushdiesel.com | +98 21 84 206

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- ۹ بزرگراه فتح، بلوار سامانی پور، کوچه البرز اول 48641616-(21) 98+



www.FardaDiesel.com



[FardaDiesel-official](https://www.instagram.com/FardaDiesel-official)



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



info@FardaDiesel.com

آرین تایر
ARIAN TIRE



تامین کننده برترین برندهای روز دنیا

BRIDGESTONE

NANKANG **GOODYEAR**
Made in TAIWAN

WARRIORTYRE **ONYX**

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 ۰۲۱۴۸۴۹۱۰۰۰