



- ◀ جامعیت از دست رفته
- ◀ سیاهه معضلات بیکراهی پیچیده
- ◀ گره اندر گره
- ◀ فرار رانندگان و مالکان اتوبوس از جاده‌ها
- ◀ گز نکرده، پاره نکنید!
- ◀ مکانیسم‌های اهرم تنظیم
- ◀ نیکو نگردد آنکه بنیادش بد است

سلطه بلاتکلیفی

با وجود گذشت ۲۰ سال از زمان آغاز مطالعه طرح جامع حمل‌ونقل، همچنان سرنوشت این سند مبهم مانده است و همین بلاتکلیفی موجب شده که نه تنها اکنون با انبوهی از پروژه‌هایی غیرضروری مواجه باشیم که چاه ویل بودجه عمرانی شده، بلکه منشأ مشکلات روزافزون حمل‌ونقلی نیز شده است.





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



نامیک

گزر از سنت نو سازی تا دستان سوی ایران



تهران، سهروردی شمالی، ابتدای خرمشهر، کوچه مهتاب، پلاک 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: +40880183 9821
info@hamikrun.com

نامیک ران
خودروراد





Amatis Calm Sea

NVOCC and Freight Forwarder



SCAN ME

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

☎ +98 21 86194640 - 86194641

✉ Info@amcasea.com

🌐 amatis_calm_sea



DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴-۹

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

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

SAEEI TARABAR ARSHAM



S.T.A SHIPPING

SHIPPING AGENCY .CO. LTD

تهران: میرزای شیرازی، بالاتر از خیابان مطهری، پلاک ۲۱۹، طبقه پنجم، واحد چهار

تلفن: ۰۲۱ - ۵۹۲۴۵۰۰۰ شماره: ۰۲۱ - ۸۸۷۱۲۷۵۸

بندر عباس: بلوار پاسداران، سه راه جهان بار، ساختمان بابک، طبقه دوم، واحد هشت

تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۵۴۱۳۸ ۰۷۶ - ۳۳۵۵۴۱۳۹

www.stashipping.com

info@stashipping.com

info@sta-transport.com

Commitment, Care, Credibility



ارائه خدمات

لجستیک و حمل و نقل

برو بحر ۳۰ ساله شد

We made transportation easier

نماینده: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰
www.ilslogistic.com

تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰
info.ilslogistic.com

شرکت برو بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی



SEBCO

Transportation



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 



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
۰۹۱۲۱۷۵۹۸۸۳ - ۰۹۱۲۱۵۵۱۳۵۱
۰۲۱)۶۷۵۲۸ - ۰۲۱)۶۷۵۳۱

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





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

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  در ایران

فورواردر / ترانزیت داخلی و خارجی

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

دارای شعبه در بندرعباس و بندر امام خمینی و نمایندگی

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

 ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۰۳

 ۰۲۱-۲۲۲۷۰۶۳۸

 www.sevenseasir.com

 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



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

LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



Robina

شرکت توسعه تجارت روبینا
نماینده گشتیرانی (سهامی خاص)

☎ (+98) 921 461 3640

✉ lcl@robina-shipping.com

☎ (+98) 21 26401237 EXT:120

in Tosse Tejarat Robina

📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

ناوگان حمل و نقل گروه مالی گردشگری



پرچمبار

شرکت حمل و نقل



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

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

ما با بهترین متخصص‌ها
آماده خدمت‌رسانی به شما هستیم

تلفن: ۰۲۱-۴۴۵۴۹۷۶۷-۸

فکس: ۰۲۱-۴۴۵۲۵۹۱۷

تهران، کیلومتر ۱۱ بزرگراه شهید لشگری،

جنب رازک‌شیمی، ساختمان اداری سپه

www.parchambar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کیان ترابر حافظ

باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را
برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی
هوایی / زمینی / دریایی از
سراسر دنیا و بالعکس



تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



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

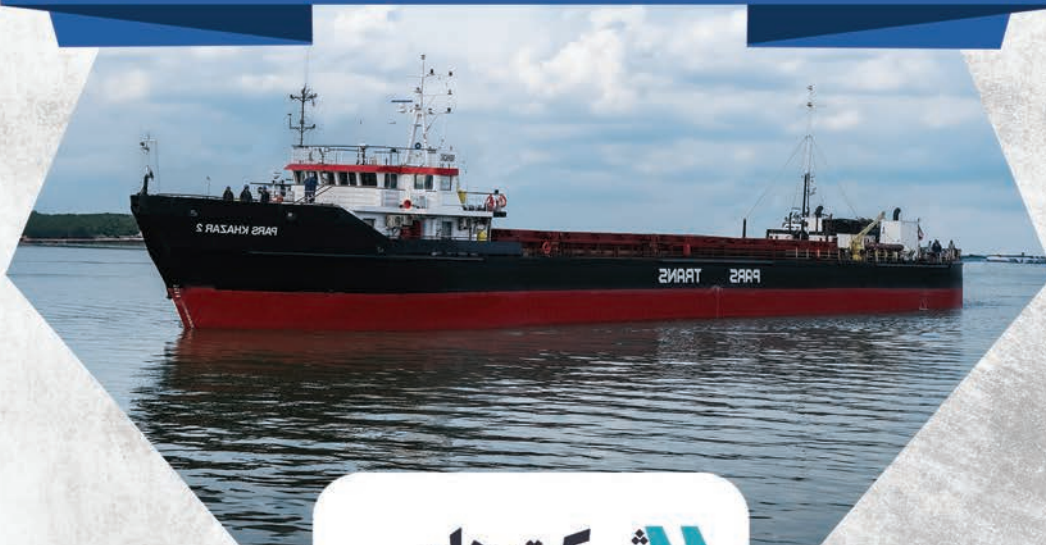
✉ info@hilaldarya.com

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
پارس عبور

Delta Shipping Co.
شرکت دلتا شیپینگ

Astra Shipping Co.
شرکت آسترا شیپینگ

Mega Wood
کارخانه مگاوود

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



**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

هلدينگ عدالتيان

شرکت حمل و نقل بين المللی

عدل ترابران خاورميانه

ADLTARABARANTOOS.COM ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۳۴۶۵



شرکت حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند

عدل ترابران توس

ADLTARABARANTOOS.COM ☎ ۰۵۱-۳۱۳۴۷



شرکت حمل و نقل تخصصی فرآورده های نفتی

آسایش ترابر توس

ASAYESHTARABAR.IR ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۳۴۶۳



شرکت حمل و نقل بين المللی

پيشتاز ترابر عصر خاوران

PISHTAZTARABAR.COM ☎ ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳



شرکت نرم افزاری گروه داده پرداز کوارتز

دانش بنیان گلدن کو

info@golden-co.ir ☎ ۰۵۱-۳۷۰۵۷۲۳۹



شرکت زنجیره ای تامین و توزیع سوخت

پتروپرنده خاورميانه

PETROPARAND.IR ☎ ۰۵۱-۳۷۰۵۷۲۱۷-۲۰





بانک صادرات ایران

سپینو

سپهری نو

پلتفرم بانکداری دیجیتال بانک صادرات ایران



سبا سیستم، در هر مسیر همراه شما

نرم افزار کشتیرانی

نرم افزار فوروردی 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 جامع مدیریت کوریری و پست سریع بین المللی

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

 سبایسیستم

sabanetsystem.com

021-88831194



scan me

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

سرویس بسته‌بندی تیپاکس



ارسال امن با بسته‌بندی تیپاکس

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بنام

بنام ریشرکنس



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

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

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

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ | فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

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

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

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001



۳۳ زیرساخت

مجمع‌الجزایر مدیریتی

مشکل ریشه‌ای اقتصاد ایران به صورت عام و بخش حمل‌ونقل به صورت خاص اتخاذ تصمیمات سلیقه‌ای با نگاهی غیرراهبردی است. در این وانفسا، پرسش آن است که طرح جامع چه محلی از اعراب دارد؟



۴۹ اقتصاد کلان

عارضه و عوارض

- سیاهه معضلات پیکره‌ای پیچیده
- ارزش‌گذاری بر اساس هوش مصنوعی!

۶۱ گذرگاه

مخاطرات سفر

- گره اندر گره
- فرار رانندگان و مالکان اتوبوس از جاده‌ها
- فاجعه از آنچه می‌گویند، بزرگ‌تر است



۷۳ فرودگاه

کنترل پرواز

- گز نکرده، پاره نکنید!
- چالش پذیرایی در ارتفاع ۳۰ هزار پایی



۸۵ ایستگاه

تنظیمات

- مکانیسم‌های اهرم تنظیم
- ریزه‌کاری‌های سرعت گرفتن
- آینده حمل‌ونقل؛ بزرگراهی از لوله‌ها است؟



۹۵ فرمان

صنعت خودران

- نیکو نگردد آنکه بنیادش بد است
- یک بازار فرسوده در جهان جدید!



بهاره بوذری



ISSN: 1827-5151

ماهانامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و ششم
شماره دویست و هجدهم / اردیبهشت ماه ۱۴۰۳



■ صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی

■ مدیرمسئول و سردبیر: پریوا عروج‌نیا

■ دبیر گروه کارشناسان: پویا فیروزی

■ 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 خاوردی، 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: ۱۵۷۴۵ - ۱۱۱۸

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس‌اپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ www.tarabaran.com

■ tarabaranmag@gmail.com



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

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

با همکاری:

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

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

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

www.instransport.com

021-88140071



بلا تکلیف!

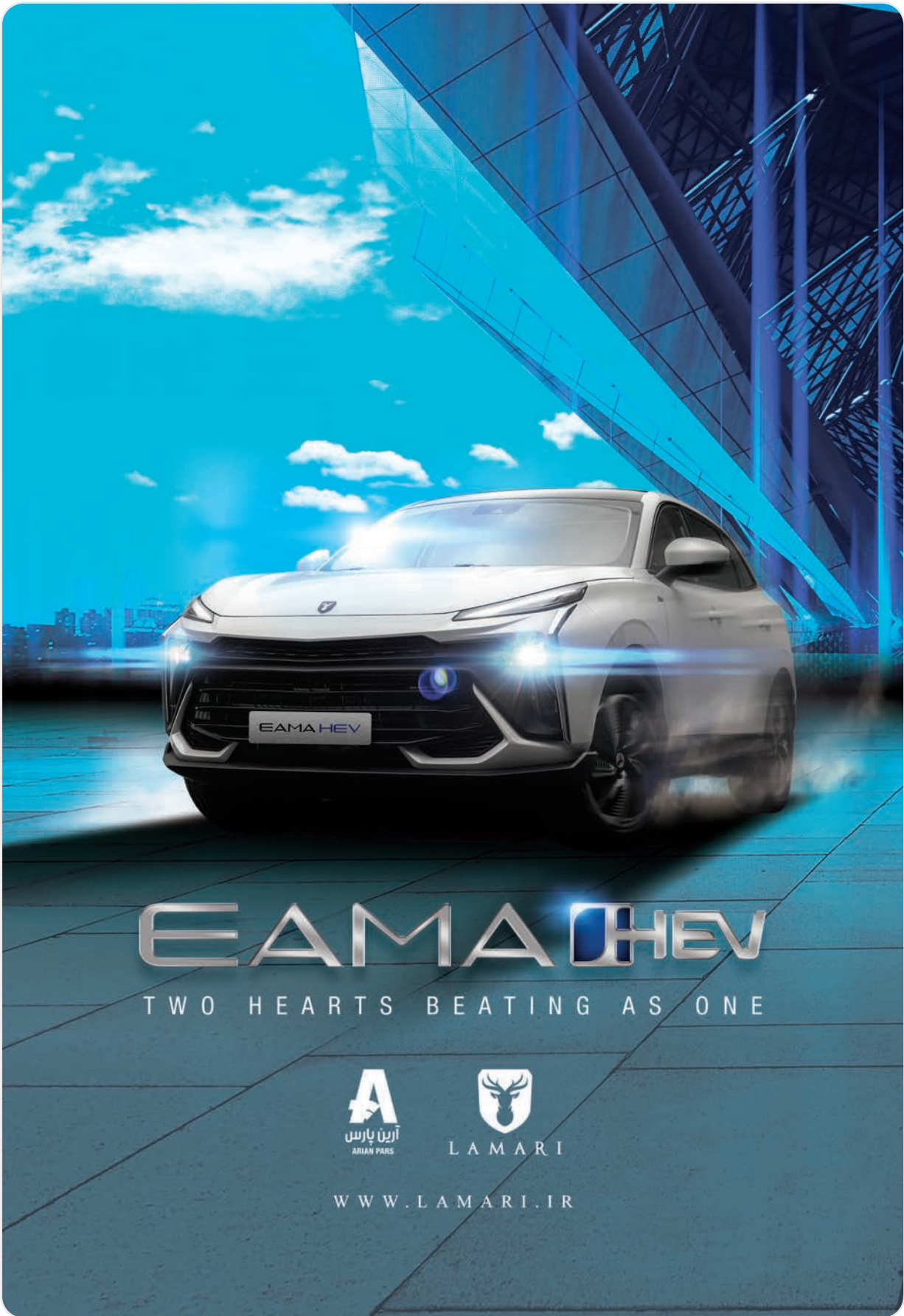
به وقت دهه ۵۰- در دورانی که به زمان شاه معروف است- سازمان برنامه و بودجه در اندیشه دستیابی به «یکپارچگی» و با هدف تعیین نقشه و چشم‌اندازی جامع برای ایران با یک شرکت ایرانی- فرانسوی به نام ستیران قراردادی به‌منظور تدوین «سند آمایش سرزمین»، «طرح شبکه بزرگراهی» و «طرح یکپارچه حمل‌ونقل» منعقد کرد.

فرانسویان هم که پیش از آن در بلاد خود چنین طرحی نو درانداخته و بنیادی اساسی پایه‌گذاری کرده بودند، نقشه‌ای برای آمایش سرزمین، حمل‌ونقل و راهسازی ایران کشیدند که مورد تایید واقع شد، اما پس از تصویب آن طرح‌ها، با گردش روزگار و وقوع تحولات سیاسی، انقلاب و سرآمد همه آنها هم جنگ، اجرای این طرح‌ها که تکلیف آمایش سرزمین و شبکه زیرساختی و حمل‌ونقلی کشور را تا افق ۱۴۰۰ روشن کرده بود، به بوته فراموشی سپرده شد؛ چراکه فرانسوی‌ها اجرای آن طرح‌های آمال‌گرایانه و بلندپروازانه را در گروهی ثبات سیاسی، اراده جمعی و داشتن عزمی راسخ برای رشد و توسعه اقتصادی کشور دانسته بودند و همان‌گونه که گفته آمد تا چندین و چند سال هیچ‌کدام از آن کلیدها ساخته نشد.

اکنون نیز بالغ بر ۲ دهه است که هم دولتمردان و هم حلقه علمی و نخبگانی کشور به صرافت اهمیت طرح جامع حمل‌ونقل و سند آمایش افتاده‌اند، اما گویا هنوز هم به‌دلیل گم شدن همان کلیدهای طلایی در جاه بی‌کفایتی، مدیران دولتی و مسئولان حکومتی نه دلواپس تعریف و تدوین آن اسناد بالادستی هستند و نه ککشان می‌گرد که به‌واسطه نبود نقشه راهی درست و علمی، بودجه دولتی به‌جای بهره‌وری به هدرروی رسیده و سرمایه بخش خصوصی نیز به‌جای جذب برای پروژه‌های عمرانی به سمت بیرون از مرزها روانه شده است. مشکلات ترابری کشور نیز چون کلافی سردرگم شده که هرچه برای گشایش آنها تقلا می‌کنیم، به سبب نبود برنامه‌ای جامع فقط بر پیچیدگی آن می‌افزاییم.

حمل‌ونقل نیز تنها معلول این شرایط نیست، بلکه یکی از هزاران هزاران است که جزئی‌ترین آنها نبود اتفاق نظر بخش خصوصی و دولت بر سر تعطیلی آخر هفته و ایجاد وقفه‌ای ۴ روزه در مبادلات مالی و تجاری با دنیا است؛ آن هم در شرایطی که تازه‌ترین گزارش بنیاد هریتیج از شاخص‌های آزادی‌های اقتصادی سال ۲۰۲۴ نشان می‌دهد که ایران رتبه ۱۶۹ را در میان ۱۷۶ کشور به‌دست آورده و هم‌رتبه با آفریقای مرکزی، اریتره و کره شمالی است.

القصد؛ به‌واسطه غیاب عقلانیت در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری کشور، بلا تکلیفی در همه ارکان کشورداری حکمرانی می‌کند، سایه جنگ گسترده‌تر از همیشه شده، ثبات اقتصادی و سیاسی در شکننده‌ترین حالت ممکن قرار گرفته و همبستگی میان مردم و دولت - به دلیل آزمون آموزش‌های بر خطا رفته - در سست‌ترین شکل خود است. پیکره حمل‌ونقل هم آینه تمام‌نمای این شرایط متزلزل و ناپایدار.



EAMA HEV

TWO HEARTS BEATING AS ONE



آریئن پارس
ARIAN PARS



LAMARI

WWW.LAMARI.IR

مجمع‌الجزایر مدیریتی

مشکل ریشه‌ای اقتصاد ایران به صورت عام و بخش حمل‌ونقل به صورت خاص مجمع‌الجزایری بودن آن و اتخاذ تصمیمات سلیقه‌ای با نگاهی غیر راهبردی و موضعی است. همین معضل موجب شده است که به اذعان نخبگان حوزه ترابری و اقتصاد حمل‌ونقل، با وجود گذشت بیش از دو دهه همچنان دیدگانمان به تصویب طرح جامع حمل‌ونقل روشن نشود و فرصتی مهیا شود که وزرا و وکلای مردم با تصویب هر طرحی - به پشتوانه سیاسی - کیسه‌ای برای بودجه بدوزند و کار را به جایی برسانند که با انبوهی طرح عمرانی نیمه‌کاره و بدون اولویت مواجه شویم که نه می‌توانیم آنها را رها کنیم و نه به اتمام برسانیم. حال پرسش این است که در چنین شرایطی، طرح جامع چه محلی از اعراب دارد و منابع مالی جدید کجاست؟

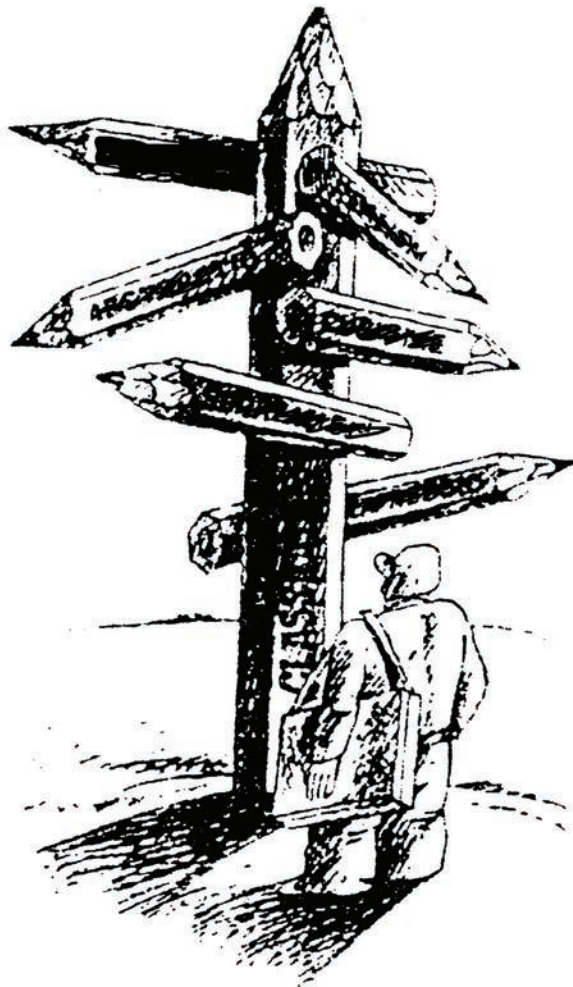


چالش‌های تصویب طرح جامع حمل‌ونقل و بررسی روش‌های تامین مالی پروژه‌ها

جامعیت از دست رفته

گزارش از

مونا روشندل



سرگذشت طرح جامع حمل‌ونقل، به‌خودی‌خود نمایانگر آن است که در سیستم مدیریتی و حکمرانی

ایران، نه‌تنها پروژه‌های عملیاتی و اجرایی در گردونه زمان گرفتار می‌شوند بلکه پروژه‌های مطالعاتی نیز اگر دست مدیران را از صدر تا ذیل در لابی‌گری‌ها ببندد، به دور باطل گرفتار خواهد شد. چنان‌که طرح مطالعاتی فرانسوی‌ها را در پستو گذاشتیم و تدوین طرح جدید را به سازمان برنامه‌بودجه و در نهایت هم وزارت راه سپردیم که همچنان سعی باطل می‌کنند.

بسیاری از صاحب‌نظران معتقد هستند که اصلی‌ترین دلیل طولانی شدن روند تدوین و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل، این است که چنین طرحی راه بر اعمال نفوذ نگاه‌های غیرملمی، غیرراهبردی، موضعی و جزیره‌ای می‌بندد؛ بنابراین در غیاب آن، عرصه تصمیم‌گیری جولانگه سیاستمداران و ساحت تصمیم‌سازی میدان تاخت‌وتاز بودجه‌خواران شده؛ به این صورت آنها هر نقشی بکشند و هر طرحی بریزند، چاه ویلی است که بودجه عمرانی را می‌بلعد و به توسعه نمی‌انجامد. نمونه آن را هم کم نداریم. حالا برای خروج از این گرداب، یافتن مسیر توسعه و دستیابی به منابع مالی جدید چه باید کرد؟

ترابران در همین زمینه، میزگردی را با همراهی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و با حضور صاحب‌نظران خیره در این حوزه برگزار کرد. آنها متفق‌القول بودند که باید به خودمان بیاییم، هوشیار شویم، غفلت چند دهه‌ای را کنار بگذاریم و هرچند دیر اما به فوریت جلوی زبان بیشتر را بگیریم و با تاباندن نور عقلانیت از تاریکخانه کنونی به درآییم و طرح جامع حمل‌ونقل را به شیوه‌ای معقول و ضمانت اجرایی از دولت مطالبه کنیم.

و دیگر برای به‌روزرسانی طرح نیازی به خارجی‌ها نباشد، بنابراین طرح بسیار کلان شد و از آنجا که طرح‌های کلان دستخوش تغییرات کلان هم می‌شوند، در این نمونه نیز با تغییر وزیر، شرایط کاملاً دگرگون شد. بعدها نیز با اتمام بودجه، منابعی برای این کار تزریق نشد و پروژه مذکور تا پایان دوره وزارت آقای بهبهانی و دولت آقای احمدی‌نژاد متوقف ماند. بنابراین عملاً آغاز مجدد این طرح به دوران وزارت آقای آخوندی مربوط می‌شود که با تشکیل معاونت حمل‌ونقل، کار روی این برنامه دوباره آغاز شد و خوشبختانه این جریان در زمان وزرای بعدی یعنی آقای اسلامی، مرحوم قاسمی و آقای بذریچاش ادامه یافت. در واقع، آنچه امروز می‌بینیم محصول فرآیند آغازشده از همان دوره است. به بیان دیگر، در یک مقطعی این طرح با ۷۰ تا ۸۰ درصد پیشرفت به نقطه صفر رسید و دوباره آغاز شد که اکنون در حد ۸۰ تا ۹۰ درصد پیشرفت قرار دارد.

البته آقای آدم‌نژاد، معاون حمل‌ونقل وقت وزارتخانه، فاز ۲ طرح را به سازمان‌های تابعه وزارتخانه سپرد که اگرچه از نظر تکنیکال کار اشتباهی بود، زیرا باید کار به‌صورت یکپارچه پیش می‌رفت، اما از نظر مدیریتی تصمیم درستی بود، چراکه دیگر از گزند تغییر وزیر و به تبع آن تغییر ردیف‌های بودجه سنواتی در امان ماند و در نهایت، اکنون در چنین موقعیتی ایستاده‌ایم.

■ **مرتضی ناصریان، مشاور اقتصادی و تامین مالی طرح‌های توسعه راه‌آهن در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل: فراموش نکنید که صرفاً ۲۰ درصد از طرح جامع حمل‌ونقل که تحت مدیریت دکتر شیرازیان و در دهه ۷۰ و ۸۰ روی آن کار شد، مربوط به توسعه**

■ **ترابران: نظر به اینکه یک طرح جامع در هر حوزه‌ای باید تصمیمات فردی، سلیقه‌ای و هیجانی را ریشه‌کن و راه مستقیمی برای حرکت نهادهای ذی‌ربط آن حوزه و همچنین روش و میزان اختصاص بودجه به پروژه‌های اولویت‌دار را تعریف کند، چرا طرح جامع حمل‌ونقل ایران همچنان پس از ۲۰ سال بلاتکلیف است؟ چه چالش‌هایی برای تهیه و تصویب طرح جامع حمل‌ونقل وجود داشته و دارد؟ علاوه بر این، با توجه به زمان از دست رفته و تحولاتی که در این حوزه رخ داده، چه تغییراتی باید در متن پیش‌نویس طرح صورت گیرد تا بتواند برای آینده حمل‌ونقل مفید باشد؟**

■ **دکتر سیدعلیرضا سیدوکیلی، عضو هیئت‌علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی: اجازه بدهید در ابتدا، از تاریخچه کار شروع کنیم، واقعیت این است که طرح جامع حمل‌ونقل کشور از ۲۰ سال گذشته که از سازمان برنامه‌و بودجه وقت به وزارت راه و ترابری وقت آمد تا امروز - که تهیه آن در وزارت راه و شهرسازی در مراحل پایانی است - یک دوران سینوسی شدید ۲۰ ساله را پشت سر گذاشته است.**

در دهه ۷۰، در حالی که خود سازمان برنامه‌و بودجه یک طرح جامع حمل‌ونقل تهیه کرده بود، وزیر راه و ترابری وقت اعتقاد داشت که باید مشاور خارجی داشته باشیم، البته این ایده و خطمشی داشتن مشاور خارجی به دهه ۴۰ برمی‌گردد که سرانجام باعث شد فرانسوی‌ها یک طرح جامع برای کشورمان تهیه کنند.

به هر حال، این بار هم هلدینگ از مشاوران فرانسوی به ایران آمدند و یک مشاور ایرانی در قالب یک شرکت مادر تخصصی به نام شرکت مهندسی مشاور مترا با آنها جوینت شد تا انتقال دانش نیز صورت گیرد



زیربنایی و اولویت‌بندی پروژه‌ها و ۸۰ درصد بقیه به مسائل کلان دیگری مانند مدیریت انرژی، ایمنی، ساختار سازمانی و منابع انسانی در بخش حمل‌ونقل اختصاص داشت. به بیان دیگر؛ اهداف آن طرح جامع حمل‌ونقل با طرح فعلی متفاوت است. در واقع طرح جامع فعلی که در حال تهیه آن هستند، به دنبال ارائه یک برنامه کلان از توسعه شبکه است، در حالی که هدف طرح جامع در دهه ۷۰ و ۸۰ ایجاد یک نظام جامع حمل‌ونقلی بود.

تا آنجا که من می‌دانم وقتی آن طرح به تصویب نرسید و قرار شد وزارت راه مجدداً طرح را تهیه کند، ابتدا یک مشاور برای تهیه شرح خدمات طرح جامع حمل‌ونقل انتخاب کرد که نتایج آن دیگران را اقعان نکرد و به قدری بر آن شرح خدمات ایراد گرفتند که وزارت راه مجبور شد مشاور دومی را برای تکمیل شرح خدمات انتخاب کند؛ یعنی طی دو دوره، طرح پژوهشی و شرح خدمات برای مطالعات و طراحی نظام جامع حمل‌ونقل تهیه شد و برای آن با مشاور فرانسوی EGIS و مترا قرارداد بستند، اما به محض انعقاد قرارداد و آغاز کار، دکتر تقی‌زاده که آن زمان مدیر مترا یعنی شرکت مشاور مسئول این طرح بود، با اینکه قرارداد را بسته بودند، گفت که این همه شرح خدمات شدنی نیست. این نظر به همه دستگاه‌های تابعه وزارت منعکس و عملاً شرح خدمات به طرح جامع حمل‌ونقل فعلی محدود شد و از آن به بعد هم (در ۲۰ سال اخیر)



خدایار خاشع: اخیراً دولت از سرب‌پولی،

به مشارکت عمومی خصوصی تمایل پیدا کرده،

وگرنه اعتقادی به آن ندارد و اگر یک زمانی

بحران تحریم‌ها تمام و دوباره پولدار شود، باز

زیر میز مشارکت عمومی - خصوصی می‌زند.

در عین حال، در موضوع تامین مالی باید دید

که آیا آن کار ارزش دارد که با بهره ۵۰ یا ۶۰ درصد

تامین مالی شود؟ مهم‌تر اینکه از کجا، با چه روشی

و به چه میزانی می‌توانیم تامین مالی کنیم؟

سیاست‌ها و محدودیت‌ها چیست؟



فقط به دنبال طرح جامع برای توسعه شبکه رفتیم. البته شاید بگویید که اگر همین یک مسئله را حل کنیم، کار بزرگی کرده‌ایم، اما مسائل بخش حمل‌ونقل به هم وابستگی دارند. اگر ما سندهای جامع بالادستی کافی نداشته باشیم، رویکرد تهیه‌کنندگان طرح جامع مبهم خواهد بود؛ مثلاً آیا در طرح جامع حمل‌ونقل باید صرفاً از منظر اقتصاد یا اقتصاد حمل‌ونقل به موضوع نگاه کرد یا مسائل آمایشی؟ ملاحظات دفاعی و امنیتی یا رویکردهای راهبردی در ارتباط با بقیه کشورها که لزوماً همه آنها هم اقتصادی نیست چه می‌شود؟!

وقتی سند بالادستی برای طرح جامع نداریم، چنین مسائلی تهیه و اجرای طرح را با دشواری مواجه می‌کند؛ مثلاً وقتی بگوییم طرح جامع باید صرفاً بر مبنای اقتصادی تدوین شود، وزیر می‌گوید من باید به فکر آمایش مناطق و سواحل مکران هم باشم، پس باید در آنجا راه‌آهن ساخته شود، حتی اگر طرح جامع بگوید که اولویت ندارد؛ بنابراین یک وجه از نگاهی که معتقد است طرح جامع اگر تصویب هم شود، اجرا نخواهد شد، چنین مبنایی دارد و به عدم توجه به ابعاد مختلف حمل‌ونقل در طرح موردنظر مربوط می‌شود. یک وجه هم البته مرتبط با رانته‌ها و لابی‌گری‌ها و یا تعصبات منطقه‌ای است که مقامات ممکن است هر یک برای خودشان در هر پروژه‌ای تصور کنند.

خلاصه اینکه در حال حاضر، در شرح خدمات همه مشاوران این پروژه، صرفاً موضوع تهیه طرح جامع یا مسترپلن قید شده نه تهیه نظام جامع حمل‌ونقلی، پس از این مشاوران نمی‌توان بیش از آنچه در شرح خدماتشان ذکر شده، انتظار داشت. در نتیجه، چنین طرح جامعی به دلیل کمبودی به نام نظام جامع یا سند راهبردی برای بخش حمل‌ونقل، اعتماد ما را نسبت به این برنامه کم می‌کند.

بحث دیگری که مانع پیشبرد طرح جامع حمل‌ونقل می‌شود، شیوه تلفیق طرح‌های جداگانه سازمان‌های تابعه با یکدیگر در وزارتخانه است که جای تامل دارد. این موضوع را هم فراموش نکنیم که هر طرحی که می‌خواهد یک نوع مدل‌سازی انجام دهد، منعکس‌کننده تقریبی از واقعیت‌های کشور و جامعه است، پس هرچه با عوامل و معیارهای متنوع‌تری روبه‌رو باشیم، مدل‌سازی پیچیده‌تر می‌شود و وقتی مدل‌سازی پیچیده‌تر شد، افراد کمتری متوجه ریزه‌کاری‌های طرح خواهند شد. به بیان دیگر، پیچیدگی در تهیه مدل‌ها معمولاً اعتماد مقامات بالادستی را کمتر می‌کند، زیرا نمی‌توانند درک کنند که در یک طرح جامع باید همه مسائل و مباحث مانند سوانح، اعتبارات لازم، صرفه‌جویی در مصرف سوخت و... لحاظ شود.

البته همان‌طور که گفتم، باید نگران رانته‌ها و لابی‌گری‌ها هم بود،

■ **دکتر سبحان نظری، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته:** برای درک بهتر ضرورت تهیه و تدوین طرح جامع حمل‌ونقل، می‌توان به تفاوت در زندگی فردی و جمعی اشاره کرد. هرچه یک فرد رفتار منطقی‌تری در زندگی شخصی خود داشته باشد، نتایج بهتری کسب خواهد کرد و در صورتی که به جای این فرد، واحدهای بزرگ‌تری از زندگی جمعی (خانواده، شرکت، سازمان،

بنابراین باید تصویب چنین طرح‌هایی به یک مرجع بالاتر از وزارتخانه مانند هیئت‌وزیران سپرده شود. وقتی هیئت‌وزیران تصویب کند، وزارت راه به‌تنهایی و به‌راحتی نمی‌تواند آن را تغییر دهد. به نظر من، باید در کنار طرح جامع، مکانیزمی هم وجود داشته باشد تا موارد استثناء را مشخص و تصویب کند، مانند قانون برگزاری مناقصات که در انتهای آن مکانیزم ترک تشریفات وجود دارد.



رویارویی کانون‌های قدرت با جامعیت در تصمیم‌گیری

مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها

در مجموع، بحث تهیه و تعریف طرح جامع، یک بحث و چگونگی اجرا و ضمانت اجرایی آن بحث دیگری است. متأسفانه این طرح اگر تدوین و تصویب هم شود، متولی برای اجرا ندارد. آیا وزارتخانه می‌خواهد طرح جامع حمل‌ونقل را اجرا کند؟ شاید خود وزارتخانه و شخص وزیر، نخستین نهاد یا شخصی باشند که قوانین را در این زمینه زیر پا بگذارند. همان‌گونه که اکنون در آزادراه‌ها قانون را زیر پا می‌گذارند. الان آزادراه تهران - شمال، لنگ ۱۰ تا ۲۰ میلیارد تومان نقدینگی است، در حالی با گذشت ماه‌ها از افتتاح، هنوز عوارضش را ابلاغ نکرده‌اند. با چه مجوزی دستور می‌دهند که مردم به‌صورت رایگان از آزادراهی عبور کنند که با سرمایه دیگران احداث شده است؟ چطور یک‌شبه فرمان می‌دهند که ۱۵ روز عوارض عبور آزادراه‌ها گرفته نشود؟ چرا مطابق قانون و آیین‌نامه‌ها این عدم‌النفع را جبران نمی‌کنند؟ دادستانی تاکنون چند حکم ترک‌فعل برای عدم اجرای قوانین علیه وزارت راه صادر کرده، ولی در حد همان نامه باقی ماند و اثری نداشت؛ پس به نظر من قبل از تهیه و ابلاغ طرح جامع و سایر قوانین و دستورالعمل‌ها باید فکری برای الزام اجرای آن کرد. باید برای اجرای آن یک نهاد متولی دارای قدرت لازم وجود داشته باشد. در غیر این صورت، هر کسی که زور و قدرت داشته باشد، آن را زیر پا گذاشته و طرح مورد نظرش را مصوب می‌کند؛ مثل همان موضوع احداث پتروشیمی در منطقه حفاظت‌شده میانکاله. پس ما هر چقدر هم تلاش کنیم که این طرح تکمیل و مصوب شود، اجرا نخواهد شد و مانند صدها مورد مشابه پایگانی می‌شود و صرفاً در مواقعی که خود نیاز دارند به آن استناد خواهند کرد.

اصولاً طرح‌های جامع در همه زمینه‌ها حتی حمل‌ونقل، دست اولین کسانی را که می‌بندد خود وزیر و مسئولان مربوطه است، زیرا در زمان اخذ رأی اعتماد یا رأی مثبت در زمان استیضاح، به درخواست و انتظار نمایندگان ده‌ها طرح جدید شکل می‌گیرد و بنابراین دغدغه هر مسئول و وزیری، یافتن راه چاره برای پاسخگویی به چنین انتظاراتی خواهد بود. به همین دلیل در هنگام ترک مناصب و مشاغل خود، نه‌تنها پروژه‌های ناتمام پیشرفت اندکی دارند، بلکه تعداد بسیار زیادی هم به آنها اضافه شده است؛ فرقی هم نمی‌کند که اصلاح‌طلب باشند یا اصول‌گرا. این اتفاقی است که می‌افتد.

بنابراین اگرچه ممکن است بدبینانه به نظر برسد، ولی فکر می‌کنم که این طرح علی‌رغم دوران سینوسی که پشت سر گذاشته و همه زحماتی که کشیده شده و با وجود اینکه بودنش بهتر از نبودنش است، حتی اگر تصویب هم شود، پایگانی خواهد شد و به مرحله اجرا نخواهد رسید. فراموش نکنیم که برای ندیده گرفتن طرح جامع حمل‌ونقل و وعده انجام بعضی پروژه‌ها خصوصاً در مقاطع انتخابات، کانون‌های قدرت متعددی وجود دارد. شبکه ۱۵ هزار کیلومتری راه‌آهن و دسترسی همه مراکز استان‌ها به ریل که بهره‌وری لازم را ندارد، نمونه همین ادعا است.

حتی پروژه راه‌آهن میانه - تبریز که زمانی جزء پروژه‌های اولویت‌دار بود، در حال حاضر به یک بن‌بست تبدیل شده و الان تمام فعالیت آن با همه سرمایه‌هایی که صرف آن شد، فقط به تردد یک قطار مسافری در روز خلاصه می‌شود. چرا؟ چون به‌دلیل حمایت عده‌ای که با قدرت پشت آن ایستاده بودند، باید ساخته می‌شد.

دولت و...) جایگزین شود، نیاز آن واحد به عقلانیت بیشتر می‌شود. طرح جامع حمل‌ونقل هم چیزی جز همین عقلانیت واجب در برنامه‌ریزی همزمان برای همه شقوق حمل‌ونقل یک کشور نیست.

در دوران معاصر، وجود چنین طرح‌هایی بسیار ضروری شناخته می‌شود، زیرا جهان پیچیده و شبکه‌ای‌تر شده و نسبت به گذشته، هر کشوری با کشورهای بیشتری در حال رقابت است. بنابراین صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل از ۷۰ سال قبل به این نتیجه رسیدند که دیگر با مدل‌های ساده تصمیم‌گیری نمی‌توان برای مسائل حمل‌ونقلی برنامه‌ریزی کرد. به همین دلیل، مجموعه‌ای از مطالعات را به نام طرح جامع حمل‌ونقل پیشنهاد دادند که در کنار هدف کارآیی اقتصادی، کم‌کم ابعاد محیط‌زیستی، پایداری و عدالت اجتماعی هم پیدا کرد و نشان داد که دیگر چنین مطالعاتی نه تنها یک پدیده استاتیک مربوط به ۷ دهه قبل نیست، بلکه حتی امروزش با دیورزش تفاوت‌هایی جدی دارد.

بدهی است که در غیاب چنین مطالعاتی، مبنای عقلانیت تصمیمات هم نقض می‌شود و وقتی حاکمیت از طرح جامع حمل‌ونقل فرار می‌کند، در واقع از عقلانیت فاصله گرفته است. به عبارت دیگر، وقتی در حوزه حمل‌ونقل تصمیماتی که در محدوده طرح جامع حمل‌ونقل هستند، مبتنی بر چنین مطالعاتی اتخاذ نمی‌شوند، به معنای آن است که تصمیمات کلان بدون رعایت عقلانیت کافی گرفته شده‌اند. البته



مرتضی ناصریان: مسائل بخش حمل‌ونقل

به هم وابستگی دارند. اگر ما سندهای جامع

بالادستی کافی نداشته باشیم، رویکرد

تهیه‌کنندگان طرح جامع مبهم خواهد بود؛

مثلاً آیا باید صرفاً از منظر اقتصاد به طرح جامع

نگاه کرد یا مسائل آمایشی؟ ملاحظات دفاعی

و امنیتی یا رویکردهای راهبردی در ارتباط

با بقیه کشورها که لزوماً همه آنها هم

اقتصادی نیست چه می‌شود؟!



نمی‌خواهم ادعا کنم که همه تصمیمات اتخاذی غیرعقلانه است، ولی حتماً این ایراد وارد است که خروجی نظام تصمیم‌گیری از نقطه عقلانی بهینه‌اش فاصله زیادی دارد و همین باعث شده که بهره‌وری لازم را در بخش حمل‌ونقل کشور نداشته باشیم و به اذعان رئیس مجلس شورای اسلامی، ۴۰ درصد از شبکه ریلی کشور اقتصادی نباشد.

مقایسه حمل‌ونقل ریلی در کشور ما با کشورهای دارای راه‌آهن پیشرفته، حاکی از عقب‌ماندگی شدید حمل‌ونقل ریلی ایران از منظر بهره‌وری است. برای مثال بهره‌وری روسیه به ازای هر یک کیلومتر از خطوط ریلی، حدود ۱۵ برابر ایران است؛ یعنی در هر یک کیلومتر از خطوط شبکه ریلی روسیه، ۱۵ برابر شبکه ریلی ایران، بار حمل می‌شود و دلیل آن ساخت خطوط ریلی بر مبنای تقاضا و بهره‌برداری درست از این خطوط در روسیه هست. همچنین در ۲۰ اقتصاد برتر دنیا، حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد حمل بار با استفاده از شبکه ریلی و حمل‌ونقل آبی درون‌سرزمینی انجام می‌شود، اما در ایران حمل‌ونقل آبی درون‌سرزمینی نداریم و سهم ریل هم از جابه‌جایی کالاها بر اساس آخرین آمار به ۸ درصد رسیده است.

در نهایت، در چنین فضای کدری که نور عقلانیت به آن تابانده نمی‌شود، افرادی منافع خودشان را در این تاریکخانه تعریف می‌کنند. شکی نیست که در خلأ طرح جامع، حتماً بخش مهمی از نیروهای تعریف‌کننده پروژه‌ها، پیمانکاران هستند و یک پیمانکار عمرانی به پشتوانه ماشین‌آلات و لایه‌های مختلف، اولویت یک یا چند پروژه را توجیه می‌کند. از طرف دیگر، فشار برای تصویب این طرح‌ها از طریق نمایندگان مجلس به وزیر هم وارد می‌شود و وزیر هم برای فرار از استیضاح بسته به شدت، حدت و قَلت زور، تن به چنین تصمیماتی می‌دهد. چنین است که در طول عمر وزارت راه، ما با یک وزارتخانه سازه‌ای مواجه بوده‌ایم که از جنس حمل‌ونقلی، برنامه‌ریزی و مدیریت بهینه دارایی‌ها نیست، بلکه به دنبال انباشت دارایی‌های فیزیکی با بهره‌وری اندک است.

■ دکتر هادی گنجی، عضو هیئت‌علمی و سرپرست بخش اقتصاد و مالی حمل‌ونقل مرکز تحقیقات راه و شهرسازی: بحث مدیریتی طرح جامع حمل‌ونقل مانند بسیاری از طرح‌های جامع دیگر در کشور است، بنابراین سبک و سیاق نظام تعریف و اجرای پروژه در ایران، قطعاً دامن این طرح را هم خواهد گرفت. ما هنوز نمی‌دانیم به طرح جامع به‌عنوان یک کار نمایشی نگاه می‌شود و به دنبال ترجمه برخی از محتواهای موجود در این حوزه هستیم، یا در هیئت یک کار اجرایی دقیق و یک الزام عقلی به آن نگاه می‌کنیم که صرف‌نظر از اینکه چه اتفاقاتی و چطور می‌افتد، به‌عنوان یک فریم و چهارچوب عمل کند.

من اعتقاد دارم رویکرد تدوین طرح‌های جامع در خروجی آن بسیار مهم است. اینکه اطلاع‌رسانی، موضوعات ترویجی، آموزشی، بیان مهم و مهم‌تر، همگی از الزامات امکان پیاده‌سازی یک چنین طرح‌هایی است؛ حتی اگر چنین پروژه‌هایی را نمایشی و در حد مرور مطالب بدانیم و معتقد باشیم که راهگشا نیستند یا ضمانت اجرایی ندارند؛ هیچ کدام باعث نمی‌شود که از اهمیت این کار کاسته شود؛ چراکه داشتن قانون بد بهتر از نداشتن قانون است.

عرض کردم، بیشتر باید به رویکرد تهیه این دست از طرح‌ها اشاره داشت. به طور نمونه اگر ما به دنبال این باشیم که یک سری پروژه را اولویت‌بندی کنیم و ارائه دهیم یک رویکرد است. آن گاه میزان صلب بودن آن نیز مطرح است. در کنار آن، اگر سازوکار و دستورالعمل مربوط به اجرای یک پروژه استخراج شود، می‌تواند رویکرد دیگری باشد.

ناصریان: باید نگران رانت‌ها و لابی‌گری‌ها هم بود
بنابراین باید تصویب چنین طرح‌هایی به یک
مرجع بالاتر از وزارتخانه مانند هیئت وزیران
سپرده شود. وقتی هیئت وزیران تصویب کند،
وزارت راه به تنهایی و به راحتی نمی‌تواند آن را
تغییر دهد. ضمن اینکه باید در کنار طرح جامع،
مکانیزمی هم وجود داشته باشد تا موارد
استثنا را مشخص و تصویب کند

۲۲



۸ برابر اضافه‌تر از توان مالی پروژه تصویب کرده‌ایم!

مرتضی ناصریان، مشاور اقتصادی طرح‌های توسعه در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل

است بعدها (در صورتی که متعلق به شهر وزیر یا معاون وزیر باشد) اولویت‌دهی شده و اعتباراتی به آن اختصاص یابد.

در همین زمینه، در لایحه برنامه هفتم توسعه مصوب شده که دولت، وزارتخانه یا حتی سازمان برنامه‌بودجه باید در ابتدای برنامه به تناسب منابع، طرح‌هایی را که می‌خواهد تمام شود، مشخص کند و منابع خودش را فقط برای آنها کنار بگذارد و طرح‌های دیگر را به مشارکت بگذارد یا فکر دیگری برای آنها بکند. در این برنامه قید نشده که پروژه‌های غیرضرور و غیرمفید حذف شود، بلکه گفته شده که منابع دولت محدود است و باید پروژه‌های خاص را تمام کند. هرچند این بند از لایحه، هنگام رسیدگی به لایحه در مجلس حذف شد.

مشکل دیگر اینجاست که دولت پروژه‌هایی را که نمی‌خواهد تمام کند، به مشارکت می‌سپارد، در حالی که در بحث مشارکت، ما باید منابع دولتی را اهرم‌سازی کنیم تا مشارکت بیشتری جذب شود، نه اینکه دولت منابع خودش را بگذارد برای یک سری پروژه و بگوید حالا هر کسی می‌خواهد بقیه را بسازد، برود بسازد! کارشناسان معتقدند که در چنین شرایطی، دولت پروژه‌های خوب را برای خودش جدا می‌کند و پروژه‌های غیرجذاب را به مشارکت می‌سپارد.

ما علاوه بر فهرست طولانی که از طرح‌های مختلف در قوانین بودجه داریم، با طرح‌های دیگری هم مواجه هستیم که فکر می‌کنیم ساخت آنها لازم است، اما در فهرست موردنظر نه دیده شده و نه مصوب شده است؛ در عین حال، اگر تناسب اعتبارات موجودمان را فقط با طرح‌های مصوب بسنجیم به ۴۰ سال زمان نیاز داریم تا همین طرح‌های تصویب‌شده ساخته شود، در حالی که زمان معقول اجرای یک پروژه حمل‌ونقلی به‌طور متوسط ۵ سال است.

در واقع، اگر نسبت اعتبارات ما ۱ به ۵ بود، نشان می‌داد که ما به اندازه معقول پروژه تصویب کرده‌ایم، اما هرچقدر این تناسب از هم دورتر می‌شود، درصد عقلانیت آن هم کاهش می‌یابد. وقتی ما به اندازه چهار سال آتی هم پروژه مصوب داریم، یعنی ۸ برابر اضافه‌تر از توان مالی فعلی خودمان پروژه تصویب کرده‌ایم، پس نخستین کاری که ما برای تامین اعتبار باید انجام دهیم غربالگری پروژه‌ها است.

ما در طرح جامع به دنبال اولویت‌بندی پروژه‌ها هستیم تا پروژه‌های غیرضروری از پیوست قانون بودجه حذف شوند؛ زیرا وقتی طرح غیرضروری و حتی غیرمفیدی در پیوست قانون بودجه مصوبه داشته باشد، حتی اگر الان هم پولی برای احداث آنها اختصاص ندهند، ممکن

تامین مالی پروژه‌های مختلف حمل‌ونقلی به یکی از گلوگاه‌های این حوزه تبدیل شده، پیشنهاد شما برای بهترین و موثرترین راه‌های تامین مالی چیست؟

■ **سیدوکیلی:** ما باید ببینیم در وزارتخانه خودمان یعنی راه و شهرسازی و بخش حمل‌ونقل برون‌شهری چه منابعی در اختیار داریم و این منابع را چطور باید طبق عقلانیتی که درباره آن صحبت شد، صرف کنیم. به نظر من، دوره ساخت تمام شده و این ولع ساخت باید کنار گذاشته شود. اگر همین را که ساختیم، خوب نگهداری کنیم، هزمنه‌میدیم.

اگر خوب بررسی کنید متوجه می‌شوید که در ۳۰ سال گذشته، بخش اعظم استعدادهای کشور به دنبال رشته مهندسی عمران می‌رفتند؛ اما اکنون بهترین استعدادهای ما دیگر لزوماً مهندسی یا مهندسی عمران نمی‌خوانند و شاید حدود یک‌سوم استعدادهای خوب، جذب رشته‌هایی مانند اقتصاد، مدیریت، حقوق و... شده‌اند. از همین نکته می‌شود فهمید که آینده در اقتصاد حمل‌ونقل و لجستیک است نه زیرساخت.

حالا با این منظر، اصلاً نگاه ما عوض می‌شود و متوجه می‌شویم کسانی که در دهه ۷۰ یعنی دوران سازندگی به وجوه غیر زیرساختی مثل ایمنی، بهره‌وری، نظام تعرفه و... (که جنبه اقتصادی و جنبه مدیریتی دارد) توجه داشتند، دارای چه افق استراتژیکی بودند (مثلاً چه کسانی؟). ما هم باید به آینده نگاه کنیم و تامین مالی را بر این اساس انجام دهیم، اما متأسفانه کار ما با نگاه به گذشته و تکمیل پروژه‌های قدیمی است که احتمالاً دیگر اهمیت سابق را ندارند.

من معتقدم که اگر دولت بخواهد، می‌تواند از همین طرح جامع ۸۰ درصدی هم برای تخصیص بودجه و اولویت‌بندی استفاده کند، حتی ۱۰ سال پیش هم می‌توانست این کار را انجام دهد؛ زیرا سال ۹۲، آقای امینی، معاون برنامه‌ریزی وزارتخانه راه و شهرسازی بر اساس عقلانیت «طرح نقشه کریدورها» را به‌عنوان «فاز اول طرح جامع» تهیه و با سازمان برنامه‌و بودجه وقت تبادل کرد و نشان داد که منابع مالی را به این شکل و روی این محورها باید هزینه کنیم.

به هر حال، فارغ از این صحبت‌ها، یکی از راه‌های تامین مالی برای توسعه زیرساخت، استفاده از منابع متقاضیان آن زیرساخت است؛ مثلاً معادن یکی از نهادهایی هستند که به‌واسطه جابه‌جایی مواد خود با سوخت یارانه‌ای، در حال استفاده از سوپسید دولت در حمل‌ونقل هستند. در نتیجه می‌توانند بخشی از این سوپسید را صرف احداث و حتی نگهداری زیرساخت موردنیاز حمل‌ونقلی خودشان کنند. به این صورت پول‌پاشی از بودجه نفتی کنار گذاشته می‌شود و هرکجا سرمایه‌گذار بود، زیرساخت احداث خواهد شد.

هر کدام از این دو رویکرد آثار و تبعات خود را به همراه دارد. در دومی شاید پویایی بیشتری وجود داشته باشد، به مدیران محلی و حتی سایر ذی‌نفعان بیشتر توجه شود، تعارض منافع بیشتر کنترل شود، امکان به‌روزرسانی آن ساده‌تر باشد، اما می‌توان چالش‌های خود را به همراه داشته باشد از جمله اینکه زمان زیادی برای دستیابی به زبان مشترک لازم داشته باشد. البته می‌توان به این موضوعات این را نیز اضافه کرد که شاید تعریف یک چنین طرحی با سازوکار تعریف پروژه پژوهشی موجود ابزار نباشد. ساختاری که چنین طرح‌هایی نیاز دارد، به پاسخگویی بیشتر ذی‌نفعان و در کنار آن، مشارکت بیشتر آنان نیاز دارد.

از طرف دیگر، ترکیب مقوله راه و ترابری با مسکن موجب شده که بخش حمل‌ونقل به حاشیه کشانده شود. از جمله اهداف این اقدام استفاده از زیرساخت‌های حمل‌ونقل در راستای توسعه بازار مسکن کشور بود، اما جفتشان در وضعیت نامطلوبی قرار دارند. در نتیجه عواملی اعم از ادغام دو وزارتخانه، مدل مدیریتی، نداشتن نگاه جامع، انجام کار پژوهشی به‌عنوان یک اقدام نمایشی و... موجب شده که طرح جامع حمل‌ونقل در چنین وضعیتی باشد.

■ ترابران: از آنجا که به دلیل نبود طرح جامع و ساخت‌وسازهای بی‌مبنا و بدون توجه اقتصادی، اکنون مقوله اختصاص بودجه و

»

سبحان نظری: اگر همین قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مثلاً دو اصلاحیه بخورد تا خیال سرمایه‌گذاران تا حدی راحت شود که در ۳۰ سال آینده امنیت سرمایه‌اش محترم شمرده می‌شود، حتماً به این بخش پول تزریق می‌کند. البته به شکاف بین مردم و حاکمیت واقفم اما به نظر من، در همین شرایط فعلی، به اندازه‌ای که مثلاً نسبت به وضع فعلی، سهم حمل‌ونقل ریلی سه برابر شود، کسانی هستند که با کمترین دلگرمی سرمایه‌شان را وارد بخش کنند

«



نظری: شکی نیست که در خلأ طرح جامع، حتماً بخش مهمی از نیروهای تعریف‌کننده پروژه‌ها، پیمانکاران هستند که به پشتوانه ماشین آلات و لابی‌های مختلف خود، اولویت یک یا چند پروژه را توجیه می‌کنند. از طرف دیگر، فشار برای تصویب این طرح‌ها از طریق نمایندگان به وزیر وارد می‌شود و وزیر هم برای فرار از استیضاح بسته به شدت، حدت و قنات زور، تن به چنین تصمیماتی می‌دهد. چنین است که در طول عمر وزارت راه، ما با یک وزارتخانه سازهای مواجه بوده‌ایم که به دنبال انباشت دارایی‌های فیزیکی با بهره‌وری اندک است



سختی بیشتری تامین مالی انجام می‌دهند. مورد دوم درخواست‌کننده تامین مالی است که در این مورد پارامترهایی از وضعیت حساب‌ها و نقدینگی آن شرکت بررسی می‌شود. سومین مورد، خود پروژه است؛ به صورتی که برخی تامین‌کنندگان مالی برای پروژه زیرساختی مانند آزادراه که سر و تهی ندارد و مشخص نیست چه زمانی ساخته شود و چه زمانی پولش برگردد، پولی نمی‌دهند، پس خود پروژه در موفقیت یک طرح می‌تواند تاثیر داشته باشد. آخرین مورد، تامین‌کننده مالی است.

■ **ترابران: در حال حاضر برای شما که درگیر مسائل آزادراهی هستید، کدام‌یک از این روش‌ها جذاب‌تر است؟**

■ **خاشع:** مشکل ما شیوه و میزان تامین مالی توسط دولت است؛ مثلاً هزینه احداث فلان پروژه، سالانه ۲ هزار میلیارد تومان است که در عرض ۵ سال ۱۰ هزار میلیارد تومان خواهد شد، اما دولت می‌خواهد سهمش را که ۵ هزار میلیارد تومان است، به صورت سالانه ۱۰۰ میلیارد تومان

خاشع: اما این معادن قدرت بسیار زیادی دارند و عمدتاً توسط خصولتی‌ها از جمله قرارگاه سازندگی، بنیاد مستضعفان و ستاد اجرایی اداره می‌شوند و بخش غیردولتی آنها هم عملاً به یک نهادی وابسته است؛ بنابراین نهادی نیست که بتواند آنها را به سرمایه‌گذاری حتی در زیرساخت موردنیاز خودشان مجبور کند.

■ **سیدوکیلی:** نیازی به اجبار نیست. فقط کافی است گفته شود که تا زمانی که یک متقاضی غیر از وزارتخانه با مشارکت حداقل ۲۰ درصدی برای احداث زیرساخت وجود نداشته باشد، پروژه موردنظر اجرا نخواهد شد. همین که یکی حاضر شود ۲۰ درصد هزینه یک پروژه را متقبل شود، یعنی کورسویی از عقلانیت در آن پروژه به‌وجود آمده است.

■ **خاشع:** اخیراً دولت از سر ناچاری و بی‌پولی، به مشارکت عمومی - خصوصی تمایل پیدا کرده، وگرنه اعتقادی به این روش ندارد و اگر یک زمانی بحران تحریم‌ها تمام و دوباره پولدار شود، باز زیر میز مشارکت عمومی - خصوصی می‌زند و می‌گوید که من خودم همه کاره هستم. جدا از این مسئله، در موضوع تامین مالی باید ببینیم که آیا آن کار ارزش دارد که با بهره ۵۰ و ۶۰ درصد تامین مالی شود؟ مهم‌تر اینکه از کجا و با چه روشی و به چه میزان می‌توانیم تامین مالی کنیم؟ سیاست‌ها و محدودیت‌هایمان چیست؟ کدام یک از روش‌های تامین مالی با سیاست‌های ما هماهنگ است؟ برای تامین مالی نهادهایی مانند بانک، بورس، موسسات مالی اعتباری، صندوق توسعه ملی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری تخصصی مثل صندوق توسعه حمل‌ونقل، صندوق‌های بانزشتستی، شرکت‌های تامین مالی، فاینانس خارجی و سرمایه‌گذاران خصوصی وجود دارد، اما باید در ابتدا مشخص کرد که روش ما برای تامین مالی، بدهی‌محور است یا سرمایه‌محور یا ترکیبی از این دو، سپس باید دید از هر کدام از نهادهای نامبرده در روش‌های مختلف می‌توان چه میزان سرمایه و در چه مدت زمانی تامین کرد.

مثلاً در بودجه سال ۱۴۰۳ حدود ۵۰ میلیارد از ۸۰ میلیارد تومانی که کمیسیون عمران در بودجه عمرانی اضافه کرد، طبق ماده ۵۶ قرار است از طریق بانک‌ها تامین شود، اما زمان بازپرداخت آن کم است، زیرا گفته شده که بعد از ۳ سال باید بازپرداخت آن آغاز شود؛ یعنی هنوز پروژه افتتاح نشده، باید تسهیلات ماده ۵۶ را با سود آن پرداخت کرد!

علاوه بر این، موفقیت تامین مالی یک پروژه به چهار پارامتر بستگی دارد که فقط از آنها به کارفرما برمی‌گردد. تامین‌کنندگان برای کارفرمایی که بارها نتوانسته پول‌هایی را که قبلاً گرفته، پرداخت کند، با احتیاط و



سیدعلیرضا سیدوکیلی: من معتقدم که اگر دولت بخواهد، می‌تواند از همین طرح جامع ۸۰ درصدی هم برای تخصیص بودجه و اولویت‌بندی استفاده کند، حتی ۱۰ سال پیش هم می‌توانست این کار را انجام دهد؛ زیرا در سال ۹۲، معاون وقت برنامه‌ریزی وزارت راه بر اساس عقلانیت «طرح نقشه کریدورها» را به‌عنوان «فاز اول طرح جامع» تهیه کرد و نشان داد که منابع مالی را به این شکل و روی این محورها باید هزینه کنیم



بدهد که ۵۰ سال طول می‌کشد. موضوع دیگر توانایی خود بخش خصوصی برای تامین مالی است. واقعیت این است که هزینه‌ها به‌اندازه‌ای افزایش یافته که تمام پروژه‌ها در این بخش توجه خود را از دست می‌دهند. الان دولت در پروژه‌های آب و برق یارانه‌های پنهان می‌دهد، مثلاً آب را که هزینه هر متر مکعب آن ۱۵ هزار تومان است، زیر هزار تومان با مردم حساب می‌کنند، ولی در مورد آزادراه‌ها چنین روشی مرسوم نیست، در حالی که در دنیا در خصوص آزادراه‌ها چیزی به‌عنوان عوارض سایه وجود دارد، به این صورت که دولت می‌گوید ما می‌دانیم قیمت تمام‌شده یک آزادراه به‌طور متوسط ۷ سنت به ازای واحد پیمایش (سواری-کیلومتر) است، اما چون نمی‌توانیم چنین پولی به شما بدهیم، می‌توانید در ازای ساخت، عوارض بگیرید. حالا این شرایط را با ایران مقایسه کنید که متوسط عوارض دریافتی ۲۲۴ تومان (۴/۰ سنت) است، یعنی یک اختلاف ۲۰ برابری داریم.

البته مردم هم این ظرفیت را ندارند که به آنها بگوییم مثلاً در مسیر تهران تبریز باید ۲ میلیون تومان بابت عوارض راه پرداخت کنید، ولی دولت می‌تواند این کار را انجام دهد، مگر برای آب ۱۵ برابر نمی‌دهد؟! ما هم پیشنهاد کردیم که بیا باید این عوارض را از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت پرداخت کنید. با این حال، دولت گفت من چنین یارانه‌ای به آزادراه‌ها نمی‌دهم و فقط به راه‌آهن پرداخت می‌کنم.

علاوه بر این، طبق تبصره ۵ (قانون مشارکت در احداث پروژه‌های راه و ترابری)، اگر درآمد سرمایه‌گذار کمتر از ۸۵ درصد مبلغ پیش‌بینی‌شده باشد، دولت باید تا ۲۵ درصدش را از محل درآمد آزادراه‌های دیگر بدهد. یک زمانی آقای آخوندی، در لایحه بودجه سال ۹۴ برای این تبصره ۵ اعتبار گذاشت و حساب کرد که ۲۷۵ میلیارد تومان بدهی بابت اجرای تبصره ۵ وجود دارد؛ اما کمیسیون عمران به‌درستی اعلام کرد که در قانون قید نشده که این مبلغ باید از محل بودجه‌های عمومی پرداخت شود یا منبع دیگری خواهد داشت، فقط نوشته از محل درآمد سایر آزادراه‌ها، پس دولت را ملزم کرد که قانون را اصلاح کند.

چند سالی هم ما را سرگرم این موضوع کردند که مالکیت آزادراه‌ها مجدداً به دولت برگردد، اما الان که برگشته، به حیاط‌خلوت سازمان راهداری تبدیل شده و پولش را به سازمان راهداری می‌دهند. در این زمینه، پیشنهاد من مولدسازی زمین‌های اطراف پروژه‌ها است.

■ **ناصریان:** در مورد خلأ تخصصی در حوزه‌های مدیریتی، اقتصادی و حقوقی، من هم با دکتر سیدوکیلی موافقم. در همین شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل، دکتر خادمی دکترای ژئوتکنیک دارد و آقای کدخدازاده هم مهندس عمران است و بنا به تجربه‌ای که در پروژه‌ها کسب کردند، پست اجرایی گرفتند و پیشرفت کردند تا به معاونت یا مدیریت‌عاملی رسیدند؛ یعنی عملاً مدیریت، حقوق یا اقتصاد را در حاشیه، به‌صورت تدریجی و تجربی و نسبی آموخته‌اند. در شرکت ساخت و توسعه حتی هیئت‌مدیره هم عمدتاً مهندسان عمران هستند که بنا به سابقه اجرایی پروژه‌ها در ترکیب هیئت‌مدیره حضور دارند، بنابراین به دلیل خلأ تخصصی در حوزه‌های اقتصادی و حقوقی نمی‌توانند از ابزارهای قانونی به خوبی استفاده کنند.

این حرف هم درست است که ما آن‌قدر که در حوزه نگهداری مشکل داریم در بخش توسعه زیرساخت‌ها نداریم، اما فکر نمی‌کنم که ما به توسعه زیرساخت نیاز نداریم. کشورهای دیگر هم برنامه‌های توسعه شبکه‌شان را تعطیل نکردند.

در مورد کمبود منابع مالی رویکرد کلی این است که ما از منابع موجود هم خوب استفاده نمی‌کنیم. یعنی از منابع مالی در پروژه‌هایی استفاده می‌کنیم که بهره‌وری چندانی ندارند؛ مثلاً هر کیلومتر راه‌آهن ۳ میلیون دلار تمام می‌شود که باید دید آیا این قیمت تمام‌شده بهینه است یا خیر؟ من، شخصاً به‌عنوان متخصص بهره‌وری معتقدم که نصف منابع ما به دلایل مختلف هدر می‌رود. اگر ساخت این پروژه‌ها دست بخش خصوصی بود حداقل دو برابر این میزان پروژه ساخته بود.



سیدوکیلی: اگر بررسی کنید، متوجه می شوید که در ۳۰ سال گذشته، بخش اعظم استعدادهای کشور به دنبال رشته مهندسی عمران می رفتند اما اکنون بهترین استعدادهای ما دیگر لزوماً مهندسی یا مهندسی عمران نمی خوانند و شاید حدود یک سوم استعدادهای خوب، جذب رشته هایی مانند اقتصاد، مدیریت، حقوق و... شده اند. از همین نکته می شود فهمید که آینده در اقتصاد حمل و نقل و لجستیک است نه زیرساخت



شیوه دیگر تامین مالی از طریق مشارکت عمومی- خصوصی است که برای آن ما یک قانونی داریم که کارایی نسبی داشته و حدود ۲ تا ۳ هزار کیلومتر آزادراه از طریق آن ساخته شده است، ولی اگر این کارکرد، قانون و آیین نامه را با ادبیات مشارکت عمومی- خصوصی در سطح جهان تطبیق دهیم، می بینیم که قوانین ما در این بخش ضعیف است. شاید ۳۰ سال پیش قانون خوبی بود، اما اکنون باید تغییر کند؛ این در حالی است که اگرچه در بخش راه و ترابری، یک قانون مشارکت عمومی- خصوصی ضعیف داریم، اما در کل کشور فاقد یک قانون جامع و کلی برای مشارکت عمومی - خصوصی هستیم. چند سال است دولت به فکر افتاده، لایحه اش را نوشته و در مجلس هم مطرح کرده، اما هنوز هم به جایی نرسیده است.

وقتی یک سطح از قانون پایین تر می آیم، به ضوابط می رسیم. ما ۷۰ سال است که در کشورمان پروژه عمرانی اجرا می کنیم، سازمان برنامه هم متولی مدیریت بر پروژه های عمرانی است. بخشنامه ها و ضوابط بسیار زیادی را هم برای پروژه های عمرانی نوشته است، اما همه آنها برای پیمانکاری و کارفرمایی نوشته شده نه برای مشارکت. شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور طی چهار سال گذشته، ضوابط لازم برای مشارکت عمومی - خصوصی را فهرست کرد و به ۷۰ ضابطه رسید که غیر از قانون است و ما فاقد آنها هستیم.

حالا شاید سازمان برنامه بودجه همت کرده و در ۱۰ سال گذشته فقط ۸ عدد از این ضابطه را تهیه کرده باشد.

علاوه بر این، مقوله متولی مشارکت عمومی و خصوصی هم اهمیت دارد. در بعضی از کشورها این موضوع، یک متولی ویژه دارد. در لایحه مشارکت عمومی - خصوصی که هنوز تصویب نشده، قرار بود سازمان برنامه بنوعی چنین نقشی ایفا کند. الان هم همه انتظار دارند که سازمان برنامه، مشارکت را پیاده و ساختارش را مشخص کند، ضوابطش را بنویسد و... ولی سازمان برنامه در این موضوع بسیار ضعیف است، حتی در حوزه مشارکت، بدنه کارشناسی آن از وزارت راه، وزارت نیرو و وزارت نفت ضعیف تر است و تجربه اش را هم ندارد. در سازمان برنامه تعداد متخصصانی که به حوزه مشارکت عمومی - خصوصی کم و بیش آشنا باشند، به تعداد انگشتان یک دست هم نمی رسد. این وضعیت یعنی نهاد متولی که الان باید در سازمان برنامه این کار را مدیریت کند، ضعیف است و این خودش یک مشکل اساسی خواهد بود.

مقوله دیگری که توسط دوستان به آن اشاره شد، ساخت پروژه ها توسط ذی نفعان بود که به نظر می رسد یک دیدگاه افراطی باشد، البته تا حدی چنین چیزی وجود دارد، اما اینکه فکر کنیم همه پروژه های مورد نیاز



کشور را ذی‌نفعان می‌سازند، درست نیست. یک بخشی از پروژه‌ها ممکن است برای ذی‌نفع آن قدر منفعت داشته باشد که به تناسب نفع خودش ساخت آن را به‌شکل ۱۰۰ درصد در اختیار بگیرد، ولی در یک‌سری از پروژه‌ها نیز ممکن است منافعی ایجاد کند که فقط تا حدود ۴۰ درصد دخالت داشته باشد، بنابراین در چنین مواردی انتظار می‌رود که طرح مذکور با مشارکت دولت ساخته شود، با همه این تفاسیر، دولت هم تا حدی باید جلو برود و به یک پروژه امتیاز بدهد یا حمایت کند که ما آن حد مرزی را نداریم و بعضی وقت‌ها در این خصوص اشتباهات اساسی داشتیم، به‌صورتی که در پروژه کم‌فایده‌ای حمایت مالی بالایی انجام شده تا برای مشارکت جذاب شود.

باید به خاطر داشت که در ادبیات مشارکت عمومی - خصوصی ارزش روز پولی که دولت چه به‌صورت مستقیم در دوره ساخت و چه در دوره بهره‌برداری می‌پردازد، مهم است و این ارزش باید متناسب با منافع ملی آن پروژه باشد، یعنی باید منافع ملی آن پروژه را بسنجیم و به اندازه آن حمایت کنیم؛ زیرا دولت که مالک پول نیست. دولت وکیل عامه مردم است. این بحثی است که ما حتی در شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقلی به آن توجهی نداریم و دچار دیدگاه‌های افراطی می‌شویم.



هادی گنجی: اگر می‌خواهیم در حوزه زیرساخت تامین مالی کنیم، همه روش‌ها منوط به تعیین تکلیف تورم در کشور است. اگر الان بگوییم که صندوق توسعه ملی سود ۲۳ درصدی را تضمین می‌کند، هیچ کدام از فعالان بخش خصوصی قدم جلو نمی‌گذارند، زیرا می‌دانند که با آن پولی که دارند، می‌توانند در بازار آزاد سود بیشتری کسب کنند. پس اگر کسانی هم در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کنند، یا عادت کرده‌اند یا توجیهات غیر اقتصادی دارند یا روزگار می‌گذرانند



■ **نظری:** یکی از راه‌هایی که می‌توان از آن برای تامین مالی پروژه‌ها بهره برد، صندوق توسعه حمل‌ونقل است. اکنون دولت به دلیل کمبود بودجه نه می‌تواند کار توسعه‌ای انجام دهد و نه می‌تواند از سرمایه‌های موجود نگهداری کند تا ظرفیت فعلی حفظ شود. فراتر از اینها، دولت حتی بودجه کافی برای پرداخت حقوق و دستمزد کارکنان خود را هم ندارد، بنابراین نمی‌تواند مدیر نخبه جذب کند. در گذشته کسانی که در دولت کار می‌کردند، به دستمزدهای پایین آن رضایت می‌دادند؛ اما اکنون دولت در شرایطی به سر می‌برد که نمی‌تواند انتظار داشته باشد که کارشناسان و مدیران خوب بیایند و بمانند و خوبانی هم که می‌مانند در حقیقت ایثار می‌کنند. در نتیجه، دولت هم در تنگنای بودجه برای اجرای پروژه‌های توسعه‌ای قرار دارد و هم در تنگنای توان مدیریتی و قدرت علمی برای انجام بهینه کارهای اجرایی گیر کرده است.

چه کار باید کرد؟ راهش این است که به سراغ تامین این خلأ مالی از سمت مردم برویم. مردم نسبت به دولت هم پول و هم عقل بیشتری دارند. نظام باید زودتر به این نتیجه برسد که از پول و عقل مردم، از سرمایه مالی و عقلی و مدیریتی مردم و بخش خصوصی استفاده کند. رهبر انقلاب در بیانیه گام دوم انقلاب، به صراحت تاکید کردند که تصدی‌گری دولت یکی از موانع توسعه کشور و کار اقتصادی است، بنابراین برای برطرف کردن این موانع باید به سراغ سرمایه‌های مردمی و خصوصی‌سازی رفت. به همین دلیل، تشکیل صندوق توسعه حمل‌ونقل پیشنهاد شد و اتفاقاً کسانی که پیش‌نویس اساسنامه این صندوق را نوشتند با علم به زودرس بودن این تنگنا، پیش‌نویس اساسنامه صندوق را خیلی خوب و حرفه‌ای نوشتند.

اساسنامه صندوق توسعه حمل‌ونقل بسیار مترقی است و تا سال‌ها فکر انواع ابزارهای مالی را برای تجهیز منابع این صندوق کرده؛ حتی برای پول خرد و ناچیز مردم هم حساب باز کرده است. در واقع، ضمن استفاده از اموال مازاد دولت به‌عنوان سرمایه اولیه و سهم آورده دولت، روی منابع بخش خصوصی به شکل آورده نقدی، انتشار اوراق مختلف در بورس، منابع بانکی و... حساب شده است. البته صندوق هنوز راه نیفتاده، اما برای تامین مالی ظرفیت بسیار خوبی دارد.

یکی از مزایای صندوق توسعه حمل‌ونقل، این است که به تصمیم‌گیری عقلانی کمک می‌کند، چراکه هرگونه پروژه زیرساختی، توسعه‌ای، ناوگانی، نرم‌افزاری و... برای تامین مالی از صندوق باید توجیه فنی اقتصادی داشته باشد. در غیر این صورت، اصلاً صندوق آن پروژه را قبول نمی‌کند. طرح توجیهی پروژه، اگر تضمین سودآوری کافی در آینده داشته باشد، صندوق آن پروژه را به بانک معرفی می‌کند و بانک هم باید بررسی



گنجی: بحث مدیریتی طرح جامع حمل و نقل مانند بسیاری از طرح‌های جامع دیگر در کشور است، بنابراین سبک و سیاق نظام تعریف و اجرای پروژه در ایران، قطعاً دامن این طرح را هم خواهد گرفت. ما هنوز نمی‌دانیم به طرح جامع به عنوان یک کار نمایشی نگاه می‌شود و به دنبال ترجمه برخی از محتواهای موجود در این حوزه هستیم یا در هیئت یک کار اجرایی دقیق و یک الزام عقلی به آن نگاه می‌کنیم تا به عنوان یک فریم و چهارچوب عمل کند



غیرقانونی چنین کاری را انجام می‌دهد و به همین دلیل الان بالغ بر یک سال است که ظرفیت بزرگ‌ترین شرکت ریلی ایران که سهامداران آن نیز ایثارگران یک شهر هستند متوقف شده است. معنای این رفتار فاجعه‌آمیز آن است که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی ولو اینکه سهامدارانش صدها هزار ایثارگر باشند، هنوز در عرصه عمل محترم شمرده نمی‌شوند و یک نفر که با یک انتصاب سیاسی و رفاقتی و بدون داشتن تخصص و تجربه کافی روی صندلی مدیریتی نشسته، به راحتی می‌تواند به منافع این صدها هزار سهامدار آسیب بزند. علاوه بر این، چنین افرادی به دارایی‌های دولت و منافع عمومی متعلق به عموم مردم نیز آسیب‌های جدی وارد می‌کنند و بدیهی است که انتظار جدی از دولت این است که هم از منظر حفظ حقوق بیت‌المال و هم از جنبه محافظت از سرمایه‌های مردم و بخش خصوصی، در انتصابات مدیران خود تدبیر مناسب و پس از انتصاب نیز ارزیابی مستمر و بدون تعارفی از عملکرد مدیران داشته باشد و اتفاقاً اگر دولت صداقت داشته باشد باید سهم مهمی از این ارزیابی را در اختیار بخش خصوصی بگذارد.

خودش را انجام دهد و در صورت تایید، به نسبت حدودی ۳۰ درصد آورده بخش خصوصی، ۲۰ درصد آورده صندوق و ۵۰ درصد منابع بانک‌ها سرمایه‌گذاری انجام می‌شود. به بیان دیگر، صندوق کمک می‌کند که پروژه‌های موجه اجرا شود و لابی‌گری‌های سیاسی به تدریج با رونق کار صندوق کم‌اثر شود.

مزیت دیگر صندوق توسعه حمل و نقل، تسریع در توسعه کشور است؛ زیرا به جای اینکه صرفاً به بودجه‌های دولتی یا بودجه‌های محدود خصوصی اتکا کند، چند منبع با هم تجمیع شده و اصطلاحاً به شکل اهرم کار می‌کنند. سه برابر منبع بخش خصوصی یا مثلاً ۵ برابر منبع بخش دولتی منابع وارد می‌شود و اگر تا به حال مثلاً ۵ واحد کار در بخش حمل و نقل کشور انجام می‌شد، با این شیوه ۲۰ واحد کار انجام می‌شود و تعداد پروژه‌ها و حجم سرمایه‌گذاری‌ها افزایش می‌یابد؛ حتی زمان اتمام و بهره‌برداری بسیاری از همین پروژه‌های نیمه‌تمام فعلی را با تغییر نگاه دولت و تبدیل به پروژه‌های مشارکت عمومی خصوصی می‌توان کاهش داد.

سومین مزیت این است که شیوه تامین مالی مشارکتی از طریق این صندوق یک شیوه تورم‌ستیز است. شما پول را از دست مردم و بانک‌ها جذب می‌کنید تا به جای سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت روی سکه، دلار، زمین و... صرف پروژه‌های زیرساختی بلندمدت شود. در نتیجه یک نیروی کاهشی روی تورم اعمال و جولان پول در بازارهای نقدی کمتر می‌شود. البته با وجود همه این مزایا، فعال شدن و اجرا شدن صندوق توسعه حمل و نقل در گرو محترم شمردن سود مردم و فعالیت بخش خصوصی از جانب حاکمیت است. ظاهراً حاکمیت این موضوع را روی کاغذ پذیرفته و اجازه داده که قانون صندوق توسعه حمل و نقل تصویب شود و راه‌اندازی اولیه آن رخ دهد، اما در عمل هنوز چنین احترامی دیده نشده است. ببینید! بخش خصوصی به نیت سودآوری سرمایه‌گذاری می‌کند، بنابراین نباید وزیر یا هر مسئولی حق داشته باشد بگوید شما فعلاً یک مدتی پول خدماتت را از مردم نگیر یا یک مدتی متناسب با تورم نرخ خدمات خود را افزایش نده! اینها رفتارهای پوپولیستی است که به ظاهر به سود مردم است اما در باطن و در بلندمدت اتفاقاً سفره مردم را کوچک‌تر کرده و سطح درآمد سرانه مردم را کاهش داده است.

غیر از پرهیز از پوپولیسم، لازم است که امنیت سرمایه‌گذاری مردمی در برابر هجوم برخی مدیران دولتی نیز حفظ شود. ما در حوزه حمل و نقل ریلی شرکت‌هایی داریم که چندصد هزار سهامدار دارند. اما مثلاً یک معاون وزیر، با وجود اینکه قانون صراحتاً می‌گوید که کسی حق ندارد به دللی غیر از حفظ ایمنی، واگن‌های یک شرکت را بخواباند، به صورت

شکایات این بخش، مسیر ویژه‌ای در دیوان عدالت اداری یا سایر نهادهای مرجع باز کند و ۲۴ ساعته حکم دهد، با همین اقدامات بخش خصوصی راضی می‌شود و سرمایه‌اش را می‌آورد.

متأسفانه موضوع این است که در همین بخش ریلی، قوانین ما ناقص هستند؛ مثلاً ما یک قانون کلی به نام دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی داریم که با یکسری ابهامات، مبنای خصوصی‌سازی قرار گرفته و شرکت‌ها هم به پشتوانه همین قانون مبهم سرمایه‌گذاری کردند. در آن روزگار رابطه مدیرعامل دولتی با بخش خصوصی خوب بوده و قول‌هایی داده، اما وعده‌ها به قانون تبدیل نشد. همین موجب شد تا در اواخر دولت دوازدهم و اوایل دولت سیزدهم بدعهدی شود و شرایط برای بخش خصوصی سخت شده و نه تنها سودآوری بلکه درآمدزایی آنها را دچار وقفه کند. متأسفانه چنین رفتارهای پوپولیستی موجب شده است که بخش خصوصی دلسرد شود؛ در صورتی که با تصویب و البته اجرای چند قانون کوچک می‌توان او را به سرمایه‌گذاری تشویق و جذب کرد. اگر همین قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مثلاً دو اصلحیه بخورد که سرمایه‌گذار خصوصی یک مقدار خیالش راحت شود که در ۳۰ سال آینده امنیت سرمایه‌اش محترم شمرده می‌شود، حتماً به این بخش پول تزریق می‌کند. البته ایده‌آلیستی نگاه نمی‌کنم و می‌دانم به خاطر شکاف بین مردم و حاکمیت یک عده هرگز اطمینان‌شان جلب نمی‌شود، اما به نظر من در همین شرایط فعلی، به‌اندازه‌ای که مثلاً نسبت به وضع فعلی سهم حمل‌ونقل ریلی سه برابر هم بشود، سرمایه‌گذارانی وجود دارند که با کمترین دلگرمی سرمایه‌شان را وارد این بخش کنند.

■ **خاشع:** ببینید! این اواخر دولت قسمتی از تعهدات پیمانکاران و مشاورانش را به شکل اوراق خزانه پرداخت می‌کند. عملاً اوراق خزانه چیز بدی است و انتظار می‌رود به‌جای خریداری اوراق خزانه، آن فرد برود برای خودش سپرده باز کند؛ ولی چون با چند درصد بالاتر می‌خرند، اوراق خزانه در عرض چند دقیقه در فرابورس به فروش می‌رود.

مردم عادی هم نمی‌خرند، صندوق‌هایی خریداری می‌کنند که سرشان در حساب‌وکتاب است؛ زیرا دولت علی‌رغم همه سوءمدیریت‌هایش اوراق خزانه را رأس موعود پرداخت کرده است. حقوق‌ها را نداده، ولی این اوراق را پرداخت کرده است. همین اوراق خزانه‌ای که با ۵۱ تا ۵۲ درصد قیمت فروش می‌رود و به ما می‌دهند، روزی که نمادش باز می‌شود، درجا به فروش می‌رود. صندوق‌های تضمین به خاطر خوش‌قولی دولت اینها را می‌خرند. پس اگر دولت اندکی خوش‌قولی و به قول آقای نظری دلبری کند، بخش خصوصی پای کار ایستاده است.



محمدی‌یزدی: پروژه‌های حمل‌ونقلی توجیه‌پذیر نیستند، اما می‌توان آنها را به طریقی جذاب کرد در اینجا نقش حاکمیت اعم از دولت و مجلس بسیار مهم است. اگر دولت‌ها به جای اختصاص اعتبارات قطره‌چکانی برای اجرای این‌گونه طرح‌ها به فکر ایجاد بسته‌های جذاب اقتصادی باشند بدون شک سرمایه‌گذاران بسیاری برای اجرای طرح‌های کلان حوزه حمل‌ونقل اعلام آمادگی خواهند کرد



مگر نه اینکه در شرکت‌های پیشرو در دنیا و حتی کشور خودمان وقتی می‌خواهند درباره حفظ یا ارتقا یا برکناری یک کارشناس ساده تصمیم بگیرند، درباره او ارزیابی ۳۶۰ درجه انجام می‌دهند؟ پس چرا دولت در مورد مناصب بسیار مهم‌تر مدیران دولتی که می‌توانند بر برد یا باخت کشور در عرصه جهانی اثر بگذارند چنین کاری نمی‌کند؟ متأسفانه غفلت از ارزیابی صریح و بدون تعارف در بخش حمل‌ونقل به جایی رسیده که مدیر دولتی متولی یک بخش به خود اجازه هر نوع رفتار ضدبخش خصوصی را می‌دهد و کسی هم به آن رسیدگی نمی‌کند.

■ **ترابران:** یک سمت مشارکت عمومی - خصوصی، دولت و سمت دیگر مردم هستند. با توجه به شکاف عمیق و غیرقابل انکاری که بین حاکمیت و جامعه رخ داده، فکر می‌کنید چه انگیزه‌ای از طرف مردم و بخش خصوصی وجود دارد که بخواهند مشارکت کنند؟

■ **نظری:** من چون در این جلسه نماینده بخش خصوصی ریلی هستم، اطمینان می‌دهم که سرمایه‌گذاران خصوصی با یک علامت و اشاره حاضرند پولشان را بیاورند. آن قدر هم برای حاکمیت سخت نیست، اگر یک دلبری کوچک بکند و یک قانون تسهیلگر تصویب کند یا برای سودآوری پروژه تضمین دهد یا دست وزیر و وکیل حتی رئیس‌جمهور را از ایجاد تغییر در پروژه و روند نرخ‌گذاری ببندد یا برای رسیدگی به

آقای نظری گفتند که حتماً باید پروژه سودده باشد تا صندوق توسعه حمل‌ونقل برای آن تامین مالی انجام دهد، در حالی که ماهیت پروژه زیرساختی، غیرانتفاعی و برای پیاده‌سازی رفاه و عدالت اجتماعی است. در برخی موارد نیز پیاده شدن این پروژه‌ها باید با دید خروج از رکود، ایجاد اشتغال و ... دنبال شود. نمونه آن یکی از شعارهای انتخاباتی دولت آمریکا در سرمایه‌گذاری ۱/۲ تریلیون دلاری در زیرساخت بوده است. پس به‌طور خلاصه می‌توان گفت که شرایط مالی دولت از نظر اجرای مستقیم پروژه‌های زیرساختی مناسب نیست و تقریباً همه زیرساخت‌ها نیاز به بازسازی و سرمایه‌گذاری عمده دارند. پروژه‌های زیرساختی هم ریسک مناسبی برای بخش خصوصی ندارند.

■ **گنجی:** در حال حاضر، نیاز سرمایه‌گذاری در کشور حدود ۴۵۰ تا ۵۵۰ میلیارد دلار تخمین زده شده است که حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد دلارش مربوط به همین حوزه حمل‌ونقل است. بخش‌های دیگر هم به نوسازی، ناترازی گاز، آب و برق و... اختصاص دارد. از طرف دیگر، ما نزدیک ۷۵۰۰ همت نقدینگی داریم که با سرعتی حدود ۳۵ درصد، در حال رشد است. در حال حاضر مجوز فروش ۲۸۰ همت اوراق ۳۰ درصدی داده شده است که نشان می‌دهد سرعت آن نیز بیشتر خواهد شد. یعنی خود نهاد پولی کشور می‌گوید هزینه تولید پول بدون ریسک ۳۰ درصد است. این آمارها کنار هم نشان می‌دهد که ما نمی‌توانیم، تامین مالی بانک‌محور داشته باشیم.

اولویت عقلانیت سیستمی بر برنامه جامع

مهندس سعید محمدی‌یزدی، مدیر فناوری صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن



خوب اجرا شود، باید ذیل یک نظام سیاسی جامع عمل کند؛ یعنی اگر می‌خواهیم کریدوری راه بیندازیم، باید مطمئن باشیم که در آینده ارتباط ما با کشورهای مسیر، دوستانه و بانبات خواهد بود تا تضمینی برای حجم بار جابه‌جاشده باشد که این مسئله بیش از آنکه اقتصادی باشد، در مقوله راهبردهای سیاسی قرار می‌گیرد.

پس اگر ما مشکل تعاملات با کشورهای مختلف را برطرف نکنیم راه به جایی نمی‌بریم. این در حالی است که اکنون با همسایگان خودمان از پاکستان و ترکیه گرفته تا ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و... مشکل داریم. حتی در مورد یک قطعه راه‌آهن چند کیلومتری با عراق هم نتوانستیم به توافق برسیم و با وجود اینکه امتیازات بسیاری به این کشور دادیم تا این راه‌آهن سرانجام ساخته شود، وزیر حمل‌ونقل عراق عنوان می‌کند که این مسیر مسافری است نه باری، چرا؟ چون خودشان در حال راه‌اندازی کریدوری بین‌المللی از سمت بندر بصره به سمت اروپا هستند.

خلاصه اینکه، اگر طرح جامع حمل‌ونقلی هم خوب نوشته شود، باز هم به یکسری فاکتورهای دیگری وابسته است که در اختیار خودمان نیست. به نظر من، روشن‌شدن تکلیف این عوامل با اتخاذ عقلانیت سیستمی مهم‌تر از برنامه جامع حمل‌ونقل است، آن هم در شرایطی که امروزه متأسفانه چنین رویکردی مشاهده نمی‌شود.

من معتقد هستم که شاید راه‌حل مشکلات ما در بخش حمل‌ونقل، داشتن نظام یا طرح جامع نباشد و حتی خودش به بخشی از مشکل تبدیل شود؛ در واقع، اکنون با معضلاتی مواجه هستیم که ممکن است طرح جامع به‌جای رفع آنها، مشکلات دیگری هم برآید ایجاد کند، چون بیم آن می‌رود که در طرح جامع نیز عقل تصمیم‌گیر، خودش دچار انحراف شود. من فکر می‌کنم همین که بتوانیم محل تصمیم‌گیری طرح‌های حمل‌ونقلی را از مجلس (که به لابی‌گری و بده‌بستان‌های مختلف متهم است) و حتی دولت خارج کنیم، ممکن است به نتایج بهتری دست یابیم.

مشکل دیگر ما زمان طولانی سپری‌شده برای تدوین طرح جامع است. الان شقوق جدیدی از حمل‌ونقل به‌وجود آمده است، علاوه بر این، اکنون فناوری‌هایی وجود دارد که می‌تواند همه چیز را تغییر دهد. اصلاً شاید در آینده راه‌آهنی وجود نداشته باشد که بخواهیم برای توسعه و بهره‌وری آن برنامه‌ریزی داشته باشیم. شیوه‌های جدید حمل‌ونقل ممکن است همه اینها را کنار بزند. بنابراین در طرح جامع باید فناوری‌های جدید را پیش‌بینی و بررسی کنیم، در حالی که مشخص نیست در این طرح جامع اصلاً چنین چیزی دیده شده است یا خیر.

نکته مهم‌تر این است که نظام جامع حمل‌ونقل ما حتی اگر خیلی هم



نظری: وقتی حاکمیت از طرح جامع

حمل و نقل فرار می‌کند، در واقع از عقلانیت

فاصله گرفته است. البته نمی‌خواهم ادعا کنم

که همه تصمیمات اتخاذی غیرعقلانه است،

ولی حتماً این ایراد وارد است که خروجی

نظام تصمیم‌گیری از نقطه عقلانی بهینه‌اش

فاصله زیادی دارد و همین باعث شده که

بهره‌وری لازم را در بخش حمل و نقل

نداشته باشیم و ۴۰ درصد از شبکه

ریلی کشور اقتصادی نباشد



اگر زیرساخت‌محور هم نباشند، یعنی برای تامین ناوگان و راه انداختن شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات و... باشد، به دلیل اینکه به حجم عظیمی از سرمایه در همان ابتدای کار نیاز دارد و کشور ما هم از بعد تورم، دچار ریسک بالایی است، اصلاً توجیه پیدا نمی‌کند. اگر کسانی می‌آیند در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کنند، یا عادت کرده‌اند یا توجیهات غیرمالی-اقتصادی دارند یا دارند روزگار می‌گذرانند.

اصولاً اجرای پروژه زیرساختی با دولت‌ها است که می‌بایست در یک بسته مدیریتی آن هم با تعامل با همه ذی‌نفعان از جمله سیاست در حوزه حامل‌های انرژی، سیاست در حوزه مدیریت توزیع کالایی و... به این مهم بپردازند، در نتیجه، ما برای پروژه‌های مستخرج از طرح جامع حمل و نقل که قرار است اولویت‌ها را مشخص کند و با اجرای آن اندکی GDP کشور بهبود یابد، باید در ابتدا سرمایه‌گذاری کنیم و در کنار آن سیاست‌های کاهش تورم را دنبال کنیم. در غیر این صورت سرمایه‌گذاری در زیرساخت کمکی بهبود اقتصادی کشور نخواهد داشت.

■ محمدی‌یزدی: پروژه‌های حمل و نقل و زیرساختی توجیه‌پذیر نیست

اما می‌توان آنها را به طریقی جذاب کرد تا نظر بخش خصوصی برای ورود به این عرصه جلب شود. در اینجا نقش حاکمیت اعم از دولت و مجلس بسیار مهم است و می‌توان با وضع قوانین و مقررات و ایجاد بسته‌های جذاب، بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران را به ورود در این حوزه تشویق کرد. تاکنون به صورت معمول وظیفه ساخت آزادراه و راه‌آهن با دولت بوده و اگر دولت‌ها به جای اختصاص اعتبارات قطره‌چکانی برای اجرای این‌گونه طرح‌ها به فکر ایجاد بسته‌های جذاب اقتصادی باشند، بدون شک سرمایه‌گذاران بسیاری برای اجرای طرح‌های کلان حوزه حمل و نقل اعلام آمادگی خواهند کرد، چون با ایجاد یک آزادراه یا راه‌آهن ده‌ها و شاید صدها فرصت جذاب جدید در منطقه هدف به وجود می‌آید و اگر بخشی از این منافع به سرمایه‌گذاران اختصاص یابد دولت‌ها قادر خواهند بود با بودجه بسیار کمتر پروژه‌های بیشتری را به ثمر برسانند.

به‌طور مثال، در قانون برنامه هفتم به ایجاد راه‌آهن سریع‌السیر تهران مشهد اشاره شده، اما با منابع محدود مالی دولتی هزینه این ابرپروژه بالغ بر چندین میلیارد دلار و صرف بیش از ۱۰ سال زمان خواهد بود؛ در حالی که اگر مجموعه حاکمیت (دولت و مجلس) بتواند بسته‌های جذابی تعریف کند (نظیر اختصاص یارانه صرفه‌جویی سوخت و اعطای امتیازاتی نظیر احداث اماکن گردشگری، هتل و...) این مهم خود مولد و بستری برای سرمایه‌گذاری‌های جدید و توسعه مضاعف خواهد بود و این پروژه ظرف زمان کوتاه‌تر و هزینه بخش خصوصی به سرانجام می‌رسد. ■

به منظور پیاده‌سازی سایر روش‌های موجود در حوزه بازار سرمایه نیز باید چند نکته را مورد توجه قرار داد. پیاده‌سازی پروژه‌های PPP مستلزم این است که پایداری اقتصادی وجود داشته باشد. تورم بالا، ریسکی است که اجازه نمی‌دهد سرمایه‌گذاری‌ها بلندمدت باشد. البته که در کنار آن، سازوکارهای مدیریتی و اینکه نگاه‌های مختلفی نسبت به این روش وجود دارد که از منع کامل تا تنها راه‌حل را شامل می‌شود؛ به طور نمونه، فقط مدیریت اجرای پروژه مهم نیست بلکه، سازوکار بهره‌برداری نیز مهم است. بخش خصوصی نیاز به سود دارد تا ادامه حیات دهد. این سازوکار به نظر می‌رسد که هنوز در کشور نهادینه نباشد.

سایر انواع روش‌ها از جمله شرکت پروژه، راه‌اندازی صندوق، استفاده از اوراق استصناع نیز با مشکل تورم روبه‌رو هستند. تورم اجازه برنامه‌ریزی بلندمدت را نمی‌دهد و با وجود تورم ساختار مربوط به تامین مالی از طریق بازار سرمایه شکل نمی‌گیرد.

در عین حال، اگر می‌خواهیم در حوزه زیرساخت تامین مالی کنیم، همه روش‌ها منوط به تعیین تکلیف تورم در کشور است. اگر همین الان بگوییم که صندوق توسعه ملی سود ۲۳ درصدی را تضمین می‌کند، هیچ کدام از فعالان بخش خصوصی قدم جلو نمی‌گذارند، زیرا می‌دانند که با آن پولی که دارند، می‌توانند در بازار آزاد، سالانه سود بیشتری کسب کنند. منظورم این است که راه‌حل تامین مالی پروژه‌ها حتی

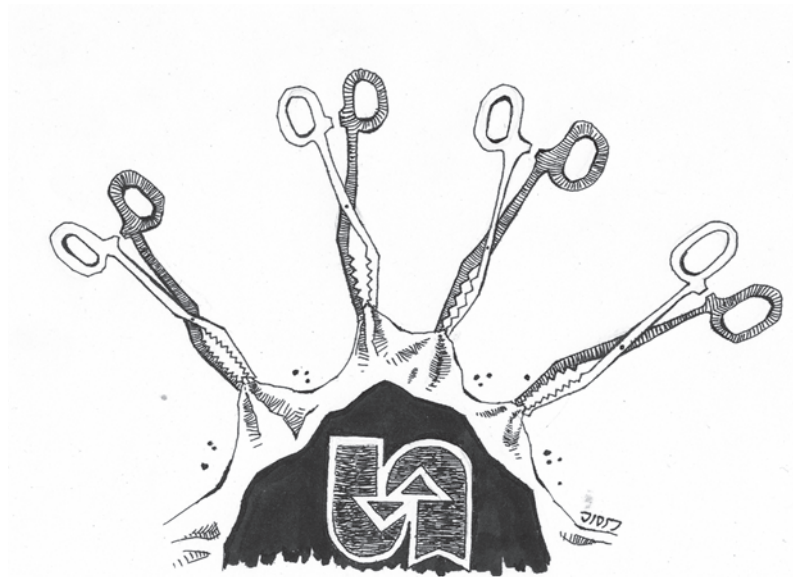


عارضه و عوارض

روند سیستمی گمرک ایران مصداق بارز ضرب‌المثل «آفتابه و لگن هفت دست، شام و نهار هیچی» است. انواع تشریفات زمان‌بر، بوروکراسی‌های بیهوده و قوانین و مقررات پیچیده که در نهایت، هزینه‌های مضاعفی را به بازرگانان تحمیل می‌کند، جای تسهیل و تسریع تجارت را گرفته است. در مطالب پیش‌رو، پیشنهادهایی برای اصلاح ساختار و بهینه‌سازی روندهای مخرب موجود مطرح شده است.

◀ سیاهه معضلات پیکره‌ای پیچیده

◀ ارزش‌گذاری بر اساس هوش مصنوعی!



چالش‌های تجاری در حوزه عملکرد و فرآیندهای اجرایی در گمرک ایران

سیاهه معضلات پیکره‌ای پیچیده

گزارش از

تحریریه تراباران

چالش‌های تجاری در حوزه عملکرد و فرآیندهای اجرایی در گمرک ایران فهرست بلندبالایی دارد؛ از پیچیدگی نظام ارزش‌گذاری و تعیین تعرفه، تعدد رویه‌ها، بخشنامه‌ها و استثنائات گمرکی، نعلل در صدور مجوزها و پاسخ به استعلامات گمرکی و تعدد دستگاه‌های همجوار گرفته تا بهره‌وری پایین، تاخیرهای طولانی‌مدت و بی‌نظمی‌های تردد در نقطه صفر مرزی که چالش‌هایی را از منظر اقتصادی، امنیتی، اجتماعی و سیاسی نیز ایجاد کرده است.

این در حالی است که مطالعه تجربیات کشورهای نظیر چین و ترکیه نشان می‌دهد بازتعریف برخی از فرآیندهای اجرایی به منظور حل چالش‌های گمرکی باید متناسب با سیاست‌های صنعتی، تجاری و حتی سیاست خارجی کشور و هم‌زمان با تغییر سیاست‌ها و اصلاحات کلان اقتصادی باشد.

البته براساس گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس در بازطراحی فرآیندهای بهینه (مبتنی بر اصول تجاری کشور و با اهداف کمی قابل‌سنجش)، می‌توان از ظرفیت‌های قانونی و ساختاری جهت تکمیل استقرار سامانه‌ها و تبادل اطلاعات (با رویکرد کاهش دخالت عامل انسانی، اسناد فیزیکی و اعمال قواعد به‌صورت سیستمی)؛ رصد سایر گلوگاه‌ها و اجزای زنجیره تامین و توزیع کالا در کشور؛ به‌روزرسانی سازوکارهای مدیریت خطر؛ استفاده از ابزارهای نوین و سایر تجهیزات پیشرفته کنترلی از طریق اصلاح مدل تامین مالی و الگوی انعقاد قرارداد با بخش خصوصی؛ تدوین طرح آمایش گمرک‌ها و جلوگیری از تعدد گمرک‌های فاقد توجیه؛ ادغام حوزه اجرا و مقررات‌گذاری تجاری و گمرکی و توسعه دیپلماسی گمرکی (با رویکرد پیوستن به اتحادیه‌های گمرکی و تبادل اطلاعات) بهره برد.

بررسی چالش‌های گمرکی، در دو بخش اصلی یعنی پیچیدگی‌های ناظر به اعمال مقررات گمرکی و همچنین اصلی‌ترین عوامل و مصادیق زمان‌بر بودن تشریفات گمرکی نشان‌دهنده موارد زیر است:

◀ پیچیدگی‌های اعمال مقررات گمرکی

گمرک ایران به‌منظور اعمال مقررات گمرکی، با چالش‌ها و پیچیدگی‌های متعددی روبه‌رو است که این چالش‌ها می‌تواند بر درآمدهای عمومی و همچنین بر منافع بازرگانان تاثیرگذار باشد. از جمله چالش‌های احشاشده عبارت هستند از:

۱- تعدد گمرک‌ها: در حال حاضر، تعداد ۲۳۱ اماکن گمرکی و ۱۳۸ گمرک اجرایی در کشور فعال هستند و حدود ۳۰ گمرک در استان‌های غیرمرزی فعالیت می‌کنند (در سال ۱۳۸۹ تعداد گمرک‌های فعال به ۱۶۷ رسیده بود). استان‌های هرمزگان با ۲۲ گمرک، بوشهر با ۱۴ گمرک، خوزستان با ۱۲ گمرک، سیستان و بلوچستان با ۱۲ گمرک و آذربایجان غربی با ۹ گمرک دارای بیشترین تعداد گمرک هستند.

بررسی آمارهای گمرک در سال‌های اخیر نشان می‌دهد حدود ۸۰ درصد صادرات و واردات کشور از طریق ۳۲ گمرک انجام می‌شود و مجموع صادرات و واردات سالیانه در حدود ۳۰ گمرک آخر کشور، کمتر از ۳۵ میلیون دلار است. تعداد بالای گمرک و اماکن گمرکی و پراکندگی آنها، به معنای افزایش هزینه‌ها برای تامین زیرساخت و منابع انسانی تخصصی است که در صورت عدم تناسب با نیازها و حجم تجارت کشور، موجب تحمیل بار مالی بر گمرک و هدررفت منابع کشور می‌شود. این معضل ریشه در چند مسئله دارد که در ادامه به برخی از آنها اشاره می‌شود:

■ **خلأ مطالعات آمایش سرزمینی برای ایجاد گمرک‌ها:** به همین دلیل ایجاد برخی از گمرک‌ها بدون توجه به الگوی مطلوب، صرفاً براساس تصمیمات غیرکارشناسی مقطعی و یا فشارهای سیاسی و اجتماعی مردم و مسئولان محلی صورت می‌گیرد.

■ **محرومیت‌زدایی و رقابت‌های منطقه‌ای:** متأسفانه برخی از مسئولان گمان می‌کنند صرف ایجاد گمرک یا بازارچه می‌تواند به توسعه تجارت منجر شود، بنابراین به‌جای تاکید بر تامین ملزومات و زیرساخت‌ها، توان خود را بر ایجاد گمرک متمرکز می‌کنند. رقابت‌های منطقه‌ای و حساسیت‌های قومی و قبیله‌ای در برخی از نقاط مرزی کشور نیز به این چالش دامن زده و ایجاد گمرک در یک منطقه، به ایجاد انتظار و حق برای ایجاد گمرکی دیگر در مناطق همجوار منجر می‌شود.

حتی در برخی موارد فاصله گمرک‌های مرزی با یکدیگر کمتر از ۱۰ کیلومتر است؛ چراکه به‌زعم برخی از مسئولان، ایجاد واحد گمرکی یا

د

در حال حاضر، تعداد ۲۳۱ اماکن گمرکی و ۱۳۸ گمرک اجرایی در سراسر کشور فعال هستند اما حدود ۸۰ درصد صادرات و واردات کشور از طریق ۳۲ گمرک انجام می‌شود، این در حالی است که تعداد بالای گمرک و اماکن گمرکی و پراکندگی آنها، به معنای افزایش هزینه‌ها برای تامین زیرساخت و منابع انسانی متخصص است

د

بازارچه در منطقه متنوع، منجر به بهبود معیشت، افزایش امنیت، تحول اقتصادی و اجتماعی می‌شود؛ در حالی که در بسیاری از موارد، علاوه بر تحمیل هزینه به دولت و گمرک به‌منظور تامین زیرساخت و نیروی انسانی، چنین گمرکاتی به‌دلیل کاهش حجم تجارت به‌حالت غیرفعال یا نهایتاً نیمه‌فعال درآمده‌اند.

■ **استقرار گمرک به‌منظور ساماندهی مبادی و اسکله‌های غیرمجاز:** در برخی از موارد معدود، استقرار گمرک، نه به دلیل فشارهای منطقه‌ای و سیاسی، بلکه به‌دلیل ساماندهی و کنترل مبادی و اسکله‌های غیرمجاز صورت گرفته و در مواردی که امکان انسداد معابر یا اسکله‌های غیرمجاز وجود نداشته است، با استقرار گمرک سعی در افزایش نظارت و مقابله با قاچاق کالا شده است، در حالی که حجم تبادل کالا در آن مبادی محدود بوده و یا استقرار گمرک مطابق با آمایش نبوده است. گفتنی است که در ماده ۱۰۶ قانون پنج‌ساله برنامه پنجم توسعه کشور، دولت مکلف شده بود تا پایان سال سوم برنامه ضمن کاهش زمان ترخیص کالا، حداقل ۳۰ درصد از مبادی ورودی و خروجی گمرکی کم‌فعالیت خود را کاهش دهد؛ یعنی از میان ۱۶۷ گمرک فعال در سال ۱۳۸۹، تا پایان سال ۱۳۹۳ می‌بایست حداقل ۵۰ گمرک را حذف کند که به‌رغم تاکید قانون، متأسفانه به‌صورت کامل اجرایی نشد.



در برخی از موارد محدود، استقرار گمرک، به دلیل ساماندهی و کنترل مبادی و اسکله‌های غیرمجاز صورت گرفته و در مواردی که امکان انسداد معابر یا اسکله‌های غیرمجاز وجود نداشته، با استقرار گمرک سعی در افزایش نظارت و مقابله با قاچاق کالا شده است، در حالی که حجم تبادل کالا در آن مبادی محدود بوده یا استقرار گمرک مطابق با آمایش نبوده است



۲- تعدد رویه‌ها، استثنائات و بخشنامه‌ها: مطابق قانون امور گمرکی در حال حاضر ۱۵ رویه برای ورود یا خروج کالا و وسیله نقلیه وجود دارد که عبارتند از: ورود قطعی، ورود موقت، ورود موقت برای پردازش، مرجوعی (اعاده به خارج از کشور)، عبور خارجی، عبور داخلی، صدور قطعی، صدور موقت، کالای مسافری، پیک سیاسی و بسته‌های پست سیاسی، مرسولات پست بین‌المللی، فروشگاه‌های آزاد، وسایل نقلیه برای مقاصد تجاری، رویه انتقالی و رویه کرانبری (کابوتاژ).

البته علاوه بر رویه‌های فوق، مطابق سایر مقررات و دستورالعمل‌ها، رویه‌های ورود و خروج دیگری هم در گمرک‌های کشور وجود دارد که بعضاً از برخی ضوابط و فرایندهای عمومی مستثنی بوده یا فرایند بیشتری دارند، مانند واردات کالای همراه ملوان و ته لنج، واردات و صادرات کالا توسط مرزنشینان و تعاونی مرزنشینان، واردات و صادرات کالا از سوی پيله‌وران، واردات کالا توسط کوله‌بران، واردات سوغاتی از سوی مرزنشینان، واردات کالای تولیدی یا پردازش شده در محدوده مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به سرزمین اصلی، واردات و صادرات ذیل قراردادهای تعرفه ترجیحی و ...

از سوی دیگر، مقررات حاکم بر هر رویه گمرکی، شامل چند ماده در قوانین مختلف (قانون امور گمرکی، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قانون مقررات معمولاً صادرات و واردات و ...)، چندین ماده در آیین‌نامه‌های

اجرایی و ده‌ها یا صدها قاعده در بخشنامه‌ها، دستورالعمل‌ها و ضوابط ابلاغی هستند که طی سال‌های متمادی افزایش یافته و همچنان در حال تغییر یا افزایش است؛ در حالی که برخی از این مقررات اعتبار زمانی معینی دارند (نظیر احکام مندرج در قوانین بودجه سنواتی، برنامه‌های توسعه و مصوبات شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا) و برخی دیگر به صورت صریح یا ضمنی ناسخ یکدیگر هستند که این موضوع پیچیدگی رعایت و اعمال مقررات گمرکی را افزایش می‌دهد.

بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ به صورت متوسط حدود ۳۰۰ بخشنامه و دستورالعمل در سال از سوی گمرک ابلاغ شده است؛ به عبارت دیگر به ازای هر روز کاری تقریباً یک دستورالعمل گمرکی صادر شده است.

در بازه زمانی مذکور ۴۸ درصد بخشنامه‌ها در حوزه صادرات، ۳۶ درصد در حوزه واردات و ۱۶ درصد مرتبط با هر دو حوزه صادرات و واردات بوده است. در سال ۱۳۹۷ بخشنامه‌های حوزه واردات به شدت افزایش یافته که غالباً متأثر از افزایش نرخ ارز بوده و در سال ۱۴۰۰ بخشنامه‌های حوزه صادرات با افزایش چشمگیری مواجه بوده است؛ بخشنامه‌های ابلاغی مربوط به صادرات در سال ۱۴۰۰ عمدتاً در خصوص ساماندهی واحدهای صادراتی (۱۱۸ مورد) و محاسبه درصد ارزشی میزان ساخت داخل یعنی IPI (۵۵ مورد) بوده است.

با توجه به موارد فوق، علاوه بر تعدد رویه‌های گمرکی کشور که بخش زیادی از آن رویه‌ها به دلیل موقعیت جغرافیایی کشور ناگزیر است، اما تعدد مقررگذاری، تغییرات یا ایجاد استثنا در این فرایندهای تخصصی، پیچیدگی در انجام تشریفات گمرکی را بیشتر کرده و به افزایش زمان و هزینه فرایندهای گمرکی منتج می‌شود؛ برای مثال در موارد متعددی گمرک‌های اجرایی نیازمند استعلام از دفاتر تخصصی یا حقوقی گمرک ایران جهت اعمال ضوابط هستند که این امر زمان تشریفات گمرکی را افزایش می‌دهد. همچنین هزینه‌های گمرک نیز به منظور جذب و آموزش نیروهای متخصص برای رویه‌های مختلف افزایش خواهد یافت از سوی دیگر، این پیچیدگی‌ها احتمال بروز خطای سهوی یا عمدی را از سوی بازرگان یا کارشناس گمرک افزایش می‌دهد؛ به طوری که مطابق بررسی‌های انجام شده در مصاحبه با برخی از بازرگانان و مسئولان گمرک، در مواردی عدم اطلاع از آخرین مصوبه یا بخشنامه به بروز تخلف یا ایجاد خسارت برای صاحب کالا (و ادعای خسارت از سازمان یا کارمند مربوطه) شده است.

۳- ارزش‌گذاری و تعیین تعرفه: تعیین تعرفه و ارزش کالا، از مراحل اساسی و البته چالشی در رویه‌های گمرکی مخصوصاً رویه صادرات و



۱۱

برخی از مسئولان گمان می‌کنند صرف ایجاد گمرک یا بازارچه می‌تواند به توسعه تجارت منجر شود، بنابراین به جای تاکید بر تامین ملزومات و زیرساخت‌ها، توان خود را بر ایجاد گمرک متمرکز می‌کنند؛ تا آنجا که در برخی موارد فاصله گمرک‌های مرزی با یکدیگر کمتر از ۱۰ کیلومتر است

۱۲

این چالش در ارزش‌گذاری کالاهای صادراتی نیز وجود دارد. براساس ماده ۱۶ قانون امور گمرکی و تبصره آن، ارزش گمرکی کالای صدور، عبارت است از قیمت فروش کالا برای صدور به‌اضافه هزینه بیمه، باربری و حمل‌ونقل و سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا خروج از قلمرو گمرکی تعلق می‌گیرد و از روی سیاهه و اسناد تسلیمی صادرکننده تعیین می‌شود که در صورت عدم ارائه اسناد یا نامتناسب بودن ارزش اظهار شده به دلایل مستند، گمرک ارزش کالای صادراتی را با استعلام از مراجع ذی‌ربط و براساس قیمت عمده‌فروشی آن در بازار داخلی به‌اضافه هزینه‌هایی که تا خروج از قلمرو گمرکی به آن تعلق می‌گیرد تعیین می‌کند، اما نکته اینجاست که ارزش عمده‌فروشی در بازار داخلی متأثر از مسائل مختلفی از قبیل یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم، قیمت‌گذاری، تنظیم بازار و... است و به این ترتیب، تعیین ارزش صادراتی براساس آن با چالش‌های جدی مواجه خواهد بود.

◀ زمان‌بر بودن اعمال تشریفات گمرکی

در بخش‌های پیشین، نکاتی در خصوص پیچیدگی‌های موجود در اعمال ضوابط گمرکی ارائه شد؛ بنابراین در این بخش به برخی از اصلی‌ترین چالش‌هایی اشاره خواهد شد که موجب تعلل و افزایش زمان در اعمال تشریفات گمرکی می‌شود:



واردات قطعی است؛ چراکه با تغییر ارزش یا تعرفه، عوارض قابل‌پرداخت ازسوی بازرگان تغییر خواهد کرد؛ لذا اشتباه جزئی در تعیین آن می‌تواند به متضرر شدن بازرگان (افزایش هزینه‌ها) یا دولت (کاهش درآمدها) منجر شود.

مطابق ماده ۱۴ قانون امور گمرکی، ارزش گمرکی کالای ورودی عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به‌اضافه هزینه بیمه، به‌اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید (فاکتور) یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود؛ همچنین در تعیین ارزش گمرکی موارد ذیل، در صورت پرداخت افزوده می‌شود: حقوق مالکیت معنوی، هزینه‌های طراحی و مهندسی در سایر کشورها، ظروف و محفظه‌ها، مواد، قطعات و تجهیزات به کاررفته در تولید کالای وارده و تامین‌شده از سوی خریدار و هر بخش از عواید فروش مجدد و عواید واگذاری تعلق گرفته به فروشنده به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم، بنابراین با توجه به گستردگی و تنوع محصولات و همچنین مواد اولیه یا کیفیت تولید آنها، استخراج ارزش واقعی کالا کاری بس دشوار و پیچیده‌تر است.

علاوه بر این، هرچند اسنادی نظیر گواهی مبدأ، فاکتور و پیش‌فاکتور خرید، اسناد پرداخت، گواهی آنالیز و... نقش قابل‌توجهی در تعیین تعرفه و ارزش کالا دارد، اما با توجه به آنکه اغلب اسناد مذکور در کشور مبدأ صادر شده و به‌صورت کاغذی و دستی به گمرک ایران ارائه می‌شود، امکان جعل، تقلب و صدور ازسوی افراد مرتبط در آن وجود دارد.

این در حالی است که علاوه بر زمان مورد نیاز برای تعیین ارزش در برخی از گروه‌های کالایی (نظیر نیاز به مراجعه به آزمایشگاه برای تعیین ماهیت محصول و مواد اولیه)، در صورت اعتراض بازرگان، فرایند مذکور طولانی‌تر هم خواهد شد. بنابراین به‌رغم اهمیت محبت ارزش‌گذاری کالا، مدت زمان زیادی که در گمرک صرف تعیین ارزش کالا می‌شود، بر سهولت کسب‌وکار اثر منفی خواهد داشت.

زمان تخصیص ارز که براساس منابع و همچنین میزان و نوع ارز مورد نیاز متقاضیان غالباً افزایش می‌یابد، فرایند تجارت را طولانی‌تر می‌کند.

۲- تعلل در صدور مجوزها و پاسخ به استعلامها: بررسی‌ها نشان می‌دهد بخشی از فرایند طولانی تکمیل تشریفات گمرکی، به دلیل اعمال مقررات در فرایند ارزیابی، تعیین تعرفه و ارزش کالا بوده که پیش‌تر در همین گزارش به آنها اشاره شد. از سوی دیگر، تعلل دستگاه‌های ذی‌ربط در انجام امور محوله نظیر پاسخ به استعلامات گمرکی و صدور مجوزهای فنی و ارزی، به زمان‌بر بودن تشریفات گمرکی منجر خواهد شد؛ این در حالی است که مجموعاً حدود ۶۰ دستگاه متولی صدور مجوز برای واردات کالا وجود دارد که متناسب با نوع کالای وارداتی، باید یک یا چند سازمان نسبت به صدور مجوز اقدام کنند.

برخی از مجوزدهنده‌ها در کشورمان عبارتند از: وزارت صنعت، معدن و تجارت (دفاتر تخصصی، دفتر مقررات صادرات و واردات، اداره کل‌های استانی و ...)، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، وزارت ورزش و جوانان، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، بانک مرکزی، هیئت امنای ارزی در معالجه بیماران، سازمان ملی استاندارد، سازمان انرژی اتمی، سازمان ملی دخانیات، سازمان حفظ نباتات، کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان، بنیاد شهید و امور ایثارگران، سازمان‌های مناطق آزاد تجاری صنعتی و... این در حالی است که عدم تعیین زمان متعارف برای انجام اقدام‌های مرتبط با تشریفات گمرکی توسط گمرک یا سایر سازمان‌های دولتی در صورت کامل بودن مدارک و اقدام‌های مورد نیاز از سوی بازرگان، صاحب کالا را تحت تاثیر قرار داده و یکی از مصادیق اصلی عدم تصمیم در گمرک‌های کشور است.

اخیراً خود گمرک جمهوری اسلامی گزارشی منتشر کرده که بر مبنای آن، مدت زمان متوسط پاسخ‌گویی اصلی‌ترین سازمان‌های مجوزدهنده را در بازه‌های مختلف اخیراً سال ۱۴۰۲ نمایش می‌دهد؛ براساس این گزارش در بازه‌هایی متوسط زمان پاسخ‌گویی بیشتر از مدت زمان تعیین شده در قانون است؛ البته در شهریور و مهر سال ۱۴۰۲ نسبت به اردیبهشت همان سال مدت پاسخ سازمان استاندارد به استعلامات از ۱۶ روز به حدود ۱۰ روز، سازمان دامپزشکی از ۱۳ روز به حدود ۶ روز، سازمان غذا و دارو از ۸ روز به حدود ۳ روز و سازمان حفظ نباتات از ۵ روز به حدود ۳ روز کاهش یافته، اما علی‌رغم کاهش زمان‌های پاسخ‌گویی، در صورت عدم تعیین ضمانت اجرایی، احتمال تحقق تکالیف در مدت زمان تعیین شده کاهش می‌یابد.

۱۱

در ماده ۱۰۶ قانون پنج‌ساله برنامه پنجم توسعه کشور، دولت مکلف شده بود تا پایان سال سوم برنامه ضمن کاهش زمان ترخیص کالا، حداقل ۳۰ درصد از مبادی ورودی و خروجی گمرکی کم‌فعالیت خود را کاهش دهد؛ یعنی از میان ۱۶۷ گمرک فعال در سال ۱۳۸۹، تا پایان سال ۱۳۹۳ می‌بایست حداقل ۵۰ گمرک را حذف می‌کرد که متأسفانه این امر به صورت کامل اجرایی نشد

۱۲

۱- چالش‌های ارزی: از ابتدای سال ۱۳۹۷ و تشدید بحران‌های ارزی در کشور، قواعد مختلفی به‌منظور مدیریت عرضه و تقاضای ارز اعمال شد که فرایند واردات کالا به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین مصارف ارزی کشور را تحت تاثیر شدید قرار داد؛ به‌طوری که بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش چشمگیری از کالاهایی که اصطلاحاً در گمرک رسوب کرده‌اند، به دلیل عدم ثبت سفارش یا اخذ شناسه رهگیری منشأ ارز، قادر به ترخیص از گمرک نبوده‌اند.

گفتنی است مطابق تبصره «۳» ماده ۷ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (الحاقی ۱۴۰۰/۱۱/۱۰) همه واردکنندگان کالا موظفند منشأ ارز کالای وارداتی خود را پس از ثبت سفارش و قبل از ترخیص، در سامانه جامع تجارت اظهار کنند و بانک مرکزی نیز موظف است پس از دریافت اطلاعات منشأ ارز، بلافاصله نسبت به بررسی آن اقدام کرده و در صورت صحت اطلاعات، شناسه رهگیری معتبر به اطلاعات مذکور اختصاص دهد، لذا مجوز ثبت سفارش تا قبل از تعیین منشأ ارز و دریافت شناسه رهگیری مذکور، قابل استناد برای ترخیص در گمرک نیست، هرچند در مواردی با دستور مقام قضایی یا استفاده از ظرفیت ترخیص درصدی، بخشی از این اقلام بدون دریافت شناسه رهگیری بانک مرکزی ترخیص شده‌اند. از سوی دیگر، فرایندهایی نظیر تخصیص و تامین ارز مورد نیاز واردات، یکی از مراحل زمان‌بر محسوب می‌شود؛ به‌عنوان مثال تغییر در مدت

۳- **تعلل در پایانه‌ها و تعدد دستگاه‌های همجوار:** در مرزهای زمینی و دریایی معضلاتی در خصوص مدیریت هماهنگ مرز وجود دارد. برای مثال دستگاه‌های اجرایی متعددی در پایانه‌های مرزی مستقر هستند؛ از جمله پلیس گذرنامه و مهاجرت، پلیس امنیت اقتصادی، مرزبانی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک، شرکت انبارهای عمومی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، وزارت اطلاعات، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سازمان دامپزشکی، سازمان حفظ نباتات، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، نمایندگی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، نمایندگی سندیکا و شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل و بیمه.

به همین دلیل، با توجه به اینکه ۹۸/۵ درصد بار ترانزیتی کشور (برحسب تن) حداقل در ورود یا خروج از پایانه‌های مرزی زمینی تردد می‌کنند، بهره‌وری پایین، تاخیرهای طولانی مدت و بی‌نظمی‌های تردد در نقطه صفر مرزی می‌تواند به عدم جذابیت کریدورهای حمل‌ونقلی کشور منجر شود و چالش‌هایی را از منظر اقتصادی، امنیتی، اجتماعی و سیاسی ایجاد کند. در این میان، کنترل‌های مضاعف از سوی سازمان‌های فعال در پایانه‌های مرزی یکی از دلایل تاخیر در فرایندهای مرزی، ناکارآمدی زیرساخت‌ها



مقررات حاکم بر هر رویه گمرکی، شامل چند ماده در قوانین مختلف، چندین ماده در آیین‌نامه‌های اجرایی و ده‌ها یا صدها قاعده در بخشنامه‌ها، دستورالعمل‌ها و ضوابط ابلاغی است که طی سال‌های متمادی در حال تغییر یا افزایش است، در حالی که برخی از این مقررات اعتبار زمانی معینی دارند و بعضی دیگر به صورت صریح یا ضمنی ناسخ و منسوخ یکدیگر هستند



مدت زمان متوسط پاسخگویی پرتراکنش‌ترین دستگاه‌های مجوزدهنده به استعلامات گمرکی

آذر ۱۴۰۱ لغایت اردیبهشت ۱۴۰۲				
نام سازمان	تعداد کل اظهارنامه ارجاعی	صدور مجوز ۱ تا ۷ روزه (تعداد اظهارنامه)	صدور مجوز بیش از ۷ روز (تعداد اظهارنامه)	متوسط زمان پاسخگویی (روز)
سازمان ملی استاندارد	۲۳۹۱۷	۹۹۲۹ (۴۱ درصد)	۱۳۹۵۵ (۵۹ درصد)	۱۶/۶۸
سازمان دامپزشکی	۲۶۰۹	۱۳۰۴ (۵۰ درصد)	۱۳۰۵ (۵۰ درصد)	۱۳/۴۳
سازمان غذا و دارو	۴۵۷۸	۳۰۸۷ (۶۶ درصد)	۱۴۹۱ (۳۴ درصد)	۸/۵۲
سازمان حفظ نباتات	۱۱۵۹۳	۱۱۵۹۳ (۱۰۰ درصد)	۰	۵/۵۱
شهریور و مهر ۱۴۰۲				
نام سازمان	تعداد کل اظهارنامه ارجاعی	صدور مجوز ۱ تا ۷ روزه (تعداد اظهارنامه)	صدور مجوز بیش از ۷ روز (تعداد اظهارنامه)	متوسط زمان پاسخگویی (روز)
سازمان ملی استاندارد	۸۳۷۶	۳۶۱۸ (۴۳ درصد)	۴۷۵۸ (۵۷ درصد)	۱۰/۹
سازمان دامپزشکی	۱۹۷۳	۱۳۴۱ (۶۸ درصد)	۶۲۳ (۳۲ درصد)	۶/۱۴
سازمان غذا و دارو	۲۳۶۲	۲۰۶۳ (۸۷ درصد)	۲۹۹ (۱۳ درصد)	۳/۶۶
سازمان حفظ نباتات	۵۲۲۰	۴۵۵۵ (۸۷ درصد)	۶۶۵ (۱۳ درصد)	۳/۳۹

و انتظامی در برخی از مرزهای کشور بدون توجه به لزوم سهولت تردد ناوگان؛ عدم پاسخ‌گویی نهادهای متولی در حوزه مرزها و پایانه‌های تجاری کشور و متهم کردن یکدیگر به تعلل یا کارشکنی.



بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۰ به صورت متوسط حدود ۳۰۰ بخشنامه و دستورالعمل در سال از سوی گمرک ابلاغ شده است؛ به عبارت دیگر به ازای هر روز کاری تقریباً یک دستورالعمل گمرکی صادر شده است

۴- عدم تبادل اطلاعات میان سامانه‌ها و دستگاه‌ها: در دهه اخیر، تغییرات زیادی در استفاده از سامانه‌های الکترونیکی و حذف کاغذ در بسیاری از فرایندهای گمرکی صورت گرفته، اما به موازات استقرار سامانه جامع امور گمرکی، سایر دستگاه‌ها از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز اقدام به ایجاد سامانه (از قبیل سامانه ثبت ارزش مخصوص صدور ثبت سفارش) و حذف فرایندهای کاغذی صدور مجوز کردند که به مرور زمان فعالان اقتصادی را با چالش تعدد سامانه‌ها روبه‌رو کرد، به گونه‌ای که اکنون برای انجام فرایندهای گمرکی بایستی به صورت مجزا به سامانه‌های گمرک، وزارت صنعت، معدن و تجارت، بانک مرکزی، وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان راهداری) و... مراجعه کرده و نسبت به ورود اطلاعات اقدام نمایند؛ این در حالی است که بخش بسیاری از فیله‌های اطلاعاتی مورد نیاز، تکراری بوده و در سامانه‌های دیگر ارائه شده است.

عدم تبادل اطلاعات موثر به گونه‌ای که داده‌های یک سامانه عیناً در سامانه‌ها دیگر قرار گرفته و نیازی به ورود مجدد اطلاعات نباشد و عدم طراحی فرایند یکپارچه و فرادستگاهی از مهم‌ترین علت‌های بروز این چالش است. البته بر این اساس ماده ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و آیین‌نامه اجرایی مواد ۵ و ۶ قانون مذکور، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف به راه‌اندازی سامانه جامع تجارت و سایر دستگاه‌های اجرایی ملزم به ارائه اطلاعات به آن سامانه شدند؛ ولی به‌رغم تأکیدات و پیگیری‌های عالی‌ترین مقامات کشور طی پنج سال اخیر، تبادل اطلاعات و اتصال مورد نیاز دستگاه‌ها (از جمله گمرک) به سامانه جامع تجارت هنوز به صورت کامل اتفاق نیفتاده است. عدم اراده اجرایی و سیاسی برخی از مسئولان ذی‌ربط، مشکلات فنی، چالش در شیوه تعیین پیمانکار و نوع قرارداد استقرار سامانه، از اصلی‌ترین ریشه‌های عدم تحقق قانون در

و تبعات ایمنی و امنیتی در پایانه‌های مرزی است. برای نمونه پلمپ حدود ۵۰ درصد بارها در پایانه مرزی باشماق مورد ارزیابی قرار می‌گیرند که موجب تاخیر در عبوردهی ناوگان از پایانه مرزی می‌شود. در حالی که طبق ماده ۱۰۴ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، در صورت نبود ظن قوی، فک پلمپ و بازرسی محتویات ضرورتی ندارد. کمبود دستگاه‌های ایکس‌ری کامیونی و پایین بودن بازده دستگاه‌ها و رقابت‌های ناسالم منابع انسانی در سازمان‌های مستقر در پایانه‌های مرزی نیز بر تاخیر در تردد ناوگان و کاهش کیفیت بازرسی‌ها می‌افزاید.

به این ترتیب، اصلی‌ترین چالش‌های مربوط به عدم مدیریت یکپارچه و ناهماهنگی دستگاه‌های مستقر در پایانه‌های مرزی عبارتند از: عدم تعیین دقیق مسئولیت‌ها و اختیارات هر یک از دستگاه‌ها (برای مثال عدم تعیین متولی استقرار سامانه نوبت‌دهی پیش از ورود ناوگان به پایانه)؛ صدور بخشنامه‌هایی با نگاه دستگاهی و نبود ارتباط مستقیم و رسمی بین سازمان‌ها (به گونه‌ای که سازمان‌های مستقر در پایانه به صورت غیررسمی از وضعیت و شرایط فعالیت و تصمیمات و بخشنامه‌های یکدیگر مطلع می‌شوند و در مواردی که خلل یا تعارض منافع پیش می‌آید، رفع آنها مدت زیادی به طول می‌انجامد)؛ رعایت نکردن ساعات اداری هماهنگ از سوی دستگاه‌های داخلی مخصوصاً در ایام شلوغ پایانه‌ها؛ عدم تعیین مسئولیت هماهنگی، تعامل و رایزنی با کشور مقابل (در مرزهای زمینی)؛ چالش‌ها در موضوع جانمایی و بهره‌برداری از تجهیزات داخل پایانه‌های مرزی کشور؛ تمرکز بر مسائل امنیتی، نظامی

خصوصاً اتصال به سامانه جامع تجارت است.

از سوی دیگر، الکترونیکی شدن اسناد در سامانه‌های فعلی، در بسیاری از بخش‌ها تنها به معنی اسکن فایل فیزیکی اسناد در سامانه است که این موضوع ساده، سبب می‌شود عملکرد سامانه همچنان به عملکرد کارگزار آن، یعنی شخص مسئول فعال در سامانه، وابسته و مزیت آن تنها در عدم حضور تاجر به‌صورت فیزیکی برای تحویل اسناد باشد که از بروز مشکلات و حتی اقدام‌های خلاف قانون جلوگیری نمی‌کند؛ به‌عنوان مثال طی بررسی تخلفات یک شرکت فعال در حوزه واردات قطعات خودرو که متهم به بیش از ۳۳ هزار میلیارد تومان کالای قاچاق سازمان‌یافته شده بود، مشخص شد که به‌دلیل قرار داشتن این شرکت در مسیر سبز گمرکی، عدم انجام نظارت‌های کافی و تایید اشتباه این اسناد از سوی کارگزار سامانه گمرکی، ترخیص برخی از کالاهای این شرکت از گمرک به‌وسیله بارگذاری اسناد جعلی و تصاویر غیرمرتبط (ازجمله تصاویر طبیعت، جملات قصار و...) بوده است.

ضمناً مطابق ماده ۹ قانون امور گمرکی، این نهاد باید امکانات استفاده از فناوری‌های اطلاعات و ارتباطات را با رعایت قوانین تجارت الکترونیک فراهم آورد و در تبصره این ماده قانونی نیز تأکید شده است که باید ظرف ۶ ماه از تصویب قانون مذکور (سال ۱۳۹۰) آیین‌نامه گمرک الکترونیکی

را تهیه و به تصویب هیئت دولت برساند؛ اما با گذشت بیش از ۱۰ سال از تصویب و ابلاغ قانون، این مهم انجام نشده است.

سایر چالش‌ها

علاوه بر چالش‌هایی که پیش‌تر بررسی شد، بازرگانان و مسئولان چالش‌های متعدد دیگری را هم مطرح کرده‌اند که در فرایندهای تجاری و گمرکی تأثیرگذار است

- ۱- نبود آیین دادرسی و همچنین کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی،
- ۲- عدم تناسب بین منابع مالی و انسانی لازم گمرکی برای اجرای فرایندهای تخصصی،
- ۳- چالش عملیات لجستیکی و



مطابق ماده ۹ قانون امور گمرکی، این نهاد موظف بود ظرف مدت شش ماه از تصویب این قانون در سال ۱۳۹۰، آیین‌نامه گمرک الکترونیکی را تهیه و به تصویب هیئت وزیران برساند؛ اما با گذشت بیش از ۱۰ سال از تصویب ابلاغ این قانون، آیین‌نامه گمرک الکترونیکی تهیه و تصویب نشده است



زیرساختی ازجمله کمبود ناوگان مناسب، مسیرهای ارتباطی و...

۴- چالش‌های حوزه کالای متروکه و سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی نظیر اخذ عوارض ۲/۵ درصد پس از متروکه شدن کالا، کاهش

ارزش کالاهای متروکه به دلیل تعلل در فرایند اظهار کالاهای متروکه و اخذ مجوزها، کمبود زیرساخت‌های سازمانی، توقف یا متروکه شدن کانتینر، عدم تناسب منابع با وظایف سازمان از قبیل امحا و...

۵- نبود دستورالعمل و مقررات تجارت الکترونیک با کشورها،

۶- عدم طراحی سامانه گمرکی به‌صورت دو زبانه

۷- چالش‌های اخذ یا تمدید کارت‌های بازرگانی مانند استفاده از کارت یک‌بار مصرف، الزام به عضویت در اتاق بازرگانی و...

۸- نبود شفافیت در خصوص ضوابط احراز ظن قوی قاچاق توسط ضابطین.

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

برنامه‌های جدید برای جلوگیری از کم‌اظهاری و بیش‌اظهاری کالاهای صادراتی و وارداتی

ارزش‌گذاری بر اساس هوش مصنوعی!



به گفته مدیرکل دفتر ارزش گمرک، هوشمندسازی، به‌روزرسانی بانک اطلاعات (TSC) در واردات و پرتال ارزش‌های صادراتی جهت کالاهای صادراتی، مبادله اسناد الکترونیک با کشورهای طرف معامله و دسترسی به منابع اطلاعاتی آنلاین و سایت‌های برخط داخلی و بین‌المللی، جزء برنامه‌های جدید گمرک برای تعیین ارزش دقیق کالاها است.

عبدالمجید دهقانیان با اشاره به اهمیت هوشمندسازی برای رسیدگی مطلوب‌تر و دقیق‌تر به ارزش کالا و به‌روزرسانی بانک اطلاعات موجود می‌افزاید: «براساس اطلاعات اظهارنامه‌های وارداتی، بانک اطلاعات موجود در حال به‌روزرسانی است و روند اجرا و آمار شناسه‌های موجود در بانک اطلاعات ارزش TSC قابل مشاهده شده است.»

به گفته این مقام مسئول، طی مکاتبات صورت گرفته با وزارتخانه‌های صمت، بهداشت، نفت، جهادکشاورزی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و تهران به‌عنوان متولی بخش خصوصی، ضمن ارسال فهرست تشکل‌ها، انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و واحدهای تولیدی مرتبط با دفاتر تخصصی هر سازمان؛ از آنها دعوت

مدیرکل دفتر ارزش گمرک ایران اعلام کرده است که اصلاح سازوکارهای گمرکی جهت جلوگیری از هرگونه اختلاف ارزش در واردات با عنوان هوشمندسازی سامانه ارزش در دستور کار گمرک ایران قرار گرفته که فاز اول آن به منظور تشکیل بانک اطلاعات ارزش بر مبنای سوابق بند الف ماده ۱۵ قانون امور گمرکی با قفل شناسه ارزش در گمرکات اجرایی شد و با اجرای فاز بعدی با تعیین بازه زمانی و وزن‌دهی به اظهارنامه‌ها به صورت سیستمی و با استفاده از بانک‌های اطلاعاتی موجود، رسیدگی به ارزش بخشی از کالاهای وارداتی، بدون دخالت کارشناس و توسط هوش مصنوعی صورت خواهد گرفت.

این در حالی است که اواخر سال گذشته، رئیس‌کل گمرک در دیدار با اعضای هیئت‌نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، به افزایش میزان حمله‌های سایبری به سامانه‌های گمرکی اشاره و اعلام کرده بود که به‌صورت شبانه‌روزی و عمدتاً از مبادی کالاها، مورد حمله‌های سایبری هستیم که میزان و شدت آن باورنکردنی است.



طی مکاتبات صورت گرفته با وزارتخانه‌های صمت، بهداشت، نفت، جهادکشاورزی، دفاع و اتاق بازرگانی ایران و تهران، ضمن ارسال فهرست تشکل‌ها، انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و واحدهای تولیدی مرتبط با دفاتر تخصصی هر سازمان؛ از آنها دعوت شد تا با ارائه مستندات و تشکیل کارگروه تخصصی ارزش کالاها نسبت به به‌روزرسانی بانک اطلاعات ارزش با گمرک همکاری کنند



ارز ترجیحی دریافت می‌کنند، اقدام به تعامل و استعلام از مراجع ذی‌ربط و سازمان‌های دولتی مرتبط می‌کند؛ به طوری که ارزش کالاهای اساسی براساس مصوبات ستاد تنظیم بازار و از طریق کارگروه مستقر در وزارت جهاد کشاورزی با حضور دستگاه‌های نظارتی و سازمان‌های مجری مرتبط، ارزش قطعات منفصله خودرو، خودرو و ماشین‌آلات راهسازی نیز از سوی کمیته موضوع قانون ساماندهی صنعت خودرو (تبصره ۶ قانون خودرو) با حضور نماینده وزارت صمت و همکاری نماینده گمرک ایران، ارزش دارو و مواد اولیه دارو و تجهیزات پزشکی نیز براساس تفاهم‌نامه فی مابین گمرک ایران و سازمان غذا و دارو و ارزش شمش طلا نیز از طریق بانک مرکزی تعیین و به گمرک ایران اعلام می‌شود.»

به گفته او، بالغ بر ۷۳ درصد از ارزش کالاهای صادراتی نیز به صورت مستقیم از دفاتر تخصصی دستگاه‌های مرتبط و مابقی نیز پس از استعلام از دفاتر تخصصی و انجمن یا اتحادیه مربوطه استعلام و پس از طرح در کارگروه ارزش‌گذاری کالاهای صادراتی که نمایندگانی از وزارتخانه‌های صمت، بهداشت، جهادکشاورزی، سازمان توسعه تجارت، اتاق بازرگانی و انجمن‌ها ذی‌ربط حضور دارند تعیین و در پرتال گمرک ایران به نشانی irica.ir بارگذاری می‌شود و در اختیار عموم قرار می‌گیرد.»

شد تا با ارائه مستندات و تشکیل کارگروه تخصصی ارزش کالاها نسبت به به‌روزرسانی بانک اطلاعات ارزش با گمرک جمهوری اسلامی ایران همکاری کنند.

دهقانیان در خصوص مبادله اسناد الکترونیک با کشورهای طرف معامله در قالب تفاهم‌نامه‌های دوجانبه می‌گوید: «با توجه به اهمیت تبادل اطلاعات گمرکی بین کشورهای عضو سازمان جهانی گمرک و افزایش تبادل اطلاعات گمرکی، گسترش این امر مهم در همکاری‌های گمرکی کشورمان با گمرکات دیگر کشورها مورد توجه قرار گرفته و در این راستا تاکنون مقدمات نهایی کردن این سند با تعداد ۱۲ کشور انجام شده که اکنون در مرحله چگونگی اجرای الزامات فنی است.»

این مقام مسئول درباره دسترسی به منابع اطلاعاتی آنلاین نیز تصریح می‌کند: «براساس ماده ۱۹ آیین‌نامه قانون امور گمرکی، گمرک می‌تواند در بررسی ارزش معاملاتی کالاهای بورسی، از منابع معتبر بین‌المللی و بازارهای بین‌المللی استفاده و بر مبنای آن ارزش گمرکی را تعیین کند که به این منظور با دسترسی به سایت‌ها و بورس‌های معتبر جهانی نسبت به رسیدگی به ارزش‌گذاری کالاها اقدام کرده‌ایم.»

◀ نحوه رفع ابهامی یا سوء جریان

دهقانیان با اشاره به اینکه چنانچه شخص و یا شرکتی نسبت به ارزش اعلامی گمرک اعتراض داشته باشد یا حتی ابهامی و یا سوء جریانی بیان کند، می‌تواند با مراجعه به گمرک، موضوع مورد نظر را پیگیری کند، اظهار می‌کند: «در صورتی که شخص و یا شرکتی نسبت به ارزش کالایی معترض باشد می‌تواند با مراجعه به گمرکات اجرایی محل ترخیص کالا و با رعایت مهلت مقرر در مواد ۱۳۵ و ۱۳۸ قانون امور گمرکی و ۲۳ آیین‌نامه اجرایی آن درخواست رسیدگی کند و چنانچه اختلاف همچنان باقی باشد با رعایت تبصره ۵ ماده ۱۴۴ قانون امور گمرکی، مستندات خود را به دفتر ارزش ارجاع دهد تا بررسی‌های لازم انجام شود. چنانچه مودی باز هم معترض باشد حسب مواد ۱۴۴ و ۱۴۶ قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن، پرونده اختلافی به مراجع رسیدگی به اختلافات گمرکی ارجاع می‌شود.»

◀ ارزش‌گذاری هیئتی

مدیر کل دفتر ارزش گمرک با تاکید بر اینکه کسب نظر از دیگر بخش‌های دولتی در چهارچوب موازین قانونی موجود به صورت مستمر در حال انجام است، می‌افزاید: «گمرک ایران برای دستیابی به اطلاعات دقیق در رسیدگی به ارزش کالاهای وارداتی به ویژه عمده کالاهایی که

◀ ارزش‌های وارداتی

دهقانیان با اشاره به اینکه رسیدگی به ارزش کالای وارداتی مستند به مواد ۱۴ و ۱۵ قانون امور گمرکی و آیین‌نامه اجرایی آن است، می‌افزاید: «گمرک جمهوری اسلامی ایران علاوه بر اسناد ابرازی به گمرک (ماده ۱۴ قانون امور گمرکی) با کمک گرفتن از ابزارهای قانونی در چهارچوب قوانین و مقررات موجود از جمله سوابق سایر واردکنندگان یا قیمت بازار داخلی (ماده ۱۵ قانون امور گمرکی) و در صورت لزوم مراجعه به سایت‌های بین‌المللی معتبر (موضوع ماده ۱۷ و ۱۹ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی)، نسبت به بررسی ارزش کالاهای وارداتی اقدام و در صورت عدم دسترسی به اطلاعات دقیق در رسیدگی به ارزش کالاهای، اقدام به استعلام از مراجع ذی‌ربط می‌کند.»

او توضیح می‌دهد: «به‌عنوان مثال، ارزش وارداتی کالاهای اساسی که ۲۰ درصد از ارزش کل کالاهای وارداتی به کشور را شامل می‌شود براساس تصمیمات ستاد تنظیم بازار، در کارگروه تامین و تخصیص ارز تعیین و به گمرک ایران اعلام می‌شود که در این راستا بالغ بر ۴۰۰ مکاتبه بین سازمان‌های مربوطه و ۱۲ جلسه در سال ۱۴۰۲ برگزار شده است.»

به گفته او، در ارتباط با ارزش وارداتی قطعات منفصله خودرو، خودرو و ماشین‌آلات راهسازی که طی سال‌های اخیر، ۱۰ درصد از ارزش کل کالاهای وارداتی به کشور را شامل می‌شود، براساس قانون الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو، با برگزاری جلسات کمیته مشترک (وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری گمرک ایران) بیش از ۱۱۰۰ ردیف شناسه، با برگزاری ۵۰ جلسه در سال ۱۴۰۲ تعیین و به دفاتر گمرکی در سراسر کشور ابلاغ شده است.

همچنین ارزش دارو، مواد اولیه دارویی و تجهیزات پزشکی که ۴ درصد از ارزش کل واردات به کشور را شامل می‌شود براساس تفاهم‌نامه فی‌مابین گمرک ایران و سازمان غذا و دارو، توسط آن سازمان تعیین و به گمرک ابلاغ خواهد شد و ارزش شمش طلا هم که ۲/۹ درصد از ارزش کل واردات به کشور را شامل می‌شود، توسط بانک مرکزی ایران به گمرک ابلاغ می‌شود.

او توضیح می‌دهد: «از جمله راهکارهای دیگر جهت دسترسی به اطلاعات کالاهای تجاری مبادله شده با کشورمان، گسترش همکاری‌های گمرکی در قالب موافقت‌نامه همکاری دوجانبه و تبادل الکترونیکی اطلاعات گمرکی از جمله ارزش گمرکی با کشور مبدأ (صادرکننده به ایران) است که با به‌کارگیری دیپلماسی اقتصادی فعال، استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی و بازرگانی، سفارتخانه‌های کشورمان در کشورهای مبدأ، تقویت بنیه فناوری اطلاعات میسر خواهد شد. ■



در مورد ارزش وارداتی قطعات منفصله خودرو، خودرو و ماشین‌آلات راهسازی که ۱۰ درصد از ارزش کل کالاهای وارداتی به کشور را شامل می‌شود، براساس قانون الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو، با برگزاری جلسات کمیته مشترک (وزارت صمت با همکاری گمرک ایران) بیش از ۱۱۰۰ ردیف شناسه، با برگزاری ۵۰ جلسه در سال ۱۴۰۲ تعیین و به گمرک ابلاغ شده است



دهقانیان توضیح می‌دهد که در صورت اعتراض مراجع یا اشخاص به ارزش‌های صادراتی ثبتی و به‌روزرسانی شده از سوی کارگروه ارزش‌گذاری کالاهای صادراتی، افراد می‌توانند اعتراض خود را به سازمان یا دفتر تخصصی مربوطه ارائه و پیگیری کنند. به‌عنوان مثال اعتراض به ارزش کاشی و سرامیک صادراتی که با اعلام نظر معاونت معادن و فرآوری مواد وزارت صمت و انجمن مربوطه و طرح در کارگروه ارزش‌گذاری کالاهای صادراتی در بانک اطلاعات ارزش درج و به‌روزرسانی می‌شود، از معاونت مزبور در وزارت صمت قابل پیگیری است یا در اعتراض به ارزش صادراتی پسته که از طریق وزارت جهادکشاورزی و انجمن مربوطه استعلام و به‌روزرسانی می‌شود نیز از طریق معاونت امور باغبانی وزارت جهاد قابل پیگیری است.

او در پاسخ به این پرسش که مبنای ارزش‌گذاری گمرک برای صادرات، کدام نرخ ارز است، می‌افزاید: «قبل از نوسانات ارزی، نرخ ارز توسط بانک مرکزی به‌صورت هفتگی به گمرک اعلام و مبنای محاسبه ارزش گمرکی کالاهای صادراتی قرار می‌گرفت، اما از سال ۱۳۹۷ با بروز نوسانات ارزی، بانک مرکزی در تاریخ ۱۳۹۷/۰۷/۱۹، مبنای نرخ بازار ثانوی ارز مندرج در سامانه نیما را مبنای محاسبه اعلام کرد که در نهایت از تاریخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۰ مبنای محاسبه ارزش گمرکی کالاهای صادراتی، نرخ فروش حواله برای تمام ارزها در سامانه ETS اعلام شد.»



مخاطرات سفر

آمار پشت تریبون‌ها چیزی می‌گوید و آمار کف جاده چیزی دیگر. اگرچه در گزارش عملکرد مسئولان وزارت راه و شهرسازی در نوروز ۱۴۰۳، افزایش سفرها با ناوگان جاده‌ای و کاهش تصادفات روی داده است؛ اما هنگامی که پای سخن رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری و کارشناسان ایمنی می‌نشینیم، از کمبود شدید اتوبوس و راننده و نبود ایمنی در مسیرهای مواصلاتی شکایت دارند تا جایی که توصیف مناسب وضع کنونی جاده‌های کشور کمتر از فاجعه نیست.

- ◀ گره اندر گره
- ◀ فرار رانندگان و مالکان اتوبوس از جاده‌ها
- ◀ فاجعه از آنچه می‌گویند، بزرگ‌تر است

■ **ترابران: لطفاً برایمان توضیح بدهید که افزایش ۲۵ درصدی قیمت بلیت اتوبوس که از ۱۵ اسفند اعمال شد، چه تاثیری بر روند سفرهای نروزی از طریق ناوگان مسافری داشت؟**

■ در بحث افزایش قیمت بلیت اتوبوس، ما مشکلات فراوانی داشتیم، زیرا در ابتدا، وزیر راه به علت قول‌ها و تعهداتش نسبت به هیئت‌دولت در خصوص کنترل قیمت‌ها، با افزایش نرخ مخالفت می‌کرد، بنابراین ما هم اعتراضات خود را به همه نهادها و ارگان‌های مربوطه نظارتی و امنیتی اعلام کردیم که با این نرخ‌ها حرکت اتوبوس‌ها اصلاً به‌صرفه نیست چون اساساً بحث افزایش نرخ نیست، بحث یکسر خالی است، زیرا در ایام نوروز در برخی استان‌ها و شهرها مسافر هست، ولی در برگشت دیگر مسافری برای مبدا نیست، در پایان سفرهای نروزی هم به مبادی خاص مسافر هست، ولی برعکس نیست؛ بنابراین چون مشکل یکسر خالی را داشتیم، درخواست افزایش قیمت کردیم تا رانندگان و مالکان اتوبوس انگیزه‌ای برای فعالیت داشته باشند.

ضمن اینکه امسال استثنای دیگری هم وجود داشت و آن تقارن ماه مبارک رمضان با پیک سفرهای نروزی بود. بسیاری از مردمی که قصد سفر داشتند، به دلیل محدودیت‌های مربوط به روزه‌داری نمی‌توانستند مسافرت کنند. همان‌طور که می‌دانید اغلب استفاده‌کنندگان از ناوگان جاده‌ای اقشار متوسط رو به پایین هستند و این افراد معمولاً بیشتر به عقاید مذهبی خود پایبند هستند، بنابراین هم کاهش شدید مسافر و هم مشکل یکسر خالی را داشتیم و با این شرایط، انگیزه‌ای هم برای مالکان و رانندگان نمی‌ماند.

البته این افزایش نرخ در دسر زیادی داشت و هنوز هم در دسر داریم، زیرا رسماً اعلام نشده بود. وزارت راه و شهرسازی محافظه‌کاری کرد و وزیر راه در برخی مصاحبه‌ها اعلام کرد که افزایش نرخ نداریم و در برخی صحبت‌های دیگر گفت افزایش نرخ داریم یا سازمان راهداری یک بار اعلام کرد که ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش نرخ داریم و بعد بار دیگر اعلام کرد که فعلاً افزایش نداریم. همین تناقض‌گویی‌ها باعث شد برخی از نهادهای نظارتی از جمله تعزیرات در بعضی استان‌ها و ادارات کل صمت نامه بزنند، مکاتبه کنند و به صورت حضوری جلوی کار را بگیرند.

در اوج سفرهای نروزی، واقعاً درگیری‌های زیادی داشتیم تا حدی که در برخی استان‌ها مانند کردستان و لرستان شرکت‌های مسافری تهدید به تعطیلی و اعمال جریمه هم شدند، بنابراین آن افزایش ۲۵ درصدی کمک آنچنانی برای ما نداشت. خیلی از شرکت‌ها به دلیل نامه‌های ادارات کل صمت نتوانستند پیش فروش بلیت داشته باشند یا برخی مالکان تمایلی برای انجام سفر نداشتند. این در حالی است که انجام سفرهای



درباره چرایی چالش‌های سفرهای اتوبوسی در ایام نوروز

گره اندر گره

گزارش از

بهاره بوذری

در نوروز امسال، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اجرای طرح پویش «چشم به راهیم» رویکرد جدیدی را برای دعوت از رانندگان برای توقف و استراحت بیشتر بین‌راهی در نظر گرفته بود؛ اما واقعیت این است که بخش جاده‌ای مسافری تمام سال چشم به راه است! رانندگان و مالکان اتوبوس‌ها در ۳۶۵ روز سال منتظرند که ناوگان فرسوده نوسازی شود، حقوق رانندگان ثابت و قیمت بلیت‌ها واقعی و غیردستوری شود و مسئولان برای این صنف با توجه به نیازمندی‌ها و درخواست‌های رانندگان و شرکت‌های مسافری تصمیم بگیرند. با این حال، برآیند گفت‌وگو با اهالی صنف این است که مسئولان بدون توجه به پیشنهادهای کارشناسانه و دلسوزانه بخش و بیشتر بر اساس مصالح مدیریتی، خط‌مشی‌هایی تعیین می‌کنند که به ضرر مجموعه فعالان حمل‌ونقل جاده‌ای مسافری تمام می‌شود.

غلامرضا خادمی‌زاده، رئیس کانون سراسری انجمن‌های صنفی رانندگان و دارندگان حمل‌ونقل جاده‌ای مسافری کشور در گفت‌وگو با ترابران، درباره دلایل مختلف کاهش مسافران جاده‌ای و در عین حال، کمبود بلیت اتوبوس در ایام نوروز ۱۴۰۳ توضیحاتی ارائه داده است.



افزایش نرخ اتوبوس‌ها در دس‌س‌زیادی داشت چون رسماً اعلام نشده بود. وزیر راه در برخی مصاحبه‌ها اعلام کرد که افزایش نرخ نداریم و در برخی صحبت‌های دیگر گفت افزایش نرخ داریم یا سازمان راه‌داری یک بار اعلام کرد که ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش نرخ داریم و بعد بار دیگر اعلام کرد که فعلاً افزایش نداریم. همین باعث شد برخی از نهادهای نظارتی جلوی کار را بگیرند



با ظرفیت کامل حرکت نکردند.

تا سه سال پیش، قیمت‌گذاری بلیت در این بخش، در اختیار بخش خصوصی بود و متاسفانه اشتباه از ما بود که فقط نگران مسائل اقتصادی مسافران بودیم و نرخ‌های بلیت را واقعی نکردیم، اما الان قیمت‌ها از طرف دولت دستوری شده است و همه فعالان را دچار مشکل کرده است، زیرا مسئولان در سازمان راه‌داری و وزارت راه بیش از هر چیز به پاسخگویی به مدیران رده بالای خود می‌اندیشند و در تصمیمات خود منافع و مصالح بخش را در نظر نمی‌گیرند.

■ **ترابران: با توجه به مشکلاتی که به آنها اشاره کردید، آیا همه رانندگان فعال در انجام سفرهای نوروزی همکاری کردند؟**

■ **رانندگان به دلیل اینکه حقوقشان سرویسی است و کمترین حقوق در بین اقشار کارگری کشور را می‌گیرند، برای تامین معیشت و هزینه‌های زندگی مجبورند که سرویس بروند و همه رانندگان در ایام نوروز حاضر بودند؛ پس اگر ما با کمبود راننده مواجه شدیم، به دلیل عدم برنامه‌ریزی و ساماندهی سازمان راه‌داری بود.**

ما پیش از عید، به سازمان نامه زدیم و خواستیم که مانند ایام اربعین از

ایمن و آسوده نیاز به آرامش خاطر رانندگان و مالکان اتوبوس‌ها دارد، اما متاسفانه با وضعیتی که برایتان توضیح دادم، مالکان و رانندگان چون آرامش نداشتند، نتوانستند خدمات درخوری را به مسافران ارائه دهند.

متاسفانه سازمان راه‌داری نه تنها هیچ کمکی نکرد، بلکه اطلاعیه‌ای دادند که بسیار غیرکاشناسی بود. آنها اعلام کردند که رانندگان بخش کالا که علاقه دارند می‌توانند در ایام نوروز در بخش مسافری هم فعالیت کنند در حالی که اگر راننده بازنشسته دفترچه‌اش ابطال شده، راننده کامیون هم دفترچه ندارد، اگر راننده بازنشسته کارت هوشمند مسافر ندارد، راننده بخش کالا هم ندارد، اصلاً کدام رانندگان حمل کالا با آن میزان حقوق و آسایش و آرامش که نه پلیس راه و نه گشت و نه دلالی مزاحمش می‌شود وارد این حوزه می‌شود؟!

■ **ترابران: البته ظاهراً همان میزان افزایش ۲۵ درصدی هم برای بخش حمل‌ونقل عمومی مسافر رضایت‌بخش نبود و مدیرعامل اتحادیه تعاونی مسافربری‌های کشور هم گفتند این افزایش، دردی از مشکلات رانندگان و صاحبان اتوبوس‌ها دوا نمی‌کند.**

ببینید ما در دنیا چیزی به نام آمار و محاسبات داریم و هر کاری نیاز به برنامه‌ریزی براساس آمار دارد. در حمل‌ونقل در تمام دنیا، در بخش کالا تن- کیلومتر را داریم و در بخش مسافر نفر- کیلومتر که براساس انواع هزینه‌ها، میزان تورم بنابر آمار بانک مرکزی و قیمت قطعات و تعمیرات، از هزینه بیمه تا حقوق راننده و عوارض بین‌راهی محاسبه می‌شود. نفر- کیلومتر در کشور ما برای اتوبوس‌های VIP، ۱۶۶۲ تومان ، اما قیمت فروش آن ۴۱۰ تومان است و قیمت نفر- کیلومتر اتوبوس‌های عادی هم ۱۰۸۹ تومان است، ولی با قیمت ۲۴۰ تومان به فروش می‌رسد، یعنی ما حدوداً یک چهارم قیمت واقعی دریافت می‌کنیم.

اگر نرخ امروز ما ۴ برابر شود، تازه با قیمت قانونی برابر می‌شود. به این ترتیب، با ۲۵ و ۳۰ درصد افزایش هم هیچ مشکلی حل نمی‌شود. شما ببینید با توجه به افزایش حداقل حقوق توسط وزارت کار، چند درصد حق بیمه رانندگان بالا رفته و چقدر حقوق رانندگان باید افزایش پیدا کند. پس از آن ۲۵ درصد افزایش، ۳۰ درصد آن بابت کمیسیون و عوارض کسر می‌شود.

پس واقعاً هیچ کمکی به معیشت رانندگان نشده، چون ما با نرخ واقعی فاصله داریم، این افزایش ۲۵ درصدی فقط مسکن موقت بود، ولی با عملکرد وزیر راه و سازمان راه‌داری به عنوان متولی حمل‌ونقل جاده‌ای، لذت همان افزایش ۲۵ درصدی قیمت بلیت را نتوانستیم بچشیم و با توجه به کاهش سفرها، در اوج سفرهای نوروزی تا ۴۰ درصد اتوبوس‌ها

اگر راننده بازنشسته دفترچه‌اش ابطال شده، راننده کامیون هم دفترچه ندارد، اگر راننده بازنشسته کارت هوشمند مسافر ندارد، راننده بخش کالا هم ندارد، اصلاً کدام رانندگان حمل کالا با آن میزان حقوق و آسایش و آرامش که نه پلیس راه و نه گشت و نه دلالی مزاحمش می‌شود وارد این حوزه می‌شود؟!

رانندگان بخش باری علی‌رغم محدودیت تردد کامیون‌ها در برخی ایام نوروز، حاضر نمی‌شوند با این حقوق پایین برای ما کار کنند و ترجیح می‌دهند تعطیلات را با خانواده اوقات خود بگذرانند. در حالی که مسئولان خیلی راحت می‌توانستند که با قبول درخواست کانون رانندگان و دارندگان بخش مسافری برای استفاده از رانندگان بازنشسته که قبلاً آزموده شده بود این کمبود را جبران کنند.

متأسفانه ما به‌شدت با کمبود رانندگان مواجه شده‌ایم و به این کمبود راننده پلیس راهداری هم دامن به دلایل سختگیری‌های قانونی و حتی غیرقانونی می‌زند. دفترچه‌های بسیاری از راننده‌های ما گرفته شده و به دلیل توقیف دفترچه، رانندگان بسیاری نتوانستند با ما همکاری کنند. یعنی همه عوامل دست به دست هم دادند تا بخشی از ناوگان ما زمینگیر شوند و نتوانیم از حداکثر توان و داشته‌هایمان استفاده کنیم.

■ **ترابران: با توجه به تعطیلات عید فطر، آیا این تعطیلات چند روزه، توانست موج جدیدی از سفرها را به وجود آورد که تا حدودی کسری حجم سفرهای نوروزی جبران کند؟**

■ با توجه به اینکه روز عید فطر معمولاً براساس تقویم نیست و براساس نظر علماست، بسیاری از افراد از قبل نمی‌توانند برای این ایام برنامه‌ریزی سفر کنند. ضمن اینکه سفرهای تعطیلات عید فطر کوتاه خواهد بود و سفر از استان‌های جنوبی به مشهد مقدس یا شهرهای شمالی امکان‌پذیر نیست. بیشتر این سفرها محدود می‌شود به سفرهای درون استانی و استان‌های همجوار که نمی‌تواند موجی ایجاد کند که تا حدی جبران‌کننده کمبود مسافر در نوروز باشد؛ البته این را هم در نظر داشته باشید که اتوبوس‌های ما ۲۵ صندلی بیشتر ندارد، بیشتر از ظرفیت مشخصی، نمی‌توانیم کمبودهای گذشته خود را جبران کنیم.

■ **ترابران: آیا یکی از عوامل کاهش سفرهای نوروزی مربوط به مسائل اقتصادی و کاهش قدرت خرید عموم جامعه نبوده است؟**

■ بحث‌های اقتصادی قطعاً تأثیرگذار است، ولی درصد کمی از دلایل کاهش سفر را شامل می‌شود، نکته‌ای که از نظر من اهمیت دارد، عدم برنامه‌ریزی مسئولان برای سفرهای مردمی است، زیرا در نوروز، مسافران

»

نفر - کیلومتر در کشور ما برای اتوبوس‌های

VIP، ۱۶۶۲ تومان، اما قیمت فروش آن

۴۱۰ تومان است و قیمت نفر - کیلومتر

اتوبوس‌های عادی هم ۱۰۸۹ تومان است،

ولی با قیمت ۲۴۰ تومان به فروش می‌رسد،

یعنی ما حدوداً یک چهارم قیمت واقعی

دریافت می‌کنیم. اگر نرخ امروز ما ۴ برابر

شود، تازه با قیمت قانونی برابر می‌شود

بنابراین با ۲۵ و ۳۰ درصد افزایش هم

هیچ مشکلی حل نمی‌شود

«



رانندگان بازنشسته‌ای که هنوز توانایی انجام کار را دارند استفاده کنیم تا در پیک سفرهای نوروزی به ما کمک کنند.

چندین نامه از طریق کانون رانندگان و دارندگان بخش مسافری ارسال کردیم و به صورت تلفنی و حضوری در جلسات این موضوع را پیگیری کردیم و قرار بود همکاری کنند، اما متأسفانه سازمان راهداری نه‌تنها هیچ کمکی نکرد، بلکه اطلاعاتی دادند که بسیار غیرکاشناسی و به نحوی مضحک بود. اعلام کردند که رانندگان بخش کالا که علاقه دارند می‌توانند در ایام نوروز در بخش مسافری هم فعالیت کنند در حالی که

د

سازمان راهداری قبل از عید اطلاعیه‌ای داد که بسیار غیرکاشناسی بود. آنها اعلام کردند که رانندگان بخش کالا که علاقه دارند می‌توانند در ایام نوروز در بخش مسافری هم فعالیت کنند در حالی که اگر راننده بازنشسته دفترچه‌اش ابطال شده، راننده کامیون هم دفترچه ندارد اگر راننده بازنشسته کارت هوشمند مسافر ندارد، راننده بخش کالا هم ندارد

ع

ساعاتها در ترافیک جاده‌ها می‌مانند موقعی که به مقصد می‌رسند، هیچ هتل و رستورانی نیست که پاسخگوی نیاز مسافران باشد و بسیاری از خدمات‌دهندگان از طریق گرانی یا ارائه خدمات بی‌کیفیت از تقاضای زیاد مسافران سوءاستفاده می‌کنند. با توجه به این مسائل، مثلاً خانواده من و تمام اقوامم هیچ‌گاه در ایام نوروز سفر نمی‌کنیم و برنامه سفر خود را در قبل یا بعد از ایام نوروز تنظیم می‌کنیم.

متأسفانه نبود برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های لازم در سازمان‌های مرتبط با سفرهای مردمی از جمله سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، پلیس‌راه، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری باعث شده که نتوانند شرایط خوبی برای سفر مردم در ایام نوروز فراهم کنند.

با توجه به تجربیات سفرهای نوروزی در سال‌های قبل، مردم متوجه شده‌اند بیش از آنچه که برایشان رفاه و آسایش داشته باشند، دچار مشکلات متعددی می‌شوند و گرنه علی‌رغم فشارهای شدید مالی مردم می‌توانند مسائل اقتصادی خود را به هر ترتیبی مدیریت کنند. به عنوان مثال، در مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی هیچ‌گونه نظارتی در ایام نوروز وجود ندارد و مسافری هم که مثلاً می‌خواهد یک کیلو آجیل بخرد، دیگر زمانی ندارد که بخواهد با سامانه ۱۲۴ تماس بگیرد و شکایت خود را از افزایش قیمت‌ها اعلام کند. ■



کابینان کشتی و خدمه
راهبر قطار و اتوبوس
ماشین سنگین و نیمه سنگین (جرنیل و کامیونت)

۱۲ ماه کارانتی
۵ سال خدمات پشتیبانی

۰۲۱۵۶۴۵۲۲۱
۰۹۱۲۲۴۷۰۳۱۲
www.jamdarjam-az.com
jdco.seats

انواع صندلی های بادی و وزنه ای

دفتر فروش: تهران - سه راه آذران



Rabin Marine
کشتیرانی رایبین مارین

خدمات تخصصی ما

- ارائه‌ی کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Open Top, Flat Rack
- سرویس حمل تخصصی مواد پتروشیمی
- حمل و نقل سریع و مطمئن کالا به صورت Ex-work
- سرویس اختصاصی ترنسشیپ از بنادر جنوبی کشور
- سرویس Crossstuffing به مقصد تمامی بنادر جهان
- ارائه‌ی خدمات فوروردری و استعلام آنلاین
- ترانزیت داخلی و خارجی از/ به کشورهای حوزه CIS
- حمل و نقل هوایی و زمینی از/ به اروپا و تمام نقاط دنیا
- دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

www.rabinmarine.com

021 910 770 89
021 2229 5669

Rabinmarine
تهران خیابان شرعی
پایین ترابریل رومی، پلاک ۱۷۸۸

بلایی که قیمت‌گذاری دستوری بر سر سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای آورد

فرار رانندگان و مالکان اتوبوس از جاده‌ها



گزارش از

زینب نورانیان

به گفته عباس فشارکی، مدیرعامل شرکت مسافری عدل اصفهان، این شرکت مسافری حدود ۱۰۰ دستگاه اتوبوس تحت پوشش دارد که طبق عرف باید هر اتوبوس بین ۳ تا ۴ راننده داشته باشد، درحالی که اکنون تعداد رانندگان با چنین برآوردی مطابقت ندارد.

فشارکی در توضیح علت کاهش تعداد رانندگان اتوبوس در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای می‌گوید: «از سال ۹۷ که کرونا در کشور فراگیر شد ریزش شدیدی در تعداد راننده‌های اتوبوس داشتیم؛ ضمن اینکه در دوره کرونا اتوبوس‌ها اصلاً کار نمی‌کردند و حدود ۵ تا ۶ ماه خوابیده بودند. بعد از این دوره راننده‌های اتوبوس به سوی کامیون رفتند یا به کل شغلشان را تغییر دادند. به عبارت دیگر، از سال ۹۷ به بعد راننده جدید در سیستم ثبت نشده است. دلیلش هم کاملاً اقتصادی است، در واقع، اصلاً برای رانندگان مقرون به صرفه نیست که در این حوزه کار کنند، چون کرایه اتوبوس‌ها نسبت به هزینه‌ها و تورمی که به وجود آمده افزایش نیافته و طبعاً برای راننده صرفه اقتصادی ندارد این کار را انجام دهد.»

او با بیان اینکه اکنون تعداد رانندگانی که نامشان در سیستم ثبت شده بسیار کم است، اضافه می‌کند: «از سال ۱۳۹۷ به این طرف باید سالیانه هزار دستگاه اتوبوس وارد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای می‌شد، اما این اتفاق نیفتاده و راننده‌ای هم به این بخش اضافه نشده است. از سوی دیگر، از تعداد اتوبوس‌ها به دلیل اینکه سالیانه تعدادی از اتوبوس‌ها به شرکت‌های اقماری می‌پیوندند، کم شده و اتوبوس جدیدی جایگزین آنها نشده است.»

مدیرعامل شرکت مسافری عدل اصفهان با ذکر مثالی می‌گوید: «برای مسیر اصفهان به تهران که مسیر نسبتاً نزدیکی است، اگر اتوبوس ساعت ۷ صبح از تهران حرکت کند و ساعت یک ظهر به اصفهان برسد، می‌تواند دوباره ساعت ۱۱ شب به سمت تهران مسافر سوار کند، اما این اتفاق زمانی می‌تواند بیفتد که راننده داشته باشیم و اگر راننده نداشته باشیم، اتوبوس مجبور است در روز تنها یک سرویس برود.»

تعطیلات نوروز ۱۴۰۳ در حالی به پایان رسید که ماه رمضان به کمک سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای آمد و اجازه نداد وضعیت بحرانی کمبود اتوبوس و راننده آن‌طور که پیش‌بینی می‌شد به چشم بیاید. با این حال و با وجود کاهش تعداد مسافران نوروزی به دلیل هم‌زمان شدن تعطیلات عید با شروع ماه رمضان، همچنان بسیاری از کسانی که راهی جز انتخاب اتوبوس برای سفرهای بین‌شهری نداشتند، با دیدن و شنیدن جمله «ظرفیت تکمیل است» یا «بلیت تمام شد» عطای سفر نوروزی را به لقایش بخشیدند و تعطیلات را در چهار دیواری خانه‌هایشان سپری کردند.

شرکت‌های مسافری و رانندگان اتوبوس‌ها قیمت‌گذاری دستوری را عامل اصلی بحران در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای می‌دانند و تاکید دارند که این موضوع، رانندگان و شرکت‌ها را به شدت در تنگنا قرار داده است؛ به‌گونه‌ای که نه برای مالک اتوبوس و نه راننده آن صرفه اقتصادی ندارد که ادامه فعالیت دهند. از این رو، بسیاری از رانندگان اتوبوس به بخش حمل‌ونقل باری تمایل پیدا کرده و اتوبوس‌داران هم ترجیح می‌دهند اتوبوس خود را بفروشند و تریلی و کامیون بخرند یا سرویس شرکتی شوند.

«بحران» و «فاجعه» دو واژه‌ای است که مدیران عامل دو شرکت مسافری در گفت‌وگو با ترابران در توصیف وضعیت این بخش از آن استفاده می‌کنند و ضمن تاکید بر کمبود اتوبوس و راننده می‌گویند رانندگان اتوبوس بین‌شهری یا شغل عوض کرده یا راننده کامیون شده‌اند.

او با اشاره به کاهش تعداد مسافران نوروزی امسال می‌گوید: «امسال ما مشکل مسافر بابت اتوبوس نداشتیم و صندلی‌ها کافی بود. معمولاً از ۲۷ اسفند تا یکم و دوم فروردین تعداد مسافران زیاد می‌شود و دوباره از چهارم فروردین به بعد به حالت عادی برمی‌گردد. آمار دقیقی از تعداد مسافرانی که در تعطیلات با اتوبوس جابه‌جا شدند نداریم، اما مشاهدات نشان داد که نسبت به سال گذشته ریزش مسافر داشتیم.»

به گفته فشارکی، ماه رمضان به کمک سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای کشور آمد و اگر ماه رمضان نبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی قطعاً با مشکل کمبود صندلی مواجه می‌شد. او با بیان اینکه ما در طول سال مشکل مسافر نداریم، بلکه مشکل قیمت صندلی داریم، یادآور می‌شود: «با این شرایط اگر اتوبوس تکمیل برود و تکمیل برگردد از پس هزینه‌های خودش برنمی‌آید، چه برسد به اینکه درآمد برای خودش ایجاد کند، بنابراین کار بر روی اتوبوس برای رانندگان صرفه اقتصادی ندارد.»

◀ دلار ۴۸ هزار تومانی و بلیت ۱۲۰ هزار تومانی!

مدیرعامل شرکت مسافربری عدل اصفهان با بیان اینکه قیمت معقول بلیت اتوبوس با قیمتی که اکنون دریافت می‌شود بسیار فاصله دارد، گفت: «کارشناسان سال گذشته با بررسی هزینه‌هایی که یک اتوبوس دارد به رقم ۱۲۰ هزار تومان برای هر ۱۰۰ کیلومتر رسیدند، این در حالی است که اکنون برای هر ۱۰۰ کیلومتر ۴۲ هزار تومان از مسافران گرفته می‌شود که نشان می‌دهد با رقم واقعی فاصله زیادی دارد. تازه این رقم با دلار ۴۸ هزار تومانی حساب شده بود نه دلار ۶۵ هزار تومانی.»

مدیرعامل شرکت مسافربری عدل اصفهان:
از سال ۹۷ به بعد راننده جدید در سیستم ثبت نشده است. دلایلش هم کاملاً اقتصادی است، در واقع، اصلاً برای رانندگان مقرون به صرفه نیست که در این حوزه کار کنند، چون کرایه اتوبوس‌ها نسبت به هزینه‌ها و توری که به وجود آمده افزایش نیافته است

او با یادآوری اینکه در دوران کرونا ۳ سال به مبلغ کرایه اتوبوس‌ها اضافه نشد، می‌گوید: «برای همین نه مالک شوقی برای خرید اتوبوس دارد و نه راننده‌ای که با آن کار کند، چون از پس هزینه‌ها برنمی‌آیند. اکنون اکثر کسانی که اتوبوس دارند و می‌خواهند حفظ سرمایه کنند، به شرکت‌های اقماری ذوب‌آهن و فولاد و... می‌پیوندند.»

فشارکی در تشریح این اتفاق می‌گوید: «سالیانه باید حدود هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور اضافه شود. در سوی دیگر





کارشناسان سال گذشته با بررسی هزینه‌هایی که یک اتوبوس دارد به رقم ۱۲۰ هزار تومان برای هر ۱۰۰ کیلومتر رسیدند، این در حالی است که اکنون برای هر ۱۰۰ کیلومتر ۴۲ هزار تومان از مسافران گرفته می‌شود که نشان می‌دهد با رقم واقعی فاصله زیادی دارد. تازه این رقم با دلار ۴۸ هزار تومانی حساب شده بود نه دلار ۶۵ هزار تومانی



سال ۳۰۰ دستگاه اتوبوس به شرکت‌های اقماری می‌پیوندند و این ۳۰۰ دستگاه درآمدشان را به حالت معقول می‌رسانند. از سال ۹۷ تا به امروز باید ۵ هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای اضافه می‌شد که متأسفانه نشده است و نزدیک به ۲ هزار دستگاه اتوبوس هم به شرکت‌های اقماری رفته؛ بنابراین از داشته‌هایمان رفته و چیزی به آن اضافه نشده است.»

او با اظهار اینکه اکنون به برخی مقصدها اتوبوسی وجود ندارد، می‌افزاید: «مثلاً به مقصد اصفهان- آبادان- خرمشهر اتوبوس وجود ندارد، چون کرایه‌اش ۲۸۰ هزار تومان بود. اینکه یک اتوبوس امروز حرکت کند، شب بخوابد و فردا شب بازگردد هزینه‌هایش در نمی‌آید، چه برسد به اینکه درآمد داشته باشد.»

◀ ابطال دفترچه رانندگان اتوبوس با تخلف جزئی

او در ادامه به تشریح مشکلات رانندگان اتوبوس می‌پردازد و می‌گوید: «یکی از مشکلاتی که رانندگان اتوبوس با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند و برایشان بسیار دردسرساز می‌شود، ابطال دفترچه راننده‌ها توسط پلیس راه به علت تخلفات جزئی است. گاهی به علت تخلفات ساده و جزئی دفترچه راننده را برای ۴۵ روز می‌گیرند. این یعنی راننده دو ماه از زندگی ساقط می‌شود. یک راننده دو ماه با این گرانی و تورم چکار کند؟» فشارکی اضافه می‌کند: «یک راننده اتوبوس در مسیر اصفهان-تهران

ماهانه حدود ۱۵ تا ۱۶ میلیون درآمد دارد! این در حالی است که الان یک کارگر ساده در طول ماه چنین درآمدی دارد و در همین حال در کنار خانواده‌اش است و در جاده نیست. یک راننده حرفه‌ای کامیون هم سال گذشته حداقل ۳۰ میلیون تومان درآمد داشت. برای همین رانندگان اتوبوس به سمت ماشین‌های باری رفته‌اند.»

مدیرعامل شرکت مسافری عدل اصفهان با تاکید بر اینکه هیچ کس از تخلف حمایت نمی‌کند و موافق این خطا نیست، اما ما با ایجاد تشنج میان مسافران و راننده مخالفیم می‌گوید: «یک راننده مسافت اصفهان تا مشهد را که ۱۲۰۰ کیلومتر است، رانندگی می‌کند و حداقل ۹ ساعت پشت فرمان است، بنابراین اگر بخواد در هر پلیس راه پاسخگوی شکایت مسافران باشد، از نظر روانی تحلیل می‌رود و این اتفاق هم برای راننده و هم برای مسافران خطرآفرین است.»

او با بیان اینکه متأسفانه وضعیت سیستم حمل‌ونقل مسافری جاده‌ای فاجعه است، تاکید می‌کند: «همه از بهبود وضعیت سخن می‌گویند اما خبری از رسیدگی نیست. وضعیت اتوبوس‌ها را می‌توان با مرگ خاموش توصیف کرد. متأسفانه اتوبوس‌ها از شرکت‌های مسافری می‌روند و به شرکت‌های اقماری می‌پیوندند و کسی خبردار نمی‌شود.»

◀ بحران کمبود راننده

مدیرعامل شرکت رویال سفر ایرانیان اصفهان نیز وضعیت کمبود راننده در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای مسافرا را بحرانی توصیف می‌کند و می‌گوید: «ما فوق‌العاده کمبود راننده داریم؛ به خصوص در بخش سواری‌های برون‌شهری. بسیاری از رانندگان به خاطر پایین بودن قیمت کرایه‌ها و عدم صرفه اقتصادی، از این بخش خارج شده‌اند.»

عباس خلیلیان می‌افزاید: «بعد از کرونا حدود ۵۰ درصد از رانندگان ما به سمت ماشین‌های باری و کامیون رفتند. به عبارت دیگر، تعداد رانندگان نصف شده است.»

مدیرعامل شرکت رویال سفر ایرانیان اصفهان با تاکید بر اینکه برای راننده‌ها توجیه مالی ندارد که در این بخش کار کنند، می‌گوید: «رانندگی اتوبوس دیگر نه برای مالک صرفه اقتصادی دارد و نه برای راننده‌ها. حقوقی که راننده‌ها دریافت می‌کنند به قدری کم است که کار نکنند بهتر و است و ترجیح می‌دهند وقتشان را در جاده تلف نکنند.»

خلیلیان با اظهار اینکه ما اصلاً افزایش کرایه نداشتیم و فقط یکسان‌سازی قیمت‌ها صورت گرفته است، اضافه می‌کند: «بلیت اتوبوس‌ها باید حداقل ۲ برار شود تا برای رانندگان صرفه اقتصادی داشته باشد و بتوانند از پس هزینه‌هایشان بریبایند.»



او با تاکید مجدد بر کمبود راننده در بخش حمل و نقل جاده‌ای از صدور بخش‌نامه‌ای قبل از عید خبر داد که به موجب آن رانندگان بازنشسته به کار مجدد فراخوانده شدند.

خلیلیان در این باره چنین توضیح می‌دهد: «با توجه به مشکل کمبود راننده بخشنامه‌ای صادر شد تا بازنشستگانی که توانایی کار دارند مجدداً مشغول به کار شوند. این بخشنامه از روز اول عید اجرایی شد و عده‌ای هم به کار بازگشتند.»

این فعال اقتصادی با تاکید بر اینکه کمبود راننده یکی از معضلات جدی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای است که باید فکر اساسی برای آن بشود می‌گوید: «تعداد مسافران در نوروز امسال به خاطر ماه رمضان نسبت به سال گذشته کمتر بود. با این حال مشکل کمبود راننده وجود داشت و به همین دلیل هم بخشنامه کردند رانندگان بازنشسته‌ای که توانایی بازگشت به کار دارند، دوباره مشغول به کار شوند.»

◀ معضل تازه؛ حق بیمه بالای بیمه رانندگان جدید

مدیرعامل شرکت رویال سفر ایرانیان اصفهان، در ادامه به مشکلات رانندگان اتوبوس اشاره می‌کند و می‌افزاید: «یکی از مشکلات جدی رانندگان بالا بودن حق بیمه آنان است. به خصوص رانندگان جدیدی که می‌خواهند وارد سیستم حمل و نقل شوند باید حق بیمه بالایی بپردازند. این مبلغ نسبت به رانندگانی که قبلاً بودند خیلی بالاتر است. دولت باید برای حل این مشکل به رانندگان سوبسید دهد.»

خلیلیان یکی دیگر از مشکلات رانندگان اتوبوس‌ها باطل شدن دفترچه آنان توسط پلیس می‌داند و می‌گوید: «متأسفانه وضعیت جاده‌های کشور بسیار خراب است؛ مسئولان هم از همین جاده‌ها رفت‌وآمد دارند

مدیرعامل شرکت رویال سفر ایرانیان اصفهان:

ما اصلاً افزایش کرایه نداشتیم و فقط

یکسان‌سازی قیمت‌ها صورت گرفته است.

بلیت اتوبوس‌ها باید حداقل ۲ برابر شود تا

برای رانندگان صرفه اقتصادی داشته باشد

و بتوانند از پس هزینه‌هایشان بر بیایند

»

»

و می‌بینند که چقدر اوضاع خراب است. راننده‌ها برای اینکه ماشین آسیب نبیند مجبورند در جاهایی وارد لاین سه شوند و برای همین پلیس دفترچه آنان را می‌گیرد و باطل می‌کند. همچنین برخی تخلفات دیگر که نیازی به باطل شدن دفترچه نیست و این اقدام دردسر زیادی برای رانندگان ایجاد می‌کند.»

او می‌گوید: «سامانه‌ای هم که پلیس می‌گوید به‌تازگی برای شکایت از رانندگان راه‌اندازی کرده چیز جدیدی نیست و قبلاً وجود داشت. این سامانه کاری انجام نمی‌دهد جز اینکه باری به دوش رانندگان می‌گذارد و باعث افزایش تنش بین رانندگان و مسافران می‌شود.» ■

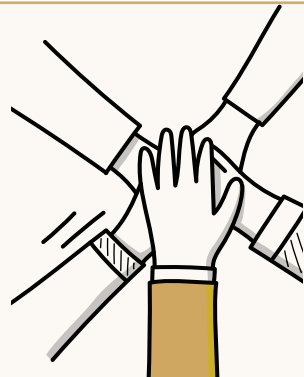
فراخوان مخاطبان ترابران



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

☎ ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

✉ tarabaranmag@gmail.com



آمار تصادفات نوروزی چه می‌گوید، کاهش یا افزایش جانباختگان؟

فاجعه از آنچه می‌گویند، بزرگ‌تر است

گزارش از

تحریریه ترابران

سال‌هاست زنگ خطر افزایش مرگ‌ومیر و صدمات جبران‌ناپذیر جسمی در تصادفات رانندگی به صدا درآمده اما این آمارها در تعطیلات نوروز به دلیل حجم زیاد سفرها ظهور و بروز بیشتری پیدا می‌کند. بر اساس آنچه پلیس راهور و معاون حمل‌ونقل وزارت راه اعلام کردند ۸۲۸ نفر در تصادفات جاده‌ای نوروز ۱۴۰۳ به کام مرگ رفتند؛ این آمار اولیه از تعداد قربانیان حوادث جاده‌ای تعطیلات امسال است که از ۲۴ اسفند ماه آغاز شد و تا ۱۴ فروردین ادامه داشت.

در این بازه زمانی حدود ۱۰۰ هزار تصادف رانندگی به ثبت رسیده است که ۱۷ هزار و ۵۶ فقره تصادف جرحی به وقوع پیوسته است. بر اثر این تصادفات ۲۱ هزار و ۴۴۱ نفر نیز دچار مصدومیت شدند. به گفته رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور فراجا، مصدومیت برخی از این افراد بسیار شدید و در حد قطع عضو بوده است. ۸۳ هزار و ۹۳۹ فقره از تصادفات نوروز ۱۴۰۳ نیز تنها منجر به خسارات مالی شدند و خسارت‌های جانی در پی نداشتند.

◀ جزء ۵ کشور با بدترین وضعیت مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات

میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در ایران تقریباً به اندازه کل قاره اروپا که شامل ۲۷ کشور و ۴۵۰ میلیون نفر جمعیت است، برابری می‌کند. در ابتدای نوروز امسال رضا امیدوی، جامعه‌شناس در صفحه شخصی خود در فضای مجازی، به مقایسه قربانیان تصادفات رانندگی در ایران و کشورهای اروپایی پرداخت که نتایج هشداردهنده‌ای داشت. بنا بر تحقیقات این جامعه‌شناس جمعیت ایران حدود ۸۵ میلیون نفر و جمعیت اروپا حدود ۷۵۰ میلیون نفر است. براساس آمارهای بین‌المللی نرخ تعداد خودرو در ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت در ایران حدود ۱۸۳ دستگاه و در اروپا حدود ۵۰۰ دستگاه است. براساس آمارهای بین‌المللی نرخ مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در ایران در ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت حدود ۲۳ نفر است.

در این شاخص ایران در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا جزء پنج کشور با بدترین وضعیت است؛ پس از عربستان، یمن، عراق، و لیبی. در بین

هرچند هنوز آمار پزشکی قانونی از تعداد جانباختگان تصادفات رانندگی در تعطیلات نوروز ۱۴۰۳ ارائه نشده اما آمار غیررسمی نشان می‌دهد برخلاف آرزوی رئیس‌جمهور باید منتظر افزایش تعداد قربانیان در جاده‌ها باشیم؛ قربانیانی که سهل‌انگاریشان دست به دست جاده‌ها و خودروهای نامین داد و آنان را به کام مرگ کشاند. این در حالی است که با استناد به اظهارات محمد تیموری، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تردد بین‌استانی از ابتدای طرح سفرهای نوروزی ۱۴۰۳ تا چهاردهم فروردین نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲ درصد کاهش داشته، بنابراین دور از انتظار نیست که آمار کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در نوروز امسال را از سال گذشته بیشتر باشد.

با توجه به در پیش رو بودن روز «ایمنی حمل‌ونقل» در هفتم اردیبهشت ماه، مروری بر اعداد و ارقام هراسناک تصادفات در نوروز ۱۴۰۳ داشته‌ایم.



کشورهای آسیا و اقیانوسیه هم ایران جزء ۱۰ کشور با بدترین وضعیت در این شاخص است.

هرچند عدم رعایت سرعت مجاز، عدم توجه به جلو، ناتوانی در کنترل وسیله نقلیه، انحراف و تجاوز به چپ و تغییر مسیر ناگهانی بیشترین علت سوانح رانندگی مرگبار نام برده می‌شود اما آمارها نشان می‌دهند درصد قابل توجهی از کشته‌شدگان در سال‌های اخیر، سرنشین خودروهای تولید داخل و مونتاژ شده در کشور بوده‌اند.

حسن مومنی، رئیس پلیس راه کشور هم بر این موضوع مهر تایید زده و اعلام کرده ۸۳ درصد خودروها در تصادفات منجر به مرگ از زمان آغاز طرح نوروزی پلیس، خودروهای تولید داخل ایران بوده‌اند. به گفته او از میان خودروهای درگیر در تصادفات مرگبار، ۶۲ درصد پژو و پراید و فقط ۱۷ درصدشان خودروهای خارجی بودند.

ناصر رزاق‌منش، مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها هم ناامین بودن خودروها و غیراستاندارد بودن جاده‌ها را جز یکی از عوامل مهم افزایش تلفات تصادفات رانندگی در ایران می‌داند. او با طرح این پرسش که چرا با یک خطای انسانی هر پنج سرنشین عضو یک خانواده باید جان خود را از دست بدهند؟ می‌گوید: «به نظر می‌آید در موضوع ایمنی خودروها لازم است مسئولان ذی‌ربط میزان و سهم علت و تشدید آسیب‌ها و صدمات وارده به سرنشینان یک خودرو به‌هنگام وقوع و بروز یک سانحه را اعلام کنند. همچنین نقش جاده در جبران خطای غیرعمد یک راننده مانند خستگی، خواب‌آلودگی و حواس‌پرتی مشخص شود که چه میزان بوده است؛ آیا شرایط جاده و خودروها طوری است که خطای انسانی را پوشش دهد؟»

به گفته او، در بخش اجرای برنامه‌های ارتقای سطح رفتارهای ترافیکی با توجه به شواهد و قراین روشن و مبرهن است که امروز بیش از هر زمان دیگر جامعه نیازمند تلاش و اقدامات گسترده‌تری در زمینه‌های الگوسازی و فرهنگ ترافیکی با محوریت مسئولیت اجتماعی است.

◀ ۱۰ هزار و ۶۴۲ جانباخته در ۱۱ نوروز

بر اساس آماري که سازمان پزشکی قانونی ابتدای امسال در اختیار ایستاد قرار داده طی یک دهه گذشته، یعنی از سال ۹۳ تا سال ۱۴۰۲، تعداد کشته‌شدگان تصادف در تعطیلات نوروزی، به ترتیب ۱۰۸۴، ۹۶۸، ۹۶۴، ۱۰۳۴، ۹۱۴، ۵۳۴، ۱۰۸۰ و ۱۱۴۶ و ۱۲۱۷ نفر بوده است. در مجموع در ۱۰ سال اخیر، ۹ هزار و ۸۱۵ نفر در ایام نوروز سفری را آغاز کردند که هیچگاه از آن بازنگشتند.

این تعداد با پایان تعطیلات نوروزی سال ۱۴۰۳ و با اضافه شدن دست



مدیرعامل جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها:
اگر می‌خواهیم آمار حوادث ترافیکی سیر نزولی داشته باشد، انتظار است به‌عنوان یک اقدام اساسی و جدی شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور به ریاست رئیس قوه مجریه به طور مستمر و منظم با حضور مسئولان ارشد دستگاه‌های مرتبط تشکیل و تصمیمات راهبردی اتخاذ شود



کم ۸۲۸ نفر در تصادفات رانندگی در تعطیلات نوروز امسال به رقم ۱۰ هزار و ۶۴۲ نفر رسید. هرچند این آمار دقیق نیست و کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای نوروز ۱۴۰۳ در هفته‌های آینده توسط پزشکی قانونی اعلام خواهد شد.

رزاق‌منش با اشاره به افزایش تلفات حوادث رانندگی ثبت آمار صعودی در سوانح ترافیکی جان‌باختگان، مصدومان و معلولان طی دو سال گذشته و تعداد سوانح رانندگی در نوروز سال جاری همچنین گزارش‌های روند افزایشی پرداخت خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، نرخ رو به رشد صدور برگ جرایم تخلفات رانندگی را بیانگر خطر و تهدیدی برای سلامت جامعه و شهروندان می‌داند و تاکید دارد تا وضعیت حاضر بیش از این بحرانی‌تر نشده، باید قدمی اساسی برداشت.

به گفته او، اگر می‌خواهیم آمار حوادث ترافیکی سیر نزولی داشته باشد، انتظار است به‌عنوان یک اقدام اساسی و جدی شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور به ریاست رئیس قوه مجریه به طور مستمر و منظم با حضور مسئولان ارشد دستگاه‌های مرتبط تشکیل و تصمیمات کاربردی اتخاذ شود که می‌تواند در دست‌یابی به اهداف کاهش آسیب‌های انسانی - اجتماعی و اقتصادی نقش‌آفرین باشد. ■



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



کنترل پرواز

در حالی که ما هنوز در واضحات و بدیهیات در جا می‌زنیم و گویی باید برای مسئولان هوانوردی کشور کلاس آموزشی برگزار و آنها را توجیه کنیم که صرف هزینه مطالعاتی برای طراحی و برنامه‌ریزی هر پروژه یعنی صرفه اقتصادی چندبرابری در هنگام عملیات اجرایی، آن هم به بهترین شیوه ممکن؛ کشورهای دیگر به سراغ موضوعات پیشرفته‌ای همچون چگونگی حفظ زنجیره سرد نگهداری مواد غذایی در خطوط هوایی رفته‌اند.

◀ گز نکرده، پاره نکنید!

◀ چالش پذیرایی در ارتفاع ۳۰ هزار پایی



پیش‌نیازهای ورود ایرلاین‌های خارجی به پروازهای داخلی کدامند؟

گز نکرده، پاره نکنید!



گفت‌وگو از
بهاره بوذری

■ **ترابران:** با توجه به میزگردی که در شماره ۲۱۷ ترابران درباره امکان‌سنجی ورود ایرلاین‌های خارجی به پروازهای داخلی منتشر شد، می‌خواهیم بدانیم نظر شما در این باره چیست؟ به نظر شما، در شرایط حاضر، حضور ایرلاین‌های خارجی در پروازهای داخلی چقدر امکان‌پذیر است؟

■ قبل از اینکه بگویم موافقم یا مخالف، باید بگویم ذهنیت ما ایرانی‌ها همیشه به نوعی دوقطبی مخالف یا موافق نسبت به یک‌سری موضوعات است، غافل از اینکه هر موضوعی طیف وسیعی از نکات مثبت و منفی دارد. واقعیت این است که من، هم موافقم و هم مخالف، منتها میان این موافقت و مخالفت هزار و یک انتخاب وجود دارد که می‌توانیم بین اینها به روش خودمان به صورت اقتضایی حرکت کنیم و به تدریج کار را جلو ببریم.

من به یک معنا موافقم و آن به شرطی است که روش و برنامه معینی تدوین شود و از طرفی مخالفم، اگر عجولانه و بدون برنامه این کار را انجام بدهیم. مشکل این است ما در کشور برای کارهای اجرایی هزینه می‌کنیم، اما برای برنامه‌ریزی خیر. در همین بحث ورود ایرلاین‌های خارجی که در مسائل اقتصادی بسیاری تاثیرگذار است، دریغ از اینکه ۵ درصد از کل ارزش آن برای کار مطالعاتی هزینه شده باشد و گروهی متخصص روش اجرایی درستی را تعریف و تبیین کرده باشند. متأسفانه ما در کشور در دو حوزه تدبیر و عقلانیت سرمایه‌گذاری نمی‌کنیم و به محض مطرح شدن یک ایده جدید، فکر می‌کنیم به یک‌باره قابل اجراست، در حالی که یک برنامه زمانبندی شده نیاز داریم تا

در صنعت هوانوردی داده‌ها و آمارها حرف اول را می‌زنند و هرآنچه قابل اندازه‌گیری نباشد، قابل مدیریت نیست. از این رو، برای نشستن پشت میز مذاکرات بین‌المللی، بیان واقعیت‌های موجود و ظرفیت‌های ملموس به کار می‌آید، نه تخیلات و آرزوها. در بهمن مال سال گذشته، سخنگوی دولت اعلام کرد که موضوع اعطای مجوز به ایرلاین‌های خارجی برای پرواز در مسیرهای داخلی که از سوی دولت در برنامه هفتم توسعه گنجانده شده بود و از سوی نمایندگان مجلس مورد تأیید قرار نگرفت، به طرق دیگری از سوی دستگاه‌های اجرایی در حال پیگیری است. این تصمیم واکنش‌های متفاوتی را از سوی فعالان صنف هوایی کشور به همراه داشت و به همین مناسبت، پرونده اصلی شماره فروردین ماه ترابران به بررسی امکانات فعلی کشور برای دعوت و پذیرایی از ایرلاین‌های خارجی به‌منظور حضور در پروازهای داخلی اختصاص یافت.

در ادامه، با هدف پی‌جویی بیشتر موضوع و بررسی زوایای نادیده این طرح، با خلیل‌الله معمارزاده، تحلیلگر صنعت هوانوردی گفت‌وگویی داشتیم. معمارزاده با اظهار تأسف از اینکه فرهنگ هزینه کردن برای تولید فکر و اندیشه هنوز در ایران جا نیفتاده است، میزان موفقیت ما را در عرصه‌های بین‌المللی منوط به میزان پایبندی ما نسبت به برنامه‌ریزی‌های تخصصی و منکوب نکردن ایده‌های نو دانست.



مشکل این است ما در کشور برای کارهای اجرایی هزینه می‌کنیم، اما برای برنامه‌ریزی خیر. در همین بحث ورود ایرلاین‌های خارجی که در مسائل اقتصادی بسیاری تاثیرگذار است، دریغ از اینکه ۵ درصد از کل ارزش آن برای کار مطالعاتی هزینه شده باشد و گروهی متخصص روش اجرایی درستی را تعریف و تبیین کرده باشند



اعلام می‌کند که هزینه من خیلی بیشتر از این ارقام است. از طرف دیگر، ما با دو مفهوم سروکار داریم، یکی مفهوم قیمت تمام شده و یکی مفهوم بهای تمام شده، اینکه در ایران، بین بها و قیمت، بها گران‌تر از قیمت تمام‌شده است، به دلیل ناکارآمدی است. بها به معنای اداره ناکارآمد یک شرکت هواپیمایی است که اگر با یک حساب سرانگشتی در نظر بگیرید، عدد بسیار بزرگی می‌شود و حدوداً تا ۴۰ درصد امکان کاهش آن وجود دارد. ما باید طوری تنظیم‌گری کنیم که ایرلاین‌ها به این صرافت بیفتند که مدیریت خود را به صورت اقتصادی و تخصصی انجام بدهند.

اما مشکل این است که ایرلاین‌های ما انگیزه کافی برای اداره کارآمد و اقتصادی خودشان را ندارند. پس مهم‌ترین بخش مدیریت کارآمد یعنی کاهش درست هزینه‌ها مغفول باقی می‌ماند، زیرا از متخصصین در حوزه مدیریت استفاده نمی‌شود. ما در گام اول باید شرایطی را فراهم کنیم که ایرلاین‌ها انگیزه‌های لازم برای اداره کارآمد خودشان را پیدا کنند. در گام بعدی، قطعاً باید به سمت تعامل با دنیا پیش برویم. دولتمردان ما باید در زمان مذاکره با ایرلاین‌های خارجی چند گزینه پیشنهادی مطرح

بتوانیم به تدریج منافع حداکثری کسب کنیم، ضمن اینکه باید بپذیریم که در این مسیر ناگزیر از واگذاری برخی امتیازات هم هستیم.

برای اجرای طرح ورود ایرلاین‌های خارجی، مهم‌ترین موضوعی که باید در نظر داشت شفاف‌سازی هزینه‌های ایرلاین‌های داخلی است یعنی شرکت‌های هواپیمایی داخلی باید مشخص و اعلام کنند که بالاخره هزینه تمام‌شده یک واحد صندلی در هر کیلومترشان چقدر است. ما باید زمین بازی را برای همه ایرلاین‌های داخلی یکسان کنیم. وقتی یک شرکت هواپیمایی از منابع و امکانات دولتی یا عمومی و فرودگاهی استفاده کند و شرکت دیگر این امکانات را در اختیار نداشته باشد یعنی هنوز زمین بازی ایران حتی برای شرکت‌های هواپیمایی داخلی یکسان نیست.

■ **ترابران: بهتر است درباره چگونگی شفاف‌سازی هزینه ایرلاین‌ها به عنوان نخستین قدم برای ورود به بازی در مدارهای بین‌المللی بیشتر توضیح بدهید.**

■ **ببینید! یاتا حدود ۴۰ سال پیش که کنترل قیمت‌گذاری جهانی می‌کرد، معیار هزینه ساعت - صندلی را داشت که روشی منسوخ شده است، چرا که از یک طرف ساختار مسیر را در نظر نمی‌گیرد و دقت محاسباتی ندارد و از طرف دیگر جلوی رفتارهای کارتل‌گونه خود یاتا در جهان گرفته شد و بر این اساس ما هنوز می‌گوییم که این هزینه در دنیا حدود مثلاً ۴۰ یا ۵۰ دلار است، ولی اکنون معیارها تغییر کرده است.**

ما باید CASK را در نظر بگیریم یا به عبارتی Cost Available Seat Kilometer به معنای اینکه هر یک صندلی در یک کیلومتر فضای پروازی چقدر هزینه دارد که براساس گزارش شرکت‌های مختلف با بیژنس مدل‌های مختلف، حدود ۵ سنت خواهد بود.

حالا اگر لوفت‌هانزا را که شخصاً دقتش را بهتر می‌دانم، به عنوان مرجع قرار بدهم، با توجه به اینکه در سال ۲۰۲۳ تازه حدوداً نسبت به سال ۲۰۱۹، ۲۰ درصد به دلیل شیوع کرونا افزایش هزینه‌های پایه‌های ثابت داشت، این هزینه حدوداً ۶/۴ سنت می‌شود.

به این معنا، اگر در ایران بخواهیم هزینه‌های سوخت، منابع انسانی و سایر هزینه‌ها را که شامل ۹۰ درصد هزینه‌های کل فعلی می‌شود، در نظر بگیریم، هزینه اصطلاحاً CASK در ایران حدوداً ۱/۷ سنت خواهد بود. اگر هم مبنای محاسبه همان صندلی - کیلومتر - ساعت قدیم و منسوخ شده باشد، به عدد ۱۲/۴۱ دلار می‌رسیم، در حالی که اکنون ایرلاین‌های ایرانی این عدد را ۴۰/۵ دلار حساب می‌کنند. به عنوان مثال، در پرواز تهران - مشهد، فرض کنیم ۲۳۰ کیلومتر از تهران تا مشهد فاصله هوایی داریم، قیمت تمام شده باید حدوداً ۸۰۰ هزار تومان باشد. منتها ایرلاین

■ **ترابران: برداشت من از توضیحات شما این است که با رویکرد فعلی، تصمیم ورود ایرلاین‌های خارجی کاملاً بدون پشتوانه فکری و علمی بوده است.**

■ ما نمی‌توانیم یک موضوع درست را به روش نادرست اجرا کنیم، ولی متأسفانه یک طرح ارزشمند و درست را به دلایل غیرعقلانی حیف می‌کنیم. من معتقدم که می‌توانیم با کشورهای دور و کشورهای نزدیک با روش‌های مختلف تعامل داشته باشیم، البته تعامل ما در حوزه پروازهای داخلی برای استفاده از پتانسیل شرکت‌های خارجی، در ارتباط با کشورهای دور باید به یک نحو باشد و با شرکت‌های همسایه که رقیب ما محسوب می‌شوند، به نحوی دیگر.

شرایط ما باید به تناسب کشورهای مقابل سنجیده و بررسی شود و این نیاز به طراحی دارد. متأسفانه مقام عالی وزارت ما می‌رود با کشورهای خارجی مذاکره می‌کند و هر آنچه که به ذهنش می‌رسد، در لحظه می‌گوید و بدون مشورت، پیشنهادهایی را مطرح می‌کند که طبیعتاً طرف مقابل هم به هیچ عنوان نمی‌پذیرد. شما وقتی می‌خواهید مذاکره کنید باید بده‌وبستان داشته باشید، منافع آنها و منافع خودتان و شرایط کشور را در نظر بگیرید، سپس یک کار شدنی را به صورت تدریجی پیش ببرید. این طور نمی‌شود که من درباره ذهنیاتم یکی، دو ماه صحبت کنم و بعد پای میز مذاکرات بین‌المللی بنشینم. ما چون برنامه‌ریزی نداریم و هر کسی هم می‌تواند ادعا کند که کاربلد است، شطحیات ذهنی خود را در تصمیمات ملی و بین‌المللی به کار می‌گیرد!

■ **ترابران: یک زاویه این بحث هم استقبال خود شرکت‌های خارجی برای حضور در ایران است چون با اجبار نمی‌توانیم آنها را به ایران بیاوریم تا بر عرضه صندلی افزوده شود. من صحبتی با روابط عمومی شرکت فرودگاه‌ها داشتیم و درباره شیوه مذاکره و ترغیب ایرلاین‌های خارجی پرسیدم، پاسخ دادند حالا ما از آنها دعوت می‌کنیم، اگر آمدند، آمدند، اگر نیامدند، نیامدند...**

■ شما همین ادبیات را در نظر بگیرید! هر حرفی در حوزه بین‌المللی هزینه دارد، متأسفانه مدیران ما هزینه و خسارت اظهارنظرهای نادرست خود را نمی‌دهند، چون آن صنعت را متعلق به خود نمی‌دانند. مسئولان ما باید دولت و کشور را از خودشان بدانند، آیا اگر موضوعی مربوط به حوزه زندگی شخصی خودشان هم باشد، همین طور بی‌مهابا تصمیم می‌گیرند؟! ما باید منافع ایرلاین‌های خارجی را هم در این بحث ببینیم. مگر کشورهای دیگر در خدمت منافع ما هستند؟ خیر. ما می‌توانیم یک روش تدریجی طراحی و تدوین کنیم و یکسری منافع

»

برای اجرای طرح ورود ایرلاین‌های خارجی، مهم‌ترین موضوعی که باید در نظر داشت شفاف‌سازی هزینه‌های ایرلاین‌های داخلی است یعنی شرکت‌های هواپیمایی داخلی باید مشخص و اعلام کنند که بالاخره هزینه تمام شده یک واحد صندلی در هر کیلومتر برای آنها چقدر است

«



کنند و برنامه راهبرد تدریجی داشته باشند تا اگر مدیر بعدی هم سر کار آمد، گزینه‌ها از قبل مشخص شده باشد و در همان ریل حرکت کند. مثلاً در بحث ورود سرمایه‌های چینی، سوال من این است آیا ۵ درصد سرمایه‌ای که ما می‌خواهیم با چینی‌ها در حوزه فرودگاه امام تهاتر کنیم، صرف به خدمت گرفتن یک گروه کارشناسی و مطالعاتی شده است؟ درد ما این است که در حوزه تفکر و اندیشه و طراحی برایمان دشوار است که هزینه کنیم، ولی در حوزه اجرا هزینه می‌کنیم. بعد مجبور می‌شویم به‌مراتب هزینه بیشتری بپردازیم، چون هزینه طراحی و تدبیر درست را قبلاً پرداخت نکرده‌ایم.



تحریک‌کننده همراه با تضامین مربوطه داشته باشیم.

اگر همین طور بی‌برنامه مذاکره کنیم، خارجی‌ها در صحنه بین‌المللی به ما می‌خندند. ما این همه کارشناس متخصص داریم، چرا ۲ یا ۵ میلیون دلار هزینه نمی‌کنید که یک گروه کارشناسی نقشه راه درستی برایتان فراهم کند؟! اگر طراحی درستی انجام شود و یک روند یک، دو، سه ساله داشته باشد قطعاً شرکت‌های خارجی اگر منافع خودشان را ببینند این شرایط را می‌پذیرند.

ما حداقل باید ۵ ریزن اقتصادی در حوزه هوانوردی در دنیا داشته باشیم که بتوانند به زبان انگلیسی در کشورهایی مانند ایرلند، اندونزی، اروپا و در حوزه کشورهای پیرامون مذاکره کنند. این رایزنان متخصص هوانوردی باید شرایط هوایی دنیا را رصد کنند و هر سه ماه به تهران برگردند و نحوه تعامل ما را با کشورهای مختلف دنیا در حوزه هوانوردی که مفصل ارتباطی ما در حوزه روابط خارجی است، طراحی و تنظیم کنند.

در این میان، موضوع مهم بحث شایستگی‌هاست. مسلماً آن برنامه اجرایی مورد نظر را افراد موجود نمی‌توانند انجام دهند و باید مسئولیت را به یک نسل جدید و یک مدیریت متخصص پایدار واگذار کنیم. در رشته هوانوردی، مدیر متخصص باید حداقل سه سال آموزش ببیند و ده سال تجربه داشته باشد، چطور جرئت می‌کنند یک مدیری را که هیچ سابقه هوانوردی ندارد در سمت معاون یک بخش هوانوردی بگذارند!

هر کشوری برنامه دقیق ۲۰ تا ۳۰ سال آینده‌اش را براساس سناریوی مختلف مشخص کرده است، ولی ما چون مدیریت درستی نداریم، به صورت منفعلانه و واکنش‌محور با کشورهای دیگر پیش می‌رویم یعنی به هر آنچه که پیش می‌آید واکنش نشان می‌دهیم و مسلماً هزینه‌های مضاعف سنگینی را متحمل می‌شویم.



اگر بخواهیم در ایران هزینه‌های سوخت، منابع انسانی و سایر هزینه‌ها را که شامل ۹۰ درصد هزینه‌های کل فعلی می‌شود در نظر بگیریم، هزینه اصطلاحاً CASK در ایران حدوداً ۱/۷ سنت خواهد بود. اگر هم مبنای محاسبه همان صندلی - کیلومتر - ساعت قدیمی و منسوخ باشد، به عدد ۱۲/۴۱ دلار می‌رسیم، در حالی که اکنون ایرلاین‌های ایرانی این عدد را ۴۰/۵ دلار حساب می‌کنند!



حاکمیتی نیاز داریم، ولی با یک برنامه تدریجی علی‌رغم همه تنش‌های بین‌المللی می‌توانیم همه مشکلات داخلی و خارجی را تنظیم و حل کنیم. شما نمونه برجام را دیدید که در دوره‌ای فرصت‌های خوبی به وجود آمد، ولی چون از قبل برنامه نداشتیم، تصمیمات بسیار نادرستی گرفته شد و فرصت از دست رفت.

■ **ترابران: اگر بخواهیم در حوزه آزادسازی پروازها از روش کشورهای**

بیشرفته الگوبرداری کنیم، چه کشورهایی را پیشنهاد می‌دهید؟

■ من سه حوزه مطالعاتی از کشورهای مختلف پیشنهاد می‌کنم، آمریکای شمالی، اروپا و چین. آمریکا از دهه ۱۹۶۰ شروع کرد، در دهه ۱۹۷۰ آزادسازی شروع و در دهه ۱۹۸۰ به تدریج کامل شد. البته هنوز هم ایالات متحده با آن همه پتانسیل و با اینکه در بالاترین سطح توانمندی با فاصله زیاد از سایر کشورها و حتی اروپا قرار دارد، اجازه نداده که شرکت‌های خارجی پروازهای داخلی‌اش را انجام دهند و دقت کنیم شرکت‌های هواپیمایی برنامه‌ریزی شده ایالات متحده به آن معنا که ما می‌شناسیم فقط سهم ۳۰ درصدی دارند و بدون شک هوانوردی عمومی نیرویی مقتدر در آسمان ایالات متحده است. الگوی مطالعات تطبیقی بعدی ما باید تجربه آسمان واحد اروپا باشد و

■ **ترابران: یکی از مباحثی که در حوزه ورود ایرلاین‌های خارجی مطرح**

می‌شود، ضعف ایرلاین‌های داخلی به واسطه تحریم‌هاست. به نظر

شما آیا در حال حاضر، شرکت‌هایی هواپیمایی ایرانی توان رقابت در

عرصه بین‌المللی را دارند؟

■ بله؛ ۲ یا ۳ شرکت داخلی هستند که اگر فضا فراهم بشود می‌توانند در سطح جهانی رقابت کنند. این طور نیست که می‌گویند ایران به دلیل واقعیت‌های سیاسی و تحریم‌ها امکان رقابت ندارد. اگر ما فضای باز را فراهم کنیم، ایرلاین‌های توانمندی داریم که می‌توانند در بعد جهانی وارد رقابت بین‌المللی شوند، اما مشکل اینجاست که آن شرکت‌هایی که آمادگی ندارند باعث می‌شوند ما این فضا را باز نکنیم.

درست است که ما به همراهی و هماهنگی وزارت خارجه و نقش‌های



هر کشوری برنامه دقیق ۲۰ تا ۳۰ سال آینده‌اش را براساس سناریوی مختلف مشخص کرده است، ولی ما چون مدیریت درستی نداریم، به صورت منفعلانه و واکنش‌محور با کشورهای دیگر پیش می‌رویم یعنی به هر آنچه که پیش می‌آید واکنش نشان می‌دهیم و مسلماً هزینه‌های مضاعف سنگینی را متحمل می‌شویم



رفت، چون این موضوع استخوان‌بندی و تاب و توان شرکت‌های داخلی را به هم می‌ریزد، پس باید به تدریج از توانمندی‌های مالی و فکری شرکت‌های خارجی استفاده شود. اگر می‌خواهیم ناوگان خارجی را در حوزه پروازهای داخلی وارد کنیم، باید این تفکر به تدریج وارد اذهان تصمیم‌گیران شود.

توجه داشته باشید کشورهایمانند چین که خودشان صاحب یک نظام فکری هستند، پذیرفته‌اند که پشت فناوری هواپیما یک تفکر کاپیتالیستی و لیبرالیستی نهفته است، پس نمی‌توانند براساس بنیان‌های ذهنی خودشان آن را مدیریت کنند. به قول مرحوم عظیمی‌آرانی، ما وسایل و محصولات غرب را می‌آوریم، اما تفکرات پشت آن را با عقبه ۳۰۰ ساله و ۴۰۰ ساله قبول نمی‌کنیم. ما هنوز در حوزه پذیرش و بنیان‌های فکری مشکل داریم و از نظام سلطه در بحث سرمایه‌داری سخن می‌گوییم و فهم سیاسی با تفکرات چپ از واژه تخصصی جهانی داریم، در حالی که در تمام شئون زندگی خود از همین محصولات خارجی استفاده می‌کنیم، خب معلوم است که دچار تناقض و تعارض ماهوی می‌شویم.

به هر حال، چین هم پذیرفت که می‌بایست آرام‌آرام به قول آقای جوزف شومپیتر، این تخریب خلاق را بپذیرد. قطعاً این جراحی هزینه‌هایی دارد، اما باید تلاش کرد که کمترین هزینه‌ها را در ازای بیشترین منافع بپردازیم. ما برای توسعه نیاز به تخریب خلاق داریم و باید هزینه‌هایش را بپردازیم، منتها این موضوع به یک روند تدریجی و عاقلانه زمانی نیاز دارد و هر چقدر هزینه بیشتری بپردازیم، برنامه‌ریزی هم سریع‌تر انجام می‌شود. هر چقدر برنامه خوبی تدوین شود با کمترین هزینه و در کوتاه‌ترین زمان ممکن مسیر توسعه را طی می‌کنیم.

■ **ترابران: همین امروز که در حال گفت‌وگو هستیم، خبر گران‌تر شدن بلیت هواپیما تا هفته‌های آینده منتشر شده و سخنگوی سازمان هواپیمایی گفته که ما قیمت‌های پیشنهادی را به ستاد تنظیم بازار ارسال کردیم ولی زمان اجرایی شدن مشخص نیست. در واقع، با این روندی که فعلاً در پیش داریم، چندان امیدی به تغییر نیست.**

■ **بله؛ این دور باطل همچنان ادامه دارد چون هزینه‌ها مدام در حال افزایش است و ایرلاین‌ها به سازمان هواپیمایی کشوری برای افزایش قیمت بلیت فشار می‌آورند. در این صورت، هیچ‌وقت شرکت‌ها انگیزه کافی برای اداره کارآمد پیدا نمی‌کنند و همیشه منافع ایرلاین‌ها به بهای ضرر عامه مردم از طریق چانه زنی، رایزنی و به استیصال کشاندن شرایط به سازمان هواپیمایی کشوری دیکته می‌شود. مسلماً منافع عامه هم رعایت نمی‌شود و به جای ریاضت اقتصادی و اصلاح روش‌ها، راحت‌ترین**

قبل تر از آن به مناسبات روابط دو جانبه بین ایالات متحده و هلند در ابتدا و بعد بریتانیای محتاط بپردازیم و مناقشات توافق‌های برمودای یک و برمودای دو را بررسی کنیم و ببینیم اروپا باز با یک شیب تدریجی‌تر نسبت به ایالات متحده این مباحث را دنبال و اجرا کرد.

و بعد هم به تجربیات پیچیده و متناقض و در عین حال موفق چین بپردازیم که مجدد با روند آهسته‌تری نسبت به اروپا این مسائل را با تدبیر پیگیری کرد. به هر حال یعنی باید یک گروه تخصصی تجربیات بین‌المللی را مطالعه کنند و براساس مطالعات تطبیقی، یک استراتژی اقتصادی نسبت به کشورهای پیرامون و کشورهای دور به عنوان مثال اندونزی و هند طراحی شود؛ مثلاً اندونزی قرار است چهارمین یا پنجمین کشور در حوزه حمل‌ونقل هوایی در دنیا تا دو سال آینده باشد، حالا ما چه برنامه‌ای برای ارتباط تنگاتنگ در حوزه هوانوردی با این کشور مسلمان داریم؟! باید ببینیم که چین با چه استراتژی آرام‌آرام به سمت آزادسازی پیش



کشورهایی مانند چین که خودشان صاحب یک نظام فکری هستند، پذیرفته‌اند که پشت فناوری هواپیما یک تفکر کاپیتالیستی نهفته است، پس نمی‌توانند براساس بنیان‌های ذهنی خودشان آن را مدیریت کنند اما ما هنوز در حوزه پذیرش و بنیان‌های فکری مشکل داریم و از نظام سلطه در بحث سرمایه‌داری سخن می‌گوییم و فهم سیاسی با تفکرات چپ از واژه تخصصی جهانی داریم



تسری دادند، چون هوانوردی شامل همه تخصص‌ها است و می‌تواند یک مدل پایلوت یادگیری برای صنایع دیگر باشد.

شخصاً دلم خیلی می‌سوزد که ایران عزیزمان به سمتی در حال حرکت است که متخصصانی که به‌شکل خیرخواهانه و مشفقانه انتقاد کرده و پیشنهاد می‌دهند، مجبور هستند گوشه‌ای بنشینند و نهایتاً کارهای آموزشی را انجام بدهند، به امید اینکه نسل آینده به صورت کارآمدتر و آگاه‌تری تربیت شوند.

با این حال، باز هم امیدواریم که این بحث‌ها به گوش‌آنهايي که باید رسانده شود و تغییری در رویکردهای اجرایی ایجاد کند، چراکه:

به راه بادیه رفتن به از نشستن باطل / که گر مراد نیام به قدر
وسع بکوشم!

راه را انتخاب می‌کنند که همان گران کردن قیمت بلیت است. شرکت‌های هواپیمایی فعلاً بنگاه‌ها را به صورت گران اداره می‌کنند چون افراد متخصص را به کار نمی‌گیرند. تا زمانی که این امکان افزایش قیمت بلیت برای شرکت هواپیمایی و سایر یارانه‌ها و امتیازها وجود دارند انگیزه کافی برای اداره کارآمد در شرکت‌های هواپیمایی وجود نخواهد داشت و نقطه آغاز ما هم همین جا خواهد بود. تا کیدم روی نقطه آغاز، برای این موضوع این است که این مشکل را باید از خود مقام عالی وزارت پیگیری کنیم، چون معاونت حمل‌ونقلی که اخیراً انتخاب شده، درکی از حوزه هوانوردی ندارد، در حالی که کسی که بخواهد راجع به هوانوردی تصمیم بگیرد، باید حداقل ۲۰ سال تجربه کارشناسی و تخصصی داشته باشد. بماند در خود شورای عالی هواپیمایی کشور و صندوق توسعه حمل‌ونقل و خود طرح جامع حمل‌ونقل ترکیب افراد ناامیدکننده‌ای قرار دارند و از آن بدتر کسی هم نیست بازخواست و مطالبه‌گری کند.

■ ترابران: مثال بارز دیگر این رویکرد منفعت‌طلبانه، خودروسازی‌ها هستند که به جای اصلاح مدیریت هزینه‌ها و نیز افزایش کیفیت محصولات، با افزایش قیمت تولیدات در پی جبران ضرر و زیان‌های خود هستند.

■ بله، منتها اگر ما در حوزه‌های دیگر می‌توانیم هزینه نا کارآمدی خود را به گردن مشتری بیندازیم، حداقل در حوزه هوانوردی دیگر نمی‌توان این کار را انجام داد، چون هوانوردی مفصل ارتباطی ما با دنیاست و حتی منزوی‌ترین کشورها هم نمی‌توانند بگویند ما هنجارهای بین‌المللی را قبول نداریم. اتفاقاً چه خوب است که کشور در حوزه هوانوردی شیوه درست برنامه‌ریزی را اجرا کند تا قابل‌یادگیری برای سایر بخش‌ها هم باشد، کما اینکه بسیاری از کشورها مدل‌های توسعه خود را از مدل توسعه هوانوردی خود یاد گرفتند و به سایر حوزه‌ها

Mojdeh Tarabar
International Forwarding Transport Co. LTD

info@mojdehtarabar.com
www.mojdehtarabar.com

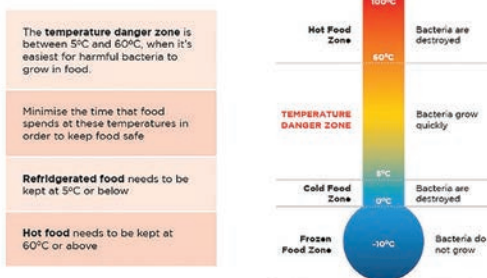
چالش پذیرایی در ارتفاع ۳۰ هزار پایی

بررسی اهمیت و چگونگی حفظ زنجیره سرد نگهداری مواد غذایی در خطوط هوایی

امروزه با توجه به لزوم پیاده‌سازی استاندارد مواد غذایی HACCP که از سوی انجمن بین‌المللی خدمات پرواز (IFSA) ایجاد شده، روش‌های اجرایی مربوط به رعایت الزامات ایمنی و بهداشت غذایی با استفاده از دستورالعمل‌های مربوط به پایش و کنترل دما، از زمان تهیه در آشپزخانه‌های زمینی کترینگ تا هنگام پذیرایی در هواپیما بهبود مستمری پیدا کرده است.

طبق روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌ها، خطوط هوایی برای نگهداری مواد و محتویات غذایی فسادپذیر می‌بایست محدوده دمای کمتر از ۴ یا ۸ درجه سانتی‌گراد (بسته به منطقه جغرافیایی) را تا یک ساعت قبل از سرو غذا حفظ و رعایت کنند؛ چراکه در غیر این صورت مواد غذایی به لحاظ استانداردهای مربوطه غیرقابل مصرف محسوب شده و باید دور ریخته شوند. هدف از وضع این مقررات، کاهش خطر تشکیل کانون‌های آلودگی میکروبی و قارچی، تکثیر باکتری‌ها یا تجزیه و فساد مواد غذایی مورد استفاده در هواپیما به کمترین میزان ممکن است.

Food Safety Temperature Zones



جارت ایمنی حفظ زنجیره سرد برای مواد غذایی

زنجیره عملیات لجستیک کترینگ: آشپزخانه‌های صنعتی کترینگ خطوط هوایی با رعایت کامل اصول و مقررات بهداشتی مقادیر زیادی از انواع اقلام غذایی، اعم از میان وعده و وعده کامل را به صورت یکجا تهیه می‌کنند که پس از بسته‌بندی، در ترولی‌های مخصوص پذیرایی هوایی

امیرحسین صراف

مشاور مدیریت و تحلیلگر صنعت هوانوردی



پذیرایی از تعداد زیادی میهمان می‌تواند کار دشواری باشد، اما انجام آن در آسمان چالش بسیار بزرگ‌تری است. نهادهای نظارتی هوانوردی تجاری در مورد ایمنی و حفظ کیفیت مواد غذایی بسیار سختگیرانه عمل می‌کنند.

بر اساس استانداردهای سختگیرانه این صنعت، بازرسان آموزش‌دیده بهداشت و متخصصان کنترل کیفیت همواره در آشپزخانه‌های صنعتی مجهز کترینگ هوایی مستقر هستند و زنجیره سرمایی اقلام پذیرایی فسادپذیر را به صورت مرتب با استفاده از ابزارهای ویژه و روش‌های علمی نوین زمان‌سنجی، دماسنجی و رطوبت‌سنجی، از مراحل تامین، حمل و سپس نگهداری مواد اولیه در یخچال‌های بالای صفر یا فریزرهای مخصوص زیر صفر درجه تا زمان پخت، تقسیم، بسته‌بندی، خنک کردن نهایی و سپس خروج از درب مجموعه و نهایتاً رسیدن این اقلام به پای پروازها پایش و کنترل می‌کنند.

با این وجود، به لحاظ برخی محدودیت‌های فعلی، ادامه این روند کنترلی از زمان بارگیری مواد غذایی در هواپیما تا زمان سرو آن برای مسافران مقدور نیست و لذا خطر فساد مواد غذایی خصوصاً در پروازهایی که ناخواسته با تاخیر طولانی مواجه می‌شوند، به شدت بالا می‌رود.

در این یادداشت به بررسی اجمالی الزامات، چالش‌ها و نیز اقدامات انجام گرفته در حوزه خدمات کترینگ هوایی خواهیم پرداخت تا نهایتاً به ارائه راهکارهای اجرایی و عملی مناسب برای حل بخشی از مشکلات این صنعت برسیم.



**بر اساس روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌ها
خطوط هوایی برای نگهداری مواد غذایی
فسادپذیر باید محدوده دمای کمتر از ۴ یا ۸
درجه سانتی‌گراد (بسته به منطقه جغرافیایی)
را تا یک ساعت قبل از سرو غذا حفظ و رعایت
کنند. هدف از وضع این مقررات، کاهش
خطر تشکیل کانون‌های آلودگی میکروبی و
قارچی، تکثیر باکتری‌ها یا تجزیه و فساد
مواد غذایی مورد استفاده در هواپیما است**



این سیستم، هزینه چندین باره برای تامین این برچسب‌ها برای هر بار ارائه سرویس پذیرایی در پروازها است، بنابراین طراحی یک سیستم هوشمند و اقتصادی برای پایش و کنترل مستمر زنجیره سرمایی اقلام غذایی در حین پروازها با قابلیت استفاده مکرر و بدون محدودیت، از نیازهای فعلی صنعت کترینگ هوایی است. همچنین در طراحی این سیستم جدید می‌توان قابلیت سنجش رطوبت محیط را نیز لحاظ کرد تا شرایط کنترل شده بهتری برای نگهداری از مواد غذایی خشک ایجاد شود.

حفظ زنجیره سرد مواد غذایی حین پروازها در کترینگ هوایی: فقدان تجهیزات خنک‌نگهدارنده مطمئن و به‌صرفه در زنجیره لجستیک پذیرایی هوایی چالشی است که ایرلاین‌ها همچنان با آن مبارزه می‌کنند. در حال حاضر شرکت‌های هواپیمایی برای در محدوده دمایی مجاز نگه داشتن محموله‌های کترینگی فسادپذیر در طول پروازها از یک یا چند روش زیر استفاده می‌کنند:

۱- **استفاده از اقلام آماده و حذف پذیرایی با غذای گرم:** این اقدام در واقع حذف صورت مسئله است و یکی از مزیت‌های رقابتی خط هوایی با سایر ایرلاین‌ها را از بین می‌برد.

۲- **جایگزینی غذاهای فاسد شدنی در تمامی پروازهای بیشتر از ۲**

بارگیری شده و برابر دستورالعمل‌های ایمنی و استاندارد مواد غذایی HACCP در یخچال‌های ویژه و در دمای کمتر از ۴ درجه سانتی‌گراد نگهداری می‌شوند. سپس در بازه زمانی ۱ تا ۳ ساعت قبل از پروازها، این ترولی‌ها از منطقه خنک آشپزخانه خارج شده و سریعاً به کامیون‌های مجهز به یخچال و بالابر کترینگ منتقل می‌شوند تا نهایتاً به آشپزخانه هواپیما رسیده و در فضاهای مخصوص به خود جای‌گذاری شوند.

اگرچه امروزه کامیون‌های ویژه کترینگ مجهزتر از همیشه هستند، اما این امکان وجود دارد که مواد غذایی در طول این جابه‌جایی‌ها همچنان در معرض دمای خطرناک برای نگهداری قرار بگیرند و این قضیه لزوم به‌کارگیری بسته‌های یخ خشک (دی‌اکسید کربن جامد) در ترولی‌ها را پس از خروج از منطقه خنک آشپزخانه کترینگ توضیح می‌دهد.

اما سرد نگه داشتن اقلام غذایی داخل ترولی از درب آشپزخانه تا زمان قرار گرفتن در آشپزخانه هواپیما تنها بخشی از چالش است. چون گردانندگان خطوط هوایی باید برای هر پرواز، کل سفر هوایی روزانه آن هواپیما را در نظر بگیرند. برابر دستورالعمل‌های مربوطه، در زمان نگهداری اقلام کترینگی در آشپزخانه هواپیما نیز می‌بایست که محتویات فسادپذیر داخل ترولی‌ها تا نهایتاً یک ساعت قبل از زمان پذیرایی، در دمای ایمن کمتر از ۴ یا ۸ درجه سانتی‌گراد حفظ شوند. در نهایت آخرین حلقه این زنجیره در دست مهماندانانی است که غذا را در بازه زمانی ایمن برای مسافران پرواز سرو می‌کنند.



چالش‌های پایش زنجیره سرد مواد غذایی حین پروازها در کترینگ هوایی: همانگونه که قبلاً اشاره شد در دمای بین ۵ تا ۶۰ درجه سانتی‌گراد میکروارگانیسم‌ها به‌سرعت رشد می‌کنند و این محدوده یک دامنه دمایی خطرناک برای نگهداری حتی کوتاه‌مدت مواد غذایی محسوب می‌شود. برای رفع این مشکل اساسی و تبعات خطرناک آن، برخی از شرکت‌های معتبر هواپیمایی نظیر بریتیش ایرویز برچسب‌های یکبار مصرف هوشمندی به نام Vitsab Flight Label را توسعه داده‌اند که روی بسته‌های مواد غذایی کترینگ هوایی الصاق شده و با تغییر رنگ، خطر فساد آن اقلام را اعلام می‌کند. اما از معایب پیاده‌سازی

انجام عملیات روزانه صنعت کترینگ هوایی محسوب نمی‌شود. علاوه بر این، هنگام استفاده از یخ خشک همیشه خطرات بهداشتی و ایمنی وجود دارد زیرا که در تماس‌های ناخواسته هنگام جابه‌جایی می‌تواند بسیار خطرناک بوده و در نتیجه دست یا بدن پرسنل کترینگ و یا خدمه کابین را در معرض خطر و آسیب جدی قرار دهد. همچنین یخ خشک هنگامی که برای مدت طولانی در یک فضای بسته نگهداری می‌شود، گاز دی‌اکسید کربن آزاد می‌کند که ممکن است نگرانی‌های را از بابت ایمنی و سلامت مسافران و خدمه پرواز ایجاد کند، به همین دلیل نهادهای نظارتی هوانوردی تجاری نظیر سازمان‌های هواپیمایی کشورها بر حسب نوع و ظرفیت هواپیماها محدودیت‌هایی را برای میزان یخ خشک قابل حمل و بارگیری در هر پرواز وضع کرده‌اند.



تامین پذیرایی هوایی به‌ویژه در پروازهای میان و دوربرد خارجی: خطوط هوایی همواره برای بالا بردن کارآمدی و ناوگان خود تلاش می‌کنند، چراکه می‌خواهند هواپیماها را تا حد امکان در زمان کوتاه‌تری روی زمین نگه دارند. در چنین شرایطی انجام عملیات فرودگاهی و لجستیک زمینی در مدت زمان کوتاه‌تر تبدیل به امری حیاتی می‌شود، اما ناکارآمدی لوازم مورد نیاز برای نگهداری مواد غذایی فسادپذیر در دمای ایمن همانند گلوگاهی برای کاهش زمان عملیات لجستیک خطوط هوایی عمل می‌کند و بنابراین این شرکت‌ها چاره‌ای جز بارگیری مجدد اقلام کترینگ از سایر ایستگاه‌های مسیر ندارند. همچنین بیشتر مواقع برای ایرلاین‌ها، تامین کترینگ از پایگاه اصلی شرکت نسبت خرید و بارگیری مجدد همان اقلام پذیرایی در ایستگاه‌های پروازی بین مسیر، هزینه کمتری دارد. پرسنل و کامیون‌های کترینگ سایر شرکت‌ها نیز معمولاً برای بارگیری هواپیما زمان و هزینه بیشتری صرف کرده و هزینه‌های بیشتری را نیز ایجاد می‌کند. اما چه اتفاقی رخ خواهد اگر شرکت‌های هواپیمایی بتوانند با به‌کارگیری روش‌هایی نظیر استفاده از ترولی‌های ایزوله و عایق حرارتی، اقلام پذیرایی خود را برای مدت ۵، ۱۰ یا حتی ۲۰ ساعت بیشتر خنک نگه دارند؟

»

فقدان تجهیزات خنک‌نگهدارنده مطمئن و به‌صرفه در زنجیره لجستیک پذیرایی هوایی چالشی است که ایرلاین‌ها همچنان با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند. براساس آمارهای موجود، سالانه در عملیات پذیرایی خطوط هوایی جهان بیش از ۱۶۰ میلیون کیلوگرم به ارزش بیش از ۵۰۰ میلیون دلار یخ خشک استفاده می‌شود. این کالا یکی از بزرگ‌ترین هزینه‌های مالی در تدارکات کترینگ هوایی است

«

ساعت: این روش موجب افزایش هزینه‌های مربوط به تدارکات و پذیرایی، ضایعات مواد غذایی و امور حمل و نقل زمینی می‌شود.

۳- انجام سرمایه‌گذاری روی خرید لوازم جانبی خنک‌کننده نظیر نصب چیلر: انجام این روش در تمامی انواع هواپیما امکان‌پذیر نیست و در صورت امکان انجام نیز نیاز به سرمایه‌گذاری نسبتاً بالایی داشته و در عمل باعث افزایش وزن هواپیما، کاهش ظرفیت حمل مسافر و ایجاد محدودیت برای به‌کارگیری سایر تجهیزات پذیرایی و کترینگ در آشپزخانه‌های کوچک و فشرده هواپیماها می‌شود.

۴- بارگیری مجدد یخ خشک در هر پرواز: این روش با وجود به‌کارگیری گسترده در صنعت کترینگ هوایی باعث افزایش زمان عملیات زمینی و نیز هزینه‌های عملیاتی کترینگ می‌شود.

بنا بر آمارها، سالانه در عملیات پذیرایی خطوط هوایی جهان بیش از ۱۶۰ میلیون کیلوگرم، به ارزش معادل بیش از ۵۰۰ میلیون دلار یخ خشک استفاده می‌شود. در واقع این کالا یکی از بزرگ‌ترین اتلاف‌کنندگان منابع مالی در تدارکات کترینگ هوایی است، چون در عین حالی که به‌کارگیری یخ خشک به‌عنوان منبع خنک‌کننده مواد غذایی در صنعت حمل‌ونقل هوایی بسیار رایج است، اما فقط برای یک بار می‌توان از آن استفاده کرد. همچنین این ماده ماندگاری کوتاه و زمان محدودی برای استفاده قبل از تصعید دارد و لذا در عمل روشی بسیار کارآمد و مقرون به صرفه برای



آزمایش‌ها نشان می‌دهد که به‌کارگیری کاست‌های خنک‌کننده جدید خصوصاً در ترولی‌های کترینگ عایق و ایزوله می‌تواند عملکرد خنک‌کنندگی این تجهیزات را تا ۵۰ درصد بهینه کند. همچنین نتیجه آزمایش‌های مربوطه در ۲۰ شرکت هواپیمایی نشان می‌دهد که در عمل، ترکیب دو راهکار استفاده از ترولی‌های عایق و جایگزینی کاست‌های خنک‌کننده با یخ خشک، می‌تواند مشکل حفظ بلندمدت زنجیره سرمای در کترینگ‌های هوایی را حل کند



و در نتیجه هزینه‌های آن کاهش می‌یابد.

۳- انجام سریع‌تر عملیات زمینی؛ زمان و تعداد روزانه عملیات بارگیری و تحویل اقلام کترینگ در سایر فرودگاه‌های مسیر کاهش یافته و در نتیجه خطر وقوع تاخیرات مربوطه نیز کم می‌شود.

۴- افزایش کیفیت؛ می‌توان به‌جای محصولات منجمدشده از مواد و غذاهای تازه‌تر استفاده کرد.

۵- ثبات و بهبود منوی کترینگ؛ با تامین حداکثری اقلام پذیرایی از کترینگ پایگاه مبدأ شرکت، امکان بروز تغییرات ناخواسته در منوی غذایی از قبل ارائه شده به مسافران به حداقل می‌رسد.

۶- استفاده کمتر از یخ خشک؛ باعث کاهش هزینه‌ها و خطرات ناشی از استفاده این ماده به‌عنوان خنک‌کننده می‌شود.

منابع:

- تارنمای رسمی گروه سفران (Safran Group)، مجموعه طراحی و تولید قطعات هوافضا در فرانسه
- تارنمای شرکت ویتسب (Vitsab)، تولیدکننده برجسب‌های یکبار مصرف هوشمند (Fresh tag) برای کنترل زنجیره سرد مواد غذایی
- تارنمای رسمی شرکت آیس بریج (Icebridge)، تولیدکننده تجهیزات سرمایشی غیرالکتریکی برای هواپیما در اروپا

REFREEZABLE AND REUSABLE COOLING

Slim and Standard Cooling Cassettes



به‌کارگیری ترولی عایق همراه با کاست‌های خنک‌کننده: آزمایش‌ها نشان می‌دهد که به‌کارگیری کاست‌های خنک‌کننده جدید خصوصاً در ترولی‌های کترینگ عایق و ایزوله می‌تواند عملکرد خنک‌کنندگی این تجهیزات را تا ۵۰ درصد بهینه کند.

همچنین نتیجه آزمایش‌های مربوطه در ۲۰ شرکت هواپیمایی نشان می‌دهد که ترکیب دو راهکار استفاده از ترولی‌های عایق و جایگزینی کاست‌های خنک‌کننده با یخ خشک، می‌تواند مشکل حفظ بلندمدت زنجیره سرمای در کترینگ‌های هوایی را حل کند.

در این فرآیند کاست‌های خنک‌کننده با توزیع یکنواخت سرما، مشکل دمای بدرستی توزیع‌نشده توسط یخ خشک را کاملاً حل می‌کنند.

مجموعه ترولی‌های عایق و کاست‌های خنک‌کننده می‌توانند در مدتی طولانی شرایط دمایی بین کمینه ۱۱- تا بیشینه ۳- درجه سانتی‌گراد را جهت نگهداری مطلوب و جلوگیری از هرگونه آسیب به غذاها فراهم کنند. همچنین این کاست‌ها قابل شستشو بوده و استانداردهای بین المللی ایمنی مواد غذایی را دریافت کرده‌اند.

نتایج استفاده از تکنولوژی‌های نوین در کترینگ هوایی؛ اگر خطوط

هوایی به تجهیزات خنک‌نگهدارنده کارآمد مجهز باشند، می‌توانند با بارگیری یکجای اقلام پذیرایی مورد نیاز برای یک پرواز رفت و برگشت از پایگاه اصلی، هزینه‌های عملیات میان یا دوربرد خود را کاهش بدهند. برای یک خط هوایی، با افزایش امکان زمان نگهداری روزانه مواد غذایی، امکان بارگیری بیشتر یا حتی یکجای اقلام برای چندین مقصد پروازی فراهم شده و نهایتاً نتایج زیر حاصل می‌شود:

- ۱- صرفه‌جویی در هزینه‌ها؛** هزینه‌های مربوط به جابه‌جایی‌های فرودگاهی خارج از ایستگاه اصلی و نیاز به خرید مواد غذایی از سایر کترینگ‌های در مسیر کاهش می‌یابد.
- ۲- کاهش ضایعات؛** میزان دورریز و ضایعات مواد غذایی دست‌نخورده



پاهای کوچک قلک محک، قدم‌های بزرگی برمی‌داره

وقتی هر روز ۶ کودک برای مبارزه با سرطان به آغوش محک اضافه می‌شن، وقتی بیش از ۲۰ هزار قهرمان شجاع زیر این سقف در حال ادامه مسیر درمان‌شون هستن، خانواده بزرگ محک برای تأمین هزینه حمایت از فرزندانش مسئولیت سنگینی رو به دوش می‌کشه.

قلک محک با پاهای کوچیکش و کمک‌های شما، قدم‌های بزرگی برای نجات زندگی کودکان مبتلا به سرطان برمی‌داره و نتایج شگفت‌انگیزی به همراه میاره. پس با داشتن قلک محک، به قدرت این پاهای بزرگ ادامه این مسیر سخت اضافه کنیم تا روزی بتونیم سلامتی قهرمان‌های مبارزمون رو جشن بگیریم.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۰۵۹۰-۹۹۵۰-۹۹۱۱-۶۰۳۷
گزینه نیکوکاری اپلیکیشن آپ

از اینکه به پیام ما توجه می‌کنید، سپاسگزاریم.



تنظیمات

در حالی که ما مدعی هستیم حرکت قطار پیشرفت کشور روی ریل توسعه تنظیم شده است، اما مشاهدات اثبات می‌کند که برخی همسایگان سوار بر توربو ترن هستند و برخی دیگر هم برنامه‌ریزی و اجرای فناوری هایپرلوپ را در سر دارند و ما را به طرفه‌العینی پشت سر می‌گذارند. حالا ما مانده‌ایم و پرسه در کوچه پس‌کوچه‌های حمل‌ونقل ریلی آن هم برای دستیابی به تنظیمات و نهاد تنظیم‌گر.

- ◀ مکانیسم‌های اهرم تنظیم
- ◀ ریزه‌کاری‌های سرعت گرفتن
- ◀ آینده حمل‌ونقل؛ بزرگراهی از لوله‌ها است؟



چگونه باید جلوی فرار بار از راه آهن را گرفت؟

مکانیسم های اهرم تنظیم

گزارش از

زینب نورانیان

دکتر محسن پورسیدآقایی، عضو هیئت علمی دانشکده راه آهن دانشگاه علم و صنعت ایران و کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی، در نخستین همایش سالانه بین المللی رقابت در ایران، چالش های تنظیم گری و رقابت را در حوزه حمل و نقل ریلی برشمرد و با بیان اینکه اصولاً دولت ها هفت وظیفه اصلی در حوزه حمل و نقل دارند، گفت: «تعیین استراتژی ملی حمل و نقل و همچنین ایجاد ساختارهای حمل و نقلی نمونه هایی از این وظایف است. همچنین خریداری خدمات حمل و نقل نیز در حیطه وظایف دولت به شمار می رود.»

او با توضیح اینکه دولت و شرکت دولتی دو مقوله جدا از هم هستند، یادآور شد: «اشتباه بارز ما این است که فکر می کنیم هر جا شرکت دولتی وجود دارد، یعنی دولت حضور دارد! در حالی که چنین تصویری نادرست است. باید بدانیم که در مفاهیم اقتصادی، دولت به مفهوم خود دولت است و وظیفه تجاری ندارد؛ اما وظیفه شرکت دولتی، تجاری است. با این مفهوم دولت ها حتی باید خدمات را از شرکت های خودشان هم بخرند؛ مثلاً راه آهن شرکت دولتی است و مالکش دولت است، اما اگر دولت می خواهد از آنها خدمات بگیرد، باید با آنها قرارداد منعقد و خدماتشان را از آنها خریداری کند.»

این کارشناس، با بیان اینکه چهارمین وظیفه دولت ها «تنظیم گری» است، افزود: «ما در راه آهن ایران و در صنعت حمل و نقل کشور خودمان اشتباه کرده ایم و همچنان کار اشتباه خود را ادامه می دهیم، چون فکر می کنیم اگر شرکتی مثل راه آهن دولتی است، پس دولت محسوب می شود و می تواند تنظیم گری کند، در حالی که شرکت راه آهن، به معنای دولت نیست بلکه شرکتی دولتی است و تنظیم گری وظیفه او نیست، بلکه در حیطه وظایف دولت است.»

عضو هیئت علمی دانشکده راه آهن دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: «نقش تنظیم گری دولت باید از شرکت های دولتی گرفته شده و به دولت

اندر احوالات یک نهاد تنظیم گر خاصه در حوزه حمل و نقل ریلی آورده اند که باید مستقل، بی طرف و اصلاح باشد. در ایران، هر چند که با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، گامی اساسی برای تفکیک بخش های رقابتی و غیر رقابتی برداشته و ابزارهای تنظیم گری معرفی شد، اما همچنان نهاد تنظیم گر حمل و نقل ریلی یعنی شرکت راه آهن نهادی وابسته به دولت و ذی نفع در این حوزه است و به نداشتن سازوکار مناسب برای پاسخگویی و موازی کاری دچار شده است.

همین ماجرا موجب به وجود آمدن وضع نابه سامان حمل و نقل ریلی و داشتن سهمی کمتر از ۱۰ درصد از جابه جایی کل بار کشور شده است؛ چراکه بدون تنظیم گری درست، رقابت درست شکل نمی گیرد و بدون رقابت درست، بخش خصوصی سرمایه گذاری نخواهد کرد و بدون سرمایه گذاری بخش خصوصی توسعه شکل نخواهد گرفت. شفاف تر این است که بخش خصوصی که سرمایه گذاری او عامل اصلی توسعه است، در چنین نظام اقتدارگرایانه ای سرمایه گذاری نمی کند.

به همین دلیل، دکتر محسن پورسیدآقایی، عضو هیئت علمی دانشکده راه آهن دانشگاه علم و صنعت در نخستین همایش سالانه بین المللی رقابت در ایران با برشماری چالش های موجود تنظیم گری و رقابت در حوزه حمل و نقل ریلی ایجاد یک نهاد تنظیم گر را برای توسعه حمل و نقل ریلی کشور جزء ضرورت های اصلی دانست و چرایی و چگونگی انجام تنظیم گری درست را در این حوزه شرح کرد.



اشتباه ما این است که فکر می‌کنیم هر جا شرکت دولتی وجود دارد، یعنی دولت حضور دارد! در حالی که در مفاهیم اقتصادی، دولت وظیفه تجاری ندارد؛ اما وظیفه شرکت دولتی، تجاری است. با این مفهوم دولت‌ها حتی باید خدمات را از شرکت‌های خودشان هم بخرند؛ مثلاً راه‌آهن شرکت دولتی است، اما اگر دولت می‌خواهد از آنها خدمات بگیرد، باید با آنها قرارداد منعقد و خدماتشان را خریداری کند



اتحادیه اروپا بخشنامه‌ای درباره اصول کلیدی تنظیم‌گری دارد، گفت: «این بخشنامه تاکید کرده است که نهاد تنظیم‌گر باید ملی و از همه مدیران زیرساخت مثل راه‌آهن و هرگونه نهاد تخصیص‌دهنده ظرفیت، تعیین‌کننده قیمت و متقاضیان دریافت مستقل باشد. به بیان دیگر، هیچ ذی‌نفعی نباید در بخش تنظیم‌گری دخالت داشته باشد. تنظیم‌گری

سپرده شود و با رویکردی انجام گیرد که بیشترین منافع عمومی را برای مردم تامین و تضمین کند.»

پورسیدآقایی با بیان اینکه تنظیم‌گری می‌بایست در چهار بخش اقتصادی، ایمنی، محیط‌زیستی و فنی انجام شود، تصریح کرد: «در بین این چهار مورد، مهم‌ترین بخش، تنظیم‌گری اقتصادی است. یک اصل بسیار مهم این است که بهترین تنظیم‌گران، رقابت و بازار هستند؛ بنابراین توصیه کارشناسان اقتصادی در سراسر جهان به دولت‌ها این است که تا جایی ممکن به حوزه تنظیم‌گری وارد نشوند.»

او با بیان اینکه تنظیم‌گری کار ساده و پیش‌پا افتاده‌ای نیست و بسیار پیچیده است؛ تاکید کرد: «بهترین کار این است دولت با ایجاد رقابت اجازه دهد که بازار کار تنظیم‌گری را انجام دهد، و فقط در جایی که بازار شکست می‌خورد و امکان رقابت نیست و انحصار ایجاد می‌شود، تنظیم‌گری دولتی وارد عمل شود. نمونه این ماجرا مقوله زیرساخت در حمل‌ونقل ریلی است که دچار انحصار شده است.»

او توضیح داد: «بخش دیگری که در زمینه تنظیم‌گری وجود دارد، فصل مشترک بین زیرساخت و ناوگان حمل‌ونقل است. در این زمینه، همه دنیا نیاز به تنظیم‌گری دارد؛ چون در راه‌آهن زیرساخت یک استاندارد و ناوگان، استاندارد دیگر دارد و این دو حوزه با یکدیگر دچار تعارض منافع هستند، به‌عنوان مثال، فعالان در حوزه زیرساخت حمل‌ونقل ریلی می‌خواهند بار محوری راه‌آهن سبک باشد، اما صاحبان و فعالان حوزه ناوگان می‌خواهند بارشان سنگین‌تر باشد تا کالاهای بیشتری جابه‌جا کنند؛ بنابراین در چنین شرایطی وظیفه دولت تنظیم‌گری فصل مشترک‌ها است، اما استانداردها را باید دولت تنظیم کند نه یک شرکتی که خودش ذی‌نفع است.»

عضوهیئت‌علمی دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه





اتحادیه اروپا در بخشنامه‌ای اصول کلیدی تنظیم‌گری را تشریح و تاکید کرده که این نهاد باید ملی و از همه مدیران زیرساخت مثل راه‌آهن و هرگونه نهاد تخصیص‌دهنده ظرفیت، تعیین‌کننده قیمت و متقاضیان دریافت مستقل باشد. به بیان دیگر، هیچ ذی‌نفعی نباید در بخش تنظیم‌گری دخالت داشته باشد و حتی الامکان از زیرشاخه وزارتخانه‌ها منفک شود



باید کاملاً مستقل بوده و حتی الامکان از زیرشاخه وزارتخانه‌ها منفک شده و زیرشاخه حکومت باشد، نه یک زیرمجموعه خاص از یک وزارتخانه. به این ترتیب، شائبه دخالت ذی‌نفعان در تنظیم‌گری از بین می‌رود. پورسیدآقایی افزود: «علاوه بر این متقاضی باید حق تجدیدنظرخواهی داشته باشد که اگر خواست به قوانین و آرای تنظیم‌گری اعتراض کند، جایی برای این شکایت وجود داشته باشد. نهادهای تنظیم‌گر هم باید پاسخگوی چنین شکایتهایی باشند.»

این کارشناس درباره چگونگی این تنظیم‌گری، گفت: «تجربه دنیا می‌گوید نظام واحدی برای این کار وجود ندارد. مدل‌های مختلفی هست که به سیاست کشورها، درجه خصوصی‌سازی و توانایی کشورها بستگی دارد و بر اساس آنها می‌توان تنظیم‌گری را انجام داد.»

او وظیفه اصلی تنظیم‌گری اقتصادی را تنظیم تعرفه‌ها در جایی که رقابتی وجود ندارد و تضمین دسترسی بدون تبعیض دانست و افزود: «شرکت راه‌آهن نباید قادر باشد که به حمل‌ونقل یک شرکت خاص اولویت دهد، این خلاف قوانین تنظیم‌گری است. راه‌آهن باید اطمینان حاصل کند که تنظیم‌گری به نحوی است که در زیرساخت قابل انجام باشد.»

پورسیدآقایی با بیان اینکه نکته بسیار مهم دیگر توسعه رقابت است، افزود: «همچنین نکته مهم دیگر، مشخص کردن هزینه دسترسی به خطوط است که ساده‌ترین وظیفه تنظیم‌گر به شمار می‌رود، این در حالی است که ما اصلاً به شیوه درست در حوزه حمل‌ونقل ریلی تنظیم‌گری

نداریم، بلکه تنظیم‌گری به عهده خود شرکت راه‌آهن است که انحصار خط را هم در اختیار دارد و هزینه دسترسی به خط را هم خودش تعیین می‌کند. طبیعی است که در چنین شرایطی ۸۶ درصد هزینه دسترسی به خط آهن افزایش می‌یابد. در حالی که هزینه دسترسی به خط را باید نهاد بیرون از مجموعه تعریف و تعیین کند تا این اتفاق نیفتد.»

پورسیدآقایی در ادامه به تشریح معایب تنظیم‌گری در شرکت راه‌آهن پرداخت و گفت: «این روند، به‌اندازه‌ای هزینه‌های دسترسی به راه‌آهن را افزایش داده که رقابت کاملاً از بین رفته و بخش عمده‌ای از بار کشور از ریل به جاده متمایل شده است؛ حتی بیشتر از ۵۰ درصد بارهایی که واجب بود با راه‌آهن حمل شود به سمت جاده‌ها رفته‌اند، زیرا کسی ناظر بر این رقابت و چنین مقرراتی نیست.»

او اظهار کرد: «یکی از بحث‌های جدی در تنظیم‌گری صحیح در دنیا به جز مستقل بودن، صلاحیت علمی داشتن افراد و نوشتن قانون درست برای تنظیم‌گری است. بدون تنظیم‌گری درست، رقابت درست شکل نمی‌گیرد و بدون رقابت درست، بخش خصوصی سرمایه‌گذاری نخواهد کرد.»

پورسیدآقایی تصریح کرد: «بخش خصوصی سرمایه‌اش را دست کسی نمی‌دهد که قرار است با یک سرماخوردگی زندگی‌اش را زیور و علت اینکه دنیا نهادهای تنظیم‌گر و شورای رقابت را درست کرده‌اند این نیست که بوروکراسی اضافه درست کنند یا برای تنظیم‌گری زمان اضافه صرف شود، بلکه در این فکر بودند که مبنای توسعه، نوآوری و پیشرفت کشور را برای بخش خصوصی ایجاد کنند. همچنین نهادهای تنظیم‌گر به دنبال دفاع از بخش خصوصی، یافتن محلی امن برای سرمایه‌گذاری و همچنین جلوگیری از انحصار شکل گرفتند.»

او تاکید کرد: «اگر می‌خواهیم در ایران در بخش حمل‌ونقل ریلی توسعه ایجاد شود، باید از این وضع نابه‌سامانی که سهم حمل‌ونقل ریلی از کل بار کشور زیر ۱۰ درصد است، خارج شویم. این سهم در کشورهایی مثل کانادا و آمریکا حدود ۴۰ درصد و در کشورهای بلوک شرقی مثل چین، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان هم حدود ۸۰ درصد است.»

پورسیدآقایی گفت: «دلیل اصلی اینکه ما به چنین روزی دچار شده‌ایم، این است که نظام تنظیم‌گری درست در حمل‌ونقل ریلی نداریم. بخش خصوصی در چنین نظام اقتدارگرایی که یک شرکت هم خودش ذی‌نفع است و هم خودش مسئولیت انحصار دارد، سرمایه‌گذاری نمی‌کند و نتیجه‌اش وضعیت فعلی می‌شود.»

او در پایان گفت: «ایجاد یک نهاد تنظیم‌گر ریلی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور جزء ضرورت‌های اصلی است و امید است شورای رقابت این مهم را در دولت پیگیری کند.» ■

پندهایی از گام‌های پیشرفت راه‌آهن سریع‌السیر ژاپن

ریزه‌کاری‌های سرعت گرفتن



عباس قربانعلی‌بیک

کارشناس ارشد حمل‌ونقل ریلی

در سال ۲۰۲۲، راه‌آهن ژاپن با شبکه‌ای به طول ۱۹ هزار کیلومتر و طول دوخطه و برقی به‌ترتیب ۷ و ۱۲ هزار کیلومتر و با کمتر از ۲۰۰ لکومتیو، توانسته ۷۰۱۷ میلیون مسافر با سیر متوسط ۲۴ کیلومتر و سرانه ۵۶ سفر سالانه (۱۷۰ میلیارد نفرکیلومتر) و ۱۹ میلیارد تن کیلومتر بار را جابه‌جا کند، این در حالی است که شبکه راه‌آهن ژاپن از نیمه دوم دهه ۸۰ میلادی به‌صورت عمودی (ترکیب زیرساخت، ناوگان و بهره‌برداری) تفکیک و به ۶ شرکت خصوصی مسافری و یک شرکت باری بدون شبکه با امکان استفاده از شبکه موجود واگذار شد.

ریشه‌یابی و تحلیل عوامل توفیق راه‌آهن ژاپن در کنار آسیب‌شناسی ناکامی‌های راه‌آهن می‌تواند در تدوین راهبرد موثر و برنامه‌ریزی خردمندانانه برای جبران عقب ماندگی موثر باشد.

براساس آمارهای سال ۲۰۲۳ اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن، راه‌آهن ژاپن در سال ۲۰۲۲ با شبکه‌ای به طول ۱۹ هزار کیلومتر و طول دوخطه و برقی به‌ترتیب ۷ و ۱۲ هزار کیلومتر و با کمتر از ۲۰۰ لکومتیو، ۱۸ هزار واگن خودکشش و ۲۵ هزار واگن مسافری (واگن باری نامعلوم) و ۱۰۷ هزار نفر کارمند، توانسته ۷۰۱۷ میلیون مسافر با سیر متوسط ۲۴ کیلومتر و سرانه ۵۶ سفر سالانه (۱۷۰ میلیارد نفرکیلومتر) و ۱۹ میلیارد تن کیلومتر بار را جابه‌جا کند (وزن متوسط ناخالص قطارها ۳۱۰ تن). مساحت ژاپن ۳۷۸ هزارکیلومتر مربع و در سال ۲۰۲۲ ضریب گستردگی ریلی ۵۰ متر بر کیلومترمربع و جمعیت آن ۱۲۶ میلیون نفر بوده است. این موفقیت در شرایطی اتفاق افتاده که در سال ۲۰۰۲ طول شبکه





خرابی قطارهای سریع‌السیر ژاپن در یک میلیون کیلومتر به‌طور متوسط طی سال‌های ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۰ کمتر از یک دهم خرابی‌ها بوده (قابلیت اعتماد بالای ۹۹/۹۹) و سبب آماده به کاری بالای ۲۵ قطار از ناوگان ۲۶ دستگاهی شد به‌گونه‌ای که ۲۵ قطار همیشه در حال کار بود
حالا این ارقام را مقایسه کنید با ۲۰ قطار خودکشش زیمنس ما با شاخص آماده به کاری کمتر از ۳۰ درصد!



راه‌آهن ژاپن ۲۰ هزار کیلومتر و طول دوخطه و برقی به‌ترتیب ۸ و ۱۲ هزار کیلومتر بود که با تعداد ۱۳۱۴ دستگاه لکوموتیو، ۴۸۷۸ واگن خودکشش و ۲۵۲۱۳ واگن مسافری، ۹۵۲۳ واگن باری و ۱۵۵ هزار نفر کارمند، توانست ۸۶۳۴ میلیون مسافر را با سیر متوسط ۲۸ کیلومتر و سرانه ۶۹ سفر سالانه (۲۴۱ میلیارد نفرکیلومتر) و ۴۰ میلیون تن بار را با سیر متوسط ۵۵۴ کیلومتر (۲۲ میلیارد تن کیلومتر) را جابه‌جا کند (وزن متوسط ناخالص قطارها ۲۹۲ تن).

۶۰ سال پیش یعنی در سال ۱۹۶۴ رویکرد بهره‌وری ژاپن (ایده اولیه آن مربوط به سال ۱۹۳۰ بود) در سه محور اصلی مورد پیگیری قرار گرفت که عبارت بود از:

۱- طراحی و مهندسی با رویکرد بهره‌وری،

۲- بهره‌برداری با رویکرد بهره‌وری،

۳- نگهداری و تعمیرات با رویکرد بهره‌وری

مورد اول با انتخاب عرض واگن ۳۴۰ به جای ۲۸۰ شروع شد که بیشتر در اروپا رایج بود و سبب ۲۵ درصد ظرفیت‌صندلی بیشتر هر واگن سریع‌السیر ژاپن شد که با چپش مناسب، ظرفیت قطار ۱۶واگنه N700 را به ۱۳۲۳ (متوسط هر واگن ۸۳ نفر) رساند و بهره‌وری واگن را افزایش و هزینه هر صندلی را کاهش داد. علاوه بر این، با انتخاب قطارهای خودکشش به جای ترکیب لکوموتیو- واگن برای افزایش

شتاب و ظرفیت قطار و کاهش بارمحوری و سیستم ATC و مسیر بدون گذرگاه هم‌سطح، ایمنی قطارها افزایش یافت.

اقدام دیگر طراحی ایستگاه‌های عبوری مناسب و ایستگاه‌های مشترک سریع‌السیر و مترو، طرح اکیناکا (Ekinaka) و... بود.

در خصوص مورد دوم؛ سرعت متوسط بالا (اکنون حدود ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت) با توقف بسیار کوتاه در ایستگاه‌های مسیر و زمان توقف، نظافت، سرویس و بازگشت چند دقیقه‌ای (حتی کمتر از ۱۰ دقیقه) در مبدأ و مقصد، تاخیر کمتر از یک دقیقه، توانست سیر روزانه را به حدود ۳۰۰۰ کیلومتر و سیر سالانه را به بیش از یک میلیون کیلومتر برساند. حالا این ارقام را مقایسه کنید با توقف ۱۳ ساعته قطارهای ما در مبدأ و مقصد مسیر مشهد و سرعت متوسط کمتر از ۸۰ و سیر سالانه حدود ۲۵۰ هزار کیلومتر واگن‌ها در ایران.

لازم به توضیح است که سایت Statista آمار تاخیر متوسط قطارهای مسافری سریع‌السیر شرکت راه‌آهن مرکزی ژاپن (هوکایدو شینکاسن) را از سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۲ برای متوسط ۳۵۶ قطار روزانه، بین ۲/ تا ۱/۱ دقیقه (متوسط ۸ ساله ۳۷ ثانیه) اعلام کرده است.

درباره محور سوم هم باید خاطرنشان کرد که نمودار خرابی قطارهای سریع‌السیر ژاپن در یک میلیون کیلومتر به‌طور متوسط طی سال‌های ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۰ کمتر از یک دهم خرابی‌ها بوده (قابلیت اعتماد بالای ۹۹/۹۹) و سبب آماده به کاری بالای ۲۵ قطار از ناوگان ۲۶ دستگاهی شد به‌گونه‌ای که ۲۵ قطار همیشه در حال کار بود (مقایسه با ۲۰ قطار خودکشش زیمنس ما با آماده به کاری کمتر از ۳۰ درصد).

در پایان، به‌عنوان زبان مشترک جهانی، می‌توان به شاخص‌های اندازه‌گیری بهره‌وری ناوگان راه‌آهن‌ها اشاره کرد که پس از شاخص بسیار بزرگ هند (۲۲۳)، راه‌آهن‌های چین، سوئیس و ژاپن با شاخص‌های ۶۰، ۴۷ و ۴۵ قرار دارند، در حالی که شاخص مربوطه در ایران کمتر از ۵ است یعنی یک‌نهم ژاپن. به عبارت بهتر، برای جابه‌جایی یک میلیارد نفرکیلومتر باید ۱۰ برابر واگن بخریم و با احتساب قیمت واگن سریع باید بیش از سه برابر ژاپن پول پرداخت کنیم.

با چنین رویکردی، نه‌تنها بهره‌وری ناوگان، شبکه و نیروی انسانی موجود در کشور به‌شدت افزایش می‌یابد، بلکه این امر مقدمه تصمیمات و انتخاب‌های بهتر مشخصات راه‌آهن برقی و ناوگان راه‌آهن تهران مشهد، راه‌آهن سریع‌السیر اصفهان و... خواهد شد (خدمات بالغ و کامل).

ریشه‌یابی و تحلیل عوامل توفیقات راه‌آهن ژاپن در کنار آسیب‌شناسی ناکامی‌های راه‌آهن می‌تواند در تدوین راهبرد موثر و برنامه‌ریزی خردمندانانه برای جبران عقب‌ماندگی موثر باشد. ■

نگاهی به نسل پنجم سیستم حمل و نقل سریع به بهانه افتتاح مرکز جدید هایپرلوپ هلند

آینده حمل و نقل؛ بزرگراهی از لوله‌ها است؟



در حالی که منتقدان هایپرلوپ را نمونه‌ای بسیار بلندپروازانه و حتی غیرواقعی می‌دانند، طرفداران این ایده معتقدند که این فناوری می‌تواند به یکی از پایه‌های اصلی سفر در آینده تبدیل شود. تا آنجا که کمیسیون اروپا در حال کار روی الحاق هایپرلوپ به شبکه حمل و نقل خود است و به تازگی اعلام شده که صندوق شورای نوآوری اروپا (EIC) نیز ۱۲ میلیون یورو در اختیار مرکز اروپایی هایپرلوپ (EHC) که در هلند مستقر شده، قرار داده است.

یک لوله فولادی سفید به طول ۴۲۰ متر که در کنار خط راه‌آهن در شمالی‌ترین استان هلند یعنی گرونینگن، قرار گرفته و در معرض بادهای شدید قرار دارد، قلب مرکز جدید هایپرلوپ اروپا است که ماه گذشته افتتاح شد و در سال‌های آینده به‌عنوان زمینه‌ای برای آزمایش و توسعه این فناوری نوظهور توسط توسعه‌دهندگان مختلف مورد استفاده قرار خواهد گرفت. در راه‌اندازی این مرکز بیش از ۵۰ شرکت مشارکت داشته‌اند و این تأسیسات می‌تواند تا سال ۲۰۵۰ به شبکه‌ای ۶۲۰۰ مایلی (۱۰ هزار کیلومتری) از لوله‌های پرسرعت در سراسر قاره اجازه عملیات دهد.

هدف این مرکز تقویت پیشرفت فنی اکوسیستم هایپرلوپ‌ها است و برای تحقق آن یک لوله آزمایش هایپرلوپ از جنس فولاد توسعه‌یافته ایجاد کرده که می‌تواند تمام فناوری‌های ضروری برای آزمایش هایپرلوپ‌ها از جمله سوئیچ کامل خطوط را ارائه دهد.

برنامه توسعه اروپایی است که توسط ۲۵ شریک تجاری و عمومی و اتحادیه اروپا تامین مالی می‌شود.

لوله مرکز آزمایش هلند از ۳۴ بخش مجزا تشکیل شده که قطر اکثر آنها ۲/۵ متر است. یک پمپ خلأ که در یک محفظه فولادی در کنار لوله قرار دارد، هوا را از داخل لوله خارج می‌کند تا فشار داخلی را کاهش دهد. این کار باعث کاهش اصطکاک و امکان حرکت کپسول‌ها با سرعت‌های بسیار بالا می‌شود.

یک کپسول آزمایشی دیگر هم که توسط هارلت هاپیرلوپ، پیشگام هلندی هاپیرلوپ ساخته شده است، ماه آینده در اولین آزمایش‌های این مرکز با سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و همچنین کمک‌های مالی از دولت استانی، دولت ملی هلند و کمیسیون اروپا، شرکت خواهد کرد.

مدیر مرکز هاپیرلوپ هلند، در عین حال درباره چالش‌های اجرای چنین برنامه‌ای اذعان می‌کند: «چالش اصلی این است که تعهدات دولتی را برای ساخت مسیرها جلب کنیم و از سوی دیگر، منابع مالی جدیدی برای انجام آزمایش‌های لازم و ارائه نمونه‌های عملی از این فناوری پیدا کنیم تا این اتفاق عملی شود.»

اما اگرچه مقدمات ساخت چنین مسیرهایی در کشورهای دیگر اروپایی و آسیایی از جمله ایتالیا و هند نیز در حال انجام است، اما همه نسبت به آینده هاپیرلوپ خوشبین نیستند.

◀ هاپیرلوپ؛ آینده حمل‌ونقل شهرها یا یک سراب درخشان؟

در نگاه اول، هاپیرلوپ تمام ویژگی‌های مورد نیاز برای تبدیل شدن به حمل‌ونقل انبوه در آینده شهرها را دارد؛ چراکه بسیار سریع، پایدار و از نظر فناوری استثنایی هستند، اما از زمانی که این مفهوم را در سال ۲۰۱۳ معرفی شد، اگرچه پروژه‌هایی در مناطقی مانند آمریکا، اروپا، آسیا یا خلیج فارس شروع به ایجاد آمادگی در این زمینه کردند اما همه آنها هنوز تا پایان کامل پروژه فاصله زیادی دارند، زیرا موانع نه تنها مستلزم هزینه‌های نجومی است، بلکه از نظر فنی هم بسیار چالش‌برانگیز هستند یکی از چالش‌های تکنولوژیکی اصلی هاپیرلوپ ایجاد یک محیط کم‌فشار در داخل لوله‌ها است که به منظور امکان حرکت کپسول‌های مسافری با چنین سرعت بالایی ضروری است. محققان در حال مطالعه مواد مختلف مانند کامپوزیت‌های فیبر کربن و پلیمرهای پیشرفته هستند تا اتصالات مهر و موم‌شده و ساختارهای سبکی ایجاد کنند که بتوانند فشار سفرهای پرسرعت را تحمل کنند.

یکی دیگر از چالش‌های مهم، توسعه یک سیستم محرکه است که می‌تواند کپسول‌ها را بدون تأثیرگذاری بر مسافران شتاب دهد. توسعه‌دهندگان

هاپیرلوپ که زمانی توسط ایلان ماسک، به‌عنوان ایده‌ای نو مطرح شد، شامل کپسول‌هایی است که با استفاده از میدان‌های مغناطیسی معلق شده و با سرعتی در حدود ۷۰۰ کیلومتر در ساعت در داخل لوله‌هایی با فشار کم حرکت می‌کنند. طرفداران این فناوری آن را بسیار کارآمدتر از پروازهای کوتاه، قطارهای پرسرعت و کامیون‌های حمل بار می‌دانند، اما از زمانی که ماسک این ایده را مطرح کرد که به گفته او می‌تواند مسافران را در عرض ۳۰ دقیقه بین لس‌آنجلس و سانفرانسیسکو (با فاصله تقریبی ۴۴۵ کیلومتر) جابه‌جا کند، پیشرفت این پروژه از ایده‌های روی کاغذ به دنیای واقعی بسیار کندتر از حد انتظار بوده است.

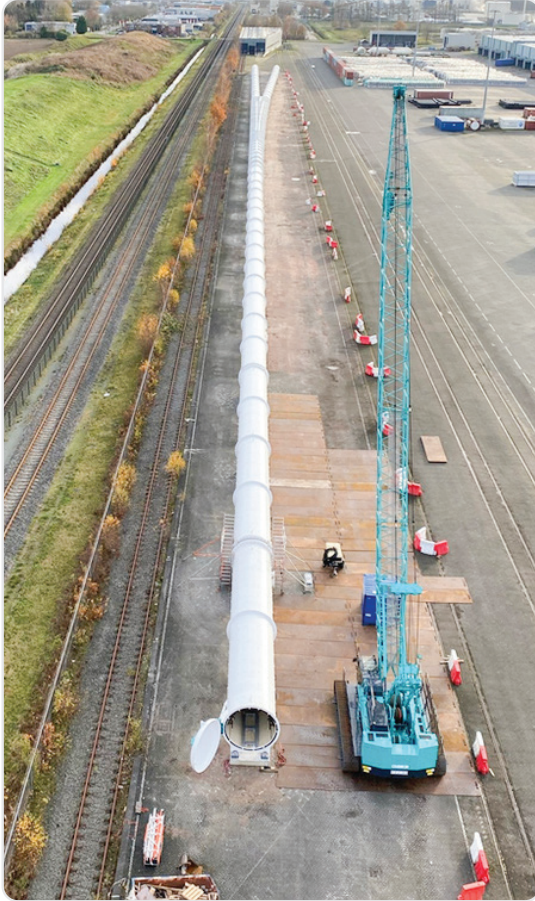
ساشا لام، مدیر مرکز اروپایی هاپیرلوپ ضمن دعوت از منتقدان برای بازدید از این مرکز، می‌گوید: «ما مرکز اروپایی هاپیرلوپ را ساخته‌ایم و با توجه به آنچه تاکنون ساخته‌ایم، می‌دانیم که می‌توانیم از نظر اقتصادی با قطارهای پرسرعت رقابت کنیم. من فکر می‌کنم تا سال ۲۰۳۰ اولین مسیر هاپیرلوپ به طول تقریبی ۵ کیلومتر راه‌اندازی خواهد شد که در آن مسافران به‌طور واقعی جابه‌جا می‌شوند.»

این یک سیستم حمل‌ونقل تقریباً اتوپایی است تا افراد را از A به B در کپسول‌هایی با سرعتی دیوانه‌کننده برساند. طول مسیر ۴۲۰ متر است و قرار است اولین کپسول‌ها در ماه‌های آینده از میان لوله‌ها سر بخورند. در ابتدا فقط با سرعت ۸۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت و فعلاً هیچ انسانی جابه‌جا نمی‌شود. به گفته ساشا لام، به همین دلیل فن‌آوری‌ها، سوئیچ‌ها و سیستم‌های ایمنی در این مرحله آزمایش می‌شوند. این مرکز، یک



مدیر مرکز اروپایی هاپیرلوپ: ما مرکز اروپایی هاپیرلوپ را ساخته‌ایم و با توجه به آنچه تاکنون ساخته‌ایم، می‌دانیم که می‌توانیم از نظر اقتصادی با قطارهای پرسرعت رقابت کنیم. من فکر می‌کنم تا سال ۲۰۳۰ اولین مسیر هاپیرلوپ به طول تقریبی ۵ کیلومتر راه‌اندازی خواهد شد که در آن مسافران به‌طور واقعی جابه‌جا می‌شوند





به فناوری شناور مغناطیسی روی می‌آوردند که از آهنرباهای قدرتمند برای بالا بردن و به حرکت درآوردن کپسول‌ها در طول لوله استفاده می‌کند. از سوی دیگر، این روش، اصطکاک را از بین می‌برد، اگرچه کاربرد گسترده این فناوری چالش‌های خاص خود را مانند نیاز به سیستم‌های کنترل دقیق و آهنرباهای با کارایی بالا دارد.

با همه این تفاسیر، شهرهایی در دنیا وجود دارند که سفر با هایپرلوپ را به‌عنوان برنامه‌های آتی خود انتخاب کرده‌اند.

■ **کانادا - ادمونتون - کالگری:** فلاکس جت، نام هایپرلوپ طراحی شده توسط یک استارت‌آپ کانادایی است که هدف آن اتصال ادمونتون و کالگری در ۴۵ دقیقه است. از زمان اعلام دریافت ۵۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری اولیه در ابتدای سال ۲۰۲۲، نمونه اولیه هایپرلوپ ساخته شده و آزمایش‌های آن آغاز شده است، اما همچنان منتظر اعطای مجوز توسط قانون راه‌آهن آلبرتا برای به اخذ مجوز زمین در فرودگاه ادمونتون است که زیرساخت‌ها در آن قرار دارند.

■ **ایالات متحده آمریکا - لاس‌وگاس:** لوپ لاس‌وگاس با هدف اتصال پردردترین منطقه سرگرمی و پررونق شهر به فرودگاه بین‌المللی هری رید، استادیوم Allegiant، مرکز لاس‌وگاس و در نهایت لس‌آنجلس تدارک دیده شده است. پس از تکمیل، وگاس لوپ ۹۰ هزار مسافر در ساعت را جابه‌جا می‌کند.

■ **دهلی - بمبئی:** طرح توسعه سیستم هایپرلوپ در هند در سال ۲۰۱۶ معرفی و اکنون یک مطالعه امکان‌سنجی برای کریدور هایپرلوپ دهلی-بمبئی تکمیل شده است که هدف آن کاهش زمان سفر بین دو شهر از سه ساعت به ۶۲ دقیقه است. دهلی-بمبئی شلوغ‌ترین مسیر هوایی ملی در هند و هفتمین مسیر هوایی در جهان است.

■ **عربستان سعودی:** در ششم فوریه ۲۰۲۰، وزارت حمل‌ونقل این کشور قراردادی را با Virgin Hyperloop One برای انجام یک مطالعه امکان‌سنجی در مورد استفاده از فناوری هایپرلوپ برای حمل‌ونقل مسافر و بار منعقد کرد. این مطالعه به عنوان طرحی برای پروژه‌های هایپرلوپ آینده عمل می‌کند.

■ **امارات متحده عربی:** این شیخ‌نشین نیز یکی از کشورهایی است که می‌خواهد این سیستم مدرن حمل‌ونقل شهری را در کشورش اجرا کند. خیابان شیخ زاید دبی یکی از شریان‌های کلیدی و اصلی در این شهر است و در ساعات شلوغی در این خیابان ترافیک‌های نسبتاً سنگینی رقم می‌خورد. اجرای مترو در دبی توانسته ترافیک را تا حدودی کاهش دهد، اما دولت این کشور اعلام کرده که برای رفاه شهروندان و کاهش ازدحام برنامه‌هایی برای ایجاد «سیستم قطار مغناطیسی هایپرلوپ دبی» دارد.

در صورت اجرا و بهره‌برداری این شبکه حمل‌ونقل زمینی، سفر از دبی به ابوظبی با هایپرلوپ تنها ۱۲ دقیقه طول خواهد کشید! به گفته سایت focus.hidubai.com قرار است این سیستم تا سال ۲۰۲۷-۲۰۲۸ راه‌اندازی شود.

■ **هانگژو - چین:** طبق گزارش South China Morning Post، چینی‌ها می‌خواهند اولین هایپرلوپ جهان را برای یک مسیر کوتاه بسازد و به این منظور شرکت علوم و صنایع هوافضای چین (CASIC) قصد دارد دو شهر شانگهای و هانگژو با فاصله ۱۷۵ کیلومتر را با هایپرلوپ به یکدیگر متصل کند. این مسیر ۱۷۵ کیلومتری را با جاده می‌توان حدوداً در طول سه ساعت پیمود و با قطار سریع‌السیر هم این مسافت در یک ساعت طی می‌شود؛ اما هایپرلوپ این مدت را به چند دقیقه کاهش می‌دهد. در صورتی که چین برای این مسیر از هایپرلوپ استفاده کند، قطار درون آن می‌تواند به حداکثر سرعت ۱۰۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند که باعث کاهش زمان طی کردن مسافت میان این دو شهر به ۱۵ دقیقه خواهد شد.



**یکی از چالش‌های تکنولوژیکی اصلی هایپرلوپ
ایجاد یک محیط کم فشار در داخل لوله‌ها است که
به منظور امکان حرکت کپسول‌های مسافری با
چنین سرعت بالایی ضروری است. محققان
در حال مطالعه مواد مختلف مانند کامپوزیت‌های
فیبر کربن و پلیمرهای پیشرفته هستند تا
اتصالات مهر و موم شده و ساختارهای سبکی
ایجاد کنند که بتوانند فشار سفرهای
پرسرعت را تحمل کنند**



انتخاب این دو شهر برای پروژه هایپرلوپ پس از تحلیل‌های دقیق و بررسی سایر مسیرهای ممکن انجام شده است. از دلایل انتخاب این مسیر می‌توان به زمین نسبتاً مسطح، پتانسیل اقتصادی به دلیل تراکم جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی اشاره کرد.

انتظار می‌رود این هایپرلوپ در سال ۲۰۳۵ عملیاتی شود. با این حال، به گزارش SCMP، محققان چینی اخیراً آزمایشی را برای یک فناوری هایپرلوپ در شهر «دانونگ» در استان شآنشی چین انجام دادند که شامل سه آزمایش ۲۱۰ متری در یک خط مخصوص قطارهای مغناطیسی بود. سرعت کابین در نهایت به ۵۰ کیلومتر بر ساعت رسید تا قطعات و ایمنی آنها برای آزمایش‌های پرسرعت بعدی بررسی شود.

شرکت پیمانکار دفاعی CASIC می‌گوید قطعاتی مثل آهنرباهای ابررسانا، سیستم‌های پرتوان الکتریکی، کنترل‌های ایمنی مبتنی بر هوش مصنوعی، دستگاه‌های ارتباطی بی‌سیم و حسگرها همگی در طول آزمایش‌ها طبق برنامه عمل کردند و حالا مسیر برای آزمایش‌های بیشتر هموار شده است. در این گزارش البته مشخص نشده که آیا هوا از داخل تونل تخلیه شده تا وضعیت خلأ به وجود بیاید یا خیر؛ چون همانطور که پیش‌تر گفته شد، حفظ محیطی با فشار پایین در داخل تونل یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها در مسیر توسعه فناوری‌های هایپرلوپ است.

■ **پادوآ - ایتالیا:** شرکت حمل‌ونقل و فناوری هایپرلوپ ایتالیا در حال تشکیل یک سرمایه‌گذاری مشترک است که می‌تواند به ساخت اولین سیستم هایپرلوپ تجاری جهان برای حمل بار و مسافر در ایتالیا منتهی شود. سیستم هایپرلوپ تجاری ایتالیا اولین سیستم در نوع خود خواهد بود که بخش‌هایی از شهرهای مستر و ونیز و پادوآ را در ایتالیا به یکدیگر متصل می‌کند. این طرح در ژوئن سال ۲۰۲۳ در طول مناقصه اپراتور بزرگراه منطقه‌ای ایتالیا ارائه و قرارداد مطالعه امکان‌سنجی آن به‌عنوان فاز یک پروژه منعقد و به‌طور رسمی آغاز شد. مناقصه پس از آن شامل دو مرحله دیگر (مرحله طراحی دقیق و مهندسی و فاز نهایی برای ساخت، آزمایش و صدور گواهینامه) خواهد بود.

این پروژه با نام Hyper Transfer، با هدف حل معضل ترافیک سنگین، کاهش زمان حمل‌ونقل سنتی و مصرف انرژی، بهبود ایمنی جاده‌ها و تقویت اتصالات بین سیستم‌های حمل‌ونقل و شهرهای هوشمند در منطقه انجام می‌شود و در آینده برای اتصال کامل شهرهای سراسر ونیز و پادوآ گسترش پیدا خواهد کرد.

توسعه این هایپرلوپ تجاری برعهده بزرگ‌ترین گروه مهندسی و پیمانکاران عمومی ایتالیا در کلاس جهانی همراه با یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های چندملیتی جهان در زمینه هوافضا، دفاع و امنیت قرار دارد.

■ **ماهاراشترا - هند:** به گفته مقامات هندی، آنها اگرچه توان دستیابی و توسعه بومی قطارهای فوق‌سریع هایپرلوپ را دارند، اما به دلیل زمانبر بودن فرآیند تحقیق و توسعه، باید از کمک‌های خارجی برای تاسیس خطوط آزمایشی و اولیه، در ایالت‌هایی همچون ماهاراشترا یا کارناتاکا استفاده کنند. ایالت ماهاراشترا در غرب و مرکز شبه قاره، این سامانه را به عنوان یک زیرساخت عمومی شناخته و یکی از طرفداران کنسرسیوم جهانی ویرجین هایپرلوپ برای احداث پروژه بمبئی به پونا است.



همانطور که گفته شد، بسیاری از کارشناسان و منتقدان معتقدند که هایپرلوپ یک پروژه بسیار جاه‌طلبانه است که به سرمایه‌گذاری قابل توجه، توسعه زیرساخت‌ها و تایید مقررات نیاز دارد. همچنین مشخص نیست که آیا فناوری پشت هایپرلوپ قابل دوام است و آیا می‌توان آن را ایمن و مقرون‌به‌صرفه برای عموم ساخت یا خیر، با این حال، Hyperloop یک مفهوم هیجان‌انگیز است که تخیل مردم در سراسر جهان را به خود جلب کرده است، بنابراین همان‌طور که فناوری پشت هایپرلوپ همچنان در حال توسعه و آزمایش است، ممکن است روزی شاهد عصر جدیدی از حمل و نقل پرسرعت باشیم که شیوه زندگی و کار بشریت را کاملاً تغییر خواهد داد. ■

صنعت خودران

هنگامی که کدخدای دهکده‌ای به جای ایفای نقش اصلی خود به دخالت‌های بیجا و بی‌مورد در امور پیشکاران بپردازد و پروای منفعت و مصلحت خود را داشته باشد، سررشته امور از دست می‌رود و اوضاع یله می‌شود. بیراه نیست اگر صنعت خودروسازی در کشور را به این رویه مبتلا بدانیم؛ چراکه دولت مسئولیت‌های خود را رها کرده و به منفعت‌طلبی از بازار خودرو مشغول است. گویی این صنعت در این خطه از جهان سرخودانه عمل کرده و به نوعی خودران شده است، اما این خودران کجا و آن کجا! در گزارش‌های این پرونده سعی شده است علاوه بر علل یابی ایجاد التهاب در بازار خودرو، امروز و فردای صنعت خودرو را در ایران و جهان مقایسه کنیم.

◀ نیکو نگردد آنکه بنیادش بد است

◀ یک بازار فرسوده در جهان جدید!



دلایل سنت‌شکنی افزایش قیمت‌ها در فروردین؛ دلالی یا انتفاع دولتی؟

نیکو نگردد آنکه بنیادش بد است

گزارش از
رامتین موثق



بازار ایران به‌صورت سنتی در برخی ماه‌ها راکد می‌شود و خرید و فروش و افزایش قیمتی در آن قابل‌مشاهده نیست. ماه‌های فروردین، رمضان و محرم از زمان‌هایی است که بازار ایران راکد است، اما آغاز امسال که مقارن با ماه رمضان بود، بازار خودروی ایران سنت‌شکنی کرد و ملتهب شد؛ به‌صورتی که قیمت‌ها افزایشی ۲۵ تا ۳۰ درصدی داشتند.



عده‌ای دلیل این امر را ناشی از افزایش نرخ ارز می‌دانند ولی دولتی‌ها همواره تلاش می‌کنند که نابه‌سامانی بازار خودرو را به گردن بقیه بیندازند و دائم از وجود مافیای و دلالتان دم بزنند و در هر چالش بازار خودرو ردپایی از مافیای پیدا کنند. از نظر آنها، دولت و مجلس برای واردات خودرو تلاش‌های فراوانی کردند اما اینکه تاکنون وعده‌های وارداتی محقق نشده است، تقصیر مافیای و دلالتان است.

آغاز توفانی بازار خودرو در سال جدید ترابران را واداشت که پای صحبت بابک وفایی، کارشناس صنعت خودرو، بنشینند تا ضمن تشریح وضعیت کلی بازار، رد پای دلالتان و دولت را در این وضعیت جست‌وجو کنند.

قیمت خودرو به خاطر حفظ ارزش پول است، یعنی کسانی که این کار را می‌کنند الزاماً دلال و رانت‌خوار نیستند و می‌خواهند هم‌زمان با ارزش پول ملی، ارزش پول خود را حفظ کنند.»
او ادامه می‌دهد: «مهم نیست که وزیر و دولت چه کسی باشد؛ طی سال‌های گذشته یک آشفتگی و عدم توازن در بازار ایجاد شده که این عدم توازن ناشی از کاهش ارزش پول ملی است. وقتی ارزش پول ملی کاهش پیدا می‌کند، مردم سعی می‌کنند پول خود را به کالا تبدیل کنند تا ارزش آن افت نکند.»

این کارشناس با اشاره به این نکته حل این مسائل و برقراری توازن بین عرضه و تقاضا جزء وظایف دولت است، می‌افزاید: «الان بخشی از تقاضا در بازار، تقاضای واقعی نیست و خریدار فقط به دنبال حفظ ارزش پول خود و کسب سود از وضعیت ایجادشده است. نمی‌توانیم از مردم انتظار داشته باشیم به خاطر منافع عمومی، بی‌ارزش شدن پولشان را بپذیرند. واقعیت اقتصاد کشورها این است که هر بخش آن به دنبال بیشینه

بابک وفایی با تشریح وضعیت بازار خودرو در ابتدای سال جاری، می‌گوید: «افزایش قیمت‌ها کاملاً به‌دلیل افزایش نرخ ارز است؛ چراکه قیمت بازار به نرخ ارز چسبندگی دارد، به‌صورتی که با کوچک‌ترین نوسانی در نرخ ارز، بازار خودرو هم دچار نوسان می‌شود. حتی خودروهایی هم که ارتباط مستقیمی با قیمت دلار ندارند دستخوش تغییر قیمت می‌شوند چه رسد به خودروی وارداتی صفر کیلومتر. جالب‌تر که شرکت‌ها نمی‌توانند به این سرعت دستخوش تغییر قیمت باشند، اما در بازار، تمام خودروها افزایش قیمت داشتند.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه در فروردین و ماه رمضان معمولاً در بازار رکود و کاهش قیمت وجود دارد، اما امسال چنین اتفاقی رخ نداد، درباره علت افزایش تمام خودروها می‌گوید: «خودرو یک کالای سرمایه‌ای است و مشتری خودرو را می‌خرد که سود کند و وقتی می‌بیند در بازار موازی، مانند سکه و ارز، سود افزایش پیدا کرده، پس باید این سود به بازار خودرو هم منتقل شود؛ بنابراین تمام ماجرای افزایش



دولت در حوزه‌هایی که مسئولیت دارد، بازار خودرو را رها کرده و بعد دنبال مقصر می‌گردد، در حالی که هیچ مقصری جز خود دولت وجود ندارد. تمام تقصیر دولت، عدم انجام نقش خود در اقتصاد کلان کشور و دخالت‌های بیش از حد در صنعت خودرو است که ماحصل آن، وضعیت آشفته فعلی است



و طبعاً اقتصادی مخدوش، دستکاری و تیراژ تولید کاهش یافته است. در واقع، دولت وظایف خود را انجام نداده، بعد دنبال مقصر می‌گردد، در حالی که هیچ مقصری جز خود دولت ندارد. تمام تقصیر دولت، عدم انجام نقش خود در اقتصاد کلان کشور و دخالت‌های بیش از حد در صنعت خودرو است که ماحصل آن، وضعیت آشفته فعلی است.»

کردن سود خودش باشد، پس این وظیفه دولت است که بتواند تعادل را در این زمینه برقرار کند. اما دولت ما در انجام این کار ناتوان است. از طرف دیگر، اگر خودروسازان هم بتوانند عرضه را افزایش دهند، قطعاً حباب قیمت از بین می‌رود و با نزدیک شدن قیمت کارخانه و بازار، جذابیت خرید خودرو کاهش پیدا می‌کند.»



انتفاع دولت از افزایش نرخ ارز

این کارشناس با اشاره به تاثیر زیاد نوسان نرخ ارز بر بازار خودرو و وظیفه دولت برای حفظ ارزش پول ملی و جلوگیری از نوسان نرخ ارز خاطرنشان می‌کند: «به نظر من اصلاً نباید دولت در این حد در کف بازار خودرو مداخله کند. دولت اگر اقتصاد کلان کشور را اصلاح کند، همه این مشکلات حل می‌شود. البته دولت در حوزه‌هایی که مسئولیت دارد، بازار را رها کرده، زیرا خود دولت از افزایش نرخ ارز منتفع می‌شود و هرچه دلار گران‌تر باشد، منابع ریالی خود را راحت‌تر فراهم می‌کند.»

وفایی با اشاره به مداخله دولت در واردات و تاثیر آن در عدم تعادل عرضه و تقاضا، یادآور می‌شود: «سال ۹۵ و ۹۶ بهترین وضعیت در بازار خودروی کشور حاکم بود؛ تا آنجا که همین شرکت‌هایی که اکنون یکسال زمان لازم است تا از آنها خودرویی تحویل گرفته شود، ماشین قسطی می‌دادند و به مشتری التماس می‌کردند که خودرو خریداری کند، زیرا در این زمان، عرضه و تقاضا در تعادل و نرخ تورم تک‌رقمی بود، ارزش پول ملی حفظ می‌شد و فقط کسی خودرو می‌خرید که به آن نیاز داشت؛ اما اکنون عرضه به دلیل روابط سیاسی محدود با سایر کشورها



خود هستند و این دولت است که باید رگولاتوری و مدیریت کند، اما اینکه دائم به افراد انگ دلالتی بزند، هیچ خروجی جز همین وضعیت نابسامان نخواهد داشت.»

◀ جبران خراب‌کاری با سامانه‌سازی

وفایی به سامانه‌ها و طرح‌های مختلف دولت اشاره می‌کند و می‌افزاید: «سامانه‌ها و طرح‌های مختلف دولت، بخشی از تلاش ناکام دولت برای مداخله در بازار خودرو است. دولت با تمام این کارها مدعی است تلاش دارد خودرو را به دست مصرف‌کننده واقعی برساند، اما همه این طرح‌ها مانند جانبازان و سامانه فروش خودروهای داخلی و وارداتی، صرفاً بخشی از خبردرومانی دولت است.»

او یادآور می‌شود: «سال گذشته و در نیمه دوم سال با تلاطم ارزی، قیمت خودرو در بازار افزایش یافت و دولت ناگهان طرح خودروهای جانبازان را با سرو صدای زیاد مطرح کرد در حالی که این طرح از مدتی قبل هم در بدنه دولت و شرکت‌ها مطرح بود و آنقدر رسانه‌ای هم نشده بود. هدف دولت از این کار این بود تا به زعم خود شوکی مبنی بر ورود خودروهای بیشتر به بازار وارد کند که اتفاقاً موفق هم بود و قیمت‌ها ریزش کرد، اما مداخلات دولت بی‌اثر بوده و فقط به حواله فروشی خودروی جانبازان تبدیل شد؛ در واقع، کل سامانه جانبازان فقط و فقط به این کار آمد که منفعتی به جانبازان برساند، زیرا دولت توان مالی لازم را ندارد تا راساً از آنها حمایت مالی کند.»

این کارشناس بازار خودرو ادامه می‌دهد: «نشانه اینکه دولت خود بساط حواله‌فروشی را گستراند این بود که خودروهایی که می‌توانستند وارد کنند، عمدتاً خودروهای لوکس مانند بنز بود و خودروهایی نبود که در بازار تاثیرگذار باشد.»

وفایی با اشاره به دیگر طرح‌های دولت، با بیان اینکه خیرهای مرتبط با واردات خودرو از دو سال قبل و زمان وزارت فاطمی‌امین شروع شد چرا که قیمت‌های خودرو به‌واسطه قیمت ارز افزایش پیدا کرده بود، خاطرنشان می‌کند: «ظاهر قضیه، تلاش دولت برای جلوگیری از دلالتی است، اما وقتی ماشین از سامانه به دست مشتری برسد تازه فروش آن به قیمت بالاتر آغاز می‌شود، ضمن اینکه تمام ماجرا این است که دولت با ممانعت از واردات، عرضه و تقاضا را به هم زده و حالا می‌خواهد اشتباه خود را با سامانه‌های مختلف جبران کند.»

او می‌افزاید: «یک سامانه اصلی واردات خودرو باز شد و کلی سروصدا کرد، اما هیچ تاثیری نداشت. ابتدا از مردم پول گرفتند و حجم زیادی پول از دست مردم خارج شد و این نقدینگی که شب عید دو سال گذشته

وفایی در تشریح نقش دلالتی در آشفتگی بازار خودرو، می‌گوید: «نقش دلالتی تا آن حد نیست که مسئولان آن را عامل عمده مشکلات بدانند. با هر نوسان قیمت خودرو، چند هزار آگهی خودرو دچار تغییر قیمت می‌شود که مجموع ارقام ریالی آن بالاست. باید پرسید که آیا واقعاً عده‌ای وجود دارند که این حجم از پول را جابه‌جا و مدیریت می‌کنند؟! به نظر من، بهتر است به‌جای دلالتی که بار منفی دارد، از پدیده واسطه‌گری نام برد و این پدیده فقط در ایران نیست و در همه کشورها جریان دارد. اینکه تا این حد بر نقش دلالتی در بازار خودرو و سایر بازارها تاکید می‌شود، به نظرم سیاستی از طرف مدیران دولتی برای پوشش مشکلات و ضعف‌ها و اشتباهات خودشان است.»

این کارشناس خودرو با بیان اینکه اکثر کسانی که اکنون خودرو برای فروش می‌گذارند، مردم عادی هستند که فقط می‌خواهند ارزش پول خود را حفظ کنند، تصریح می‌کند: «وقتی اقتصادی داریم که تورم رسمی آن ۵۰ درصد است و ارزش پول به ناگهان نزدیک به ۳۰ درصد افت می‌کند و طی چندسال به یک‌پنجم می‌رسد، کسی که سرمایه‌ای دارد می‌خواهد با آن ارزش پول خود را حفظ کند. اینکه بگوییم این افراد مافیا هستند حرف بی‌ربطی است، این چه مافیایی است که آن‌قدر آشکارا بازی می‌کند و آگهی آن در همه‌جا دیده می‌شود؟!»

وفایی ادامه می‌دهد: «واسطه‌گران آن‌قدر قدرت و پول در بازار ندارند. دولت یک رانتهی در بازار ایجاد کرده و مردم ثبت‌نام کرده‌اند، وقتی هم می‌بینند می‌توانند آن را گران‌تر بفروشند، معطل نمی‌کنند. کسب سود رفتار طبیعی و رکن اصلی اقتصاد محسوب می‌شود. همه به دنبال منافع



اگر روابط خارجی دولت خوب بود، شرکت‌های

خارجی خود به دنبال همکاری بودند؛ حتی

در صورت روابط سیاسی نامطلوب هم دولت

می‌توانست جلوی واردات را نگیرد و به شرکت‌ها

ارز اختصاص بدهد، اما مشکل اینجاست که

دولت ارزی ندارد، بنابراین اکنون به صورت اسمی

واردات منعی ندارد، اما باز قیمت‌ها بالا می‌روند





وقتی اقتصادی داریم که نرخ تورم رسمی آن ۵۰ درصد است و ارزش پول ناگهان نزدیک ۳۰ درصد افت می‌کند و طی چندسال به یک پنجم می‌رسد، کسی که سرمایه‌ای دارد می‌خواهد با آن ارزش پول خود را حفظ کند. اینکه بگوییم این افراد مافیا هستند حرف بی‌ربطی است، این چه مافیایی است که آن قدر آشکارا بازی می‌کند و آنگهی آن در همه جا دیده می‌شود؟!



◀ آشکارتر شدن بی‌پولی دولت

وفایی در نهایت درباره چالش‌های امسال بازار خودرو می‌گوید: «دولت بی‌پول‌تر از پارسال شده است و تخصیص ارز و ثبت سفارش را متوقف کرده است. پارسال کم‌وبیش به واردکنندگان ارز می‌داند، اما امسال اوضاع ارزی خراب‌تر شده و سامانه خودروهای وارداتی دیرتر از قبل باز می‌شود و این باعث نوسان بازار خودروهای وارداتی می‌شود.»

این کارشناس با تاکید بر اینکه نرخ ارز را دولت برای تامین کسری بودجه خود، رها کرده و این مستقیماً بر بازار خودرو تاثیر می‌گذارد و آن را آشفته‌تر می‌کند، می‌افزاید: «از نظر آمار تولید، نمی‌توان پیشرفتی را پیش‌بینی کرد، مگر در برخی شرکت‌های مونتاژکار. البته برخی شرکت‌ها برنامه افزایش تولید دارند، اما مشکل تخصیص ارز برای قطعات آن وجود دارد.»

او به اصرار دولت درباره خودروهای برقی اشاره کرده و تصریح می‌کند: «دولت تاکید بی‌دلیلی بر خودروهای برقی دارد، چون این یک هدف دور از دسترس برای ایران است. دولت مدعی است خودروی برقی در جهان جاافتاده است اما باید گفت در جهان مدت زمان زیادی است که دیگر برای خودرو قرعه‌کشی نمی‌شود و نمی‌شود بازار ما را با بازار جهانی مقایسه کرد. خلاصه اینکه، بازار به شکل بنیادی خراب است و با شکل فعلی و دولت فعلی وضعیت بدتر هم می‌شود.» ■

ممکن بود از ترس نوسانات قیمت وارد بازار شود، قفل شد.»

او توضیح می‌دهد: «شب عید به‌صورت سنتی قیمت‌ها بالا می‌رود و تورم سنگینی ایجاد می‌شود و درخواست برای ارز هم زیاد است؛ به همین دلیل نقدینگی شب عید که ممکن بود در بازار ارز و خودرو وارد شود، جمع شد و مهمتر اینکه به همه اعلام شده بود که تا یکی دو ماه دیگر قرار است خودرو وارد شود. مردم هم حساب کردند که بقیه پول خود را نمی‌توانند طلا و سکه بخرند، زیرا باید ادامه پول ماشین وارداتی را بدهد؛ به این ترتیب، دولت بخشی از پول را مستقیماً قفل کرد و بخشی دیگر به‌طور غیرمستقیم در دست مشتری قفل شد و دولت با قفل کردن نقدینگی توانست تورم را ثابت نگه دارد، زیرا قطعاً مردم پول خود را وارد بازارها می‌کردند و تورم وحشتناک‌تر می‌شد.»

او با تصریح اینکه خودروی اقتصادی یک کلیدواژه بود که زمانی در بازار جواب می‌داد، خاطر نشان می‌کند: «بنابراین دولت از تمام جهات منتفع شد، توانست بازار را کنترل کند و نقدینگی را جمع کند، اما متضرر اصلی کسی بود که هنوز هم منتظر واردات خودرو است زیرا دولت حتی ارز ندارد که شیرخشک و دارو وارد کند و چه برسد به خودرو.»

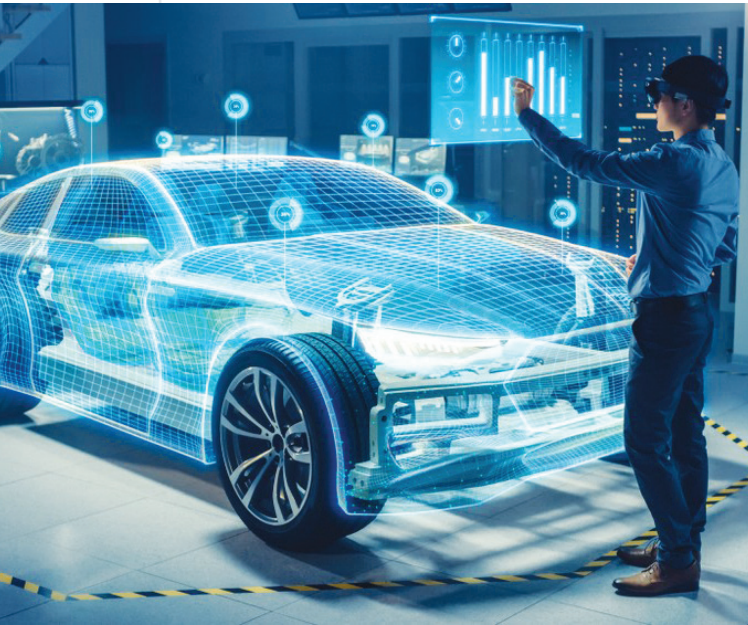
او تمام طرح‌های دولت را غیرلازم می‌داند و می‌گوید: «اگر روابط خارجی دولت خوب بود، شرکت‌های خارجی خود به دنبال همکاری بودند. حتی در صورت روابط سیاسی نامطلوب هم دولت می‌توانست جلوی واردات را بگیرد و به شرکت‌ها ارز اختصاص بدهد، اما مشکل این است که ارزی ندارد، پس راه‌اندازی سامانه‌های مختلف هم دردی را دوا نمی‌کند. اکنون به‌صورت اسمی واردات معنی ندارد، اما باز قیمت‌ها بالا می‌روند، زیرا دولت اصلاً ارزی ندارد که به واردات تخصیص دهد.»

وفایی با اشاره به وعده دولت مبنی بر اقتصادی بودن خودروهای وارداتی، بیان کرد: «همچنین اعلام شده بود ماشین اقتصادی قرار است وارد شود، کدام ماشین اقتصادی؟ با این نرخ نمی‌توان خودروی اقتصادی وارد کرد. دولت با پول‌هایی که می‌گیرد قیمت خودرو را از پشت گمرک تا دست مشتری حداقل دو برابر می‌کند.»

این کارشناس تاکید می‌کند: «تمام این طرح‌ها برای کنترل بازار بود که بدون پشتوانه انجام شد، اما پر از انتفاع برای دولت بود؛ به‌صورتی که حتی یک طرح هم به نفع مردم نشد، اما به نفع کسی شد که خودرو را تهیه کرد و آن را گران‌تر فروخت، پس خود دولت به دلالتی و واسطه‌گری دامن زد. اگر دولت می‌خواهد قیمت بازار را کاهش دهد، در ابتدا باید هزینه‌های را که خود می‌گیرد کاهش دهد. همچنین ارز کافی به این موضوع اختصاص دهد تا تعدادی خودرو وارد شود، بازار واکنش نشان دهد و قیمت‌ها کاهش پیدا کند.»

صنعت خودروی ایران دچار چالش فناوری است

یک بازار فرسوده در جهان جدید!



گزارش از

رامتین موثق

با ورود تکنولوژی و فرآیندهای دیجیتال در جهان و فراگیری آن، موج انقلاب‌های صنعتی در حال گسترش است و به تناسب این انقلاب‌ها، کشورها مجبورند خود را با اقتصاد دانش‌بنیان و بر پایه تکنولوژی تطبیق دهند و صنایع خود را بهره‌ورتر کنند.

صنعت خودرو نیز جدا از روند کلی اقتصاد و صنایع نیست. اکنون علاوه بر استفاده گسترده از تکنولوژی در خودروها، تجربه راندن خودروهای برقی و متصل و خودران نه تنها از عالم رويا خارج گشته، بلکه از طراحی مفهومی و استفاده محدود نیز در حال خروج است و به یک مبحث جدی در صنعت خودرو تبدیل شده است.

اما در ایران نمی‌توان آثار از ورود تکنولوژی و فناوری به صنعت خودرو مشاهده کرد؛ حتی خودروهای نو و صفر کیلومتر نیز از چنین امکاناتی برخوردار نیستند و اوج تکنولوژی به کار رفته در آنها شاید وجود یک مانیتور باشد. این در حالی است که در جهان دیگر مرز بین صنایع تکنولوژیک و دیگر صنایع در حال محو شدن است.

در همین خصوص، نیما نامداری، مدیرعامل استارت‌آپ کارنامه و کارشناس صنعت خودرو، در همایش «چشم‌انداز اقتصاد ایران ۱۴۰۳» که سال گذشته برگزار شد، در سخنرانی با عنوان «امروز و فردای صنعت خودرو» به مقایسه روند غالب در صنعت خودروی ایران و جهان پرداخت.



نتیجه نظرسنجی از مدیران ارشد صنعت خودرو در جهان درباره معیارهای انتخاب مشتریان نشان داده که اگرچه به صورت سنتی، دهه‌ها بود که مصرف‌کنندگان بر اساس نام «برند» انتخاب می‌کردند، اما این روند چند سالی است که تغییر کرده و مهم‌ترین معیار، تجربه کاربری درباره استفاده از وسایل دیجیتال است که می‌توان آن را یکی از سوغات‌های صنعت دیجیتال محسوب کرد



همکاری با فروشگاه‌های آنلاین مانند شرکت آمازون است. روش سوم، Agency model، یعنی فروش آنلاین توسط خود شرکت و تحویل آن توسط نمایشگاه است. «او خاطرنشان کرد که روش‌های سنتی فروش از طریق نمایشگاه، در مرتبه پایین‌تر قرار گرفته و روش‌های دیجیتال بر آن پیشی گرفته‌اند.»

◀ ناپدید شدن مرز بین شرکت‌های خودرویی و تکنولوژی

مدیرعامل کارنامه به دیگر پیش‌بینی‌های مدیران مطرح صنعت خودرو اشاره کرد و توضیح داد: «خودروی برقی دیگر در جهان تثبیت شده است و پیش‌بینی می‌شود که در چین، ۳۶ درصد خودروهای تولیدی در سال ۲۰۳۰، تمام‌برقی باشد. همچنین پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۳۰، ۳۱ درصد تولید خودرو در آمریکا، خودروهای برقی باشد.» او اضافه کرد: «استفاده خودروهای خودران برای کاربردهای تجاری، نظیر استفاده در تاکسی‌های اینترنتی و پیک فروشگاه‌های آنلاین، کاملاً در حال جا افتادن است و پیش‌بینی می‌شود به احتمال بیش از ۵۰ درصد، در اکثر کشورها در سال ۲۰۳۰، این خودروها وارد کاربردهای تجاری

نامداری در ابتدای سخنرانی خود با اشاره به اینکه صنعت خودرو یکی از آن صنایعی است که در ایران، برخلاف کشورهای دیگر جهان، بیشترین شکاف در آن بین بخش سنتی و دیجیتال وجود دارد، به مسیر جهانی صنعت خودروسازی اشاره و عنوان کرد که اساس صحبت‌های او بر پایه گزارش سالانه شرکت KMPG است که در پایان هر سال میلادی، براساس نظرسنجی از حدود ۱۰۰۰ نفر از مدیران ارشد صنعت خودرو در جهان تهیه و معتبرترین گزارش تحلیل روندهای صنعت خودرو در جهان محسوب می‌شود.

او تاکید کرد: «پیش‌بینی ۷۷ درصد مدیران صنعت خودرو این است که قیمت خودرو در سال ۲۰۲۴ بیشتر از ۵ درصد افزایش خواهد یافت و حتی ۱۳ درصد معتقدند این رشد بیشتر از ۱۰ درصد خواهد بود؛ هرچند همین که نرخ افزایش قیمت بیشتر از نرخ تورم جهانی است، به معنای رویارویی با یک صنعت سودده خواهد بود.»

◀ تغییر معیار مشتریان؛ سوغات صنعت دیجیتال

نامداری با اشاره به اولین پرسش این گزارش از مدیران ارشد که درباره معیارهای انتخاب مشتریان است، اظهار کرد: «به‌صورت سنتی، دهه‌ها بود که مصرف‌کنندگان بر اساس نام برند انتخاب می‌کردند، اما این روند چندسال است که تغییر کرده و مهم‌ترین معیار، تجربه کاربری درباره استفاده از وسایل دیجیتال است که می‌توان آن را یکی از سوغات‌های صنعت دیجیتال محسوب کرد.»

مدیرعامل استارت‌آپ کارنامه، معیار دیگر مشتریان را Data Privacy دانست و گفت: «این معیار به این معنی است که داده‌های جمع‌آوری شده در خودرو و عنصر محرمانگی چقدر اهمیت پیدا کرده است.»

نامداری ادامه داد: «معیاری بعدی مدنظر مشتریان، تاثیر خودروهای متصل برای کاهش هزینه‌های نگهداری و بهبود استفاده است. در گذشته اگر ماشین‌ها مشکلی داشتند فراخوان می‌دادند تا مشتریان قطعات موردنظر را تعویض کنند، اما مدتی پیش، وقتی تسلا در خودروهای خود مشکل شاسی پیدا کرد، صرفاً با آپدیت نرم‌افزاری آن را حل کرد، این در حالی است که معیارهای سابقاً رایج مانند مصرف سوخت در انتخاب مشتریان کمتر تاثیرگذار شده است.»

این کارشناس خودرو با طرح دومین پرسش گزارش شرکت KMPG درباره روش‌های رایج فروش، بیان کرد که چیزی حدود ۶۹ درصد از روش‌های مدنظر مدیران، روش‌های دیجیتال است.

نامداری افزود: «تسلا اولین خودروسازی بود که گفت با نمایشگاه‌ها کار نمی‌کند و مستقیماً از سایت خودش امکان فروش گذاشت. روش دوم،



تأثیر خودروهای متصل برای کاهش هزینه نگهداری مورد توجه مشتریان قرار گرفته، در گذشته، اگر خودروها مشکلی پیدا می کردند فراخوان می دادند تا مشتریان قطعات مورد نظر را تعویض کنند، اما مدتی پیش، وقتی تسلا در خودروهای خود مشکل شاسی پیدا کرد، این موضوع را صرفاً با آپدیت نرم افزاری حل کرد، حتی دیگر معیاری مانند مصرف سوخت هم چندان در انتخاب مشتریان تأثیرگذار نیست



می شود و چین نیز تا سال ۲۰۲۵، خودروی خودران را وارد کاربردهای تجاری خواهد کرد.

این کارشناس در ادامه عنوان کرد: «واقعیت اینکه در صنعت خودرو، مرز بین شرکت های خودروساز و شرکت های تکنولوژی از بین رفته. برخی خودروسازان معتقدند ماشین یک کامپیوتری است بر چهار چرخ!»
نامداری افزود: «وقتی از مدیران این صنعت سوال شده که فکر می کنید رهبری بازار خودروهای خودران در دست چه کسی باشد؟ پاسخ آنها اغلب شرکت های تکنولوژی یک بوده است؛ یعنی در وهله اول تسلا و سپس هوآوی. حتی شرکت های تویوتا و هیوندا، که در استارت آپ های این حوزه سرمایه گذاری کردند، در مقام سوم و چهارم هستند.»

او تصریح کرد که این اتفاق فقط در حوزه خودروهای خودران نیست، چراکه وقتی از مدیران سوال شد که فکر می کنید کدام یک از شرکت های معروف تکنولوژی یک، خودرویی با برند خود تولید کنند ۶۷ درصد معتقد بودند که تا قبل سال ۲۰۳۰، اپل خودرویی با برند خود تولید می کند. البته این نکته عجیبی هم نیست، وقتی خودروسازان در مقابل شرکت های صاحب تکنولوژی احساس انفعال می کنند، مردم هم اعتمادشان به آنها در حوزه خودرو بیشتر می شود.»

نامداری همچنین با اشاره به سوالی در خصوص اعتماد مردم در زمینه امنیت داده، اظهار کرد: «یکی از سوالات این بوده که در زمینه امنیت

داده ها بیشتر به چه کسی اعتماد وجود دارد؟ پاسخ این بود که ۲۷ درصد مردم به شرکت های تکنولوژی اعتماد داشتند و ۲۱ درصد به خود خودروسازان که البته اتفاق عجیبی هم نیست، زیرا اکنون تمام داده های زندگی ما در دست اپل و گوگل است.»

او تصریح کرد: «ترکیب این وضعیت، شرکت های خودروساز را وادار کرده که وارد شراکت با شرکت های صاحب تکنولوژی شوند. ۳۲ درصد مدیران گفتند قطعاً در این شرکت ها سرمایه گذاری می کنند، ۵۲ درصد هم گفتند بر اساس منطق منفعت جویانه این کار را خواهند کرد، یعنی مجموعاً ۸۴ درصد مدیران صنعت خودرو، شراکت و سرمایه گذاری بر شرکت های صاحب تکنولوژی را ضروری می دانند.»

این کارشناس با اشاره به اینکه از پنج اولویتی که خودروسازان برای سرمایه گذاری دارند، سه مورد مربوط به تکنولوژی است، ادامه داد: «همین اتفاق در نیروی انسانی هم رخ داده است. یعنی از مدیران صنعت خودرو پرسیده شده مهارت های اولویتی دار در جذب نیرو چیست؟ پاسخ ها نشان داد که بیشترین مهارت با ۲۵ درصد، مهارت AI بوده است. مهارت بعدی Advanced Manufacturing Engineer، سپس مهندسی برق (۱۴ درصد) و دست آخر هم Digital Marketing با ۱۱ درصد فراوانی بود.»

◀ روندهای غالب در بالادست و پایین دست

نامداری در جمع بندی روند غالب در صنعت خودروی جهان، با اشاره به بخش بالادست و پایین دست صنعت خودرو، بیان کرد: «بخش بالادستی، بخش تامین و تولید و بخش پایین دستی، فروش و پشتیبانی و خدمات پس از فروش است. در بخش بالادستی خودروی برقی یک بحث قطعی است. صنعت به سمت برقی شدن می رود و خودروهای خودران از یک کالای لوکس و فانتزی خارج و به یک روند تولید انبوه برای مصارف تجاری مبدل شده اند.»

او افزود: «کاهش بهای تمام شده تولید رباتیک یک بحث جدی در بخش بالادستی است و خودروسازان فهمیده اند برای اینکه در رقابت با شرکت های صاحب تکنولوژی عقب نمانند، مجبور به همکاری هستند، به همین دلیل تویوتا شراکت با گوگل را آغاز کرده است.»

این کارشناس صنعت خودرو به بخش پایین دستی صنعت خودرو اشاره کرد و گفت: «در بخش پایین دستی هم چنین اتفاقی، یعنی تثبیت کانال دیجیتال فروش، یک روند کاملاً جدی است؛ ضمن اینکه، یکپارچه کردن تجربه کاربری هم یک روند قطعی است، به خصوص اینکه در خودروهای متصل، بحث کاهش هزینه های نگهداری کاملاً جدی و با اهمیت تلقی



می‌شود. ضمناً به نظر می‌رسد خودروسازان می‌خواهند از نرم‌افزار کسب درآمد کنند و با هر آپدیت، برخی سرویس‌ها پولی باشند.»

◀ بازار فرسوده، بی‌کیفیت و ملتهب خودروی ایران

او در ادامه به وضعیت صنعت خودرو در ایران پرداخت و تصریح کرد که طبق گزارش شرکت رایزن، که یک شرکت تخصصی مشاوره در حوزه خودرو است، در سال ۱۴۰۱، حدود ۲۲ میلیون خودروی سواری در حال تردد در ایران موجود بوده که از این ۲۲ میلیون خودروی در حال تردد، ۱۹/۷ میلیون دستگاه تولید داخلی، ۲ میلیون آن مونتاژی و ۷۰۰ هزار دستگاه، وارداتی است.»

مدیرعامل کارنامه با اشاره به روند نزولی خودروهای در حال تردد در کشور تاکید کرد: «این روند، خلاف روندهای جهانی، و روند رشد جمعیت ماست. علت آن هم این است که ورودی محدود شده و ظرفیت تولید در ایران کاهش پیدا کرده است؛ تا آنجا که رکوردهای تولید خودروی داخلی ما عموماً مربوط به دهه ۸۰ با ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تیراژ است، هرچند در سال‌های اخیر این تولید نسبتاً افزایش پیدا کرده و به ۱ میلیون و ۱۰۰ رسیده است.»

نامداری با بیان اینکه مردم ما تجربه استفاده از خودروی خوب و باکیفیت خارجی ندارند، درباره ترکیب خودروها بر اساس برند گفت: «برندهایی که بالای ۱ میلیون خودرو در ایران دارند، فقط ۳ عدد هستند. حدود ۸ میلیون مربوط به سایپا و مربوط به خانواده پراید است، حدود ۷ میلیون دستگاه پژو و حدود ۴ میلیون بقیه، مربوط به محصولات ایران خودرو است که مجموعاً سهم این سه خانواده، ۱۹ میلیون از ۲۲/۴ میلیون دستگاه خودرو است.»

این کارشناس صنعت خودرو افزود: «تعداد خودروهای در حال تردد هفت برند، از ۱۰۰ هزار تا ۱ میلیون است که رنو، چری، هیوندا، جک، کیا، برلینس و تویوتا در این محدوده هستند. بعد هم ۳۷ برند داریم که کمتر از ۱۰۰ هزار خودروی در حال تردد در ایران دارند. تعداد خودرو ۱۱ برند هم کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه است.»

نامداری تصریح کرد که ظاهراً در بازار تنوع وجود دارد، اما چنین نیست و تجربیات مشتری ایرانی پایین است، زیرا که خودروهای خارجی در حیطه مصرف مردم عادی قرار ندارد.

او به گزارش موسسه کارنامه، درباره معاملات خودرو در ایران اشاره کرد و گفت: «در این گزارش میانگین قیمت معاملات خودرو را ماه به ماه حساب کردیم. در فروردین ۱۴۰۱ متوسط مبلغ معاملات خودرو در کشور، ۱۹۷ میلیون تومان بوده است.»

د

واقعیت این است که در صنعت خودرو، مرز

بین شرکت‌های خودروساز و شرکت‌های

صاحب تکنولوژی از بین رفته و برخی

خودروسازان معتقدند خودرو کامپیوتری

است بر چهار چرخ! حتی وقتی از مدیران این

صنعت سوال شده که فکر می‌کنید رهبری بازار

خودروهای خودران در دست چه کسی باشد؟

پاسخ اغلب آنها شرکت‌های تکنولوژیک

یعنی تسلا و هوآوی بوده است

د

او با بیان اینکه قدرت خرید مردم بسیار پایین است، تاکید کرد که بازار خودرو فرسوده است و خودروهای بسیار فرسوده در حال معامله شدن هستند، زیرا سالی حدود ۵ تا ۵/۵ میلیون معامله خودرو در کشور اتفاق می‌افتد که فقط حدود ۱۵ درصد آن خودروی صفر و حدود ۸۵ درصد، خودروهای کارکرده است، جالب اینکه پیکان جزء ۱۰ خودروی معامله کشور بوده که حتی آن را در سطح شهر تهران نمی‌بینیم.»

نامداری همچنین بازار خودروی ایران را ملتهب دانست و به افزایش معاملات خودرو در شهریور سال گذشته اشاره کرد و گفت: «مهم‌ترین عامل در عرضه خودرو، قیمت دلار یا پیش‌بینی مردم از قیمت آن است. البته در شهریور عامل دیگر هم موثر بود؛ در آن زمان خبری منتشر شد که اگر خودروهای قدیمی را اسقاط کنید، برای واردات اولویت پیدا می‌کنید؛ بنابراین به طرز عجیبی عرضه خودروهای قدیمی در بازار زیاد شد و نوسان زیادی ایجاد کرد.»

او ادامه داد: «بازار خودروی ایران به‌شدت فرسوده است. ۱۰ درصد خودروهای در حال تردد عمرشان بالای ۲۰ سال است، ۲۲ درصد آنها عمرشان بین ۱۵ تا ۲۰ سال، ۲۵ درصد بین ۱۰ تا ۱۵ سال و حدود ۵۷ درصد خودروها نیز بالای ۱۰ سال هستند، این به معنای مصرف بنزین بیشتر، آلاینده‌گی و ایمنی بیشتر و هزینه نگهداری بالاتر است. ۱۳ درصد خودروهای ما زیر ۱۰۰۰ کیلومتر کارکرد هستند و تقریباً صفر کیلومتر

قیمت دارد؛ در حالی که متوسط قیمت معاملات خودرو در ایران، ۳۶۰ میلیون تومان است.»

او تصریح کرد که حتی ارزان‌ترین خودروهای وارداتی فاصله زیادی با بدنه بازار دارند و همه این مسائل باعث شده که خودروساز به دنبال گران‌فروشی باشد. مدیرعامل کارنامه افزود: «برای مثال حتی دو مدل تارا حدود ۲۰۰ میلیون تفاوت قیمت دارد و اختلاف آنها صرفاً به دلیل طراحی است. مشخص است که این اختلاف قیمت واقعی نیست و خودروساز خواسته شورای رقابت و وزارت صمت را دور بزند، پس چند تغییر به آپشن اضافه کرده و ۲۰ درصد به قیمت آن افزوده است.» او البته تأکید کرد که این مسائل نتایج قیمت‌گذاری دستوری است.

◀ زیان انباشته در بالادست؛ فرسودگی در پایین دست

این کارشناس در جمع‌بندی روند صنعت خودرو در بخش بالادستی، عنوان کرد: «در بخش بالادستی صنعت خودروسازی ایران، قیمت‌گذاری دستوری باعث شده که اساساً تمام متر و معیارهای سنجش کارایی بنگاه از بین برود و مدیران دولتی پشت این موضوع پنهان شوند.» نامداری افزود: «تولید ما به شدت غیررقابتی و کل تولید خودرو ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار تیراژ است که این عدد در عرف خودروسازی جهان به شوخی می‌ماند. در واقع، در شرایطی که برای مثال کیا و هیوندای ۸ میلیون تا ۱۰ میلیون تیراژ تولید، با هم سهام مبادله کردند تا بر یک پلتفرم کار کنند، خودروسازان ایرانی با سال کمتر از ۵۰ هزار خودرو روزگار می‌گذرانند، پس طبیعی است که به فکر سرمایه‌گذاری تکنولوژی نباشند.» مدیرعامل کارنامه تأکید کرد: «صنعت خودروی ما به دلایل اقتصادی، دچار چالش به‌صرفگی شده است و هیچ‌چیز در آن مقیاس‌پذیر نیست. ایران خودرو فاصله ۱۰۰ هزارتایی با بازار دارد و زیان انباشته آن حدود ۱۰۰ همت است.»

نامداری درباره وضعیت بخش پایین‌دستی صنعت خودروی ایران اظهار کرد: «در بخش پایین‌دستی به‌شدت کمبود عرضه ماشین صفر احساس می‌شود، تقاضا وجود دارد اما بازار نمی‌تواند آن را پاسخ دهد و به همین دلیل همه خودروی دست‌دوم خریداری می‌کنند.» او با اشاره به اینکه خودروها نایمن هستند و هزینه نگهداری آنها به شدت بالا است، اضافه کرد: «خودرو گران شده، اما درآمد خانوار بالا نرفته و نمی‌تواند از خودروی خود نگهداری کند، بنابراین با هر تصادف، با مشکل مواجه می‌شود و عموماً آن را تعمیر نمی‌کنند و یک خودروی فرسوده آلاینده به تعداد خودروهای در حال تردد اضافه می‌شود.» نامداری تأکید کرد: «گمان می‌کنم اگر یک جا خوب باشد که چینی‌ها



وقتی از مدیران صنعت خودرو پرسیده شده مهارت‌های اولویت‌دار در جذب نیرو چیست؟ پاسخ‌ها نشان داد که بیشترین مهارت با ۲۵ درصد فراوانی، مهارت AI بوده است. مهارت بعدی Advanced Manufacturing Engineer، سپس مهندسی برق (۱۴ درصد) و دست‌آخر هم Digital Marketing با ۱۱ درصد فراوانی بوده است



هستند. ۲۸ درصد بین ۱۰۰۰ کیلومتر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر کار کرده‌اند و ۲۴/۸ بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کار کرده‌اند.» این کارشناس تصریح کرد اگر ماشین بالای ۲۰۰ هزار کیلومتر را فرسوده بدانیم، حدود ۳۳ درصد خودروها در این محدوده هستند.

◀ موتور معیوب خودروی ایرانی

نامداری در ادامه با بی‌کیفیت خواندن بازار خودروی ایران، در زمینه مقایسه خودروهای ایرانی و خارجی اظهار کرد: «در یک تست، خودروهای بالای ۶ سال را با هم مقایسه کردیم. نتیجه نشان داد که ۸۷ درصد خودروهای کره‌ای و ژاپنی، بعد از ۶ سال، موتور سالمی دارند. این رقم در مورد خودروهای چینی، ۷۴ درصد و در مورد خودروهای ایرانی ۵۴ درصد بود. البته در خصوص چیزهای ساده‌تر هم این تفاوت را مشاهده می‌کنیم؛ برای مثال حتی درب خودروهای ایرانی نیز کیفیت کمتری نسبت به مدل خارجی دارد.»

این کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: «از خودروهایی استفاده می‌کنیم که حتی نوع صفر کیلومتر آنها مسئله دارد و ۲۳ درصد ماشین‌های صفری که در ایران عرضه می‌شوند، در درب کارخانه بدنه آنها معیوب است.»

نامداری با تأکید بر اینکه توان خرید خودروی خارجی در بازار وجود ندارد، افزود: «دائماً از واردات خودرو و تأثیر آن در بازار صحبت می‌شود، اما ارزان‌ترین خودروی وارداتی در بازار، ۱ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان



بازار خودروی ایران به شدت فرسوده است. ۱۰ درصد خودروهای در حال تردد عمرشان بالای ۲۰ سال است، ۲۲ درصد بین ۱۵ تا ۲۰ سال، ۲۵ درصد بین ۱۰ تا ۱۵ سال و حدود ۵۷ درصد نیز بالای ۱۰ سال هستند، ۱۳ درصد خودروها زیر ۱۰۰۰ کیلومتر کارکرد هستند، ۲۸ درصد بین ۱۰۰۰ تا ۱۰۰ هزار و ۲۴/۸ بین ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کار کرده‌اند



قیمت‌گذاری دستوری کند و راهبری شرکتی در خودروسازی بازسازی شود، زیرا این راهبری فعلی، این مدیران و این نوع مالکیت خودروسازان هیچ نگاهی به روندهای جهانی ندارد. ■

در آن سرمایه‌گذاری کنند، صنعت خودروی ماست. ای کاش دو شرکت ایران خودرو و سایپا را ادغام و به یک خودروساز چینی بدهند، زیرا لاقط از مزیت دسترسی به یک بازار محلی و داشتن یک خط تولید استفاده می‌کنند و ایرانی‌ها به صورت انبوه به مونتاژ مشغول می‌شوند.»

مدیرعامل استارت‌آپ کارنامه درباره اقدامات اصلاحی در صنعت خودرو عنوان کرد: «به نظر می‌رسد صنعت خودرو در بخش بالادستی چاره‌ای جز ادغام ندارد، اما گمان نمی‌کنم اساساً تحول دیجیتال بتواند آن بخش سنتی صنعت خودرو را احیا کند. همچنین در بخش پایین‌دستی، بحث فروش آنلاین فرصت بسیار بزرگی است. بومی‌سازی ابزارهای داخل خودرو هم فرصت‌های بزرگی دارد و شرکت‌های نرم‌افزاری می‌توانند به خودروسازان کمک کنند.»

نامداری افزود: «کاهش هزینه تعمیرات و نگهداری خودروی متصل بحث بسیار جدی است و به‌خصوص با توجه به فرسوده بودن خودروهای ایرانی، این موضوع مستلزم همکاری خودروسازان است. در ضمن از آنجا که خودرو به کالای سرمایه‌ای تبدیل شده، LendTech (فناوری وام‌دهی دیجیتال) یک فرصت بزرگ است.»

او در پایان تصریح کرد: «همه این مسائل مستلزم این است که خودروسازان بخواهند چنین اتفاقی رخ دهد و ثانیاً حاکمیت فکری برای



شرکت تجارت گستر ناوک آسیا (سهامی خاص)

زیرمجموعه شرکت پتروشیمی تبریز (سهامی خاص)

متعلق به هلدینگ نفت و گاز پارسیان (سهامی خاص)

- حمل گاز مایع و فرآورده‌های نفتی تحت فشار
- حمل مایعات سوخت (نفتا، استابرن و چهار موادی)
- حمل مایعات شیمیایی پتروشیمی (آکریلونیتریل، ACN)

تلفن: ۰۲۱۸۸۵۴۱۱۳۱ • info@tgnac.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار فرابر پایاگام

فورواردراکریز

امینت، 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



www.Payagam.org • info@payagam.org

تهران - خیابان سمیه - پلاک ۱۲۲ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۲
۸۸۵۹۴۱۵۶-۸۸۳۲۸۲۳۷

عملکرد راه آهن - دولت سیزدهم

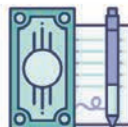
پیگیری جدی و موثر ماده ۱۲

این قانون مترقی که سرمایه‌گذاری در حوزه‌هایی که صرفه‌جویی انرژی دارند را بسیار جذاب می‌کند، سال‌ها بدون عملکرد مانده بود و اکنون با حمایت وزارت راه و همکاری وزارت نفت قرارداد مالی از سوی دولت با شرکت‌های سرمایه‌گذار به امضا رسید.



تصویب جبران زیان مسافری در برنامه هفتم توسعه

با وجود بار مالی برای دولت و مخالفت سازمان برنامه این موضوع در مجلس به تصویب رسید تا در سال آینده زیان مسافری ناشی از قیمت‌گذاری دستوری به شرکت راه‌آهن پرداخت شود.



انجام مقدمات تشکیل قطار کامل باری

یکی از مشکلات در سیر قطارهای باری، اتصال واگن‌های چند شرکت به یک لکوموتیو هنگام تشکیل قطار بود که عملاً تنظیم‌گری در حوزه‌های مختلف ایمنی، سوانح، سرعت سیربازرگانی در تخلیه و بارگیری شرکت‌های مختلف و موضوعات مالی را مختل کرده بود. اکنون با اجرایی شدن این موضوع تمامی دغدغه‌های این حوزه برطرف شده است.



سیستماتیک شدن دریافت مطالبات و حذف امضای طلایی

اتصال سامانه بدهی شرکت‌های حمل بار به صدور برنامه و ارسال پیامک هشدار مبنی بر سررسید تعهدات برای شرکت‌ها هم امضاهای طلایی را حذف کرد و هم مطالبات راه آهن که بخش عمده آن متعلق به مالکان لکوموتیو بخش خصوصی است در سال ۱۴۰۲ به روز شد.



رشد تقریباً ۲۰۰ درصدی بازسازی و بهسازی خطوط ریلی

در دو سال گذشته، موضوع مغفول مانده بازسازی و بهسازی خطوط ریلی که بودجه آن به شدت کاهش پیدا کرده و موجب حادثه و یا تقلیل سرعت در بلاک‌ها شده بود، با تخصیص منابع رشدی ۲۰۰ درصدی داشت.



نصب دوربین در کابین و جلوی لکوموتیوها

نصب این دوربین‌ها در همه لکوموتیوها باعث هوشیاری هرچه بیشتر لکوموتورانان و پیشگیری هرچه بیشتر از سوانح شد. از سوی دیگر اقدامات خلاف قانون عده‌ای که با صحنه‌سازی یا متأسفانه خودکشی، سوانح ریلی را افزایش می‌دادند، شناسایی شد. علاوه بر این پایش سراسری خطوط و ایرادات آن از مزایای دیگر اجرای این طرح است.



اصلاح سیستم ترمز ۸ هزار واگن باری

رویه غلطی و عادت نادرستی که بیش از سی تا چهل سال به کابوسی برای لکوموتورانان تبدیل شده بود با فراهم کردن مقدمات اجرایی شد و بیش از هشت هزار واگن باری به کشف ترمز مجهز گردید.





راه اندازی بندر خشک ریلی آبرین

یکی از موضوعات مهم و تاثیرگذار برای شرکت‌های تولید و صنایع مهم کشور، احداث بندر خشک در نزدیکی تهران بود که بسیاری از هزینه‌های دموورژ و انبار در بنادر و معطلی‌های گمرکی و... را برای صاحبان عمده بار حل می‌کند.



شکستن رکورد تاریخ جابجایی مسافر با ثبت ۳۱ میلیون و ۷۸۰ هزار نفر

درحالی‌که در دولت گذشته بیش از ۵۰ لکوموتیو مسافری زمینس به دلیل پرداخت نکردن هزینه تعمیرات، زمین گیر شده بود، با تمهیدات ویژه‌ای از جمله چرخشی کردن قطارها و افزایش بهره‌وری لکوموتیوها و سالن‌های مسافری، رکورد تاریخ راه‌آهن در حوزه جابجایی مسافر با رقم بیش از ۳۱,۷۸۰,۰۰۰ میلیون نفر شکسته شد.



افزایش ضریب اینترنت در فروش بلیت قطار

یکی از معضلات پیش فروش‌های بلیت قطار موضوع اختصاص سهمیه به آژانس‌ها بود که عملاً در ایام پیک، به گروه‌ها و اشخاص خاصی از طریق آژانس‌ها بلیت داده می‌شد. این روند به نفع مردم تغییرکرد تا فروش اینترنتی به آحاد مردم در ۴ ساعت ابتدایی هر پیش فروش با ۱۰۰ درصد ظرفیت صورت گیرد.



پیگیری اتصال شلمچه به بصره و آغاز عملیات عمرانی در عراق

با وجود مشکلات گسترده هماهنگی با گروه‌های مختلف ذی‌نفع و سیاسی در کشور عراق، عملیات اجرایی اتصال خط ریلی شلمچه به بصره به طول ۳۶ کیلومتر با حضور نخست وزیر عراق و معاون اول رئیس‌جمهور آغاز شده و پیشرفت‌های مهمی در این زمینه صورت گرفت.



حل بخش مهمی از مشکل شرکت تراورس و

بروز شدن پرداخت حقوق

شرکت تراورس پس از جدا شدن از راه‌آهن و واگذاری به بخش خصوصی با مشکلات عدیده‌ای از جمله تعویق سه الی چهار ماه حقوق بیش از ۵ هزار پرسنل این شرکت مواجه بود که با مساعدت راه‌آهن همه حقوق‌ها و پاداش‌ها به روز شد.



افزایش ترانزیت از روسیه و کشورهای شمالی

در دو سال گذشته با تعریف مسیرهای جدید از روسیه به هند و عربستان و همچنین از چین به اروپا و هماهنگی و مذاکرات مستمر با کشورهای روسیه، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان و همچنین تاجیکستان و قرقیزستان برای کاهش تعرفه حمل و نقل ریلی، ترانزیت کالا از کشور افزایش چشمگیری پیدا کرد.



راه اندازی قطار ترکیبی ایران - کرپلا

در حالی که در گذشته برای مقاطع کوتاهی در اربعین قطار ترکیبی ایران کرپلا برقرار شد، امسال قطار ترکیبی ایران کرپلا به صورت ثابت و هفتگی در طول ایام سال راه‌اندازی شده که با استقبال خوب زائران حسینی به ضریب اشغال صد در صد رسیده است.



شرکت خدمات بارهوایی پارس ترابر بین الملل

Valuable? Critical? Urgent?
Must Go On Time Definite Deliveries.

محموله تان باارزش 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:



راهنمای شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی ایران

فهرستی از شرکت‌های فعال و دست‌اندرکار حمل و نقل کشور



حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان	
۱۴۸	استاد ترابری
۱۲۸	حنان ترابری شرق
۱۲۸	صبا ماهان مشهد
۱۲۹	شاهراه طلای کیهان
حمل و نقل بین‌المللی استان کردستان	
۱۴۹	ایران ویج
حمل و نقل بین‌المللی استان کرمانشاه	
۱۴۹	روانسر ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان گیلان	
۱۲۸	زرین بار پیشرو
۱۵۴	فارانیر ترابری
حمل و نقل بین‌المللی استان هرمزگان	
۱۲۸	روان ترابری امید
۱۲۲	هزیر راه
حمل و نقل داخلی کل کشور	
۱۵۷	پیام بار دلچان
۱۳۲	تکران سرعت سیراف
۱۳۳	توکا
۱۳۲	جاده رانان رفسنجان
۱۳۲	سعادت ترابری
۱۵۶	صنایع روغن بار گلزا
۱۵۷	فولاد ترابری خاورمیانه
۱۵۷	طارق
۱۵۶	عدل ترابری توس
۱۳۰	کامل تبریز
۱۵۶	گلدشت دماوند
۱۵۷	ممتاز
۱۲۴	مهم ترابری
۱۳۳	وطن گرد
حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
۱۳۳	آتیه گستر همکاران
۱۳۲	آزاده بندر
۱۳۲	آذر ترابری هرمز
۱۳۳	احسان هرمزگان
۱۳۳	امیر ترابری مهرگان
۱۳۳	توحید هرمزگان
۱۳۳	دوستان هرمزگان
۱۳۳	رشید بار بندر
۱۳۳	نسیم ترابری بندر
خدمات لجستیک	
۱۱۷	امیر لجستیک
۱۴۳	راین لجستیک
۱۲۰	سام ران لجستیک
۱۱۲	سهند لجستیک
۱۲۲	صبا لجستیک
۱۴۷	هدف مارین

۱۱۱	میهن ترابری
۱۱۰	نامداران ترابری
۱۱۷	نصرالرافدین
۱۱۶	نیک تک
۱۱۹	نیکوآوران
۱۵۵	ولیدی ترابری آذر
۱۱۵	ویرا آسمان دریا
۱۱۶	هاگ بار
۱۱۳	هویار ترابری
۱۲۳	یونیک
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان شرقی	
۱۳۱	آرتا لجستیک
۱۳۰	اسپاد ترابری ویرا
۱۴۸	ایده آل راه
۱۳۱	ترنم تبریز
۱۳۰	ساربان گستر سیلان
۱۳۱	سرافراز ترابری
۱۳۱	شهاب سحر آذر
۱۳۱	کالجار
۱۳۱	نیرو ترابری
حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی	
۱۳۱	آزنگ تکین
۱۲۹	سورن
۱۳۱	مروارید ماکو
۱۵۶	نیک بر
حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان	
۱۲۵	آبا تمیم گیتی
۱۲۵	آپازراه طوس
۱۲۸	آنا ترابری اطلس
۱۲۷	اجاقی
۱۲۷	آسا پروتد طوس
۱۲۷	آسا ترابری شرق
۱۲۶	بانی راه توس
۱۲۶	بیسان ترابری بویا
۱۲۶	پیشتاز ترابری عصر خاوران
۱۲۵	تاتیبا بارید تیر یارس
۱۲۸	توکا ترابری
۱۲۵	جواهر نگار توس
۱۲۶	خادم لجستیک
۱۲۶	خلیج فارس ریل
۱۲۵	ره تاش توس
۱۲۵	سپهر زاوه طوس
۱۲۷	سدنا آسیا بار فرابر
۱۲۷	سلمان ترابری توس
۱۲۶	شبیگر بار طوس
۱۲۵	کارکیم ترابری آسیا
۱۲۵	کیا مهر ترابری
۱۲۵	مازال ترابری ایرانیان
۱۲۷	میچکا ترابری شرق
حمل و نقل بین‌المللی استان اردبیل	
۱۳۰	بادیا اردبیل
۱۳۰	ماتا ترابری
۱۳۰	ماهوار کبان سیلان
حمل و نقل بین‌المللی استان البرز	
۱۳۱	قهرمان سیر البرز

۱۲۱	جهان جاده
۱۱۶	جهان یخچال بار
۱۱۴	حافظ
۱۳۰	حامد بار
۱۱۰	خزر ترابری
۱۱۰	خیام ترابری
۱۱۸	دریا زمین اروند
۱۱۱	دلنا بار
۱۱۸	دنیا گرد
۱۱۲	دی ترانس صبا
۱۲۰	راگا ترابری پاسارگاد
۱۲۰	راگا ترابری یارسان
۱۲۱	رادمان ترابری
۱۲۳	رادیان دریایی ماهان
۱۱۵	راه گستر فارس
۱۱۲	راه وند
۱۱۱	روشن تیر
۱۱۱	رهیاد ایریشم
۱۵۶	رهزاد ترابری
۱۱۶	زمرد ترابری نوین
۱۲۹	سارا لجستیک
۱۲۳	سان لجستیک
۱۱۳	سپهران ترابری
۱۲۹	ستی
۱۱۸	سرور ترابری
۱۲۲	سما مروارید آسیا
۱۱۱	سینا صدر
۱۱۴	سی بن ترابری
۱۱۹	شامخ فرابر
۱۲۲	شاهین ترابری
۱۱۰	شهاب ترابری آریا
۱۱۱	شهاب ناقب
۱۱۹	شهام ترابری
۱۱۶	شیب
۱۳۰	صحرا ترابری
۱۴۴	کارکیم تک نام
۱۲۳	کارینا ترابری کبان
۱۲۴	گسترش
۱۱۰	کلمپین
۱۲۸	کاسمین بار فرابر
۱۱۲	کالا بر
۱۲۰	کالا سپید ترابری
۱۱۸	کلهکشان سیر آسیا
۱۱۷	گردونه مهر
۱۱۳	لایتر ترانسپورت کیش
۱۱۵	ماکو سیر
۱۲۲	ماهان ترنس
۱۲۴	ماهان فرانتیر
۱۱۳	مرسا ترابری پیشرو
۱۱۱	مژده ترابری
۱۱۵	مسیر اکسیر
۱۱۴	ملک ترابری
۱۱۵	مهان تند بار
۱۵۶	مهارد ناوگان
۱۲۰	مهزکاران تهران

صفحه	حمل و نقل بین‌المللی تهران
۱۱۱	آرسم بار آریایی
۱۲۰	آرمان دریا زمین
۱۱۳	آرین ترابری امیر
۱۱۴	ارج ترابری نوین
۱۱۴	اسکان پروتد پارس
۱۱۰	اسرع ترابری
۱۱۹	افرا بار
۱۲۱	آکسون ترابری ایریشم
۱۱۴	آماد راه
۱۱۶	الماس ترابری پارس
۱۱۱	البت آریا جم
۱۱۲	الین لجستیک
۱۱۲	امید اندیش
۱۱۱	امین ترابری
۱۱۹	ایران سریع
۱۱۴	ایران ترکمن
۱۱۲	ایران پروتد بار
۱۲۱	ایلیا لجستیک
۱۲۲	بارایستا توان ترابری
۱۱۱	باربدان ایران
۱۱۲	باربد
۱۱۵	بارفراوری کامیاران
۱۱۹	بارمان ره تئیس
۱۱۴	به نام ترابری
۱۱۰	بی‌تا ترابری
۱۱۷	پارسا ترابری پرشیا
۱۱۷	پارساترایی کاسمین
۱۱۷	پارس پیشرو دریا گوهر
۱۲۰	پارس ترابری
۱۱۵	پارس سما کالا
۱۱۰	پارس گیتا
۱۱۳	پارسیمان زمین دریا
۱۲۳	پل وان ترابری
۱۱۹	پنج اقلیم
۱۱۴	پیروز رانان جهان
۱۲۸	پیشرو ترابری متحد آراز
۱۱۰	پیشرو حمل کالا
۱۱۸	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۴	پیشتاز اطلس
۱۱۰	پیشتازان
۱۲۱	تات فریر ایرانیان
۱۲۳	ترابری صد راه جم
۱۱۸	ترابری ایران فن
۱۲۴	ترکیب حمل و نقل
۱۲۹	توزال تکرو آسیا
۱۲۰	تیران
۱۱۱	تیرکاران
۱۱۷	تهران تیر
۱۱۵	تهران راهوار
۱۱۵	تهران رخش
۱۱۶	جاده ایریشم
۱۱۷	جاده ایریشم فرابر
۱۱۸	جاده پویان جهان
۱۲۱	جوانه کارگو 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
متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

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

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY
PVT.LTD.

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

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

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



شهاب ترابر آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی
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 tasimacilik A.S
K.bakkalkoy may,Dudullu Bostanci
yolu cad,brandium resdans,Ri-
Bloock,Kat:19 No:220 Atasehir/
Istanbul/Turkey
Tel:(+90216)4699990
Fax:(+90216)4699059

EUROPE OFFICE

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

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

www.shtarya.com



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی،
فورواردری و خدمات کشتیرانی

جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی

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



پیشتازان

شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم
☎ ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
☎ ۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
☎ ۷۷۵۰۹۵۱۵
✉ Info@phishtazan.net
www.pishtazan.net



اسرع ترابر

حمل و نقل بین المللی

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

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 (خط ۱۲) ۸۸۸۲۰۱۱۸
۸۸۸۲۰۱۶۲
۸۸۸۲۰۱۸۳

Deltabar@deltabar.com

www.deltabar.com



باربران ایران

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

متخصص در حمل ترکیبی از قاره به ایران
ترانزیت به کشور های CIS
حمل کالاهای 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

۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹

info@roshantir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

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

۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

۷۷۶۸۵۱۶۸

info@sinasadr.com



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی

نمایندگی کشتی رانی

خدمات بار هوایی

ترانزیت - ترخیص

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

۰۲۱-۵۸۷۴۱

دفتر بندرعباس ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷

info@elitetaria.com

www.elitetaria.com



رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

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

خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات

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

۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



شرکت مهین ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

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



International Forwarding Transport Co.LTD

مژده ترابار

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

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

۴۵۸۴۲

۴۴۰۵۸۹۵۷

info@mojdehtarabar.com

www.mojdehtarabar.com



امین ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

همراهی آمین و امن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

amintarabar

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com

متخصص حمل کالا و خرده‌بار به ارمنستان و اوراسیا

کامیونت، کامیون، تریلر، یخچالدار.

تلفن ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com



شهاب ثاقب

همراهی تا رسیدن

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

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

خط (۳۰) ۰۲۱-۴۱۱۸۹

shahabsaghebintl

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

تلفن ۶۶۷۰۶۷۵۱ / ۶۶۷۲۵۹۹۲

۶۶۷۲۵۹۳۲

info@tirkarantransport.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

زمینی-هوایی-دریایی

کریر - فورواردر

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

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

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

۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۸-۲۹

www.arsambarco.com



دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان

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

+359-877443900

info@safecargo-co.com

www.safecargo-co.com



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

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

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

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

■ 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



الین لجستیک

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات وابسته
International Transport & Services

حمل و نقل کالا به صورت در بست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، خیابان بهار شیراز، پلاک ۶، طبقه اول، واحد ۲

☎ ۰۲۱-۷۷۵۳۰۲۶۷ ☎ ۷۷۵۳۶۱۳۲
www.nicologistic.com
☎ ۰۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵
info@elinlogistics.co & elinlogistics@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر - فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی

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

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

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

☎ ۸۸۴۹۴۰۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰
☎ ۸۸۳۰۲۰۷۵
Info@omidandish.com
www.omidandish.com



Day Trans Saba International Transport

حمل و نقل بین المللی
دی ترانس صبا

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

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

☎ ۸۸۳۴۰۵۵۰۱-۵۰۷
☎ ۸۸۳۴۰۵۰۳
esmaeili@daytranssaba.com
Daytranssaba@gmail.com



ایران برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR
INT'L TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۴
www.ibbitc.com info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

راه وند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co

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

☎ ۸۶۰۳۴۷۵۲ / ۸۶۰۳۷۱۴۱
Info@rahvand.com
www.rahvand.com



... & AIR CARGO AGY



... و خدمات بار هوایی



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

☎ ۰۲۱-۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



Deutch-Iranische



Iran, Belgium



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

☎ ۹۱۰۵۵۵۷
📠 ۰۹۱۲۲۳۳۸۷۴

🌐 WWW.MORSA-GROUP.COM



مرسا ترابر پیشرو

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی



بارفرابری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

☎ ۸۸۱۷۲۱۰۰ / ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰

✉ contact@pls-co.com

🌐 www.pls-co.com



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 تاج

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردینگ،
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.ariantabar.com

✉ info@ariantabar.com



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

آرین ترابر امیر
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 at Faculty of Logistics
Experience more than 30 years

From Anywhere to IRAN directly or via Turkey...

☎ +90 216 346 5272 (0900-1800 / MON FRI)

☎ +90 532 573 1914

✉ cargo@larafreight.com.tr



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

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

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

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸

فکس: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

Info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی به تام ترابار

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

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

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 ترابار
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 ترابار
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



متخصص در امور روسیه

ملک ترابار

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

تهران، 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

www.malektarabar.com | Info@malektarabar.com





عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

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

تهران سعادت آباد، ابتدای بلوار

دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

✉ manager@kamyaran.co

🌐 sales2@kamyaran.co



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارس (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

ترانزیت کالا و اتو مبیل به کشورهای آسیای میانه

حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات

و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع

دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور

دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان،

ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و

تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

☎ 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.

☎ ۰۲۱-۸۸۶۶۳۳۱۲-۱۳

🌐 www.masirex.com



مهان تندر بار

MEHANTONDAR BAR
GLOBAL FORWARDING

شرکت حمل و نقل بین المللی

• صادرات، واردات، ترانزیت

• حمل ترکیبی و پروژه

• دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

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

ساختمان گل، طبقه دوم، واحد ۲۰۱

☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱ / ۸۸۶۵۲۲۱۹-۲۱

✉ md@mehantondar.com

🌐 www.mehantondar.com

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

www.hagbarco.com

حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر

داخلی توانمند

سراسری بزرگ مقیاس هوشمند،

نمایندگی کشتیرانی

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

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

۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰

۴۴۹۰۷۱۶۹

info@hbtc.biz

www.hagbarco.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

خدمات گمرکی و ترخیص کالا

حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

انبارداری و توزیع

مشاوره لجستیک

ترانزیت (داخلی و خارجی)

سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

مدیریت پروژه های خاص خدمات امورنمایشگاهی

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا،

خیابان عطار، پلاک ۴۸

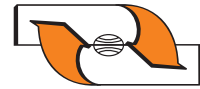
۸۸۸۷۷۵۳۰

۸۸۷۸۴۹۴۲

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

www.niktak.com

info@niktak.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی

زمینی و هوایی

تهران، خیابان استاد

نجات الهی، خیابان شهید

کلانتری، پلاک ۷۸، طبقه ۳،

واحد جنوبی

۴۰۸۸۱۱۱۲

۴۰۸۸۱۵۷۰

info@silk-roadco.com

www.silk-roadco.com



ALMAS GROUP

INTERNATIONAL 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 دوبي، چین، تایوان، 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 ولیعصر، بالاتر از خیابان دستگردی (ظفر)، خیابان بابک بهرامی، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۹

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۲۵ / ۸۸۸۷۱۸۲۹

۰۲۱-۸۸۱۹۵۱۸۸

۰۹۱۲۴۶۲۴۱۶۰

www.almastpgroup.com

info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر- فورواردر

کشتیرانی

تهران، بزرگراه نواب، نبش

آذربایجان شرقی، برج گردون،

واحد ۵۰۲ شمالی

۶۶۳۸۳۰۹۵-۷

۶۶۳۸۳۰۹۸

info@zomorrod tarabar.com

www.zomorrod tarabar.com



شرکت خدمات بار هوایی و گردشگری

شهاب

(مسئولیت محدود)

ارسال بار هوایی

صادرات و واردات

حمل بار به صورت کارگو و

فریت بار مسافری

ترخیص کالا و امور گمرکی

تشکیل تور سیاحتی و درمانی

www.shibshahab.ws

info@shibshahab.ws



شیب

شیب

(سهامی خاص)

زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

کریر، فورواردر، لجستیک و ترخیص کالا

صادرات و واردات

ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا

حمل محمولات ترافیکی

و فوق سنگین و پروژه ای

www.shib.ws

Info@shib.ws



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و

خدمات بار هوایی

جان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت،

شماره ۲۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

۸۸۸۳۴۷۸۰ ۸۸۸۳۵۱۳۵

۸۸۸۴۴۳۷۵ ۸۸۸۳۱۳۹۱

Info@jybco.com

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

تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / شماره: ۸۸۹۰۹۳۵۸





پارسا ترابری پرشیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
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

۸۸۷۶۴۱۱
۸۸۷۶۷۰۶۰

info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

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

۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶

info@silkroadfarabar.com

www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

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

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

۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲

۸۸۷۸۶۴۴۳

info@pars-pishro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

گردونه مهر

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

تهران، خیابان اسکندری جنوبی، ما بین خ جمهوری و ارومیه پ ۳۸۳، ط اول ۳

۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷
۶۶۹۴۶۴۶۰

۶۶۹۲۰۰۴۳

Mehrgardoon@yahoo.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق
- حمل و نقل دریایی
- سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- 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



پارسا ترابری کاسپین

شرکت حمل و نقل بین المللی
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



ماهان تجارت لیمارک

شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی

- 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



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

tehrantair@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
دنیگارد
DONYA GARD
 با ۴۵ سال سابقه فعالیت
 کریبر- فورواردر
 زمینی - دریایی - هوایی - ریلی
 تهران، جنت آباد جنوبی، نبش
 سوم غربی، ساختمان سپه

☎ (خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
 ☎ ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
 ☎ ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰-۵۹

✉ 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 دریایی و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
 (سهامی خاص)

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

☎ ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

✉ info@arvandsealand.com

🌐 www.arvandsealand.com

« 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 ۱۱، 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



حمل و نقل بین المللی
ترابری ایران فن (تراف)
 شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

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

☎ ۰۲۱-۷۷۶۲۴۹۷۲

۷۷۶۲۴۹۷۳

☎ ۷۷۵۲۳۶۶۹

✉ info@traftransport.ir

🌐 www.traftransport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
سرور ترابر

فورواردر کریبر

• ارائه خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی، ریلی و ترانزیتی از کلیه بنادر امریکا و اروپا به ایران و بالعکس

• انجام خدمات گمرکی و ترخیص کالا

تهران، خیابان انقلاب، نرسیده به میدان فردوسی، کوچه شاهرود،

شماره ۵، طبقه ۳، واحد ۶

☎ ۰۲۱-۸۸۸۰۹۷۰۰ ☎ ۰۹۱۲۵۱۸۷۹۸۹

✉ info@sarvar-tarabar.com

🌐 www.sarvar-tarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
کاهشان سیر آسیا
 کریبر-فورواردر

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 ۴۰۵

☎ 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 ۴۵۲، 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: احمدرضا ره آورد

۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تهران، خیابان سپهبد قرنی،

خیابان شهید کلاتنری، پلاک ۷۶

طبقه اول، واحد ۹

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۱۴

۸۶۰۳۶۳۱۷

۰۲۱-۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabar.co

TIRAN
INTL TRANSPORT & FORWARDING CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

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

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

☎ ۸۸۲۴۱۰۳۴-۵ ۸۶۰۱۶۷۲۶-۲۸

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

حمل و نقل بین المللی

مهراکاران 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 / ۲۴۵۵۱۴۸۷-۸

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

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

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

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

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

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

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

☎ ۸۸۵۰۷۱۰۱-۴ / ۸۸۵۴۶۲۹۸ / ۸۸۱۷۶۹۳۵

☎ ۸۸۱۷۴۲۹۵ ☎ ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران

عضو انجمن مالکان کامیون ایران

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران



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 Jadedh

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جهان جاده
(کریر - فورواردر)

International transport and
Freight Forwarders

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

تهران، خیابان نجات‌اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
☎ ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ 📠 ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadedh.com info@jahan-jadedh.com



ایلیا لجستیک

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

مدیرعامل: احد زمانی

تهران، سهروردی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه، یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
☎ ۰۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸ / ۸۶۰۲۶۵۰۴ / ۸۶۰۲۴۸۷۷

☎ ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰



جوانه کارگو بار

حمل و نقل 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
TFI (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

(با مسوولیت محدود)

شاهین ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی



کریر و فورواردر
Carrier & Forwarder

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

خط ویژه) ۸۸۳۲۲۲۹۷

۸۸۳۲۲۲۹۶

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



www.shaahintrans.com

Info@www.shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هژیرراه

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

۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ / ۲۲۱۲۳۹۳۱-۰۲۱-۰۲۱

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

۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / ۰۷۶-۳۲۰۹

www.hazhirrah.com info@hazhirrah.com



SABA LOGISTICS CO

شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا لجستیک

حمل و نقل محمولات
صادراتی، ترانزیتی و وارداتی

تهران، خیابان آزادی، برج توحید، پلاک ۱۸۱، واحد ۱۵

۰۶۶۵۷۸۷۳۹ / ۶۶۵۷۸۷۸۱ / ۰۲۱-۶۶۵۷۲۱۰۷

۰۲۱-۶۶۹۲۸۰۵۵

www.sabaLc.com info@sabaLc.com



ماهان ترانس

با مسوولیت محدود

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده‌ای کالا
کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت، مجهز به ناوگان یخچالدار

تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲، طبقه ۲، واحد ۵

۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۲

ترمینال، تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا، پایانه بار آستارا، غرفه ۸

بندرعباس، جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس

۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶

تلفن ویژه ۰۲۱-۴۱۱۲۲۶



SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.

شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

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

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

۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / ۰۲۱-۵۷۶۴۳

sales@samatrans.ir

www.samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

با مسوولیت محدود

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده‌ای با ناوگان تحت مالکیت

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

کدپستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵

۸۸۸۱۱۹۱

۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com

info@baristatrans.com



کریر - فرواردر
ایران - اروپا



Pole One Trans International Trans, Co.LTD

☎ ۸۸۳۴۳۷۲۲-۲۳
۸۸۳۰۹۱۴۱
۸۸۸۳۳۲۷۴
۸۸۳۴۳۷۲۳
۸۸۸۳۳۳۴۹
📠 ۸۸۸۲۰۸۸۹

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

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



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

www.poleone.com

Info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی ترابر صدراه جم

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

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

☎ ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۳۲۳
📠 ۶۶۳۹۵۳۷۵ 📠 ۰۹۱۲۳۲۵۴۴۳۱

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



شرکت یونپاک

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

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

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

(خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ ☎ ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰ 📠

www.unipack.ir info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

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

📍 تهران، خیابان بهشتی، قبل از 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 کاوسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱

www.karinatarabar.com

info@karinatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کارینا ترابر کیان

KARINA TARABAR KIAN

International Transport Co. Ltd



شرکت حمل و نقل بین المللی

« 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



☎ ۰۲۱- ۸۸۸۴۰۵۷۴ / ۸۸۸۴۶۹۰۳

📍 تهران، هفت تیر، خیابان بهار شیراز، روبه‌روی اداره پست، مجتمع امین،

پلاک ۱۸۳، طبقه ۷، واحد ۲۷



کریر آسیای میانه - اروپا - ترکیه

📍 تهران، خ سیدجمال الدین اسدآبادی (یوسف آباد)، کوچه دوم،

پلاک ۲۸، طبقه ۴، واحد ۱۵

☎ ۰۲۱- ۸۸۳۹۰۷۸۲ / ۸۸۳۹۰۶۳۱

☎ ۰۹۱۲۰۳۲۷۳۱۹ مدیریت



✉ bazargani2@tpa-sud.com

✉ bazargani3@tpa-sud.com

✉ bazargani1@tpa-sud.com

گروه شرکت‌های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابیر

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آب ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه

« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

« انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)

« حمل محموله های (نفتی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورهای 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، فیرکش، کارکریر، کفی)

« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه‌بر اختصاصی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم،

پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

☎ ۰۲۱ - ۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲

☎ ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

🌐 www.nilgongroup.com ✉ info@nilgongroup.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 پس انداز کارکنان
شرکت راه آهن ج.ا. ایران

- کریر - فورواردری
- ریلی - جاده‌ای
- حمل داخلی و بین المللی (ترانزیت داخلی و خارجی)
- نماینده ایران در کریدور بین الملل شمال - جنوب
- دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

📍 تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

☎ ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۹ (خط) ☎ ۶۶۹۱۵۱۸۷

✉ info@tarkibtrans.ir





شرکت حمل و نقل
بین المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

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

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

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



سپهر زوه توس
SEPEHR ZAVEH TOOS
ایمن، سریع و اقتصادی

حمل و نقل ریلی و جاده ای
داخلی و بین المللی

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

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

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه توس

کریر - فورواردر

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

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

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



جواهر نگار توس

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

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

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

info@javahernegar.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



مارال ترابار ایرانیان

شرکت حمل و نقل بین المللی
« حمل و نقل اختصاصی محمولات فله از
کشورهای حوزه Russia و cis به بنادر
شمالی ایران و ترانزیت از مسیر ایران

مشهد، بلوار وکیل آباد، صیاد شیرازی،
نبش صیاد شیرازی ۲، مجتمع اداری و
تجاری زمر، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

☎ ۰۵۱-۳۸۹۴۲۵۳۸ / ۳۸۹۶۷۷۶۹
☎ ۰۵۱-۳۸۹۶۷۷۴۹
☎ ۰۹۱۵۳۱۶۷۵۳
✉ Malekabad1358@gmail.com
Maral.tarabar.iranian1@gmail.com



کارکیا ترابار آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۶۳۶۷

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ ☎ ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲
☎ ۰۹۱۵۵۳۶۴۶۲۹ ☎ ۰۹۳۹۶۷۵۰۵۸۹

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

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۷ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۶

karkiatarabar.com Traffic@karkiatarabar.com



ره تاش توس

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

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

☎ ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴
☎ ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۸۰
☎ ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس ۲-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

WAGON BAR واگن بار آسیا
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی

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

مشهد، بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸

☎ ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ 📠 ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

✉ info@wagonbar.com

KHADEM
Logistics Holding



www.khadem-logistics.com
Contact us : 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 📞 ۰۹۱۵۵۵۹۶۰۶۷

✉ Brtco.11253@gmail.com ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۰۶۹ سامانه پیامکی

btr.co.ir

info@btr.co.ir



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

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

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

☎ ۰۵۱-۳۸۳۸۱۳۸۱-۳

www.bisantarabar.com info@bisantarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیش‌تاز ترابری
عصر خاوران



کریر - فورواردر

- حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق، 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

☎ ۰۵۱-۹۱۰۰۹۱۳۳ 📠 ۰۹۱۲۰۸۵۱۴۲۳

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، نیش 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، نیش 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، چهارراه مجد، 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 چمران ۹، ساختمان نشان، طبقه ۴، واحد ۴۰۳

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

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 ۵۰
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵
 ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

info@tookatarabar.com

ATA TARABAR ATLAS
 International Transport Co



حمل و نقل بین المللی (دریایی، ریلی، جاده ای)
 دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت
 شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

Zist-e-Khavar building, Shariati Sq, Mashhad, Iran
 098-5138550305-9 098-5138545669



www.atarabar.com info@atarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی خان ترابار شرق

کریر-فورواردر
 حمل کالاهای ترانزیت- صادرات - واردات

زاهدان، خیابان آزادی،
 آزادی ۶، پلاک ۲
 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



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
- کریری و فورواردری

دفتر نمایندگی کشور ترکیه

+۹۰ - ۵۰۷۵۶۰۱۳۵۹

Pi.t.m.a

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۸، واحد ۱۲

۰۲۱-۸۸۱۷۰۵۳۵ / ۸۶۱۲۲۰۸۴

۰۲۱-۸۶۱۲۲۹۸۴

۰۹۱۲۰۴۶۹۳۶۴

www.pitmatransport.ir

info@pitmatransport.com



شماره ثبت: ۵۴۶۸۴۷





شاهراه طلایی کیهان

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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 می‌درد

📍 زاهدان، خیابان امیرالمومنین ۶، ساختمان نعیم، واحد ۱۵ طبقه ۵

☎ ۰۹۱۵۵۱۵۸۷۲۷ ☎ ۰۹۱۵۱۴۰۶۸۳۰ ☎ ۰۹۳۷۰۷۸۱۸۰۰

✉ info@shahrahtalayi.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

📍 خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

☎ ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

🌐 www.sati-co.com

✉ info@sati-co.com



حمل و نقل بین‌المللی

سارا لجستیک

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
دارای نمایندگی فعال در ترکیه، چین و کشورهای اروپایی

☎ ۰۲۱-۸۸۹۲۸۴۱۰

📍 تهران، خ طالقانی، بین خ حافظ و نجات الهی، پلاک ۲۸۹ طبقه ۵

🌐 www.saralogistics.co

✉ info@saralogistics.co



نمایندگی خط کشتیرانی سیمای دریای گناوه

♦ 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



شرکت حمل و نقل بین‌المللی توژال تکرو آسیا



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

سورن

بازرگانی یونس همت پور

- صادرات، واردات و ترانزیت
- کشورهای ترکیه، اروپا و عربی
- ترانشیپمنت کلیه کالاهای صادراتی در گمرک بازرگان

📍 بازرگان، خیابان شهید جواد قنبری

☎ ۰۴۴۳۴۳۷۳۸۶۰ / ۰۴۴۳۴۳۷۴۵۲۴۰۲۵

☎ ۰۹۱۴۱۶۱۷۰۶۴ / ۰۹۱۲۰۳۲۳۴۷۷



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

تلفن ۸۸۳۱۸۸۵۰-۵۲

تلفن ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰ / ۳۳۸۱۲۶۶۲

ایمیل 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

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰

تلفن ۳۴۴۶۸۷۰۱

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

ایمیل 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

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۵۷-۸

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

ایمیل 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 برنامه 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

تلفن ۶۶۰۴۹۰۹۶-۹

تلفن ۶۶۰۰۱۰۸۶

ایمیل 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

تلفن +۹۸۹۱۴۱۰۹۵۳۸۰

تلفن +۹۸۹۱۱۷۳۰۰۷۱۱

ایمیل 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

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۰۰۷۸

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۲۴۰۸۹

ایمیل manatarabarparsiyani@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهور کیان سبلان

مدیریت: سیفی کریر - فورواردر

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

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

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰

تلفن ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶

تهران، خیابان مفتح شمالی، خ زهره، جنب بانک سپه، ساختمان رزا، پلاک ۱۴، طبقه ۳، واحد ۶

تلفن ۰۲۱-۸۶۰۷۴۸۲۴

تلفن ۰۹۱۴۴۶۷۴۶۲۸ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴

ایمیل 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

☎ ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / 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

بهمن، مجتمع ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸

☎ ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ ☎ ۰۹۱۲۳۵۸۵۶۵

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، تفلیس،

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: حسینعلی کریمی اوریمی

- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵
- آذری پور ۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲
- کریمی اوریمی ۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲

- ترخیص و بارگیری
- استریپ
- حمل و نقل داخلی



- دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه چهارم / ۳۳۵۵۵۷۶۱ / ۰۷۶ ۳۳۵۵۴۲۹۷
- دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳ / ۳۳۵۳۲۶۲۰ / ۰۷۶ ۳۳۵۳۲۸۴۹

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 انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری
- بندرعباس، بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی / ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸ / ۰۷۶-۳۲۰۹
- پایانه بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
- تهران، سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴
- میدان ترهبار: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۱

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای سعادت ترابار

- نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور
- برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
- کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲
- دفتر شرکت های تابعه (کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان، طبس و کوهبنان)
- دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴
- زرنده، جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) / ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹
- مدیرعامل: محمدرضا بارید / saadat_tarabar@gmail.com
- www.saadattarabar.com



شرکت حمل و نقل جاده رانان رفسنجان

- قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور
- دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه
- رفسنجان، کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲ / ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۵-۳۶ / ۰۳۴-۳۴۳۵۶۳۳۷ / ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲ / ۰۹۱۲۰۳۲۹۸۴۷
- aligholamhoseyni537@gmail.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

تجار عزیز، ترخیص‌کاران گرامی و مدیران محترم شرکت‌های حمل و نقل

- « مجتمع بارانداز اطمینان با سی سال سابقه
- « در بهترین موقعیت جاده اسکله
- « در امر تخلیه و بارگیری، انبارداری
- « با امکانات کامل سالن‌های سرپوشیده با مترائهای مختلف دفاتر اداری و باسکول ۸۰ تنی در خدمت شماست

هرمزگان، بندرعباس، جنب اتوبان اسکله، بین نیروگاه و اسکله، مجتمع خدمات بندری و بارانداز اطمینان

۰۹۱۲۱۴۴۷۶۲۸ / ۰۹۱۲۸۷۰۵۸۱۶ / ۰۹۳۰۹۲۰۸۹۹۱



مجتمع خدمات بندری و بارانداز

اطمینان





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

هرمزگان، بندرعباس، جاده

کشتی‌سازی، شهرک حمل و نقل،

غرفه شماره ۲۰

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷

☎ ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱

☎ ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

✉ Info@doostanhormozgan.com



شرکت حمل و نقل
نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

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

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۴۷

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸

☎ ۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰

☎ ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴

✉ nasimtarabarco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
توکا

بزرگ مقیاس هوشمند

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

(۱) مدیریت و برنامه‌ریزی لجستیک صنایع فولادی

از حمل مواد اولیه تا محصولات

(۲) تامین مکانیزم‌های حمل سنگین ترافیکی

(۳) توانمند در تخلیه و بارگیری کشتی،

حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بندر

و سایر مناطق کشور

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

داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی

(۵) توانمند در حمل کالا بصورت ترکیبی

(جاده ای و ریلی)

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

با رتبه ممتاز کشوری

(۷) دارای پلتفرم هوشمند حمل و نقل

راننده و صاحبان کالا

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب

فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

☎ ۰۳۱-۵۷۲۳۵۰۷۵ - ۷۹

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵

☎ ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۵ دفتر اصفهان:

☎ ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۱ شعبه مبارکه:

☎ ۰۷۶-۳۳۴۴۵۱۴۵ شعبه بندرعباس:

☎ ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۵ شعبه کاشان:

☎ ۰۳۱-۵۲۷۲۷۳۵۹ 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: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۰۵۵۲

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

دفتر عملیات: شهرک نگین تراباران ۰۹۳۹۳۶۴۸۱۳۰

میدان تره بار ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

✉ ehsan.hormozgan@yahoo.com www.ehsan.hormozgan.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 دیووی 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 / ۰۹۱۷۳۶۹۰۴۴۸

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



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 »
- « (WAREHOUSING-CROSS STUFFING) »
- « ارائه سریع ترین و ایمن ترین خدمات حمل و نقل »
- « مشاور و شریک تجاری شما در امور حمل و نقل »



تهران، بلوار نلسون ماندلا خیابان عاطفی

غربی، پلاک ۸۱، طبقه اول، واحد ۱۰۴

۰۲۱-۷۱۴۰۰۹۸۸

www.rashats.com

info@rashats.com

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 / ۰۸۸۷۷۱۸۷۲ / ۰۸۸۷۷۷۸۹۲-۰۲۱



شرکت کشتیرانی

آوین آریا دریا

Avin Ariya Darya
Shipping Co.

info@avinariya.com / kasma@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 فوروردری • ترانزیت کالا

تهران، بزرگراه حقانی غرب، بعد از بزرگراه مدرس، پلاک ۹

☎ ۸۶۰۸۷۸۷۰-۴

www.seawaves.net administration@seawaves.net



نمایندگی کشتیرانی سانا دریا بار

فعال در زمینه حمل و نقل داخلی و بین المللی
هوایی، زمینی، دریایی

تهران، خیابان بخارست، کوچه ششم غربی، پلاک ۲۲، واحد ۹

☎ ۸۶۰۴۴۲۳۰ / ۰۲۱-۸۸۵۴۲۹۲۵ / ۸۸۷۴۴۵۳۹

✉ info@sanadarya.com / md@sanadarya.com

www.sanadarya.com

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس

مالکیت و مدیریت کشتی
خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
خدمات لجستیک و ترابری بین المللی



تهران، بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، ساختمان ماروس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳ / 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
(بهروز) ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲

☎ ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۸۰ / ۰۲۱-۲۶۴۲۱۲۳۷

www.saee-shipping.com ops@seapersia.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آرمان راه کوروش

حمل هوایی کلیه محمولات
به صورت اکسپرس تا ترخیص کالا به هر میزان
• مشاوره خرید، حمل و نقل و تحویل کالا (Door To Door)

• حمل دریایی، زمینی، هوایی • واردات، صادرات، انبارداری و ترخیص کالا

تهران، نلسون ماندلا (جردن)، خیابان آرش غربی، پلاک ۲۴، طبقه سوم، واحد ۶

☎ ۰۲۱- ۸۸۱۹۳۰۳۶-۸ / ۰۹۱۲۶۳۶۴۹۸۷

www.arkcotrans.com

نمایندگی خطوط کشتیرانی

پردیس اقیانوس سیراف

- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
 - ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
 - ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
 - ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
 - ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس
- تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بن بست صدر، پلاک ۶، واحد ۳

www.pas-shipping.com



شرکت کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف

☎ ۸۸۸۷۱۳۸۱



CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L
FreightForwarder



تاجران دریا کالا

نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی 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 دب: ۰۹۷۱۴۴۲۲۳۳۲۹

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 (خط ۵)

✉ saleh@pashamarine.com



نمابندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

☎ ۸۳۵۶۰ ☎ ۸۶۰۸۲۰۶۴

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱ بندرعباس
☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷ بوشهر

✉ info@hilaldarya.com



شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

- حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
- انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
- حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ
- چارترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com



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

Your Logistic Advisor and Partner

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

☎ ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ ☎ ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

✉ Comm2@sstrade-ir.com



شرکت کشتیرانی
دریاپیمای امین پارس

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

☎ ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ☎ ۲۶۴۰۹۶۰۷

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

☎ ۰۷۶۳۲۲۱۰۸۲۶-۸

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



نمابندگی خطوط کشتیرانی

همهانگ 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

- ارائه کلیه خدمات حمل دریایی کانتینری - فله - ترکیبی - چارترینگ کشتی
- انجام مهندسی حمل (کمترین زمان و هزینه و بهترین کیفیت)
- لجستیک تخصصی کالاهای خطرناک - ایروتانک - فلکسی تانک
- لجستیک تخصصی 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 دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی،
فراورده‌های 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

مدیرعامل: پیمان مختاری
بندر امام، سربندر، فاز ۳ بلوار اندیشه
تلفن: 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

تلفن: ۰۲۱ ۸۶۱۹۴۶۴۰ / ۸۶۱۹۴۶۴۱

✉ Info@amcasea.com in amatis_calm_sea



شرکت امیدان ساحل پارسیان

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

📍 تهران، پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری،

میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰ / ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

🌐 www.ospico.com ✉ info@ospico.com



شرکت ستاره بندر سفید

- خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
- نمایندگی کشتیرانی / چارترینگ و فورواردینگ
- انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ترخیص کالا خدمات انبار داری و مشاوره امور گمرکی
- ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۳۱ سال سابقه

📍 تهران، خیابان بهار شیراز، پلاک ۶، طبقه اول، واحد ۲۶۰۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷ / ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۰۹۰۱۰۸۲۴۲۳۸ بندر امام

✉ Rabani.wsp@gmail.com



Logistics Service Provider (3PL,4PL)

"ارائه دهنده خدمات لجستیکی طرف سوم"
خدمات انبارداری، حمل و نقل و تحویل سفارشات (خرده بار و باردرستی)
لجستیک معکوس

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

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



WWW.ROBINTP.COM



B G K

شرکت بنا گستر کرانه

بانکرینگ و مخزن‌داری فرآورده‌های نفتی

📍 بندرعباس: منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، بندر خلیج فارس، محوطه انبار نفتی فرآورده‌های نفتی، شماره ۳۰-۲۷

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۲۶۱-۹ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۳۱۰

📍 دفتر تهران: خیابان ملاصدرا، خیابان شیراز شمالی، کوچه شهریار، پلاک ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۰۶۹۹۴-۷ / ۰۲۱-۸۸۶۰۷۰۰۰

- « نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری
- « خرید و فروش، چارترینگ شناور
- « صادرات، واردات، ترخیص
- « حمل‌ونقل دریایی با تجهیزات اختصاصی
- « تامین سوخت، آذوقه‌رسانی و تعمیرات شناور

📍 شعبه مرکزی: بندر امام (سربندر)، جنب پست مرکزی، ساختمان شادی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۰۴۲ / ۰۹۱۶۹۵۳۱۴۸۶ / ۰۹۱۶۱۵۱۵۲۲۱

✉ Tabasom.amvaj.bik@gmail.com



شرکت کشتیرانی

تبسم امواج ساحل



شرکت اسپندان ترابری آتیه

Spandan Tarabar Atieh
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، نبش خیابان وراوینی برج دلتا پلاک ۱۱۶ واحد ۱۱۰

۰۲۱-۸۸۳۱۹۸۰۱-۲

m.bahrami@sta-co.com

info@sta-co.com



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

کارکیا نیک نام

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

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

دفتر مرکزی: تهران، سهروردی شمالی، کوچه سلطانی، پلاک ۲۴، واحد ۲

۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴

۸۸۱۷۵۲۷۵

شعبه بندرعباس: چهار راه مرادی، ساختمان کسری، طبقه سوم، واحد ۱۰

۰۷۶ - ۳۲۲۳۷۹۲۴

Info@niknamtransport.com

www.niknamtransport.com



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه‌ای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس • دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی • 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

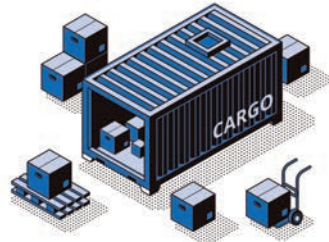
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI



www.tcisirs.com

خط ۳۰ ۰۲۱-۷۹۳۴۳

www.ariantrans.com
 info@ariantrans.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



شرکت لنگر دریا جنوب

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance
 Export / Import

♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات ♦ نمایندگی حمل و نقل بین المللی 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



توشه‌بار

Tushebar

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 توشه‌بار

(تا ۳۰ خط) ۰۲۱-۴۳۶۰۲

۸۸۷۳۶۹۷۱





نمایندگی کشتیرانی آریا بندر سپنتا

دریایی، زمینی، هوایی
 • نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL
 • ترانزیت از مبادی ورودی
 • به گمرکات داخل و خارج کشور
 • دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

☎ ۰۲۱-۸۸۷۰۸۰۳۰۴
 ۰۲۱- 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 خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

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

☎ 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

✉ ahangdarya@neda.net



شرکت کشتیرانی سُها رَسا مانا

◀ حمل دریایی از بندر انزلی به بندر روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان و بالعکس
 ▶ ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

◀ انجام کامل امور عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و تأمین کانتینر، استریپ و استافینگ

📍 بندر انزلی، خیابان رضائی، کوچه مجید سیری، پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

☎ ۰۹۱۱-۱۸۱۱۰۳۴
 ☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

✉ info@soharasamana.com



Darvazeh Talaie
 Daryayee Noor
 Shipping CO.

شرکت کشتیرانی دروازه طلایی دریای نور

« حمل و نقل دریایی (کانتینری، فله)

« نمایندگی کشتیرانی

(فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

« خدمات گمرکی و ترخیص کالا

« ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

« حمل و نقل هوایی (Air-Freight)

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

« خرید از مبدا تا تحویل در مقصد

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۵۵ / ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۴۴

☎ ۰۷۷-۹۱۵۷۰۸۶۶ ☎ ۰۹۱۷۴۴۴۷۱۵۷

🌐 daryayeenoor.co

🌐 www.dtdnco.com

✉ info@dnshippingco.com



📍 تهران، خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

📍 دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
 ☎ ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

✉ Info@pejamgulf.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی (با مسئولیت محدود)
 Shipping Agency & Int'l Transportation Co.LTD



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

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

📍 تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

☎ 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

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd
 Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

📍 تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۴۶۵، برج پم، 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 بندر حوزه خلیج فارس
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فلبر و تانکری
- انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۴۸ / ۸۶۰۸۶۷۲۹
☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
✉ info@blueseasun.com
🌐 www.BlueSeaSun.com



شرکت خدمات کشتیرانی
آراد راه دریا
ARAD SEA WAY
ARAD SEA WAY SHIPPING CO

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین‌المللی
- خدمات تحویل‌گیری کالا به صورت درب به درب

📍 تهران، مطهری بعد از سلیمان‌خاطر، بعد از اورامان

پلاک ۱۱۶، طبقه دوم، واحد ۳

☎ ۸۸۸۶۷۰۷۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶

L.mahabadi@asw-shipping.com

✉ S.kashani@asw-shipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی

مروارید دریای آرام

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

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

☎ ۰۲۱-۸۸۲۰۹۲۰۹

۸۸۷۷۴۲۴۱ / ۸۸۸۷۳۸۱۳

☎ ۸۸۷۹۲۹۵۷

✉ info@csp-shpg.com

🌐 www.csp-shpg.com



S.T.A SHIPPING
SHIPPING AGNECY .CO. LTD

- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- حمل کالای کانتینری و غیرکانتینری
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه خدمات فوروردی
- نمایندگی کشتیرانی

نمایندگی کشتیرانی ساعی ترابر آرام

تهران: میرزای شیرازی، بالاتر از خیابان مطهری، پلاک ۲۱۹، طبقه پنجم، واحد چهار ☎ تلفن: ۰۲۱-۵۹۲۴۵۰۰۰ نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۱۲۷۵۸

بندر عباس: بلوار پاسداران، سراه جهان بار، ساختمان بابک، طبقه دوم، واحد هشت ☎ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۱۳۸ نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۱۳۹

Unit 4 ,5th Floor, No 219, Mirza Shirazi St, Motahari St, Tehran - Iran

www.stashipping.com

info@stashipping.com

info@sta-transport.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی

SMS و ANC

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 دریاپندری، پ ۶۶،

ط ۳ و ۳

☎ ۰۲۲۰۲۸۷۷۷-۹

✉ info@csmshipping.com



TavFreight



حمل و نقل و خدمات
هوایی. دریایی. زمینی

به صورت
Direct LCL
services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌های

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

www.Tavfreight.com

✉ sales@Tavfreight.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 خطوط

کشتیرانی و چارترینگ

(کالای عمومی، فله و نفتی)

- خدمات کانتینری
- دارای شعب در تمامی بندر جنوبی کشور

📍 تهران، میدان فاطمی، ساختمان

لئون، طبقه ۲، واحد ۵

☎ ۸۸۹۶۹۸۱۴ / ۸۸۹۶۳۰۴۹

☎ ۸۸۹۶۵۴۱۹

aminifanusahel.com

operation@fanussahel.com

✉ Fanus@fanussahel.com





دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

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

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۵۳-۴
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۲۷۰۶

daryaynilgoonsh@gmail.com

✉ Doc1@dnsship.com



شرکت توسعه تجارت روبینا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

◀ سرویس حمل مستقیم کانتینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه
قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export) ▶ سرویس
Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp ▶ سرویس حمل
Part Cargo و Break Bulk (از اروپا، چین و کره) ▶ سرویس حمل زمینی و
هوایی ▶ سرویس حمل سنگین و فوق سنگین ▶ سرویس کانتینر یخچالی
▶ سرویس ریلی ▶ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب
کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تامین فلکسی، استافینگ،
بارگیری در محل ریفراینری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

📍 تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

☎ ۲۶۴۰۱۲۳۷

✉ info@robina-shipping.com

🌐 www.robina-shipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی مروارید اقیانوس آرام

حمل تخصصی فلکسی به صورت

Full Package

- 20_40_45 ft
- 20/40 Reefer
- 20ft Iso Tank
- 20/40 Flat Rack
- 20/40 ft Open Top

☎ داخلی ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (۳۹/۴۰۷)

☎ ۰۹۱۲۱۴۹۶۶۹۴

🌐 GhaderiTushehbar

🌐 www.pcp-shpng.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)

. دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
. خدمات 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 (کانتینر، قله، تانکر)
- ◀ نمایندگی کشتیرانی
- (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- ◀ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ◀ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
- از میدادی مختلف به ایران و بالعکس

📍 بوشهر، خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲

☎ ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

✉ info@sdllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا
البرز سیریک

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

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

۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷

md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



SGW
نماینده کشتیرانی
امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا، نبش
خیابان بیست و سوم، پلاک ۱۳۹، طبقه ۲،
واحد ۴۴ تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱ (۰۲۱)

www.sgwshipping.com

info@sgwshipping.com



دورقی

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

۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

(داخلی ۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶۶-۸

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)،
آستارا، تبریز، بندرانزلی، مشهد،
بندرعباس، بندر امام، بوشهر،
دوغارون، چابهار و مراکز شهرها

douraghi@douraghi.com

- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ♦ خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی، لاشینگ و حمل و نقل زمینی جهت پروسه صادرات
- ♦ ارائه خدمات آماده سازی بار جهت واردات در بنادر مختلف
- ♦ ارائه خدمات تکمیلی ترانزیت خارجی و داخلی
- ♦ ارائه خدمات چارترینگ انواع شناور و حمل و نقل انواع بار فله
- ♦ انجام خدمات cross stuff در تمامی بنادر ایران و بنادر شاخص دنیا
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در تمامی بنادر ایران
- ♦ ارائه خدمات حمل و نقل مرکب از/به ایران و تمام نقاط جهان



شرکت کشتیرانی

اوزال دریا

@ozaldarya

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

۰۲۱-۹۱۶۹۳۰۱۳ / ۸۸۵۴۹۸۷۵-۷۷

+۹۸۲۱۹۱۶۹۳۰۱۳

www.ozaldarya.com

info@ozaldarya.com



IDEAL RAH
شرکت حمل و نقل بین المللی
ایده آل راه
کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه، بلاروس اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص
- ◀ حمل محمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری

کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰-۳۱

۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com

www.idealrah.com



خدمات کشتیرانی

بهارمد

◀ سرویس هفتگی کانتینری از مبادی کره جنوبی و چین به بنادر ایران و بالعکس

◀ سرویس هفتگی کانتینرهای یخچالی از مبادی خاور دور به بنادر ایران و بالعکس

◀ ترانزیت داخلی و خارجی کالا از کلیه بنادر ایران

◀ حمل محمولات سنگین و ترافیکی

تهران، بلوارکشور، خیابان فلسطین جنوبی، ساختمان ۲۵۵

پلاک ۴۰۵، طبقه دوم، واحد ۲۳

۰۲۱-۸۸۸۰۰۶۷۹

۰۲۱-۸۸۸۰۰۴۰۳

Info@springtideshpg.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

◀ کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲،

پلاک ۵۰

۰۵۴-۳۳۲۲۲۱۵۹

۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



RDP LINE

کشتیرانی روشن دریای پارس
Shipping & International Freight Forwarder

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

مجهز به کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی

Flat Rack & Open Top

☎ 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

☎ ۸۸۹۱۰۵۹ / ۸۸۹۱۶۹۲۰

📠 ۸۸۸۹۷۴۹۷

☎ ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۳

📧 iranvichko@yahoo.com



شرکت راه آینده مستقیم

شرکت فورواردر ریلی بین المللی

✓ ارائه خدمات فورواردری در کریدورهای بین المللی:

چین-ایران-ترکیه

شمال-جنوب (INSTC)

اسلام آباد-تهران-استانبول (ITI)

✓ ارائه خدمات فورواردری از کشورهای CIS، چین، ترکیه

و هند به ایران و بالعکس.

✓ دارای نمایندگی در ترکیه و کشورهای CIS



Ram.log.ir@gmail.com



۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۵



۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۴



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



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 کَشَش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

📍 تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳

☎ ۰۲۱-۶۶۹۳۹۴۴۰ / ۶۶۹۰۳۴۳۳ 📠 ۶۶۹۱۶۱۸۸

🌐 www.rak.co.ir

✉ info@rak.co.ir



حمل و نقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل انواع مواد معدنی و فله شامل سنگ آهن، گندله، کنسانتره، آهن و ...
- حمل انواع محمولات نفتی مانند نفت کوره، نفت گاز و ...
- حمل انواع محمولات شیمیایی، اسیدسولفوریک و سود مایع و ...
- حمل انواع محمولات روغن صنعتی و خوراکی.
- حمل انواع محمولات فله ای مانند گندم، سیمان کیسه ای و ...

سینا ریل پارس

SINA RAIL PARS



مدیرعامل: علی قبادی

تهران، بزرگراه، شهید ستاری شمال،
نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰،
ساختمان سینا، طبقه ۳

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

www.srpt.ir
info@srpt.ir


شرکت پیشتاز راه و شهر

(سهامی خاص)

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فورواردی، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه های قطار

📍 دفتر مرکزی، تهران، اتوبان کردستان، نبش خیابان حسین‌پور، پلاک ۲۳، برج شهاب، واحد ۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۳۵۸۱۹ - ۸۸۶۳۵۸۶۹

📍 هاب لجستیک تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه راه آهن،

☎ ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ - ۸۸۹۹۵۱۷۹

ساختمان صیوری، طبقه همکف، پلاک ۱۰۴

☎ ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir
info@ghatarbar.ir


اسپاد ترابز ویرا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی / مسئولیت محدود



حمل و نقل تخصصی ریلی، جاده‌ای و دریایی

ترکیبی و درب به درب | امور گمرک و ترخیص | پشتیبانی حمل و نقل

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

تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۰ ۳۳۶۰ ۳۳۶۰ | فکس: ۰۲۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۲

www.spodgroup.com
info@spodgroup.com


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

راهبران ریلی آسیا بار

انجام کلیه امور حمل و نقل ریلی

از ایران به اروپا و کشورهای CIS و بالعکس

📍 تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۴

☎ ۸۸۳۲۶۰۱۳

asiabarco@asiabarco.com
www.asiabarco.com



بازرگانی رحیم ابشی

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
♦ کارگزار (حق العمل کار)
رسمی گمرک ایران

♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا
از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی

☎ ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
☎ ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
☎ ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
☎ ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸

✉ rahimabshi@yahoo.com



شرکت فور و آری ریلی

راه آینده مستقیم (رام لجستیک)

آدرس: تهران، خیابان اسکندری شمالی، خیابان فرصت شیرازی، پلاک ۱۰۳، واحد ۶

شماره تماس: ۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۵

آدرس ایمیل: Ram.log.ir@gmail.com

آدرس فکس: ۰۲۱-۶۶۱۲۳۶۵۴

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

بازرگانی لطفی

Lotfi Trade

صادرات، واردات، ترخیص کالا و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک، پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
☎ ۸۸۶۷۷۶۴۶
☎ ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

✉ Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)

شرکت تعاونی مسافری شماره ۲

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

پایانه غرب ۰۲-۸۱۶۶۶۶۴۴

پایانه جنوب ۰۴-۵۵۱۸۵۳۰۱۴
۰۶-۵۵۱۸۵۳۲۴۶

پایانه شرق

۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

✉ pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir



شرکت عرفان تجارت آستارا

فارا تیر ترابار

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 گمرگ 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 ۲۳-۵۵۱۸۵۳۱۲

رزرو ترمینال غرب ۵-۴۴۶۶۳۹۵۴

رزرو ترمینال شرق ۰۸۰-۷۷۸۶۸۰۷۷۸۶۵۵۳

رزرو پارکینگ بیهقی ۰۱-۸۸۷۵۳۶۰۰۱

www.iranpeyma.info

بازرگانی لاله رخسار

LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۳۶۳)

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 ۶، واحد ۶۰۹

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: ۳۳۳
داخلی تهران: ۲۱۱
دفتر دبی: ۹۱۰۹ ۱۵۶ ۹۷+
۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

☎ ۰۲۱-۴۵۹۴۳
☎ ۹۱۰۹ ۱۵۶ ۹۷+
☎ ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

✉ lrtrading.co

www.LRtrading.co info@LRtrading.co

www.tarabaran.com





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

☎ +902627540126

☎ ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰

☎ ۰۶۶۲۷۱۲۶۵-۶

Farhad Azarafza ☎ +905323131857

☎ +989122077929

☎ ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹

☎ ۰۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

🌐 www.cakannakliyat.com

✉ rohat.cakan@cakannakliyat.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۲۴۳۷

☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

☎ ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

☎ ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

✉ csnoori@gmail.com

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



موسسه حسابداری

امیر آتاشانی و همکاران

تهیه صورت مالی و اظهارنامه مالیاتی انبارگردانی،
حسابداری مالی، بودجتهویسی، بیمه مشاوره وزارت
کار، مالیاتی و حقوقی، تهیه گزارش ارزش افزوده

☎ ۰۲۱-۷۶۲۵۱۴۷۷ / ۸۸۹۳۸۹۴۴

☎ ۰۹۱۲۵۸۶۱۷۶۱ / ۰۹۱۲۵۸۴۶۰۴۰

✉ Info@Atashani.ir

🌐 www.Atashani.ir



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

HAMOON SANAT SHARIF

واردات - صادرات - ترخیص

دارای دفاتر در چین- ترکیه- دوی

📍 تهران، خیابان ولیعصر، تقاطع طالقانی،

مجمع تجاری اداری نور تهران، طبقه ۶ اداری، واحد ۱۸۰۶

☎ ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹

☎ ۸۶۰۹۷۴۲۱

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور

◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

📍 تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی،

خیابان زیبا، پلاک ۴۶، واحد ۸

☎ ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ / ☎ ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ ☎ ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ / ☎ ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶

🌐 www.s-clearance.com

✉ Soltantejaratbazargan.co@gmail.com



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی



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



شرکت ام ال سی شیپینگ
خدمات فورواردری و کشتیرانی در کشور امارات
NVOCC & LOGISTICS



تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳
☎ ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۵

✉ info@mehrlogistics.com

NIKBAR Co
Int'l transport

URMIA IRAN

☎ 04432759351-4



شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر و فورواردر

✉ infonikbarco@gmail.com



حمل و نقل بزرگ مقیاس هوشمند
عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فراورده های نفتی، کالا و مواد معدنی بصورت تخصصی با بیش از ۱۵۰۰ دستگاه ناوگان ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه ناوگان تحت پوشش.

■ عضو شرکت های هوشمند دارای اپلیکیشن حمل بار

📍 مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ ☎ ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

☎ ۰۵۱-۳۱۳۴۷ شماره ویژه ☎ ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

✉ adtarabaran@yahoo.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۵۱۰۶۹ نماینده برتر

صادر انواع بیمه نامه:

باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

📍 تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان
سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷

☎ ۰۹۱۲-۳۸۶۷۱۹۵ ☎ ۸۸۳۱۷۹۷۳

☎ ۸۸۳۴۰۱۸۳ / ۸۸۳۰۳۴۹۷

✉ bobehreja@gmail.com



رهزاد ترابار
Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها با
کامیون های 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

☎ ۰۹۹۰-۰۱۱۵۴۱۱ : باربری

☎ 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 کاربری ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد
مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور
(بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)
حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

📍 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴

☎ ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ ☎ ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷

☎ بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳ ☎ بندرامام: ۰۶۱-۱۲۹۸-۵۲۲۴۱۳۵۲

☎ تهران: ۰۵۵۲۹۵۷۰۸-۱۰ / 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

امانت‌داری، دقت و سرعت در تحویل کالا

حمل کالا از اهواز به تمام نقاط کشور

۳۰ سال سابقه با مدیریت و کادری مجرب

📍 اهواز، کیلومتر ۲ جاده اندیشک، شهرک حمل و نقل کالای اهواز،

ساختمان حمل و نقل فولاد ترابرهاورمیان، پلاک ۴۹

☎ ۰۶۱-۳۳۸۳۲۳۵۵ / ۳۳۸۳۲۳۵۶ ☎ ۳۳۸۳۲۳۵۷

✉ fooladtarabartransport@gmail.com



لجستیک و حمل و نقل تخصصی

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 پروژه‌ای و کیسه‌ای، قطعات و نگله‌های سنگین،

قطعات کارخانه‌های 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
ARIAN DIESEL**

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 لاستیک واشویی (سواری)

مدیریت: میثم واشویی

استان: تهران

شهر: تهران

تلفن: ۰۲۱-۳۳۱۳۴۴۶۸

آدرس: خیابان امیرکبیر شرقی - پاساژ مرکزی - طبقه اول شماره ۲۷

فروشگاه همگام تایر (سواری)

مدیریت: بهروز محمودی

شعبه یک: تهران

تلفن: ۰۲۱-۴۶۸۹۳۵۷

آدرس: خیابان کارگر جنوبی - پایین تر از میدان جمهوری - بعد از کوچه آبرون پلاک ۸۳۶

شعبه دو: کرج

تلفن: ۰۲۶-۳۴۲۱۷۹۴۸

آدرس: محمدشهر - بلوار امام خمینی پایین تر از سه راه امیرکبیر - پلاک ۸۳۴

بازرگانی لاستیک نوتاش (سواری)

مدیریت: بهمن نوتاش

استان: آذربایجان شرقی

شهر: تبریز

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۱۶۴۸۰

آدرس: کوی ولیعصر - انتهای خیابان تختی شرقی

بازرگانی لاستیک مقدم

مدیریت: احسان مقدم

استان: تهران

شهر: تهران

تلفن: ۰۲۱-۵۶۳۹۱۴۴۶

آدرس: جاده قدیم ساوه نرسیده به شهرک نصیرآباد روبروی بازار سنگ سرامیک ده حسن

تامین کننده برترین برندهای تایر دنیا



Made in TAIWAN



A product of DOUBLECON



دارای ۵ سال ضمانت

جهت اطلاع از شرایط فروش سازمانی و اعطای نمایندگی با ما در ارتباط باشید.

www.arian-tire.com

تلفن: ۰۲۱-۴۸۴۹۱۰۰۰

داخلی: ۴۰۳



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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با همکاری بیمه پاسارگاد اجرا می کند:



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 شرکت های متصدی کانتینری
- پوشش خسارت های 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 ۳۸۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی
به عنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و
کلرگز ارگمرکی، تولید کنندگان 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+



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رتبه بندی شکل های حرفه ای اتاق بازرگانی ایران



مقایسه وضعیت مولفه‌ها در سه ارزیابی اخیر



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: عالی
- عضویت: عالی
- خدمات: عالی
- تأثیرگذاری بر سیاست: عالی
- تنظیم‌گری: عالی
- تعامل با اتاق: عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۳۷۶۴۶-۹



دومین نمایشگاه بین المللی بتن آماده

قطعات بتنی و صنایع وابسته ایران

۲۹ خرداد - ۱ تیر ۱۴۰۳

ساعت بازدید: ۱۰:۰۰ الی ۱۸:۰۰
تهران، نمایشگاه بین المللی شهرآفتاب

2nd

Ready Mixed Concrete & Relative Industries Fair

18-21 June 2024

Opening Hours: 10:00-18:00

Tehran, Shahr-e Aftab International Exhibition

www.exhibiran.com

کانون سراسرک انجمن هاک صنعتی کارفرمایی تولیدکنندگان بتن آماده قطعات بتنی

۰۹۱۲۵۳۴۴۰۲۶

kanoon.beton.amade

www.Iranconcretefair.com

www.kanoonbetonamade.com

برگزارکننده: شرکت فرجاد تجارت

۰۹۱۲۰۶۸۹۴۰۶

betonfair/farjadtco

تهران، ابتدای بزرگراه خلیج فارس، نمایشگاه بین المللی شهرآفتاب
EXHIBIRAN INTERNATIONAL Fairground, Shahr-e Aftab Complex, Khalij-e Fars Highway, Tehran, Iran



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





فراخوان ثبت نام

یازدهمین نمایشگاه بین المللی

حمل و نقل ریل

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

۲۹ اردیبهشت الی ۱ خرداد

تهران | محل دائمی نمایشگاه های بین المللی

18-21 May 2024

Tehran International Permanent Fairground



انجمن صنایع ریلی ایران
IRAN INDUSTRY RAIL
ASSOCIATION



انجمن صنایع شرکت های
حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
Iran's Goods of Rail Transport
Companies

برگزار کننده :

TEL: (+98)2141984

88656169

(+98)9901981911

info@miladfair.com

www.miladfair.com



میلاد نور
MILAD E NOOR

به زودی در جاده‌های ایران ...



تجربه ای متفاوت از کیفیت



سروش دیزل
SOROUSH 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



کارگو اطلس

ترانزیت داخلی و خارجی
زمینی | هوایی | دریایی



تهران - جردن
خیابان عاطفی غربی
پلاک ۱۱۹ - واحد ۳
☎ ۲۲۰۱۰۰۲۳
cargoatlasco.com

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



GOODYEAR

WARRIORTYRE

ONYX

A
آرین تایر
ARIAN TIRE



جهت اطلاع از شرایط فروش سازمانی و اعطای نمایندگی با
ما در ارتباط باشید. داخلی: ۴۰۳ ۰۲۱-۴۸۴۹۱۰۰۰