



مجمع ایران برای فردا
توليدات سمارت
خدمات حمل و نقل و لجستیک

ASMAP ASSOCIATION

OF INTERNATIONAL ROAD CARRIERS

Is 9, 38, Markhamkayaz, Moscow, 120147. Russia phone: +7 (495) 622 00 00, fax: +7 (495) 622 00 01 e-mail: asmap@asmap.ru, www.asmap.ru

VP - 54-769
ASMAP
18 2008

To the President of the Transportation and
Logistics Federation of Iran (TLFI), c/o A. O.
Mr. Ali Malekzadeh

Dear Mr. Ali Malekzadeh:

The Association of International Road Carriers (ASMAP) extends its compliments to the Transportation and Logistics Federation of Iran. In response to your letter No. TLFI/1405/01/06 dated June 30, 2016, we are forwarding excerpts from the following regulatory legislative acts of the European Economic Union and the Russian Federation that govern requirements regarding road freight transport, customs procedures, and operational standards for rolling stock:

The Customs Code of the European Economic Union;

Federal Law No. 209-FZ, of August 3, 2010, "On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Customs Legislative Acts of the Russian Federation";

The Code of the Russian Federation on Administrative Offenses;

The Rules for the Movement of Heavy and/or Overload Vehicles, approved by Decree of the Government of the Russian Federation No. 2000 of December 1, 2013;

The issue of surplusing visa procedures for professional drivers is regularly raised during high-level discussions.

A favorable visa regime is already in place for truck drivers engaged in international road transport under the Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Islamic Republic of Iran on Simplifying the Conditions for Mutual Travel by Carriers Categories of Citizens of the Russian Federation and the Islamic Republic of Iran, dated November 23, 2014.

Moreover, in December 2013, at the request of the Russian side, the processing time for multiple entry visa applications for Russian drivers in the Russian Federation was reduced from 10 to 5 working days. At the same time, given the importance of developing international road transport between Russia and Iran,

ASMAP supports the proposal to completely abolish visas for professional drivers.

Enclosure page

Yours faithfully,

Deputy General Director

E. V. And



- مکاتبه رسمی اتحادیه آسامپ روسیه با رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران
- رایزنی معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک با اتاق بازرگانی مینسک
- توسعه حمل و نقل جاده‌ای ایران و بلاروس؛ رایزنی فدراسیون حمل و نقل و لجستیک با انجمن باماپ
- دیدار معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل ایران با معاون اتحادیه حمل و نقل جاده‌ای روسیه
- برگزاری نشست تخصصی بررسی چالش‌های حمل و نقل ایران و تاجیکستان

هفته‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای



مجمع ایران برای فرود
تولیدات صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک

مکاتبه اتحادیه آسماپ روسیه با علی محمودی سرای،

رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک و انجمن شرکتهای بینالمللی مالکان کامیون ایران

ASMAP ASSOCIATION

OF INTERNATIONAL ROAD CARRIERS

b.9, 34, Marksistskaya str., Moscow, 109147, Russia, phone +7 (495) 622-00-00, fax +7 (495) 622-00-03 e-mail: asmap@asmap.ru, www.asmap.ru

To the President of the Transportation and
Logistics Federation of Iran (TLFI) «V» 09
Mr. Ali Mahmoud Sarai

Dear Mr. Ali Mahmoud Sarai!

The Association of International Road Carriers (ASMAP) extends its compliments to the Transportation and Logistics Federation of Iran. In response to your letter No. TLFI/1405/0066 dated June 30, 2026, we are forwarding excerpts from the following regulatory legal acts of the Eurasian Economic Union and the Russian Federation that govern requirements regarding road freight transport, customs procedures, and operational standards for rolling stock:

The Customs Code of the Eurasian Economic Union,

Federal Law No. 289-FZ of August 3, 2018, "On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation";

The Code of the Russian Federation on Administrative Offenses;

The Rules for the Movement of Heavy and/or Oversized Vehicles, approved by Decree of the Government of the Russian Federation No. 2060 of December 1, 2023.

The issue of simplifying visa procedures for professional drivers is regularly raised during high-level discussions.

A favorable visa regime is already in place for truck drivers engaged in international road transport under the Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Islamic Republic of Iran on Simplifying the Conditions for Mutual Travel by Certain Categories of Citizens of the Russian Federation and the Islamic Republic of Iran, dated November 23, 2015.

Furthermore, in December 2023, at the request of the Iranian side, the processing time for multiple-entry visa applications for Iranian drivers in the Russian Federation was reduced from 10 to 5 working days. At the same time, given the importance of developing international road transport between Russia and Iran, ASMAP supports the proposal to completely abolish visas for professional drivers.

Enclosure pages

Yours sincerely,

Deputy General Director

E. V. Antipov

انجمن حمل و نقل بینالمللی روسیه (آسماپ)، در پاسخ به مکاتبات اخیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، مستندات قانونی و مقررات جاری در اتحادیه اقتصادی اوراسیا و فدراسیون روسیه را برای شفافسازی فرآیندهای گمرکی و استانداردسازی ناوگان حمل و نقل جادهای ارسال کرده است. این پاسخ شامل جزئیاتی در خصوص کد گمرکی اتحادیه اوراسیا، قوانین فدرال روسیه در زمینه مقررات گمرکی، کدهای تخلفات اداری و همچنین ضوابط مربوط به تردد خودروهای سنگین و فوقسنگین است که برای شرکتهای حمل و نقل بینالمللی اهمیت بالایی دارد. در بخش دیگری از این مکاتبه، آسماپ به مسئله تسهیل روادید برای رانندگان حرفه‌ای پرداخته و ضمن اشاره به کاهش زمان صدور ویزای چندبار ورود برای رانندگان ایرانی از ده روز به پنج روز کاری در دسامبر ۲۰۲۳، اعلام کرده است که

از پیشنهاد ایران برای لغو کامل روادید رانندگان ترانزیتی حمایت می‌کند تا مسیر توسعه تجارت میان دو کشور هموارتر شود.

دیدار معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با اتاق بازرگانی مینسک؛ تأکید بر توسعه همکاری‌های تجاری و رفع موانع صادرات ایران به بلاروس



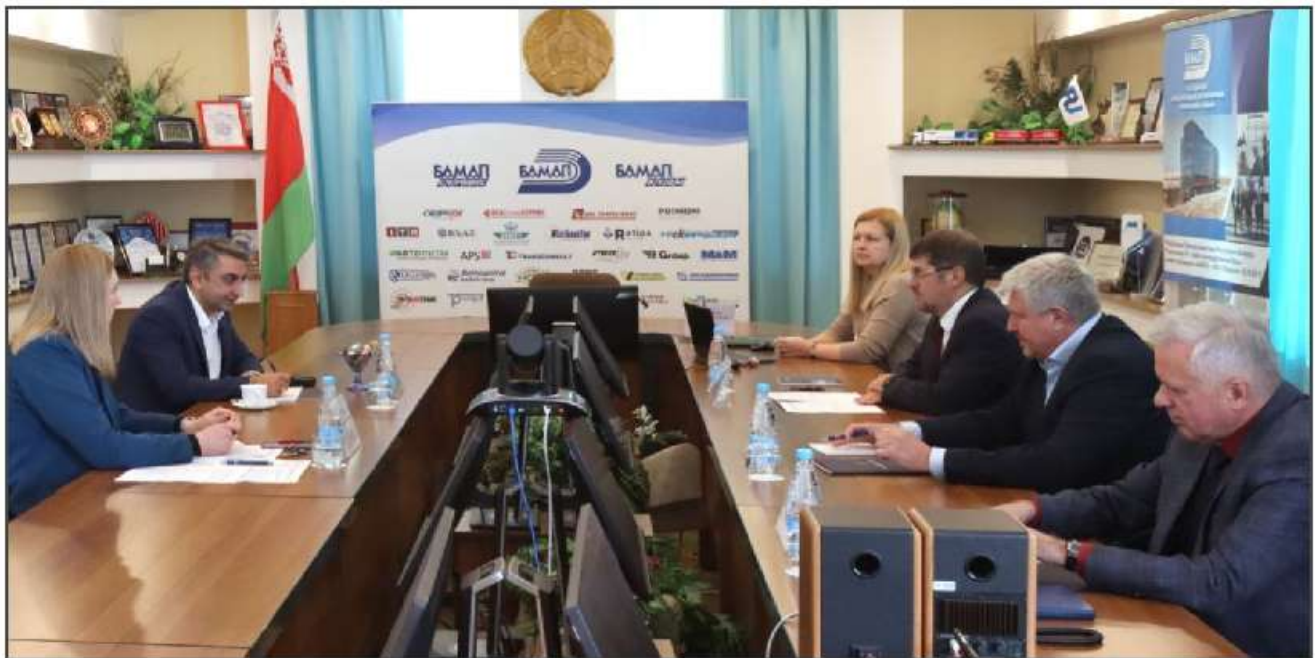
در دیدار ابادر براری، مشاور رئیس و معاون بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، با نمایندگان اتاق بازرگانی مینسک، ظرفیت‌های توسعه همکاری‌های تجاری، حمل‌ونقلی و اقتصادی میان ایران و بلاروس مورد بررسی قرار گرفت. در این نشست، ابادر براری با اشاره به ظرفیت‌های قابل توجه دو کشور در حوزه تجارت و حمل‌ونقل، بر ضرورت معرفی و شناسایی دقیق فرصت‌های تجاری میان ایران و بلاروس تأکید کرد و گفت: ایجاد شناخت متقابل از ظرفیت‌های تولیدی، صادراتی و خدماتی دو کشور می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری همکاری‌های جدید میان فعالان اقتصادی ایران و بلاروس باشد. وی همچنین پیشنهاد کرد تشکیل‌های اقتصادی دو کشور، با هدف استمرار ارتباطات و تسهیل مذاکرات تجاری، برگزاری منظم جلسات آنلاین میان فعالان اقتصادی و شرکت‌های ایرانی و بلاروسی را در دستور کار قرار دهند. یکی دیگر از محورهای مهم مطرح‌شده در این نشست، استانداردها و الزامات ورود کالاهای ایرانی به بازار بلاروس بود. براری با اشاره به اهمیت تسهیل تجارت میان دو کشور، بر ضرورت بازنگری و تسهیل برخی استانداردها و الزامات مربوط به کالاهای وارداتی از ایران تأکید کرد و خواستار بررسی راهکارهایی برای کاهش موانع فنی و اداری پیش روی صادرکنندگان ایرانی شد.



در این نشست همچنین بر اهمیت توسعه ارتباط مستقیم میان اتاق‌های بازرگانی، تشکل‌های تخصصی، شرکت‌های حمل‌ونقل و فعالان اقتصادی دو کشور تأکید شد تا ضمن شناسایی موانع موجود، زمینه برای افزایش مبادلات تجاری و همکاری‌های لجستیکی فراهم شود. در این دیدار ویتالی ژوک معاون اتاق بازرگانی مینسک از طرف بلاروس به همراه تعدادی از شرکت‌های حمل و نقلی عضو اتاق مینسک حضور داشتند. برگزاری این نشست را می‌توان گامی در جهت تقویت ارتباطات بخش خصوصی ایران و بلاروس، شناسایی فرصت‌های جدید تجاری و ایجاد سازوکارهای مستمر برای گفت‌وگوی مستقیم میان فعالان اقتصادی دو کشور دانست.

تأکید بر توسعه همکاری های حمل و نقل جاده ای ایران و بلاروس

در دیدار فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با انجمن باماپ



در دیدار ابادر براری، مشاور رئیس و معاون امور بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با رئیس و مدیران انجمن حمل و نقل و لجستیک جاده ای بلاروس (BAMAP)، زمینه های توسعه همکاری های حمل و نقلی میان دو کشور و برخی مسائل و ملاحظات فعالان حمل و نقل جاده ای مورد بررسی و تبادل نظر قرار گرفت. در ابتدای این نشست، دو طرف ضمن ابراز خرسندی از برگزاری این دیدار، بر اهمیت تداوم ارتباط مستقیم میان تشکلهای حمل و نقل ایران و بلاروس و ضرورت تقویت همکاری های دوجانبه تأکید کردند. سرگئی دوبینا، رئیس انجمن باماپ بلاروس، ضمن استقبال از توسعه ارتباطات با طرف ایرانی، ابراز تمایل کرد در فرصت مناسب با علی محمودی سرای، رئیس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و رئیس انجمن مالکان شرکتهای حمل و نقل جاده ای دیدار و درباره زمینه های همکاری و مسائل مشترک گفت و گو کند. در ادامه این نشست، طرف بلاروسی پرسش ها و ملاحظاتی را در خصوص عوارض ۱۰ درصدی ناوگان خارجی و همچنین موضوع مابه التفاوت سوخت مطرح کرد. ابادر براری ضمن ارائه توضیحات لازم درباره این موضوعات و پاسخگویی به پرسش های مطرح شده از سوی طرف بلاروسی، بر اهمیت



شفاف‌سازی و ارائه مستندات قانونی تأکید کرد. در پایان توافق شد مستندات و مبانی قانونی مرتبط با موضوعات مطرح‌شده از سوی طرف ایرانی، در قالب مکاتبه رسمی برای انجمن باماپ ارسال شود تا بررسی‌های کارشناسی طرف بلاروسی بر مبنای مستندات انجام گیرد.

حاضران از طرف انجمن باماپ بلاروس



- سرگئی دوبیتا، رئیس انجمن باماپ
- الکساندر کارپوک، مدیرکل انجمن باماپ
- ناتالیا ویسوتسکایا، معاون مدیرکل انجمن باماپ
- واتسلاو زالسکی، رئیس بخش سیاست حمل‌ونقل و لجستیک
- مارینا کونوود، رئیس بخش امور سازمانی، منابع انسانی و حقوقی

دیدار معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل ایران با

معاون مدیر کل اتحادیه حمل و نقل جاده‌ای روسیه (ASMAP)



در ادامه رایزنی‌ها برای توسعه همکاری‌های حمل و نقلی میان ایران و روسیه، اباذر براری، مشاور رئیس و معاون بین الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با E. V. Antipov، معاون مدیر کل انجمن بین‌المللی حمل و نقل جاده‌ای روسیه (АСМАП) و جمعی از همکاران و کارشناسان این انجمن دیدار و گفت‌وگو کرد. در این نشست، دو طرف ضمن تأکید بر اهمیت توسعه مناسبات حمل و نقلی و لجستیکی میان ایران و روسیه، مهم‌ترین مسائل و موانع موجود در مسیر همکاری شرکت‌های حمل و نقل دو کشور را مورد بررسی قرار دادند. توسعه مسیرهای حمل و نقل میان ایران و روسیه و استفاده مؤثرتر از ظرفیت مسیرهای عبوری از دو کشور از جمله محورهای اصلی مطرح شده در این نشست بود. همچنین بر ضرورت تقویت همکاری میان تشکل‌های حرفه‌ای و انجمن‌های حمل و نقلی دو کشور، تبادل مستمر اطلاعات و پیگیری مشترک مسائل فعالان بخش حمل و نقل تأکید شد. در این دیدار همچنین پیشنهادهایی برای فعال‌تر شدن مسیرهای ترانزیتی، تسهیل تردد ناوگان، رفع موانع اجرایی و افزایش ظرفیت



مجمع ایران برای فردا
توليدات، صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک



همکاری‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و لجستیکی مطرح و درباره راهکارهای پیگیری آنها بحث و تبادل نظر شد. براری همچنین بر این موضوع تأکید کرد که ظرفیت‌های حمل‌ونقلی ایران و روسیه تنها محدود به مبادلات دوجانبه نیست و می‌توان از موقعیت جغرافیایی و شبکه مسیرهای دو کشور برای توسعه ارتباطات تجاری و ترانزیتی با سایر بازارها، از جمله آسیای مرکزی و چین، استفاده کرد. در پایان، دو طرف بر تداوم گفت‌وگوها و پیگیری مستمر موضوعات مطرح‌شده با هدف تبدیل ظرفیت‌های موجود به همکاری‌های عملیاتی و افزایش سهم حمل‌ونقل و ترانزیت در توسعه روابط اقتصادی ایران و روسیه تأکید کردند.



مجمع ایران برای فردا
توليدات صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک



برگزاری نشست تخصصی بررسی چالش‌های حمل‌ونقل ایران و تاجیکستان



فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران در تاریخ پانزدهم مهرماه ۱۴۰۵، میزبان نشستی تخصصی با محوریت توسعه روابط تجاری و ترانزیتی با کشور تاجیکستان بود. در این نشست که با هدف واکاوی چالش‌ها و شناسایی فرصت‌های همکاری پیش از برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک انجام شد، راهکارهای ارتقای ظرفیت‌های ترانزیتی و تسهیل مبادلات میان جمهوری اسلامی ایران و تاجیکستان مورد بررسی قرار گرفت. در این جلسه، علاوه بر بحث پیرامون زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، چالش‌های آسیب‌شناسانه از جمله دریافت‌های غیررسمی و وجوه غیرقانونی از رانندگان در مسیرهای مواصلاتی مورد نقد و بررسی دقیق قرار گرفت. همچنین طرح ایجاد یک هاب لجستیکی راهبردی به منظور تسهیل و تسریع در مبادلات کالا و بهره‌مندی بهینه از پتانسیل‌های ترانزیتی دو کشور، از دیگر محورهای اصلی این نشست بود که پیرامون آن تبادل نظر تخصصی میان نمایندگان حاضر صورت پذیرفت.

به قلم دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران:



ارزیابی ظرفیت زیرساخت‌های کشور برای جایگزینی مسیرهای دریایی

- زیرساخت‌های فعلی ظرفیت جایگزینی کامل را ندارند. حتی با فعال‌سازی حداکثری همه مسیرهای زمینی و ریلی، ایران نمی‌تواند به طور کامل جای بنادر جنوبی را پر کند. اما می‌تواند ۸۰-۷۰٪ نیاز کالاهای اساسی را با ترکیب هوشمندانه مسیرها تأمین کند.

مقایسه تحلیلی مسیرها بر اساس چهار معیار

۱. کریدور شمال-جنوب (خزر + ریلی)

معیار	امتیاز	توضیح
ظرفیت	☆☆☆	۱۰-۱۵ میلیون تن/سال (قابل افزایش تا ۲۰ میلیون با سرمایه‌گذاری)
هزینه	☆☆☆☆	۳۰-۴۰٪ ارزان‌تر از حمل جاده‌ای، رقابتی با دریایی
زمان	☆☆☆	۱۵-۲۵ روز از روسیه/قزاقستان تا مرکز ایران
ریسک	☆☆☆	متوسط؛ وابسته به همکاری روسیه، آذربایجان، ترکمنستان

نقاط قوت:

- تنها مسیری که می‌تواند حجم بالای غلات را جابجا کند
- اتصال ریلی مستقیم تا تهران (از طریق ترکمنستان و آذربایجان)
- هزینه پایین‌تر به دلیل حمل انبوه ریلی

نقاط ضعف:

- گلوگاه رشت-آستارا: ۱۶۲ کیلومتر راه آهن ناقص که کل کریدور را ناقص می‌کند
- بنادر خزر (انزلی، امیرآباد، نوشهر) عمق کافی برای کشتی‌های بزرگ ندارند
- ظرفیت تخلیه روزانه محدود (حدود ۱۰-۱۵ هزار تن)



۲. مسیر پاکستان (گوادر/کراچی)

معیار امتیاز توضیح

ظرفیت	★★★	۲-۳ میلیون تن / سال
هزینه	★★★	متوسط؛ کرایه کامیون بالا در بلوچستان
زمان	★★★	۷-۱۲ روز از کراچی تا تهران
ریسک	★★	بالا؛ ناامنی، قاچاق، زیرساخت ضعیف

نقاط قوت:

- دسترسی مستقیم به دریای عمان بدون عبور از هرمز
- مسیر جایگزین در صورت بسته شدن کامل خلیج فارس
- امکان استفاده از بندر گوادر (سرمایه گذاری چین)

نقاط ضعف:

- امنیت: حملات گروه های مسلح در بلوچستان
- زیرساخت: جاده های دوطرفه کوهستانی، گمرکات کوچک
- ظرفیت گمرکی: تفتان و ریمدان روزانه چند صد کامیون بیشتر ظرفیت ندارند
- وابستگی به ثبات سیاسی پاکستان

۳. مسیر ترکیه (بازرگان/سرو)

معیار امتیاز توضیح

ظرفیت	★★★	۵-۷ میلیون تن / سال
هزینه	★★	گران؛ ۲-۳ برابر دریایی
زمان	★★★	۳-۷ روز از اروپا تا ایران
ریسک	★★★	متوسط؛ وابسته به روابط سیاسی



مجمع ایران برای فردا
توليدات صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک

نقاط قوت:

نقاط قوت مسیر ترکیه:

- سریع‌ترین مسیر زمینی به اروپا
- زیرساخت جاده‌ای و گمرکی بسیار خوب
- امکان حمل کالاهای حساس (دارو، تجهیزات پزشکی)

نقاط ضعف:

- هزینه بالا: برای کالاهای اساسی حجیم (گندم) مقرون به صرفه نیست
- وابستگی به ترکیه و هماهنگی با ناتو
- ظرفیت محدود برای کالاهای فله

۴. مسیر چین-آسیای میانه (ریلی)

معیار امتیاز توضیح

ظرفیت ★★ ۱-۲ میلیون تن/سال (هفته‌ای ۱۰-۵ قطار)

هزینه ★★ گران؛ ۲-۳ برابر دریایی

زمان ★★★★★ ۱۵-۱۲ روز از چین تا تهران

ریسک ★★★★★ متوسط؛ نیاز به هماهنگی چند کشور

نقاط قوت مسیر چین-آسیای میانه:

- ایمن‌ترین مسیر (بدون خطر دزدی دریایی)
- مناسب کالاهای صنعتی و باارزش
- زمان کمتر از دریایی (۴۰-۳۰ روز)

نقاط ضعف:

- ظرفیت محدود: تعداد قطارها کم است
- هزینه بالا برای کالاهای فله
- نیاز به تغییر عرض ریل در مرزهای ترکمنستان/قزاقستان



مجمع ایران برای فردا
توليدات صادرات
خدمات حمل و نقل و لجستیک

۵. مسیر عراق (ترانزیت)

معیار امتیاز توضیح

ظرفیت ★ ۱-۲ میلیون تن (عمدتاً صادرات)

هزینه ★★☆☆ متوسط

زمان ★★☆☆ ۲-۵ روز

ریسک ★★ بالا؛ بی ثباتی سیاسی

نقاط قوت:

• مسیر سریع برای صادرات به عراق

• امکان ترانزیت از بندر ام قصر

نقاط ضعف:

• عراق خودش واردکننده بزرگ کالاهای اساسی است

• نمی تواند برای واردات به ایران نقش کلیدی داشته باشد

• ناامنی و فساد گمرکی

🎯 کدام مسیرها قابل اتکا هستند؟

رتبه بندی نهایی بر اساس قابلیت اتکا:

رتبه مسیر دلیل

۱ خزر/شمال-جنوب بالاترین ظرفیت، پایین ترین هزینه، تنها گزینه برای غلات

۲ ترکیه سریع، امن، اما محدود برای فله

۳ چین (ریلی) ایمن و قابل پیش بینی، اما ظرفیت کم

۴ پاکستان جایگزین اضطراری، اما پرریسک

۵ عراق فقط برای صادرات، نه واردات



⚠ گلوگاه‌های حیاتی که باید رفع شوند

۱. راه آهن رشت-آستارا: بدون این ۱۶۲ کیلومتر، کریدور شمال-جنوب ناقص است. تکمیل آن ظرفیت را ۲-۳ برابر می‌کند.
۲. عمق‌بخشی بنادر خزر: انزلی و امیرآباد باید ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰-۱۵ هزار تنی را داشته باشند. ۳. توسعه گمرکات شرقی: تفتان و ریمدان نیاز به تجهیزات تخلیه، انبار و نیروی انسانی بیشتر دارند.
۳. امنیت بلوچستان: بدون ثبات، مسیر پاکستان قابل اتکا نیست. ۵. تنوع شرکای تجاری: کاهش وابستگی به روسیه و چین برای جلوگیری از فشار سیاسی.
۴. تنوع شرکای تجاری: کاهش وابستگی به روسیه و چین برای جلوگیری از فشار سیاسی.

💡 استراتژی بهینه پیشنهادی

تأمین کالاهای اساسی (گندم، ذرت، روغن):

سهم	مبدأ/نوع
۶۰٪	از خزر/شمال-جنوب (روسیه، قزاقستان)
۲۰٪	از ترکیه (روغن، لبنیات)
۱۰٪	از پاکستان (برنج، شکر)
۱۰٪	از چین (کالاهای صنعتی)

تأمین کالاهای صنعتی و دارو:

سهم	مبدأ/نوع
۴۰٪	از ترکیه/اروپا
۳۰٪	از چین (دیلی)



مجمع ایران برای فردا
توليدات، صادرات
خدمات حمل و نقل و صنعت

نتیجه گیری

زیرساخت های فعلی ایران ظرفیت جایگزینی کامل مسیرهای دریایی را ندارند، اما با یک استراتژی ترکیبی:

- کوتاه مدت (۱-۲ سال): تمرکز بر خزر و ترکیه + استفاده حداکثری از ظرفیت موجود
- میان مدت (۳-۵ سال): تکمیل رشت-آستارا + توسعه بنادر خزر + تقویت مرزهای شرقی
- بلندمدت (۵-۱۰ سال): تبدیل ایران به هاب ترانزیتی منطقه با ظرفیت ۵۰+ میلیون تن
- قابل اتکاترین مسیر: کریدور شمال-جنوب (خزر) به شرط تکمیل راه آهن رشت-آستارا
- سریع ترین مسیر: ترکیه (اما گران)
- امن ترین مسیر: چین ریلی (اما کم ظرفیت)