

جنگ و تجارت!

- « عواقب جنگی
- « میانبرهای یک راهبندان جنگی
- « همه علیه کرملین
- « فرصت‌ها و غفلت‌های یک موقعیت نامنتظر
- « معامله ملی روی ریل بی میلی!
- « پایان خواب کروز
- « خود را بگوید که چون باید رفت
- « وقتی گاز دادن صرف نمی‌کند

تجارت

۱۹۶

۵۰۰۰۰ تومان

اردیبهشت و خرداد ۱۴۰۱ / ۱۵۲ صفحه

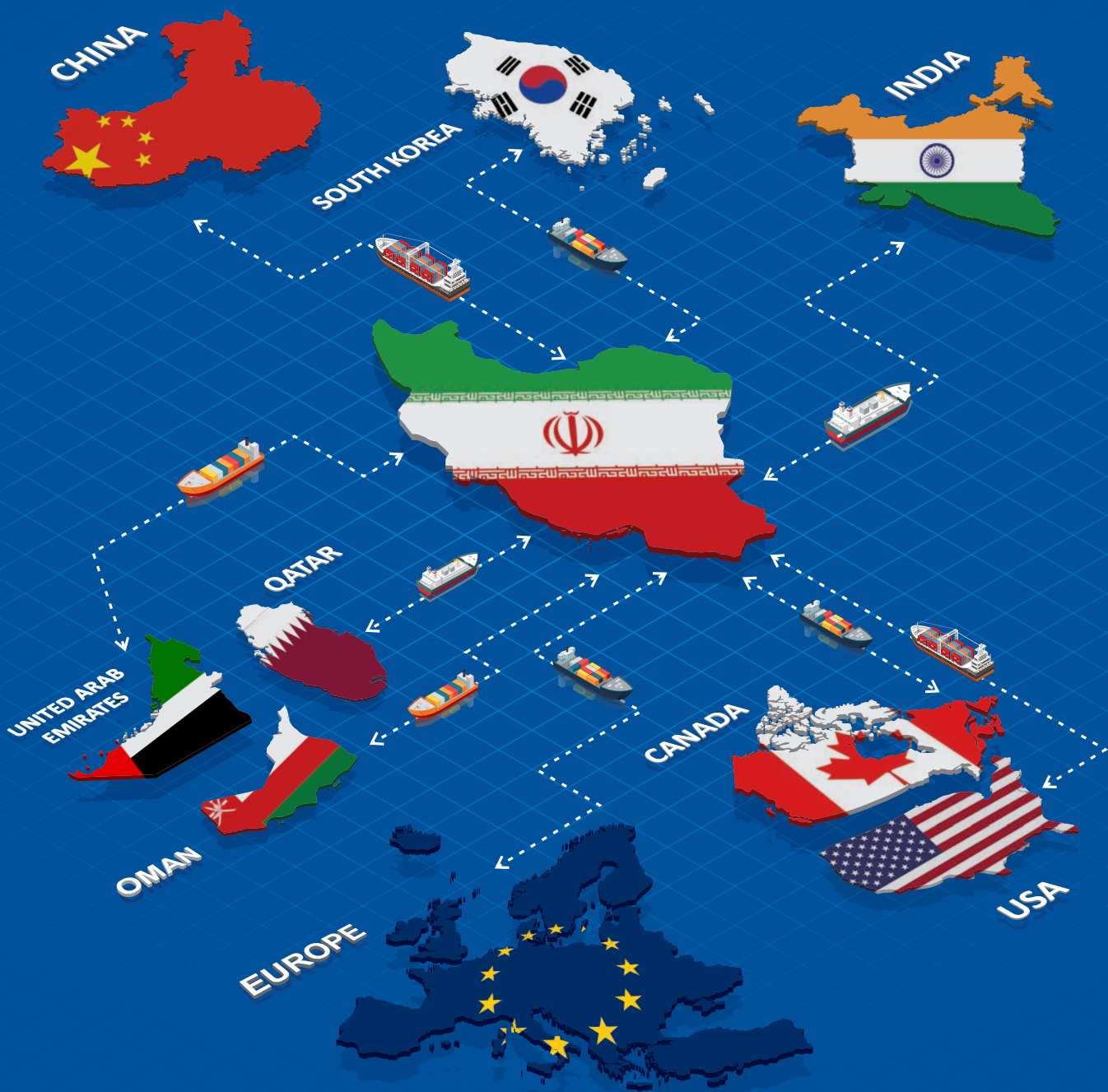
ماهنامه اقتصاد ترابری





B. S. I.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

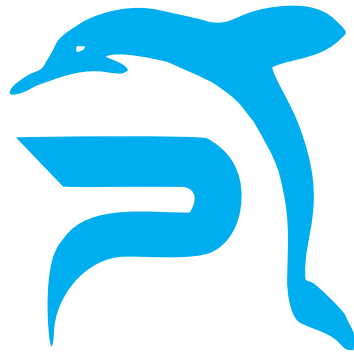
« ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU

« ارائه سرویس کانتینرهای خاص (فلترک-اپن-تاپ-یخچالی و ...) از چین، کره و تایوان

« ارائه سرویس مستقیم خرده بار (LCL) از چین به ایران

« ارائه سرویس حمل دریایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس، آمریکا، کانادا، اروپا،

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



PACIFIC

| www.pacificline.co |
| 021 - 88 93 00 56 - 69 |

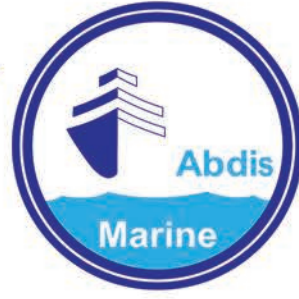
تهران، خیابان مطهری، نبش لارستان
پلاک ۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
Email: info@rdsshipping.com
www.rdsshipping.com

گروه شرکت های راهیان

- حمل و نقل دریایی و زمینی
- حمل کانتینری
- سرویس خرده بار
- سرویس های کراس استاف
- انبار اختصاصی در جبل علی
- حمل و نقل ترکیبی و ترانزیتی



شرکت کشتیرانی
آبدیس مارین



سرویس ویژه کانتینر یخچالی به کشورهای حوزه خلیج فارس،
هند، چین و آسیا دور



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴

تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ شماره: ۸۸۷۱۲۷۵۸

بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۳۷۱۹

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com



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

شرکت آداک مارین

کشتیرانی، حمل و نقل و بسته بندی بین المللی (مسئولیت محدود)



(۱) حمل و نقل کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی

(۲) حمل و نقل داخلی کانتینر به بنادر

(۳) حمل ماشین سواری، حیوانات خانگی، جسد متوفیان خارجی به خارج از کشور

(۴) قابلیت بارگیری بار لوازم منزل در کانتینر جلوی درب منزل مشتری

(۵) انواع خدمات بسته بندی شامل بسته بندی لوازم منزل و مبلمان، ماشین آلات، کالاهای تجاری، کالاهای نمایشگاهی، آثار هنری شامل تابلو نقاشی، مجسمه، اشیاء موزه، تابلوهای برق و تجهیزات، لوازم منزل دیپلمات‌های سفارتخانه‌ها جهت صادرات به کانادا، اروپا، آمریکا، استرالیا، نیوزلند، ترکیه، آفریقا و آسیا

(۶) ساخت صندوق چوبی برای اشیاء حساس و شکننده، پیانو و همچنین پالت بندی مواد غذایی جهت جلوگیری از آسیب‌های احتمالی حین حمل

(۷) کلیه امور ترخیص کالاهای وارداتی و انجام تشریفات گمرکی جهت صادرات کالا

(۸) دارای نمایندگی در کشورهای کانادا، اروپا، آمریکا، آفریقا، آسیا و اقیانوسیه

(۹) انجام کلیه امور بیمه‌ای صادرات و واردات کالا

(۱۰) جابه جایی دفاتر شرکت‌ها و سفارتخانه‌ها و دفاتر روزنامه‌های خارجی

(۱۱) ارائه خدمات انبارداری به صورت کانتینری و انبار مسقف استریپ کالاهای صادراتی و وارداتی در محوطه‌ی کانتینری

(۱۲) دارای ترمینال کانتینری در تهران، اصفهان و بندر عباس

(۱۳) عضویت در انجمن‌های بین المللی فورواردرها در آمریکا، اروپا، آسیا و اقیانوسیه

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶

تلفن: ۰۶۵-۸۸۹۴۹۸۶۰-۰۲۱ / شماره واتس‌آپ: ۰۹۱۲۰۸۳۲۸۰۱

آدرس ترمینال کانتینری و انبار بسته بندی: جاده ساوه، میدان قائم، نرسیده به پایانه حمل و نقل نسیم شهر، جنب پمپ بنزین سالور، خیابان علی آباد، ترمینال کانتینری آداک مارین

تلفن ۰۲۱-۵۵۲۷۷۹۰۰ - ۵۵۲۴۶۰۰۹ - ۵۵۲۷۰۲۶۴ - ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹ - ۰۲۱

www.adakmarine.ir

info@adakmarine.ir



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation

Sea Transportation - Rail Transportation

Cargo inspection - Warehousing



+021 79343



/ariantrans

www.ariantrans.com





ARIOMARINE
SHIPPING COMPANY



www.ariomarine.com
(+9821) 88 72 02 02





گروه مشاورین بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



■ ترخیص از تمامی گمرکات کشور

■ ثبت سفارش بازرگانی

■ حمل دریایی، زمینی و هوایی از سراسر دنیا

■ مشاوره و اخذ مجوزهای تخصصی ثبت سفارش (وزارت بهداشت و ...)

خیابان ولیعصر، نرسیده به سه راه جمهوری ۰۲۱-۶۷۵۳۱ مهدی افشار راد ۸۳ ۹۸ ۱۷۵ ۰۹۱۲

کوچه حسین سخنور، پلاک ۴، واحد ۱۸ و ۲۰ ۰۲۱-۶۷۵۲۸ ۱۳ ۵۱ ۰۹۱۲

حسن افشار راد ۰۲۱(۶۶۹۷۶۷۰۹-۶۶۴۷۹۵۰۲-۶۶۴۷۹۰۹۵-۶۶۹۷۶۷۳۲) ۰۹۱۲۴۸۶۲۸۷۲

www.radcommercialgroup.com / Info@rtrmed.ir



خدمات بازرگانی در چین و هند
ترخیص کالا در ایران



« حمل و نقل دریایی و هوایی

« دارای دفاتر فعال بازرگانی در چین - هند - امارات و ترکیه

« ۱۷ سال سابقه در زمینه واردات و صادرات کالا در کمترین زمان و حداقل هزینه

« واردات انواع ماشین آلات خط تولید - مواد اولیه کارخانجات و انواع کالاهای تجاری و کاربردی

« مشاوره خرید - ثبت سفارش و ترخیص کالا

SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی پاس

Weekly feeder service from Bandar Abbas to Jebel Ali and vice versa

We are the agent of nvocc lines such as :

Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, V Bird, SATT & Elite



www.pas-shipping.com

iran Tel: +98 21 88664376

تهران، میدان ونک، خیابان ملامصدرا، نرسیده به

بزرگراه کردستان کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۶۶۷۱۲۴ / ۸۸۶۶۵۹۶۲

SHIPPING
AGENCY

PAKAR

نمایندگی کشتیرانی پاکار

کشتیرانی پاکار

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAYQ Port (OMAN)

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر: ۰۹۳۹۱۴۵۴۸۱۶ / ۰۹۱۷۳۶۵۲۴۰۰

For more info: +989391454816 / +989173652400

 pakar_shipping_agency

 www.pakargroup.co



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.

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

آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۷
کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibahtd.com



AL SADAQA
AL ALIYAH
GENERAL TRADING L.L.C

CHOOSE A BETTER FUTURE
BUSHEHR BANDAR-E-ABBAS EMIRATES



بازرگانی لاله رخسار
LALEHROKHSAR TRADING

ترخیص کالا / خرید کالا / مشاوره
بوشهر / بندرعباس / امارات

آماده همکاری با شرکتهای کشتیرانی

خدمات
لجستیک
در امارات

۴۵۹۴۳ (۰۲۱)

مرکز تماس بازرگانی لاله رخسار

تهران، بلوار میرداماد، برج رز، طبقه ۷ واحد ۷۰۸

بوشهر، خیابان گمرک، ساختمان عیسوندی، طبقه اول، واحد ۲

دبی، بردبی خیابان مینا راشد ساختمان الفردها بلوک B

نزدیک گمرک واحد ۲۶

Info@LRTrading.co

www.LRTrading.co

www.alsadaqa.ae

+971 45 901200

+971 50 371 8448

+971 56 175 9109

09194568850



پیام کیهان پارس

شرکت خدمات بار هوایی

- تنها چارترکننده پروازهای باری شرکت هواپیمایی هما و شرکت هواپیمایی کویتی در استان خوزستان
- بسته‌بندی تخصصی انواع ماهی و میگو جهت صادرات به کشورهای حوزه خلیج و اروپا
- تنها نماینده شرکت‌های هواپیمایی هما و آسمان در استان خوزستان
- ارسال محمولات تجاری به بیش از ۲۹۰ نقطه جهان
- انجام تشریفات گمرکی و بازرگانی
- فریت بار مسافران عازم خارج کشور

دفتر مرکزی: اهواز، خ آزادگان، کوچه شهید شمخانی، نبش فردوسی، شماره ۲۳
خط ویژه: ۰۶۱ - ۳۸۸۰ / تلفن: ۳۲۲۳۵۹۰۶ / ۳۲۲۱۳۹۳۷ - ۰۶۱ / همراه: ۰۹۱۶۱۱۱۸۰۵۰ / ۰۹۱۶۶۱۱۳۲۲۹

دفتر فرودگاه: فرودگاه اهواز، جنب واحد بار هما، شرکت پیام کیهان پارس

همراه: ۰۹۱۶۰۹۲۶۶۰۰۵

تلفن: ۳ - ۳۴۴۵۴۳۲۲ - ۰۶۱

www.payamkeyhanpars.ir

pkp_cargo@yahoo.com



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی
SHIPPING AGENCY & INT'L. TRANSPORT CO.
۰ ۲۱ - ۸۳۵۶۰



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



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی گراش دریا

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، بلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰
تلفن: ۸۳۵۶۰
بندرعباس
بوشهر

نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲
تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
ایمیل: info@grash.com

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷



LCL SERVICE

WE MOVE
PROMISES



- ☎ (+98) 921 461 3640
- ✉ lcl@robina-shipping.com
- ☎ (+98) 21 26401237 EXT:120
- in Tosse Tejarat Robina
- 📷 robina_shipping



www.robina-shipping.com

تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821) 88100701

Fax: (+9821) 88100701-181

info@ltkshipping.com



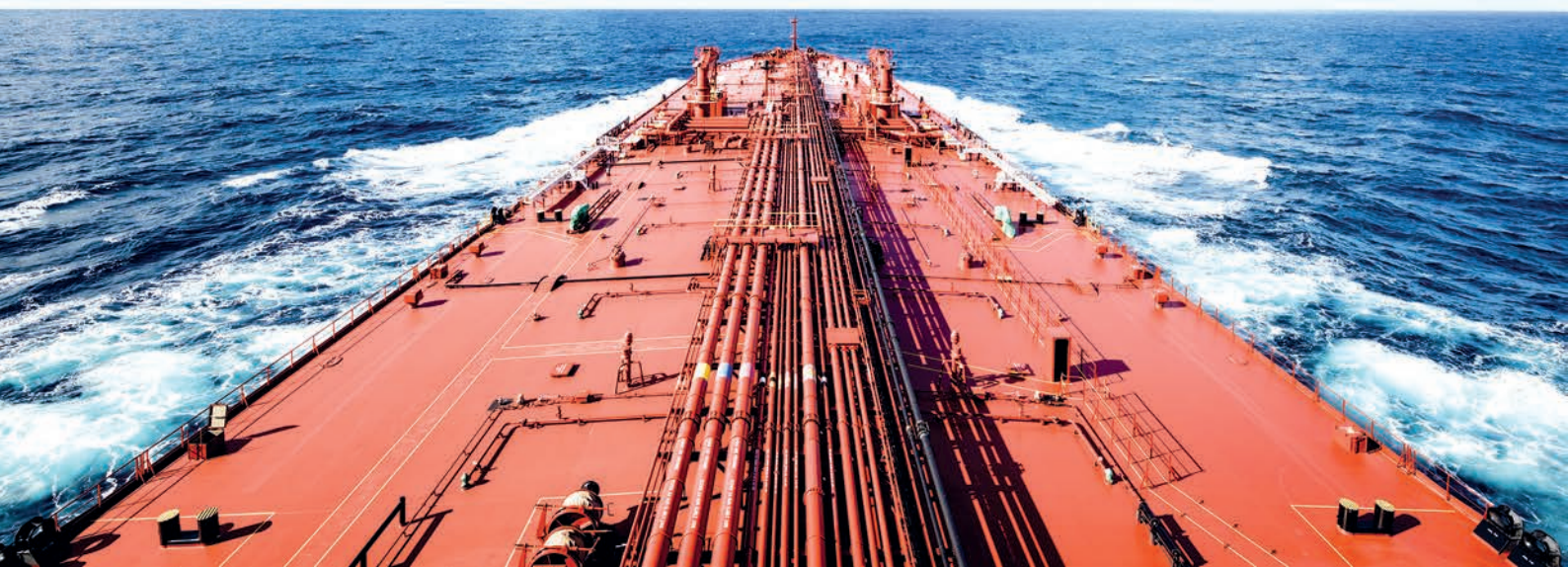
**FEEL THE DIFFERENCE
MORE THAN JUST SHIPPING
ON TIME. ON TASK. ON THE MOVE.**

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

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com



آشنایی با شرکتهای حمل و نقل دارای مجوز و پروانه فعالیت در زمینه حمل و نقل محمولات فوق سنگین از سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور



boggiedaran@gmail.com

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی، نبش کوچه دوم الف

ساختمان اطباء، پلاک ۱۸، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۸۷۰۱ / شماره: ۰۲۱-۸۸۳۰۹۰۱۷ / واتساپ: ۰۹۰۲۸۰۱۰۲۵۴

نام شرکت	آدرس	تلفن	فکس	ایمیل
البرز بار هر مزگان	تهران: خیابان ملاصدرا، ضلع جنوبی پل کردستان، کوچه توفیق، پلاک ۴، واحد ۸	۰۲۱-۸۸۶۲۱۷۹۵-۹	۰۲۱-۸۸۶۲۱۷۹۴	Alborzbar1@Gmail.com
بندر عباس: مجتمع ملکه آسمانها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۲ و ۱۱۰۳	تهران: خیابان فردوسی، کوچه برلن ساختمان جواهری، طبقه اول	۰۲۱-۳۳۲۲۵۰۱۷۷-۸۱	۰۷۶-۳۲۲۵۰۱۸۲	Alborzbar@Yahoo.com
ایران دنا	تهران: خیابان فردوسی، کوچه برلن ساختمان جواهری، طبقه اول	۰۲۱-۳۳۱۱۱۱۵۱-۳	۰۲۱-۳۳۱۱۲۲۶۸	info@uidheavylift.net
ترکیب بار	قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، غرفه ۳۶، پایانه بار استان قزوین	۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵	۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶	Tarkibbar@yahoo.com
جلال بار تهران	تهران: کیلومتر ۱۱، جاده ساوه جنب پست برق سینا، پلاک ۲۳۴	۰۲۱-۵۵۲۷۲۰۷۷ ۰۲۱-۵۵۲۵۲۴۵۶-۷	۰۲۱-۵۵۲۵۴۵۷۴ ۰۲۱-۵۶۶۷۸۵۹۲	Jalalbarتهران@yahoo.com
جهان تذرو	اراک، خیابان رجائی، ۲ امتری اسدآبادی پلاک ۱۳	۰۸۶-۳۴۰۲۶۶۰۱-۲	۰۸۶-۳۲۲۴۴۹۴۰	jahantazarv@gmail.com
خادمین	پرنده: خیابان صنعتگران، خیابان نوآوران بعد از چهارراه کاوشگران، پلاک ۹	۰۲۱-۵۶۴۱۹۲۶۲-۴	۰۲۱-۵۶۴۱۹۲۰۱	Info@khademintransport.com
دنیز ترابر خلیج فارس	بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان افق کوروش، طبقه ۵، پلاک ۵، واحد ۱۳	۰۷۶-۳۳۴۴۴۳۴۵-۸	۰۷۶-۳۳۴۴۴۳۴۸	deniz.tarabar@yahoo.com
ستی	تهران: خیابان مطهری، بین کوی نور و دریای نور، شماره ۲۲۷	۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰-۶	۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷	Info@Satico.com
سنگین بار زنجان	زنجان: جنب عوارضی زنجان، قزوین پایانه بار غرفه ۴	۰۲۴-۳۳۷۹۴۲۴۱-۴	۰۲۴-۳۳۷۹۴۲۴۳	esmaeli.sanginbar1@gmail.com
سنگین ترابر باقریان	اصفهان: ابتدای توبان ذوب آهن کوی گلزار، مابین خیابان ۷ و ۸، پلاک ۲۷۵	۰۳۱-۳۷۸۰۲۷۱۷ ۰۳۱-۳۷۸۰۷۱۲۹	۰۳۱-۳۷۸۰۲۹۱۳	sangintarabarebagheryan@gmail.com

نام شرکت	آدرس	تلفن	فکس	ایمیل
سنگین ترابر طاهری 	شیراز: بلوار امیرکبیر، چهارراه قالیشویی، ساختمان میلاد	۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰-۱۲	۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴	sanginbar@yahoo.com
سنگین ترابر عدل 	تبریز: دیزل آباد، مابین بانک صادرات و ملت	۰۴۱-۳۴۴۵۲۰۴۳	۰۴۱-۳۴۴۵۵۵۱۵	Adlfar2008@yahoo.com
سنگین ترابر کاسپین 	تهران: بلوار اشرافی اصفهانی، خیابان مخبری، پلاک ۱۸۰، واحد ۱۰	۰۲۱-۴۶۱۳۸۷۵۱ ۰۲۱-۴۶۱۳۸۸۷۲	۰۲۱-۴۶۱۳۸۸۷۲	Rasekh@caspiantransportation.com
سنگین ترابر میفور 	تهران: جاده ساوه، کیلومتر ۱۴، جنب پمپ بنزین پروما، گاراژ میفور	۰۲۱-۵۶۳۴۲۷۴۱ ۰۲۱-۵۶۳۴۲۷۱۴	۰۲۱-۵۶۳۴۲۷۱۵	mehrab.meyfour@gmail.com
سنگین سازه حمل 	بندر عباس: جاده بندر شهید رجایی، جنب نیروگاه برق، مرکز معاینه فنی	۰۷۶-۵۵۲۵۱۷۱۱-۱۵	۰۷۶-۵۵۲۵۱۷۱۴	Info@sshco.ir
شکوه بار شهریار 	تهران: آیت الله سعیدی، بعد از پل آزادگان، خیابان شهدای سدید، پلاک ۲۹	۰۲۱-۶۵۴۴۳۶۳۶ ۰۲۱-۶۵۴۴۴۳۴۳	۰۲۱-۶۵۴۴۶۱۰۱	shokohbar.shahriar@gmail.com
صمدی پارسیان 	تهران: خیابان استاد نجات الهی، کوچه خسرو، پلاک ۴۳، طبقه دوم، واحد ۸	۰۲۱-۸۸۸۰۳۰۱۵	۰۲۱-۸۸۹۰۶۰۳۷	samadibakhtiari@yahoo.com
فخار 	تهران: خیابان سنایی، پلاک ۱۵۴	۰۲۱-۸۸۸۴۷۴۱۰-۱۳	۰۲۱-۸۸۳۰۵۴۲۸	Fakharco@yahoo.com
مینا پیمان 	اراک: خیابان رجائی، ۱۲ متری، اسد آبادی، پلاک ۱۱	۰۸۶-۳۴۰۲۶۶۰۳-۴	۰۸۶-۳۲۲۴۶۳۲۱	Minapayman@yahoo.com
نوید بهمن 	تهران: شهرک غرب، فاز ۶، خیابان گل افشان جنوبی، مرکز تجاری گل افشان، طبقه پنجم، واحد ۶۰۴	۰۲۱-۸۸۵۷۳۲۳۲-۴	۰۲۱-۸۸۵۷۳۲۳۳	Info@Nbhtc.com
وزین بار 	تهران: خیابان آفریقا، بالاتر از جهان کودک، برج نگین، طبقه هشتم، واحد ۸۰۷	۰۲۱-۸۸۷۹۴۱۱۲-۱۴	۰۲۱-۸۸۷۷۸۰۹۹	vazinbar@yahoo.com
وزین ترابر تهرانی 	تهران: خیابان آفریقا، بالاتر از جهان کودک، برج نگین، طبقه دهم، واحد ۱۰۰۸	۰۲۱-۸۸۸۷۰۶۲۴ ۰۲۱-۸۸۸۷۴۴۱۸	۰۲۱-۸۸۷۸۰۰۵۵	Info@Tehranittransport
وزین ترابر سپاهان 	اصفهان: اتوبان ذوب آهن، جاده سیمان سپاهان، روبه روی شهرک صنعتی اشترجان، جنب پمپ گاز	۰۳۱-۳۷۸۸۵۹۵۱-۳	۰۳۱-۳۷۸۸۵۹۵۰	vazintarabarsepahan@yahoo.com



مؤسسه شهید محلاتی

مؤسسه شهید محلاتی

توانمندی ها، امکانات و تجهیزات:

- ✓ طراحی، ساخت، بازسازی و تعمیرات انواع شناورهای فولادی، آلومینیومی، کامپوزیت و سازه های دریایی
- ✓ سینکرولیفت از آب گیری به ظرفیت ۱۰۰۰ تن
- ✓ سرسره از آب گیری با بالشتک هوا به ظرفیت ۳۰۰۰ تن
- ✓ جرثقیل از آب گیری و حمل شناور (MBH) به ظرفیت ۳۰۰ تن
- ✓ اسکله پهلوگیری و پارکینگ های سرپوشیده تولید و تعمیرات
- ✓ پارکینگ های سرپوشیده و روباز ساخت و تعمیرات
- ✓ کارگاه های تعمیرات و نصب موتورهای دریایی، انواع سیستم رانش، مکانیک، برق، مخابرات، ناوبری، تراشکاری، ماشین ابزار، تاسیسات، بلاستینگ، رنگ آمیزی، تزیینات
- ✓ دارای گواهینامه های مدیریتی و فنی از موسسات رده بندی



آدرس: بوشهر، بزرگراه طالقانی، بلوار صدرا، تلفن: ۰۷۷۳۳۵۳۹۷۱۰ و ۰۷۷۳۳۵۳۷۴۲۲، شماره: ۰۷۷۳۳۵۵۳۲۸۰



TavFreight

- Direct LCL Services
- Direct/Indirect FCL Services
- Air Freight Services
- Overland Services
- Transit Services
- CIS Rail/Truck Services



انگلستان
England



ترکیه
Turkey



هند
India



چین
China



امارات
UAE



+98 21 41 989 000 📞

WWW.TAVFREIGHT.COM 🌐

جنگ ... و تجارت!

... در وضعیت‌های جنگی که سبب خرابی کشورها، از دست رفتن جان بیگناهان و کمبودها و قحطی‌ها می‌شود، خیلی‌ها در ازای میلیون‌ها نفری که خانه‌خواب می‌شوند، نان خوبی می‌پزند. کاسبی‌ها رونق می‌گیرند و البته کاسبی‌هایی هم ناپدید می‌شوند. ملت‌ها؟ اگر منظور تان ایران باشد می‌توان جواب سراسر داد: در هر جنگی بازنده بوده است! مثل مرغ‌عزا و عروسی! در جنگ جهانی اول، قحطی نصیب برد و در دومین جنگ جهانی، اشغال توسط بیگانه (جنگ عراق که جای خود دارد)...

گزارش اصلی

عواقب جنگی



اگرچه اقتصاد اوکراین و روسیه جمعاً ۲ درصد از کل تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند، اما نفوذ اقتصادی این دو کشور در سطح جهانی ده‌ها مرتبه بیش از این مقدار است. در این گزارش، نگاهی اجمالی به آثار و پیامدهای جنگ روسیه و اوکراین در عرصه‌های امنیت غذایی، بخش انرژی، حمل‌ونقل و لجستیک و بازپرداخت وام‌های بین‌المللی خواهیم داشت.

- صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا
- مدیرعامل: محسن علی‌نژاد قمی
- مدیرمسئول و سردبیر: پروین عروج‌نیا
- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرق‌دار، پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، آئوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

فرصت‌ها و غفلت‌ها در یک موقعیت نامنتظر!

حتی اگر برخی رویدادها در عرصه بین‌الملل مانند بحران اوکراین و به دنبال آن تحریم روسیه، بتواند فرصت‌های غیرمنتظره‌ای برای بهره‌برداری‌های اقتصادی، تجاری، لجستیکی و ترانزیتی به وجود آورد، ما به سبب گرفتار شدن در تله بی‌اعتمادی بین‌المللی و مهیا نبودن زیرساخت‌ها، تنها می‌توانیم شاهد بهره‌گیری از این فرصت‌ها توسط کشورهای دیگر باشیم. در همین زمینه، پای سخنان پدram سلطانی، نایب‌رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران نشستیم که نسبت به استفاده از این ظرفیت‌ها ناامید است.

- گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، اکرم امینی، سیما ذکایی، علی محسنی، بابک وفایی
- آلتیه: محمدرضا بهشتی
- مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی
- بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

شمشیر دولبه



نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه، با بیان اینکه بزرگ‌ترین نتیجه جنگ روسیه و اوکراین، غیرقابل پیش‌بینی شدن بازارهاست، هشدار می‌دهد: «تاکنون ترک‌ها و هندی‌ها موفق شده‌اند در غیاب اروپایی‌ها در روسیه قراردادهایی با رقم‌های بالا منعقد کنند، در حالی که تجارت ایران با روسیه سال‌ها با موانع جدی در زمینه تعرفه‌های بالای صادراتی و نبود زیرساخت تجاری و حمل‌ونقل مواجه بوده است.»

- چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳۳ ■ صحافی: ولیعصر
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری، شماره ۴۹۲، طبقه سوم
- کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵
- صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵
- تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷
- تلگرام و واتس‌آپ: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

میانبرهای یک راهبندان جنگی

بر اثر جنگ، بنادر روسیه و اوکراین غیرقابل بهره‌برداری و دریای سیاه ناامن شده؛ راه‌آهن شرقی - غربی روسیه از کار افتاده؛ شرکت‌های لجستیکی و حمل‌ونقلی بازار روسیه را ترک کرده؛ بنادر چین به دلیل شیوع دوباره کرونا به حال قرنطینه درآمده و زنجیره تامین دچار اختلال شده و حالا یک بار دیگر ارزش و اهمیت کریدور نوستراک و میانی برجسته شده است، اما آیا ایران می‌تواند از مبادلات تجاری منتقل شده به این مسیر، بهره و سهم بالاتری را به نام خود بزند. به گفته مهندس علیرضا چشم‌جهان، برای این کار نقصان‌ها و کمبودهایی داریم.

- ترابران آماده دریافت و انتشار دیدگاه‌های کارشناسان است.
- ترابران در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
- آرا و نظرات طرح شده در مقالات الزاماً دیدگاه ماهنامه نیست.

خوشه چینی



آیا ایران می‌تواند از طریق جاده ابریشم تاریخی، بازیگر اصلی در موقعیت جدید تجاری در منطقه باشد؟ در این گزارش که برگرفته از جلسه‌ای بر بستر کلاب‌هاوس است، تلاش شده تا نقشه راهی برای نحوه جذب باری که تاکنون از مسیر روسیه و دریای سیاه حمل می‌شد، تعریف شود.

معامله ملی روی ریل بی میلی



گرانفروشی ریل، گلابی‌های است که برخی فعالان بخش خصوصی در پروژه‌های ریلی از ذوب‌آهن، به‌عنوان تولیدکننده انحصاری ریل در ایران دارند، اما شرکت ذوب‌آهن اصفهان آن را نمی‌پذیرد. این گلابی، به‌ویژه به دلیل ممنوعیت واردات ریل خارجی، قابل تامل است. نگاهی داریم به دلایل دو طرف در این زمینه.

همه علیه کرملین

نتیجه تهاجم روسیه به اوکراین، اتفاقی بود که شاید بدبین‌ترین تئوریسین‌های سیاسی هم آن را پیش‌بینی نمی‌کردند؛ یک اجماع جهانی شامل مجموعه گسترده‌ای از تحریم‌های بین‌المللی بر ضد بخش‌های مختلف اقتصاد و صنعت روسیه. در این میان خودروسازان بین‌المللی نیز به شرکت‌هایی پیوستند که فعالیت خود را در روسیه به حالت تعلیق درآورده و یا به‌طور کلی بازار این کشور را ترک کردند. در این مقاله مروری خواهیم کرد بر اقدامات خودروسازان جهانی و تاثیری که بر صنعت خودروسازی جهان داشته است.

پایان خواب کروزا!

در روزهای نخست فروردین ماه، عزت‌الله ضرغامی، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در جلسه ستاد هماهنگی خدمات سفر، وعده داد که اولین شناور کروز ایران هم‌زمان با عید فطر راه‌اندازی می‌شود و از این پس گردشگران داخلی می‌توانند از امکانات کشتی‌های تفریحی در کشور استفاده کنند. با مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره جزئیات از سرگیری فعالیت شناورهای کروز در آب‌های کشور و چالش‌های پیش روی آن گفت‌وگویی داشتیم.

بخت‌گشایی طالعی شوریده

مهرداد خواجه‌نوری در تریبون این شماره، با اشاره به اینکه بعد از هجده رهنبر (تزار) روسیه به اوکراین، به یاد نویسنده رمان‌های جاسوسی «جان لاکاره» و ماجراهای دوران جنگ سرد و احتمال وقوع جنگ سوم جهانی افتاده، برآیند گفت‌وگوهای انجام شده با کارشناسان درباره جاه‌طلبی جدید پوتین را با نگاهی متفاوت عرضه و یادآوری کرده که در بحبوحه بحث‌های داخلی درباره امکان استفاده صاحبان کالا از مسیر ترانزیتی ایران در شرایط تحریم روسیه، روس‌ها به‌سرعت مشغول خرید خانه و راه‌انداختن شرکت در دویبی هستند.

خود راه بگوید که چون باید رفت



مهندس محمد عطاردیان، علاوه بر بیش از ۶ دهه سابقه فعالیت در ساخت زیربنای حیاتی در ایران از جمله هزاران کیلومتر بزرگراه، راه اصلی و فرعی، راه‌آهن و ... تجربه‌ای طولانی نیز در زمینه راهبری و سیاست‌گذاری در فعالیت‌های اجتماعی و مدنی دارد. روایت کوتاهی از زندگی پر فراز و نشیب او داریم.

وقتی گاز دادن صرف نمی‌کند



انفجار مخازن غیراستاندارد خودروهایی گازسوز، فقط یکی از مصائب جایگاه‌داران CNG در ایران است؛ چرا که آنها با چالش‌های مختلف دیگری هم مواجه هستند که باعث شده فعالیت به نام جایگاه‌داری، صرفه اقتصادی نداشته باشد. با رئیس سابق هیئت مدیره انجمن صنفی CNG کشور در همین زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.

وقتی چرخ تولید پنجر است!

زمانی که کلنگ اولین کارخانه تاپرسازی خاورمیانه در ایران زده شد، هرگز گمان نمی‌رفت که روزی تعطیلی همین اولین و برترین کارخانه تاپرسازی به دلیل ناتوانی در تامین مواد اولیه، به تیر یک اخبار تبدیل و مشخص شود که این مجموعه از سال ۹۹ به اداره تصفیه و امور ورشکستگی دادگستری استان واگذار شده و تا به حال نیز مدیریت آن برعهده یک شخص حقیقی با همکاری تعدادی از کارکنان و شورای اسلامی کارگری بوده است. نگاهی داریم به مجموعه اتفاقاتی که سرنوشت فعلی این کارخانه را رقم زده است.

«زیما» در مصاف با رقبای چینی



شاید در روزهای گذشته اتوبوس برقی آبی‌رنگی را در خیابان‌های تهران دیده باشید. اولین اتوبوس تمام‌برقی ایرانی و حاصل همکاری مهندسان گروه صنعتی مپنا و شرکت عقاب‌افشان است. با مدیران این دو شرکت در خصوص مشکلات تولید اتوبوس برقی در کشور گفت‌وگو کردیم.



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

به مدیریت غلامرضا حنفی



ترخیص و واگذاری کشنده های نو و کار کرده ساخت اروپا با برندهای

ولوو ، داف ، رنو ، مرسدس بنز با سند شش دانگ به نام رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

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

محراب حنفی ۰۹۱۲۱۹۷۴۸۵۰

غلامرضا حنفی ۰۹۱۲۲۹۳۰۲۳۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۰۲۱-۸۸۴۹۴۰۵۱

فکس: ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۷۵

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

info@omidandish.com

www.omidandish.com

جنگ... و تجارت!

حدود چهل سال پیش، در دورانی که ایران و عراق در گیر جنگی ویرانگر بودند و هر روز بیش از گذشته، توان اقتصادی خود را از دست می دادند، در یک جاده ترانزیتی در شرق ترکیه، یک دوراهی در نزدیکی نقطه مرزی مشترک ایران و عراق و ترکیه وجود داشت که تحرک قابل توجهی در آن دیده می شد: ردیف کامیون‌هایی که به سمت شرق می آمدند در این دوراهی دوپاره می شدند: تعدادی به سمت عراق و تعدادی هم به سوی مرز ایران. شرکت‌های حمل و نقل ترکیه یکی از ده‌ها بهره‌بردار جنگ ایران و عراق بودند. دو کشور، تجارت از طریق دریاهای جنوب خود را برای یکدیگر غیرممکن کرده و نان ترک‌ها را در کره برده بودند. این یکی از پر شمار رخداد های جنگ هشت ساله بود که آن زمان هم به نفع ترک‌ها تمام شد!

وضعیت‌های جنگی سرشار از این نوع مسائل و فرصت‌ها هستند حتی در روزهایی که روسیه هنوز در شروع تازه‌ترین جنگ بین‌المللی، نیروهای خود را از مرز نگذرانده بود، قیمت سهام لاکهید مارتین، بزرگ‌ترین اسلحه‌ساز جهان در آمریکا بالا پریده بود، حتی کم‌مایه‌ترین سرمایه‌گذاران فهمیده بودند که می شود از جنگی که به زودی درمی‌گرفت سود کلان برد. قیمت گندمی که این روزها داستان افزایش قیمتش بهانه توجیه ناکارایی حکومت در ایران شده، از همان روزها در مسیر افزایش افتاده بود... خلاصه اینکه در وضعیت‌های جنگی که سبب خرابی کشورها، از دست رفتن جان بیگناهان و کمبودها و قحطی‌ها می شود، بسیاری کاسبی‌ها رونق می‌گیرند.

ملت‌ها؟ اگر منظورتان ایران باشد می‌توان جواب سراسر داد: در هر جنگی بازنده بوده است! در جنگ جهانی اول قحطی نصیب برد و در دومین جنگ جهانی اشغال توسط بیگانه. حالا البته در جنگ محدود جهانی سوم که قدرت‌های بزرگ در کشوری دوردست و نیابتی و محدود با هم می‌جنگند، شاید بتوان کمتر از شر، فرصت‌هایی هم برای ایرانیان جست و البته این کاری است که گزارش اصلی این شماره ترابران درباره کم‌وکیف آن پرس و جو کرده است: آیا در جنگ اوکراین فرصتی برای توسعه تجارت ایران هست؟ گرفتاری‌هایی خواهیم داشت که باعث می‌شوند بدتر در منجلاب فرو رویم یا فرصت‌هایی برای تغییر خواهیم یافت؟

در غیاب نظرات نهادهای دولتی (علی‌رغم کوشش تیم ترابران) دیدگاه‌های کمابیش متعارض عرضه شده که بر مبانی حمل و نقل و تجارت متمرکزند و شاید بخش اعظم آنها درست، به‌هنگام و راهگشا باشند، اما واقعیت آن است که می‌شود از حالا پیش‌بینی کرد گرفتاری‌ها باقی می‌مانند و مصیبت‌های اوکراین روی اقتصاد ما سایه می‌اندازد، اما طبق معمول بهره‌ای نمی‌بریم. علتش نه نداشتن زیربنای تجاری است، نه بیخیالی تجار و نه حتی موانع ذهنی و وجدانی! علت اصلی؛ ناپدید بودن سهم و نقش آفرینی اقتصاد و تجارت ایران در عرصه بین‌المللی است.

لابد اطلاع دارید که رقیب تجاری ایران، ترکیه، از همان روز اول جنگ مشغول باختن نرد عشق با هر دو سو بوده است! از تجارت اسلحه گرفته تا تنگ و گشاد کردن تنگه‌های تحت اختیار برای عبور کشتی‌های متخاصم و خدا می‌داند در چند حوزه کمتر آشکار دیگر. این فرصت‌ها البته شامل بازرگانان و حتی موسسات دولتی ایران نمی‌شود و علتش چیزی نیست جز اتکای یک حکومت نامعتقد به عرف سیاست و تجارت بین‌الملل.

حکومت ایران خود را یک نظام ایدئولوژیک می‌نامند که یکی از تعریف‌های آن ترجیح تصورات اعتقادی حکومت بر ملزومات زندگی مادی سعادت‌مندانه ملی است. شواهد تاییدکننده اطلاق این صفت بر حکومت ما بیشمار است و در آینده، در نتیجه برخوردی که تجارت حکومت محور ایران با ماجرای اوکراین می‌کند، طولانی‌تر هم خواهد شد و به نتایج باورناپذیری می‌رسد که احتمالاً یکی از آنها عواقب شرط‌بندی روی اسبی است که نه فقط می‌بازد، بلکه باید مدتی هم او را به دوش بکشیم... فعلاً، فرصتی که بین دو کشور تحریم شده بین‌المللی هست، نقطه امید حکومت برای بهره‌برداری از مناوزه بین‌المللی است. تقریباً معادل همان «کوری، عصاکش کور دگر شود».



نگاهی به تاثیرات تحریم‌های اقتصادی علیه روسیه بر اجزای تخصصی
اقتصاد و حمل‌ونقل جهانی

عوارض جنگی

مهدی رستگاری

در بیست و چهارم فوریه سال ۲۰۲۲ میلادی، جمهوری فدراتیو روسیه ضمن گسیل نیروهای نظامی خود به داخل خاک اوکراین، پیشروی خود را در خاک این کشور آغاز کرد. این اقدام با واکنش شدید بسیاری از کشورهای جهان مواجه شد و هرچند قدرت‌های جهانی غربی از مقابله نظامی مستقیم با روسیه در خاک اوکراین رویگردان هستند، اما سخت‌ترین تدابیر ممکن را در عرصه‌های دیپلماسی، تجارت و اقتصاد علیه این کشور به کار بسته‌اند. از جمله این تدابیر می‌توان به وضع انبوهی از تحریم‌های بین‌المللی بر علیه نهادها، صنایع و اشخاص در روسیه، اعمال شدیدترین فشارهای دیپلماتیک علیه این کشور، عرضه انواع کمک‌های نظامی و لجستیکی به اوکراین و بسیاری موارد دیگر اشاره کرد.

از طرف دیگر، منابع، تسهیلات و زیرساخت‌های اوکراین در حال نابودی است؛ میلیون‌ها نفر از جمعیت فعال این کشور عملاً آواره شده و صدها هزاران نفر از آنان نیز درگیر جنگی بی‌امان هستند که زندگی و کار و تولید را به معنای واقعی کلمه در این کشور مختل کرده است.

اگرچه اقتصاد کشورهای اوکراین و روسیه جمعاً ۲ درصد از کل تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل می‌دهند، اما واقعیت امر آن است که نفوذ اقتصادی این دو کشور در سطح جهانی ده‌ها مرتبه بیش از این مقدار بوده و آثار و پیامدهای جنگ روسیه و اوکراین نیز بسیار فراتر از تفریق تولید ناخالص داخلی این کشورها از مجموع تولید ناخالص داخلی کل کشورهای جهان است. در مطلب حاضر، نگاهی بسیار اجمالی به پیامدهای این جنگ در عرصه‌های امنیت غذایی، انرژی، حمل‌ونقل و لجستیک و بازپرداخت وام‌های بین‌المللی خواهیم داشت.

در اواسط فصل دوم سال ۲۰۲۲، از هر ۵ فروند کشتی کانتینربر موجود در جهان یک فروند آن در ازدحام لنگرگاه‌های بنادر جهان متوقف مانده و متوسط تاخیر کشتی‌های کانتینربر به بنادر در سطح جهان به ۷/۳ روز بالغ می‌شود

فائو مدعی است که تداوم این جنگ و افزایش هم‌زمان قیمت انرژی و غذا در جهان موجب افزایش بین ۸ تا ۱۳ میلیون نفری به شمار گرسنگان جهان در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ خواهد شد که بخش اعظم آنها در کشورهای آسیایی و آفریقایی ساکن هستند

تقاضا برای تجارت کالا در سطح جهان بوده؛ ضمن اینکه تاخیرها و توقف‌های ناشی از هنجارهای جدید رفتاری (مانند فاصله‌گذاری اجتماعی، دورکاری، اشکالات توقفات موجود در حلقه‌های مختلف زنجیره‌های تامین و...) نیز این بحران را تشدید کرد.

نتیجه هم‌افزایی این دو نوع گسست در زنجیره‌های تامین در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ بسیار فاجعه‌بار بوده است: انسداد کانال سوئز در مارس سال ۲۰۲۱، قرنطینه و توقف عملیات دو هفته‌ای پایانه کانتینری می‌شان بندر نینگبو در اوت سال ۲۰۲۱، ازدحام روزافزون بنادر ایالات متحده در یک‌سال و نیم گذشته و قرنطینه و توقف عملیات پایانه‌های بندر شانگهای (بزرگ‌ترین بندر جهان) در ماه اخیر در شمار مصادیق گسست‌های زنجیره تامین در سال گذشته بوده‌اند که آثار فوق‌العاده مخربی بر تجارت دریابد و حمل‌ونقل دریایی جهان گذاشته‌اند.

کار به جایی رسیده که اکنون در اواسط فصل دوم سال ۲۰۲۲، می‌توان گفت که از هر ۵ فروند کشتی کانتینربر موجود در جهان یک فروند آن در ازدحام لنگرگاه یا پهلوگاه‌های بنادر جهان متوقف مانده و متوسط تاخیر کشتی‌های کانتینربر به بنادر در سطح جهان به ۷/۳ روز بالغ می‌شود در چنین فضایی گمان می‌رفت که در اواخر سال ۲۰۲۲ از یک طرف با پیشرفت واکسیناسیون و کاسته شدن از محدودیت‌های اجتماعی، بخش خدمات رونق خود را بازیافته و رشد نامتعارف تقاضای جهانی برای کالا را در کفه تقاضا متعادل سازد و از طرف دیگر، با وارد شدن اندک اندک کشتی‌های نوساز به ناوگان جهانی کشتیرانی شاهد افزایش ظرفیت عملیاتی این صنعت و رفع تدریجی معضل عرضه ناکافی ناوگان در آن باشیم، اما مناقشه نظامی روسیه و اوکراین تمام این رشته‌ها را پنبه کرد که در ادامه به مهمترین پیامدهای آن می‌پردازیم.

امنیت غذایی جهان

روسیه و اوکراین تامین‌کننده ۳۰ درصد از گندم و جو، ۲۰ درصد از ذرت و ۵۰ درصد از روغن آفتابگردان مصرفی در سطح جهان هستند. این

دامنه تأثیرات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی ناشی از درگیری نظامی بین روسیه و اوکراین، به همین دو کشور محدود نبوده و اکنون شاهد تشدید بلوک‌بندی‌های قدرت در شرق و غرب جهان هستیم. کشورهای هم‌جوار روسیه و اوکراین در اوراسیا به‌روشنی مصداق این بلوک‌بندی هستند. کشورهای نه‌چندان همسو با سیاست‌های روسیه در حوزه بالکان و اروپای شرقی، از بروز مداخلات نظامی مشابه به‌ویژه در سرزمین‌های خواهان استقلال یا خودمختاری بی‌مناک هستند و کشورهای همسو با روسیه از مواجهه عنقریب با تحریم‌های بین‌المللی گسترده، برخورداردهای دیپلماتیک و شدت عمل نظامی کشورهای بلوک غرب در هراسند. این در حالی است که در آن سوی دنیا ناآرامی‌های ژئوپلیتیک در اقیانوس آرام در حال پیکربندی بوده و به‌نظر می‌رسد در آینده نه چندان دور مضاف ایالات متحده و چین در این منطقه وارد مرحله جدیدی گردد.

جدال‌های نظامی و نزاع‌های ژئوپلیتیک مورد اشاره در جهانی به‌وقوع می‌پیوندد که تحت فشارها و تنش‌های زانداالوصف ناشی از پاندمی، آسیب فراوانی متحمل شده است. پدیده کووید-۱۹ در دو سال اخیر علاوه بر آنکه موجب تغییراتی بنیادین در شیوه‌های زندگی شد، اقتصاد کل کشورهای جهان را نیز با چالش‌های بی‌سابقه‌ای روبه‌رو کرد. یکی از مصادیق بارز این چالش‌ها افزایش گسست در اکثر قریب به اتفاق زنجیره‌های تامین دریابد در سطح جهانی بوده است.

چنانکه در گزارش‌های مشاوران دریانوردی Drewry (۲۰۲۲) اشاره شده، تا پیش از دوره پاندمی کووید-۱۹ گسست‌های زنجیره تامین در کفه عرضه متمرکز بود و بیشتر در اثر عواملی چون سوانح و بلایای طبیعی رخ داده و به‌رغم افزایش موارد وقوع‌شان، دامنه تأثیر آنها نیز محدود و امکان کنترل پیامدهای آنها با اتکا به ظرفیت عرضه مازاد در ناوگان جهانی دریانوردی میسر بود؛ اما از اواسط نیمه دوم سال ۲۰۲۰ به بعد، زنجیره‌های تامین جهانی در عین مواجهه با گسست‌های روزافزون در کفه عرضه با گسست‌های نوظهوری در کفه تقاضا هم مواجه شدند که ناشی از افزایش روزافزون

روسیه و اوکراین جزء تامین کنندگان بزرگ نیروی انسانی صنعت دریانوردی هستند. بنا بر گزارش ICS و BIMCO نیروی انسانی دریانورد این دو کشور حدود ۲۷۴,۵۶۵ نفر برآورد می شود که ۱۴/۵ درصد از مجموع نیروی کار دریانورد فعال در جهان را تشکیل می دهند

در مارس ۲۰۲۲، آنکتاد پیش بینی کرد که جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ موجب کاهش استعداد رشد اقتصادی جهان به میزان ۲۸ درصد شده و رشد اقتصادی جهان در این سال برابر ۲/۶ درصد خواهد بود

موضوع سبب شده که روسیه و اوکراین به «سبد نان» جهان شهرت پیدا کنند. بر اساس آمارهای سازمان ملل متحد دهها کشور در سطح جهان به واردات غلات، روغن نباتی و کود شیمیایی از اوکراین و روسیه متکی هستند. علاوه بر این، کشورهای روسیه و بلاروس تامین کننده حدود ۲۰/۴ درصد از کل کود شیمیایی در جهان به شمار می آیند.

در جهانی که به دلیل پاندمی کرونا، شاهد افزایش ۱۱۹ میلیون نفری شمار گرسنگان، ازدیاد ۷۷ میلیون نفری افراد گرفتار «فقر مطلق» و زیان ۱۷ تریلیون دلاری اقتصاد به جهت وقفه در تحصیل و رشد نسل بعد هستیم، وارد شدن به «توفان تمام عیار» جنگ های ژئوپلیتیک، دورنمای تاریکی را به تصویر می کشد. بنا به برآورد سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فائو) ریسک های زیر متوجه زنجیره های تامین مواد غذایی در سطح جهان است:

ریسک تولید و تجارت - وقوع جنگ اوکراین موجب شده که بخش اعظم تولید زمستانی سیستم کشاورزی این کشور مختل شده و حداقل بین ۲۰ تا ۳۰ درصد از محصولات اوکراین تا سال آینده قابل برداشت نباشند. فعالیت کارخانه های روغن کشی و صادرات این محصول نیز متوقف شده است. علاوه بر این، دامداری های این کشور هم به شدت در معرض ریسک بروز انواع بیماری های دامی و به ویژه بیماری تب خوک آفریقایی (AFS) بوده و ریسک انتشار این بیماری به کشورهای همجوار نیز بسیار بالا است. از طرف دیگر تحریم های بین المللی موجب

شده که امکان تجارت با روسیه نیز تقریباً غیرممکن باشد. در صورتی که این تحریم ها بر صادرات محصولات کشاورزی این کشور اعمال شود، به شدت روی درآمد این بخش تاثیر خواهد گذاشت. همچنین تحریم های بین المللی به کار بسته شده علیه این کشور، واردات نهاده هایی مثل بذر و آفت کش را در این کشور بسیار دشوار کرده و آینده کشاورزی روسیه را در هاله ای از ابهام فرو می برد.

ریسک قیمت - براساس نتایج شبیه سازی های به عمل آمده در فائو، جایگزینی محصولات کشاورزی روسیه و اوکراین در سال های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ با صادرات از سایر تولیدکنندگان عمده این محصولات در جهان به دلیل فقدان توجیه اقتصادی و قیمت بالای تولید و نهاده های کشاورزی در آنها تقریباً غیرممکن است و این امر موجب افزایش بین ۸ تا ۲۲ درصدی قیمت جهانی مواد غذایی و نهاده های دامی نسبت به سطح مبنای کنونی قیمت در افق مزبور خواهد شد.

به گفته فائو در صورتی که ادامه جنگ موجب ازدیاد قیمت نفت خام و ادامه وضع کاهش تولید کشاورزی این دو کشور شود، شکاف عمیق و مداومی در عرضه جهانی غلات و روغن آفتابگردان به وجود خواهد آمد که حتی توانمندسازی تولیدکنندگان عمده دیگر نیز نمی تواند آن را برای سال ها برطرف سازد. این امر موجب افزایش روزافزون قیمت این محصولات در بازار جهانی خواهد شد.

ریسک افزایش گرسنگی - جنگ اوکراین موجب آوارگی و پناهجویی میلیون ها نفر از

شاخص فراریت قیمت جهانی نفت و گاز (مبنای قیمت پایه در اکتبر سال ۲۰۲۱ برابر ۱ فرض شده است)



جنگ اوکراین موجب ناامن شدن مسیرهای دریایی در دریای آزوف و دریای سیاه شده است: مسیرهای دریایی این منطقه اکنون جزء آب‌های پرخطر جهان تلقی می‌شوند و ریسک حمله نظامی، اصابت به مین‌های دریایی، توقیف و مصادره در این مسیرهای دریایی بسیار بالا است

صادرات نفت خام روسیه در سال ۲۰۲۱ به ۴/۷ میلیون بشکه در روز بالغ می‌شده که بخش اعظم آن به اروپا (۲/۴ میلیون بشکه در روز) و چین (۱/۶ میلیون بشکه) بوده است. روسیه با اتکا به خط لوله ۵۵۰۰ کیلومتری دروژبا روزانه ۷۵۰۰۰ بشکه را به‌عنوان خوراک پالایشگاه‌های اروپای شرقی و مرکزی منتقل می‌کند که حدود ۲۰ درصد کل حجم خوراک صنعت پالایش نفت قاره اروپا است. علاوه بر این روسیه روزانه از طریق خط لوله ESPO به طول ۴۷۴۰ کیلومتر، هر روز ۱/۶ میلیون بشکه نفت خام به پالایشگاه‌های کشورهای چین و ژاپن ارسال می‌کند.

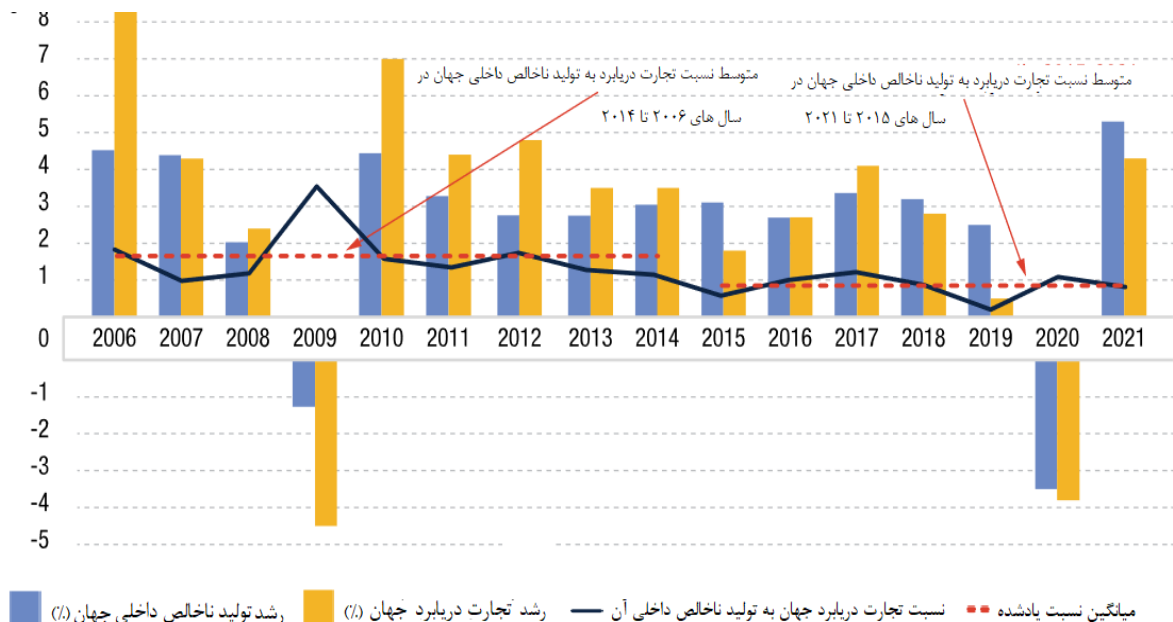
روسیه همچنین صادرکننده گازوئیل و مازوت بوده و تامین‌کننده ۱۰ درصد از واردات گازوئیل در قاره اروپا و یکی از غول‌های عرضه‌کننده گاز طبیعی نیز هست؛ به‌طوری‌که در سال ۲۰۲۱ تولید گاز طبیعی در این کشور بالغ بر ۷۶۲ میلیارد مترمکعب بوده که از این مقدار ۲۱۰ میلیارد مترمکعب از طریق خط لوله‌های صادرات این کشور صادر شده است. شبکه خطوط لوله این کشور شامل خطوط لوله نورداستریم، بلواستریم، ترکاستریم برای گازرسانی مستقیم به کشورهای اروپایی و خطوط لوله ترانزیتی از کشورهای اوکراین و بلاروس است. در سال ۲۰۲۱ روسیه به تکمیل خط لوله «نورداستریم ۲» برای افزایش صادرات

مردم اوکراین در کشورهای همجوار شده است. از بین رفتن هم‌زمان جریان‌های درآمد، منابع غذایی و امکانات زندگی برای این جمعیت جنگ‌زده/آواره/پناهجو، فشار معیشتی را بر آنها در داخل کشور و کشورهای منطقه به‌شدت افزایش خواهد داد که این موضوع با افزایش جهانی قیمت مواد غذایی نیز توأم خواهد شد. سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد معتقد است تداوم این جنگ و افزایش هم‌زمان قیمت انرژی و غذا در جهان موجب افزایش بین ۸ تا ۱۳ میلیون نفر به‌شمار گرسنگان جهان در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ خواهد شد که بخش اعظم آنها در کشورهای آسیایی و آفریقایی ساکن هستند.

بازارهای انرژی جهان

روسیه یکی از تامین‌کنندگان بزرگ حامل‌های انرژی در سطح جهان است: این کشور دومین تولیدکننده (و نخستین صادرکننده) بزرگ گاز طبیعی، سومین صادرکننده بزرگ نفت خام و یکی از صادرکنندگان بزرگ ذغال سنگ در جهان است. در سال ۲۰۲۱ درآمد ناشی از صادرات نفت و گاز، ۴۵ درصد از بودجه این کشور را تشکیل می‌داد. در این سال روسیه با تولید روزانه ۱۰/۵ میلیون بشکه نفت خام و میعانات گازی سهمی ۱۴ درصدی در عرضه نفت به بازارهای انرژی جهان داشته است.

مقایسه نرخ رشد تجارت دریابد و تولید ناخالص داخلی جهان بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۲۱ (منبع: آنتکاد، ۲۰۲۲)



به اروپا اقدام کرد که بهره‌برداری از آن در محاق تحریم‌های جنگ اوکراین قرار گرفت. در این سال اتحادیه اروپا برای تامین ۴۵ درصد از واردات و ۴۰ درصد از تقاضای گاز طبیعی به کشور روسیه اتکا داشته است.

روسیه سرمایه‌گذاری‌های عظیمی نیز برای توسعه خطوط لوله گازرسانی به کشور چین انجام داده و در سال ۲۰۲۱ با راه‌اندازی نخستین خط لوله، امکان صادرات ۱۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی را به این کشور فراهم کرده است و قصد دارد در سال‌های پیش‌رو با توسعه بیشتر این خط لوله و یک خط لوله دیگر، میزان صادرات خود به چین را به حدود ۵۰ میلیارد مترمکعب در روز برساند.

همچنین روسیه بر توسعه ظرفیت تولید و صادرات LNG نیز سرمایه‌گذاری سنگینی داشته و در صدد رقابت با قطر و ایالات متحده برآمده است. طرح انتشار یافته از طرف روسیه در سال ۲۰۲۱ نشان‌دهنده هدف‌گذاری این کشور برای تبدیل به چهارمین صادرکننده بزرگ LNG با سهمی حدود ۸ درصد در بازارهای جهانی این فرآورده است.

واضح است که اعمال تحریم علیه چین غولی اقتصادی، چه آثار ناگواری در بازارهای انرژی جهان خواهد داشت؛ به‌طوری که ظرف حدود دو ماه از آغاز سال جدید میلادی، قیمت نفت خام و گاز طبیعی در بازارهای جهانی، سقف افزایش قیمت ۵۰ درصدی را پشت سر بگذارد و بسیج همه قدرت‌های جهانی برای مهار این افزایش و تغییر قیمت نیز چندان موفق نباشد.

بدون‌شک در اختیار داشتن منابع راهبردی انرژی جهان جزء موثرترین ابزارهای قدرت بین‌المللی روسیه است. این نکته را به‌خوبی می‌توان در خط‌مشی انرژی بریتانیا و اتحادیه اروپا و بسته‌های تحریمی آنان در قبال تهاجم نظامی روسیه به اوکراین مشاهده کرد؛ اما با وجود اینکه قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای برای مقابله با این ضعف راهبردی در بلوک غرب به تکاپو افتاده و در صدد توسعه ظرفیت تامین حامل‌های انرژی از منابع دیگری چون کشورهای منطقه خاورمیانه و ایالات متحده و برخی کشورهای نوردیک هستند، اما به نظر نمی‌رسد که این تدابیر و اقدامات در کمتر از ۳

سال آینده به نتیجه برسد.

علاوه بر این نقش روسیه به‌عنوان تامین‌کننده عمده انرژی جهان در سال‌های پیش‌رو می‌تواند پیامدهای راهبردی تعیین‌کننده‌ای داشته باشد. نخستین سری پیامدها را می‌توان در صنایع انرژی‌بر جهان مشاهده کرد: صنایع و بخش‌های اقتصادی انرژی‌بر مانند حمل‌ونقل، کشاورزی و صنایع بالادست آن، صنایع فلزی، معادن، نیروگاه‌ها و... که مصرف انرژی بالایی دارند، در شرایط بی‌ثباتی قیمت و نامطمئن بودن منابع عرضه‌کننده، دچار مضیقه انرژی شده و این موضوع قیمت و کیفیت خدمات و کالاهای مورد عرضه آنها را به شدت تحت تأثیر قرار داده است. این موضوع به رشد بی‌عدالتی و ناآرامی اجتماعی در جوامع جهان کمک کرده و گردش چرخ توسعه را در این جوامع کندتر و کندتر می‌کند.

دومین سری پیامدها، به ابتکار عمل قدرت‌های غربی و متحدان آنها برای جایگزین کردن تامین‌کنندگان دیگر نفت و گاز به جای روسیه در بازارهای انرژی بازمی‌گردد. این مهم مستلزم سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در حوزه استخراج، فرآوری و بهره‌برداری از سوخت‌های فسیلی بوده و متضمن اتکای بیشتر به اینگونه حامل‌های انرژی به‌جای توسعه و کاربرد حامل‌های انرژی پاک و تجدیدپذیر است. به

عبارت دیگر، بخش اعظم اقدامات ناگزیری که قدرت‌های غربی باید برای مقابله با روسیه در بازارهای انرژی به عمل بیاورند، در جهت عکس خط‌مشی کربن‌زدایی و مقابله با تغییرات اقلیمی در سطح جهانی است.

در این کشورها (به‌خصوص در قاره اروپا و شرق دور) رویارویی با مضیقه در تامین انرژی می‌تواند به افزایش ریسک‌پذیری در زمینه سرمایه‌گذاری برای توسعه انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر و افزایش قیمت جبران آلودگی (Emission Trading) ناشی از سوخت‌های فسیلی نیز منتهی شود.

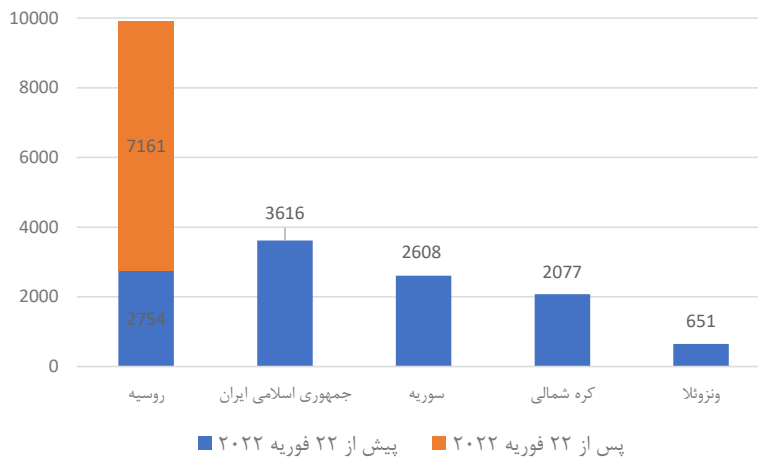
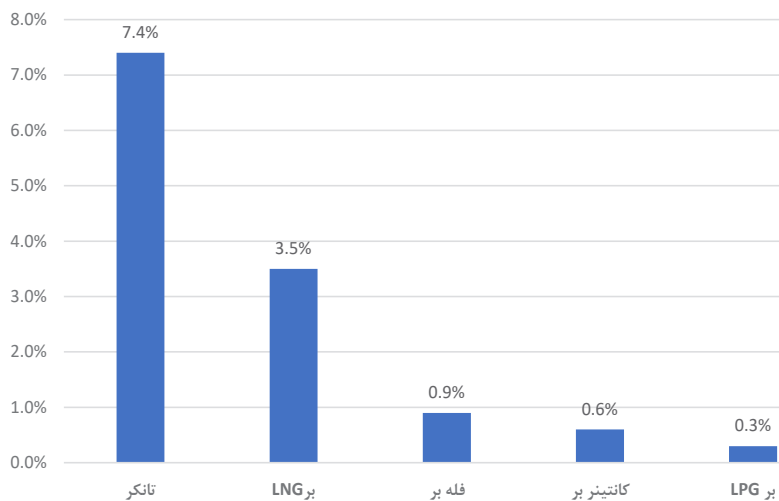
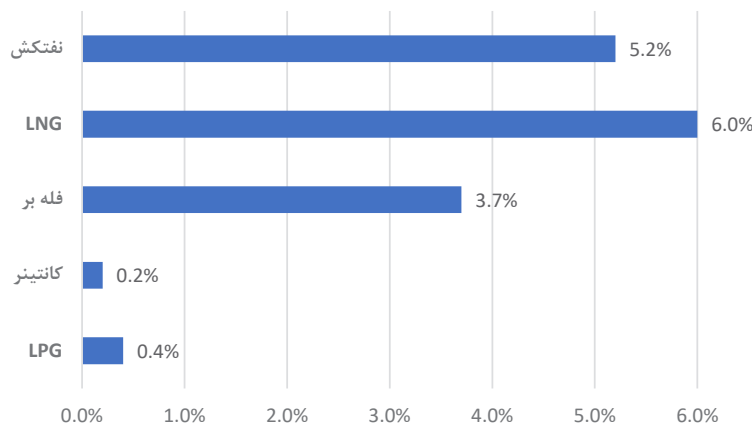
حمل‌ونقل و لجستیک

پیامدهای جنگ روسیه و اوکراین، شبکه حمل‌ونقل و لجستیک جهان را نیز به شدت تحت تأثیر قرار داده است. کاهش تولید و صادرات غلات و کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی و کشاورزی، حامل‌های انرژی و مواد معدنی، بدون‌شک بر قیمت و موجودی این کالاها در بازارهای جهانی تأثیر گذاشته و همچنین تقاضای بازارهای داخلی این کشورها برای کالاهای مصرفی، اساسی، صنعتی و زیربنایی در زمان حکم‌فرمایی شرایط جنگ، شبکه لجستیکی جهان را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد، اما آثار جنگ اوکراین بر شبکه لجستیکی جهان محدود به این مقدار نیست: روسیه و اوکراین در شمار تامین‌کنندگان بزرگ نیروی انسانی صنعت دریانوردی بوده و در عین حال در تامین ناوگان جهانی کشتیرانی تجاری نیز سهم قابل توجهی دارند.

بر اساس گزارش ICS و BIMCO نیروی انسانی دریانورد فعال این دو کشور به ۲۷۴،۵۶۵ نفر بالغ می‌شود که حدود ۱۴/۵ درصد از کل نیروی کار دریانورد فعال در جهان را تشکیل می‌دهند. شرایط جنگ و تحریم‌های بین‌المللی موجب می‌شود که بخش چشمگیری از این منابع انسانی از کار خارج شوند.

این یک چالش تمام‌عیار برای صنعت کشتیرانی تجاری است که از یک سو همچنان با محدودیت‌های جدی در زمینه «مبادله دریانوردان» در بستر تداوم اپیدمی کووید-۱۹ روبه‌رو است و از سوی دیگر با توجه به کسری در عرضه ظرفیت ناوگان به‌شدت به

راه‌آهن روسیه (RZD)
 نیز استفاده از واگن‌های
 غیرروسی را در قلمروی
 این کشور ممنوع اعلام کرده
 و برای مقابله با تحریم‌های
 بین‌المللی با تغییر در
 شیوه پرداخت، به جای قبول
 تضامین پرداخت، دریافت
 کرایه حمل را به صورت
 پیش‌پرداخت الزامی
 کرده است

تعداد تحریم‌های اعمال شده علیه روسیه و مقایسه آن با کشورهای دیگر جهان

برآورد بخشی از ناوگان جهانی کشتیرانی تجاری که تحت تاثیر تحریم‌های بین‌المللی علیه روسیه قرار می‌گیرند

سهم روسیه از تجارت دریای جهان در سال ۲۰۲۱


تامین نیروی دریانورد برای حفظ حداکثری ضریب بهره‌برداری از ناوگان در سطح بازارهای خود نیازمند است.

افزون بر این، ناوگان کشتیرانی تجاری روسیه سهم قابل توجهی در ناوگان کشتیرانی تجاری جهان دارد و کاهش بهره‌برداری از ظرفیت ناوگان این کشور در شرایط ضیق کنونی به‌ویژه در زیربخش‌های تانکر و LNG تاثیر زیادی بر بازارهای جهانی کشتیرانی خواهد داشت. علاوه بر این، کاهش تجارت دریایر در محموله‌های روسی و اوکراینی، اثر قابل توجهی بر بازارهای جهانی اجاره کشتی و کرایه حمل دریایی خواهد داشت که به‌طور اخص در زیربخش تانکر، LNG و فله‌خشک، چشمگیر خواهد بود.

مناقشه نظامی بین روسیه و اوکراین، همچنین موجب ناامن شدن مسیرهای دریایی در دریای آزوف و دریای سیاه شده است؛ مسیرهای دریایی این منطقه اکنون جزء آب‌های پرخطر جهان هستند و ریسک حمله نظامی، برخورد با مین‌های دریایی، توقیف و مصادره و... در این مسیرهای دریایی بسیار بالا است.

توقف فعالیت بنادر اوکراین و کاهش فعالیت بنادر روسیه با افزایش جریان کالا در بنادر حوزه بالتیک همراه بوده است. براساس گزارش «هلنیک شپینگ نیوز» در ماه مارس همزمان با کاهش ۲۰ درصدی تعداد کشتی‌های وارد به بنادر روسیه در حوزه بالتیک، تعداد کشتی‌های متردد به بنادر کشورهای استونی، آلمان و مولداوی حدود ۱۹ درصد افزایش داشته است. این روند می‌تواند در ماه‌های آینده موجب بروز تدریجی ازدحام در بنادر کشور حوزه بالتیک شود و در بلندمدت سهم بنادر روسیه و اوکراین را در دریای سیاه و دریای بالتیک، به یکی از کشورهای اروپایی حوزه دریای بالتیک منتقل کند.

کریدورهای حمل و نقل ریلی در حوزه اوراسیا نیز تحت‌الشعاع این جنگ قرار گرفته‌اند. این کریدورها که در سال ۲۰۲۱ با جذب ۱/۴۶ میلیون تن بار و حمل آنها بین مبادی‌شان از چین به مقاصدشان در کشورهای اروپایی عملکرد درخشانی را با رشد سالانه ۲۹ درصدی ثبت کرده‌اند، با شروع جنگ اوکراین رو به افول نهاده‌اند؛ چراکه اراده سیاسی در اتحادیه

کریدورهای ریلی در حوزه اوراسیا نیز تحت تاثیر این جنگ قرار گرفته‌اند. این کریدورها که در سال ۲۰۲۱ با جذب ۱/۴۶ میلیارد تن بار، عملکرد درخشانی را با رشد سالانه ۲۹ درصدی به ثبت رسانده بودند با شروع جنگ اوکراین رو به افول نهاده‌اند

روسیه و اوکراین توان جنگ سایبری قابل توجهی دارند و قطعاً در طرح‌های جنگی خود از این توان چشم‌پوشی نمی‌کنند. فراموش نکنیم که امنیت سایبری پائینه آنتیل شبکه جهانی حمل‌ونقل به شمار می‌آید و حملاتی از این نوع می‌تواند به اختلالات گسترده ملی یا بین‌المللی در این شبکه منتهی شود

اروپا معطوف به کاهش حداکثری نفوذ روسیه بر زنجیره‌های تامین کشورهای عضو این اتحادیه بوده و گذر این زنجیره‌های تامین از روسیه را نه امن تلقی کرده و نه تعلق عواید آن به این کشور را جایز می‌داند.

به گزارش ژورنال بین‌الملل حمل‌ونقل ریلی (IRJ) شرکت‌های اروپایی که ملزم به رعایت تحریم‌های اتحادیه اروپا هستند، نمی‌توانند به‌طور مستقیم با بنگاه‌های روسی وارد معامله شده و پرداخت‌ها در این کسب‌وکارها صرفاً می‌تواند از طریق طرف چینی انجام شود. بسیاری از شرکت‌های لجستیکی بزرگ جهان از جمله مرسک در حال تعلیق سرویس‌های ریلی خود در این کریدورها بوده و بسیاری دیگر مانند DHL در حال برچیدن دفتر خود در کشور اوکراین هستند. به نظر می‌رسد که حجم جابه‌جایی کالا در مسیرهای ریلی این شبکه در اوراسیا در حال کاهش بوده و برخی از این مسیرها نیز برای مقاصد نظامی به کار گرفته شده‌اند.

راه‌آهن روسیه (RZD) نیز استفاده از واگن‌های غیرروسی را در قلمروی این کشور ممنوع کرده و برای مقابله با تحریم‌های بین‌المللی با تغییر در شیوه پرداخت، به جای قبول تضامین پرداخت، دریافت کرایه حمل را به صورت پیش‌پرداخت الزامی کرده است.

صنعت حمل‌ونقل هوایی نیز با روندهای مشابهی مواجه بوده است: حمل‌ونقل هوایی مسافر در اوکراین که سهمی یک درصدی از بازار هواپیمایی مسافری جهان را داشت، کاملاً مختل شده و بازار روسیه نیز که سهم آن به ۴/۵ درصد از بازار جهانی بالغ می‌شد، به شدت در حال کوچک شدن است. ناوگان هواپیمایی روسیه تحت تحریم مستقیم قرار گرفته و به مرور زمان با مشکلات تعمیرات و نگهداری و نوسازی مواجه خواهد شد.

بسته شدن مسیرهای هوایی بر فراز کشور اوکراین و پرهیز خطوط هوایی از پرواز در مسیرهای هوایی بر فراز کشور روسیه موجب حذف ۱۰ میلیون مایل از پهنه هوایی مسیرهای بین‌المللی شده و به کنسل شدن بسیاری از پروازهای بین‌المللی راه برده است. روی آوردن هواپیماها به مسیرهای طولانی‌تر موجب افزایش چشمگیر هزینه سوخت هوایی و سایر

هزینه‌های پرواز شده و هزینه‌های پروازها را نیز افزایش خواهد داد.

بنا بر اعلام ایاتا، حذف پهنه هوایی روسیه بر ۱۰ درصد از پروازهای جهان در مسیرهای اروپا-آسیا، آمریکای شمالی-آسیا، و آمریکای شمالی-خاورمیانه تاثیر خواهد گذاشت و محاسبات تن-کیلومتر این مسیرها را کاملاً دگرگون خواهد کرد. قیمت کرایه حمل هوایی نیز رو به افزایش نهاده است: در انتهای فوریه سال ۲۰۲۲ شاخص حمل هوایی فریتوس برای کرایه حمل بین چین و اروپا با افزایش ۸۰ درصدی به ۱۱/۳۶ دلار به ازای هر کیلوگرم رسید و برخی از خطوط نیز اخذ هزینه مازاد متعلق به ریسک جنگ از محموله‌های هوایی آغاز کرده‌اند.

ریسک بارز دیگری که در این حوزه قابل ذکر است، ریسک بروز جنگ‌های سایبری و آثار مخرب آن بر شبکه لجستیکی جهان است. هر دو این کشورها دارای توان جنگ سایبری قابل توجهی بوده و بدون شک در طرح‌های جنگی خود از این توان چشم‌پوشی نمی‌کنند. به یاد داشته باشیم که امنیت سایبری پائینه آنتیل شبکه جهانی حمل‌ونقل به شمار می‌آید و حملاتی از این نوع می‌تواند به اختلالات گسترده ملی یا بین‌المللی در این شبکه راه برد. مصادیق این حمله‌ها و آثارشان را در دهه ۲۰۱۰ در چندین حمله صورت گرفته به بنادر و ناوگان‌های تجاری جهان مشاهده کرده‌ایم، اما اگر چنین حمله‌هایی در شرایط کنونی به مراکز و شبکه‌های حمل‌ونقلی صورت گیرد، نتایج به مراتب فاجعه‌بارتر خواهد بود.

در دهه ۲۰۱۰ آثار و پیامدهای حملات سایبری با اتکا به ظرفیت مازاد ناوگان و تسهیلات شبکه حمل‌ونقل، کنترل می‌شد؛ اما در شرایط کنونی ظرفیت مازادی برای کنترل پیامدهای حمله‌های این چنین در ناوگان و تسهیلات شبکه‌های حمل‌ونقلی در سطح جهان وجود ندارد و حمله‌های سایبری کوچک نیز می‌تواند در این شرایط سیستم را به سمت فاجعه هدایت کنند.

فناوری‌های پیشرفته

جنگ روسیه و اوکراین، بی‌شک زنجیره‌های تامین صنایع به‌کاربرنده فناوری‌های پیشرفته

شرایطی این کشورها ناگزیر هستند به تخصیص سهم بیشتری از درآمدهای صادراتی خود برای بازپرداخت وام‌های موردنظر اقدام کنند و این موضوع معمولاً به افزایش کسری در منابع داخلی آنها می‌انجامد. راه دیگر فروش اوراق قرضه با نرخ بهره بالاتر است که می‌تواند به افزایش قرض دولت و تورم‌زایی در داخل کشور منتج شود. راه دیگر نیز واگذاری امتیازات بیشتر به وام‌دهندگان بین‌المللی در ازای وجوه اصل یا دیرکرد وام‌های مزبور است.

به این ترتیب، هم منابع و اعتبار برای اعطای وام‌های بین‌المللی در حال کوچک‌تر شدن است و هم کشورهای در حال توسعه با وجود تشدید نابسامانی اقتصادی، ناگزیر از پرداخت اصل و سود وام‌های بین‌المللی باشند که استطاعت پرداخت آنها را ندارند؛ بنابراین در نهایت ناگزیر به اعمال سیاست‌های ریاضت اقتصادی یا واگذاری امتیازات راهبردی به کشورهای وام‌دهنده می‌شوند.

این مسیری است که هم‌افزایی پدیده‌هایی چون پاندمی، جنگ‌های ژئوپلیتیک و تغییر اقلیم، پیش‌روی کشورهای توسعه‌یابنده و کشورهای کمتر توسعه‌یافته قرار می‌دهد.

سخن پایانی

جنگ اوکراین در بستر زمانی و مکانی وقوع آن، جریان مخرب و پیچیده‌ای است که دارای پیامدهای بسیار بارز، تعیین‌کننده و ماندگار بر اقتصاد جهانی است. در مارس ۲۰۲۲، آنکتاد پیش‌بینی کرد که جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ موجب کاهش استعداد رشد اقتصادی جهان به میزان ۲۸ درصد شده و رشد اقتصادی جهان در این سال برابر ۲/۶ درصد خواهد بود. با اوصافی که درباره پیامدهای جهانی این جنگ در شئون مختلف اقتصاد جهانی آوردیم، این پیش‌بینی کاملاً منطقی به نظر می‌رسد.

بدون شک موج‌های این سونامی به اقتصاد کشور ما نیز رسیده، بنابراین اقتصاد ایران که همچنان درگیر تحریم‌های بین‌المللی، پاندمی کرونا، بلایای طبیعی، تغییر اقلیم و مسائل محیط‌زیستی و ناکارایی سیستمی است، به معنای واقعی کلمه نیازمند چاره‌اندیشی و تدبیر برای حفظ کیان و منافع خود در بحبوحه ورود این سونامی ویرانگر است.

پیشبرد جهانی تحولات ناشی از «انقلاب صنعتی چهارم» خواهد شد.

بازپرداخت وام‌های بین‌المللی

در نهایت افزوده شدن توفان جنگ اوکراین و پیامدهای اقتصادی آن به وضعیت نابسامان اقتصادی اکثر کشورهای جهان پس از گذر از موج‌های پی‌درپی پاندمی کووید-۱۹، در حال هدایت اقتصاد جهانی به ورطه «بحران جهانی بازپرداخت وام‌های بین‌المللی» است. بسیاری از کشورهای توسعه‌یابنده و کشورهای کمتر توسعه‌یافته جهان در دهه ۲۰۱۰ و در دو سال مواجهه‌شان با پاندمی کووید-۱۹ به دریافت وام‌های بین‌المللی برای پشتیبانی از نظام اقتصادی خود و توسعه آن اقدام کرده‌اند و حالا با وجود خروج از شرایط پرهزینه پاندمی کووید-۱۹، بروز جنگ در اوکراین و آثار اقتصادی آن در بازارهای بین‌المللی، موجب ایجاد فشار مضاعفی بر نظام اقتصادی این کشورها شده و شرایطی را ایجاد کرده که بسیاری از این کشورها در بازپرداخت وجوه وام خود دچار مشکل شده‌اند.

بسیاری از کشورهای جهان از سریلانکا تا مصر و از یونان تا ونزوئلا از یک سو با موج فزاینده گرانی و تورم مواجه بوده و از سوی دیگر به پرداخت وام‌های سنگین خود به مراجع وام‌دهنده بین‌المللی موظف هستند. در چنین

را نیز با چالش‌های جدی مواجه می‌کند. صنایع فولاد روسیه تولیدکننده عمده گاز «نئون» هستند که در واحدهای صنعتی کشور اوکراین پالایش و به کشورهای پیشرفته صادر می‌شد. این گاز جزء مولفه‌های اساسی دستگاه‌های تولیدکننده پرتولیزر بوده و گسست زنجیره‌های تامین این فرآورده، تامین دستگاه‌های به‌کاربرنده لیزر را در صنعت ساخت تراشه‌های الکترونیک با مشکل مواجه خواهد کرد.

روسیه یکی از تامین‌کنندگان بزرگ طلا و پالادیوم مصرفی در صنعت تولید تراشه در نیز جهان است و اکثر قریب به اتفاق صنایع جهان نیز متکی به کاربرد تراشه‌ها و ریزتراشه‌ها در کالاهای و محصولات، دستگاه‌ها و تجهیزات و زیرساخت‌ها و تأسیسات خود هستند؛ از صنایع هوافضا گرفته تا تولید رایانه و تلفن همراه، از مهندسی پزشکی گرفته تا خودروسازی، از ماشین‌های صنعتی گرفته تا لوازم خانگی؛ بنابراین کاهش در عرضه صنعت تولید تراشه و افزایش قیمت این محصول می‌تواند تمام صنایع و بازارهای پایین‌دست این صنعت را با چالش‌های جدی مواجه کند؛ بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد که این جنگ در آینده نه چندان دور به «بحران تراشه» راه خواهد برد.

یک نمونه بارز از این چالش در سال ۲۰۲۱ در صنعت خودروسازی ایالات متحده بروز کرد: در این سال به دلیل اجرای پروتکل‌های بهداشتی میزان تولید در واحدهای صنعتی ساخت و سرهم‌بندی تراشه در کشور مالزی کاهش یافت و این موضوع موجب شد که شرکت جنرال موتورز با کمبود تراشه‌های مورد نیاز برای تولید انواع خودروهای خود مواجه شود. نتیجه این امر کاهش چشمگیر در سطح تولید این شرکت در سال ۲۰۲۱ بود که پیش‌سازی آن را در بازار راهبردی عرضه خودرو در ایالات متحده از میان برد و زمینه‌ساز پیشی گرفتن رقیب دیرینه این شرکت (یعنی تویوتا) در این بازار راهبردی شد.

به نظر می‌رسد در آینده نه چندان دور باید منتظر انبوهی از این وقایع در سطح جهانی و همچنین کمبود عرضه محصولات هوشمند و فناوری‌های پیشرفته و افزایش چشمگیر قیمت آنها باشیم.

این موضوع همچنین موجب دشوارتر شدن

در انتهای فوریه سال
۲۰۲۲ کرایه حمل هوایی
بین چین و اروپا با
افزایش ۸۰ درصدی
به ۱۱/۳۶ دلار به ازای
هر کیلوگرم رسید و برخی
از خطوط نیز اخذ هزینه
مازاد متعلق به ریسک
جنگ از محموله‌های هوایی
آغاز کرده‌اند



جنگ اوکراین، اقتصاد جهان و توان تجاری ایران

فرصت‌ها و غفلت‌ها در موقعیت‌های نامنتظر!

مونا روشندل

از اقتصاد به‌هم پیوسته جهانی تاکنون جز حرمان بهره خاصی نصیب ایران نشده، زیرا با در پیش گرفتن راهبرد توسعه‌ای نادرست و مبتنی بر ستیزه‌جویی و گره زدن اقتصاد به سیاست، نمی‌توان به روابط تجاری و اقتصادی محکم و بنیادین دست یافت. در چنین شرایطی حتی اگر برخی رویدادها در عرصه بین‌الملل مانند بحران اوکراین و به دنبال آن تحریم روسیه، بتواند فرصت‌های غیرمنتظره‌ای برای بهره‌برداری‌های اقتصادی، تجاری، لجستیکی و ترانزیتی به وجود آورد، ما به سبب گرفتار شدن در تله بی‌اعتمادی بین‌المللی و مهیا نبودن زیرساخت‌ها، تنها می‌توانیم شاهد بهره‌گیری از این فرصت‌ها توسط کشورهای دیگر باشیم.

در همین زمینه، پای سخنان پدram سلطانی، نایب‌رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران نشستیم. او که نسبت به استفاده از این ظرفیت‌ها ناامید است، با انتقاد از رویکردهای ایدئولوژیک در دیپلماسی تجاری و تاثیر روابط امنیتی بر مناسبات اقتصادی کشور می‌گوید: «دولت حتی نتوانسته از منظر سیاسی موضعی اتخاذ کند که احياناً بتوانیم از فرصت‌های بعد از آتش‌بس استفاده کنیم. اگر ایران موضع بی‌طرفی اختیار کرده بود، آن زمان می‌توانست بهره خوبی از بازار اوکراین ببرد، اما اکنون سیاستمداران اوکراینی ایران را در اردوگاه روسیه شناسایی کرده‌اند.»



به نظر می‌رسد با توجه به بلوک‌بندی‌هایی که پس از حمله روسیه به اوکراین اتفاق افتاده به احتمال زیاد، دوره جدیدی از جنگ سرد آغاز خواهد شد و در پی آن، تعاملات اقتصادی کشورهای مختلف نیز تغییر خواهد کرد

نه فقط ساختارهای دولتی، بلکه بخش خصوصی به‌ویژه بنگاه‌های بزرگ هم متوجه شده‌اند که باید با انرژی‌های فسیلی خداحافظی کنند، اما این فقط شروع ماجرا است؛ چراکه بسیاری از حوزه‌ها متناسب با این اتفاقات باید خودشان را بازآرایی کرده و راهبردهایشان را تغییر دهند

خواهند کوشید.»

این فعال اقتصادی با بیان اینکه چنین سناریویی فقط متوجه ساختارهای دولتی نیست، بلکه بخش خصوصی به‌ویژه بنگاه‌های بزرگ هم متوجه شده‌اند که باید با انرژی‌های فسیلی خداحافظی کنند، تصریح می‌کند: «به نظر من، این بخش کوچکی از اتفاقاتی است که در آینده شاهد آن خواهیم بود و در واقع این شروع ماجرا است؛ چراکه بسیاری از حوزه‌ها متناسب با این اتفاقات باید خودشان را بازآرایی کرده و راهبردهایشان را تغییر دهند.»

سلطانی با اشاره به اینکه مهم‌ترین حوزه‌ای که از جانب اروپا و آمریکا در روسیه تحریم شده، بخش انرژی است، می‌افزاید: «فعلا در گام نخست زغال‌سنگ روسیه تحریم شده و به‌نظر می‌رسد کشورهای می‌خواهند به تدریج خرید نفت و درازمدت خرید گاز خود را از روسیه کاهش دهند. در این حوزه اگر تحریم نبودیم و سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانستند وارد بازار ما شوند، اکنون مقصد جذابی برای سرمایه‌گذاران خارج شده از بازار روسیه بودیم.»

او معتقد است: «با توجه به موقعیت استراتژیک ایران (نقطه اتصال خلیج فارس به اروپا) و همچنین عدم سرمایه‌گذاری در میدان نفتی و گازی در ۱۵ ساله گذشته، اگر تحریم نبودیم و دولت ما شیوه تعامل با شرکت‌های اروپایی را می‌دانست و اراده آن را داشت، می‌توانست به‌سرعت پروژه‌های خط لوله نفت و احیانا در آینده گاز (چراکه فعلا ظرفیت صادرات گاز نداریم و تراز داخلی یعنی تولید منهای مصرف گاز یا لب‌به‌لب و یا منفی است) و همچنین ساخت واحدهای تولید LNG را رقم بزند و نفت و گاز ایران را روانه بازارهای جهانی کند، اما اکنون این فرصت‌ها تا حد زیادی به سمت قطر روانه شده و این کشور را به بازیگر اصلی حوزه LNG تبدیل کرده است.»

این فعال بازرگانی تصریح می‌کند: «اگر ما هم جزء کشورهایی بودیم که دارای تعامل گسترده با اروپا و سرمایه‌گذاران بزرگ دنیا در کشورهای غربی، ژاپن و چین هستند، مطمئنا اکنون قادر بودیم که خلا حضور روسیه در بازارهای جهانی را جبران کرده و سهم خودمان را در تامین انرژی دنیا افزایش دهیم.»

پدرام سلطانی، نایب‌رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران، درباره ارزیابی چشم‌اندازهای اقتصادی ناشی از تحریم روسیه به‌ویژه در زمینه تجارت کالایی ایران، با ارائه چشم‌اندازی از آینده می‌گوید: «به‌نظر می‌رسد با بلوک‌بندی‌هایی که پس از حمله روسیه به اوکراین اتفاق افتاده، بسیاری از معادلات جهانی در سال‌های آینده تغییر کرده و شکلی تازه به خود بگیرد؛ ضمن اینکه به احتمال قریب به یقین، دوره جدیدی از جنگ سرد آغاز خواهد شد، در نتیجه تعاملات اقتصادی کشورهای مختلف نیز - در درجه اول با روسیه و سپس با کشورهای دیگری مانند چین که از نظر دیدگاه راهبردی و جهان‌بینی با آنها تفاوت دارند - تغییر خواهد کرد، زیرا به‌طور منطقی باید برای حفظ امنیت عمومی و اقتصادی کشور خود، از میزان وابستگی به کشورهایی که با آنها در یک بلوک سیاسی قرار ندارند، بکاهند.»

سلطانی ضمن اشاره به افزایش بودجه نظامی کشورهای اروپای غربی به‌ویژه آلمان، متذکر می‌شود: «پس از حوادث اخیر، کشورهای اروپایی به‌صورت جدی‌تر، به‌دنبال کاهش وابستگی به انرژی‌های فسیلی روسیه و به‌طور کلی انرژی فسیلی هستند؛ زیرا دیگر کاملا به همه‌ثابت شده که مناسبات و کشمکش‌های سیاسی و امنیتی می‌تواند در سال‌های آینده تامین انرژی فسیلی را از سوی کشورهای تامین‌کننده آن - از روسیه گرفته تا کشورهای حاشیه خلیج فارس، خاورمیانه، آفریقا و آمریکای لاتین - به مخاطره اندازد.»

او می‌گوید: «حتی در مقیاس کوچک‌تر، چالش ایران با غرب در چندساله اخیر و پس از آن نیز ونزوئلا، لیبی (به دنبال شروع منازعات سیاسی موسوم به بهار عربی) زنگ خطر را به صدا درآورده بود، اما در نهایت این روسیه بود که سوت پایان خوش باوری نسبت به نظم پایدار جهانی را زد و بزرگ‌ترین بحران را به بازار انرژی جهان وارد کرد؛ بنابراین در حال حاضر آنها با افزایش سرعت خود، به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر حرکت می‌کنند و با تقویت سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و اختصاص بسته‌های تشویقی و یارانه‌ای، در تولید و بهره‌وری بیش از پیش از این انرژی‌ها

ضعیف بودیم؛

با تحریم‌ها تحلیل رفتیم

سلطانی درباره تأثیر این بحران بر ایران، با بیان اینکه اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه روسیه، هم فرصت‌هایی را برای ایران در حوزه لجستیک، حمل و نقل، انرژی، تبادلات مالی و بانکی و هم در چینش سبد شرکای تجاری ایران ایجاد می‌کند، چنین توضیح می‌دهد: «در حوزه حمل و نقل و لجستیک روسیه ناچار است که به دلیل اعمال تحریم‌ها، مسیر برخی از کالاهایش را به سمت کشورهای ثالثی که یکی از آنها ایران است، منتقل کند یا اینکه به‌طور کلی بازارهای جدید را جایگزین اروپا کند که باز هم یکی از آنها ایران است. همچنین می‌تواند از مسیر ایران به کشورهای حاشیه خلیج فارس، آسیای جنوبی و آفریقای برسد، اما ما ظرفیت لازم را برای جذب این فرصت‌ها نداریم. البته شاید تاحدی از ظرفیت‌های بندری بیش از گذشته استفاده شود، اما ظرفیت‌های ریلی و جاده‌ای ما بالا نیست که بتوانیم از آنها برای افزایش تعاملات و فعالیت‌های حمل و نقل و لجستیک استفاده کنیم.»

سلطانی در پاسخ به پرسشی درباره ارزیابی زیرساخت‌های ایران برای بهره‌برداری از این موقعیت، با اشاره به اینکه زیرساخت‌های ما از قدیم ضعیف بود و در این ۱۵ سال به دلیل تحریم‌ها تحلیل هم رفته است، تأکید می‌کند: «متأسفانه زیرساخت ریلی، هوایی و جاده‌ای ما به‌عنوان لجستیک و حمل و نقل به‌اندازه‌ای ضعیف است که نمی‌تواند به‌عنوان مسیر جایگزین روسیه مطرح شود و بخشی از این فرصت‌ها را جذب کند؛ ضمن اینکه قطع ارتباط بانکی ما با دنیا و دشواری‌های مرتبط با مبادلات مالی بین‌تجار هم مزید بر علت است. حتی اگر امروز هم تحریم‌ها برداشته شود، برقراری کامل ارتباط بانک‌های ایران با سیستم بانکی جهانی و خروج نام بانک‌های ما از لیست بانک‌هایی با ریسک بالا و پیوستن به FATF مدت‌ها طول خواهد کشید و فرصت را از ما سلب می‌کند.»

او با اشاره به اینکه تحریم‌های بانکی روسیه برای یک سری از کشورها فرصت‌های زیادی ایجاد کرده، اما ایران به‌واسطه تحریم‌ها

نمی‌تواند از این فرصت‌ها استفاده کند، توضیح می‌دهد: «در همین مدت کوتاهی که روسیه تحریم شده، تعداد زیادی شرکت از سوی اتباع روسیه برای دور زدن تحریم‌ها در ترکیه، امارات و کشورهای همسایه خودشان مانند ارمنستان و تاحدی هم آذربایجان تاسیس شده که اگر ما هم تحریم بانکی نبودیم، می‌توانستیم یکی از مقاصد ثبت این شرکت‌ها و احیاناً بهره‌گیری از این فرصت‌ها باشیم.»

این فعال اقتصادی در ادامه به فرصت‌های دیگر در حوزه حمل و نقل اشاره می‌کند و می‌گوید: «متأسفانه به‌دلیل نامناسب بودن وضعیت فرودگاه‌ها، ما حتی قادر نیستیم که در حوزه حمل و نقل هوایی هم از فرصت به‌وجود آمده، استفاده کرده و پروازهایی را که از آسمان روسیه به سایر نقاط دنیا انجام می‌شد، به سمت فرودگاه‌های خود جذب کنیم؛ در حالی که اکنون فرودگاه‌های ترکیه، امارات و قطر فعال‌تر از قبل شده‌اند و در حال سرویس‌دهی به پروازهایی هستند که تاکنون از مسیر روسیه استفاده می‌کردند.»

فرصت هست؛ اما کم است!

نایب‌رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران درباره تجارت کالایی با روسیه معتقد است: «آن دسته از کالاهای روسی که فروش آنها به اروپا تحریم شده است، باید با قیمت مناسب‌تر به بازارهای دیگر صادر شوند که ایران می‌تواند یکی از همان کشورها باشد؛ مثلاً کالاهای روسی از زغال‌سنگ تا محصولات ساخته شده، چوب و اقلام تحریمی دیگر قابل عرضه به ایران هستند که ایران هم می‌تواند از آنها برای بازار خودش استفاده و هم به کشورهای دیگر صادر کند.»

سلطانی تصریح می‌کند: «فرصت افزایش صادرات کالاهای ایرانی به روسیه نیز فراهم است. روس‌ها هم علاقه‌مند هستند که هماهنگ با سیاست دولتشان، خریدهای خود را از اروپا کمتر کنند، بنابراین در بخش کالایی به‌ویژه مواد غذایی آماده، مصالح ساختمانی، کاشی، شیرآلات، مبلمان، لوازم اداری و... که از اروپا وارد می‌شد می‌توانیم جایگزین شویم. اگر چه محصولات ایرانی از نظر برند، اعتبار

در همین مدت کوتاه از آغاز بحران اوکراین و روسیه می‌توانستیم حداقل روزی ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار بیشتر نفت بفروشیم، پس بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار عدم‌النفع از فروش نفت داریم. این میزان عدم‌النفع حاصل عملکرد دولتمردانی است که به آزادسازی ۷ میلیارد دلار از منابع خودمان و نه سود بیشتر، سرخوش هستند

در همین مدت کوتاهی که روسیه تحریم شده، تعداد زیادی شرکت از سوی اتباع روسیه برای دور زدن تحریم‌ها در ترکیه، امارات، ارمنستان و تاحدی آذربایجان تاسیس شده که اگر ما هم تحریم بانکی نبودیم، می‌توانستیم یکی از مقاصد ثبت این شرکت‌ها باشیم

من امیدی به استفاده از چنین موقعیت‌هایی در سطح ملی ندارم، چراکه نه ظرفیت و توان این کار را داریم و نه درایت و اراده‌ای در این زمینه وجود دارد. فقط شاید بخش خصوصی بتواند به فراخور قلمتش از این فرصت استفاده کند

فرصت افزایش صادرات کالاهای ایرانی به روسیه فراهم است. روس‌ها هم علاقه‌مند هستند که خریدهای خود را از اروپا کاهش دهند، بنابراین در تجارت کالایی به‌ویژه مواد غذایی آماده، لوازم آداری، مصالح ساختمانی، کاشی، مبلمان، شیرآلات و... که قبلاً از اروپا وارد می‌شد، امکان جایگزینی کالای ایرانی وجود دارد

بیشتر سیاستمداران ترک نسبت به سیاستمداران ایرانی است.»

وقتی سرنوشت اقتصاد به سیاست گره می‌خورد

زمانی که از نایب رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران درباره پیشنهادها و راهبردهایش به دولت و بخش خصوصی برای بهره‌مندی از این فرصت می‌پرسیم، می‌گوید: «دولتمردان کنونی، ما را ۱۰ ماه از توافقات وین عقب انداختند و با وجود اینکه اکنون ماه‌ها است که توافقات در حوزه اقتصادی انجام شده، توافق نهایی را در حوزه سیاسی معطل نگه داشته‌اند و سرنوشت بخش اقتصادی و فعالان اقتصادی را به بحث نظامی و سیاسی گره زده‌اند. این رویکرد نشان می‌دهد که آنها توجهی به نظرات اهالی اقتصاد ندارند و به همین جهت من پیشنهاد و توصیه‌ای برای بخش دولتی ندارم زیرا ثابت کرده که گوش شنوا ندارد.»

اما در عین حال او معتقد است که بخش خصوصی ایران فرصت‌های زیادی در حوزه لجستیک، حمل‌ونقل و جایگزینی کالا دارد: «باید بدانیم که کشور روسیه بزرگ‌ترین اقتصادی است که در قرن ۲۱ با تحریم گسترده مواجه شده و این برای خودش تهدید و برای کشورهای دیگر به‌ویژه همسایگانش فرصت است. در نتیجه، بخش خصوصی باید همه تحولات روسیه و اوکراین را به‌ویژه در حوزه اقتصاد زیر ذربین داشته باشند تا ببینند که چطور این تحولات می‌تواند فرصتی برای حوزه کاری آنها در منطقه ایجاد کند.»

سلطانی با تاکید مجدد بر اینکه تحریم روسیه برای کشورهای همسایه ایران هم فرصت ایجاد کرده، می‌گوید: «در همین اواخر حدود ۲۰۰۰ شرکت از سوی روسیه در ترکیه و امارات ثبت شده تا بیزینس و تراکنش مالی خودشان را به آن سمت سوق دهند. این امتیازی بود که برای آنها به‌واسطه تعامل با دنیا، ثبات اقتصادی، حمل‌ونقل مناسب و تحریم نبودن ایجاد شد. البته اقتصاد آنها هم بی‌نقص نیست، اما نسبت به اقتصاد ما شرایط بهتری دارند. به بیان دیگر آنها آماده‌تر هستند و می‌توانند بهتر از فرصت‌ها بهره‌مند شوند.»

کالاهای اروپایی را برای خریداران روسی ندارند، اما در چنین شرایطی که ناگزیر هستند نیازشان را از بازارهای دیگر تامین کنند، ایران می‌تواند یکی از این بازارها باشد. البته فراموش نکنیم که کشور چین استعداد بیشتری در این زمینه دارد و در آینده جای پای خود را در روسیه محکم‌تر و بیشتر خواهد کرد، ولی اگر دولتمردان ما بتوانند مسئله تحریم‌ها را مدیریت کنند، فرصتی به‌مراتب بیشتر از چین در تجارت کالایی برای ایران ایجاد می‌شود.»

او خاطر نشان می‌کند: «تولیدکنندگان ما در بسیاری از حوزه‌ها به‌دلیل تحریم و تورم بالا، وضعیت مناسبی ندارند و بسیاری از آنها به سبب شرایط نابسامان اقتصاد داخلی نمی‌توانند خودشان را به‌سرعت آماده ورود به این بازار کنند. متأسفانه به‌اندازه‌ای چالش‌های داخلی، مدیران بنگاه‌های تولیدی ما گرفتار کرده که ذهن آزادی هم برای تمرکز ندارند تا بررسی کنند که چه کالاهایی را می‌توانند به روسیه صادر کنند.»

فرصت پس از آتش‌بس را هم باختیم

سلطانی تصریح می‌کند: «متأسفانه دولت ما حتی نتوانسته است از منظر سیاسی موضعی اتخاذ کند که احياناً بتوانیم از فرصت‌های بعد از آتش‌بس استفاده کنیم. بعد از آتش‌بس اوکراین نیاز شدیدی به بازسازی خواهد داشت و علاوه بر سرمایه‌گذاری، باید حجم زیادی از کالا را خریداری کند و ساخت‌وساز انجام دهد. اگر ایران موضع بی‌طرفی اختیار کرده بود، آن زمان می‌توانست بهره‌جویی از بازار اوکراین ببرد، اما متأسفانه سیاستمداران اوکراینی ایران را در اردوگاه روسیه شناسایی کرده‌اند.»

او می‌افزاید: «ناتوانی در دیپلماسی و عدم اتخاذ مواضع هوشمندانه، به احتمال قوی ما را در آینده از مشارکت در بازسازی اوکراین محروم می‌کند، این در حالی است که ترکیه به‌نوعی در این برهه زمانی بازی و حرکت کرده که توانسته هر دو طرف را برای خود حفظ کند. این کشور حتی میزبان مذاکرات فی‌مابین کشورها بوده و توانسته نقش میانجی به خود بگیرد. این نشان‌دهنده هوش و حرفه‌ای‌گری

به احتمال زیاد، ناتوانی در دیپلماسی و عدم اتخاذ مواضع هوشمندانه، ما را در آینده از مشارکت در بازسازی اوکراین نیز محروم خواهد کرد، این در حالی است که ترکیه به نحوی در این برهه زمانی، بازی و حرکت کرده که توانسته هر دو طرف را برای خود حفظ کند

ورود به اتحادیه اوراسیا برای تجارت ایران با این منطقه تا حدی موثر بوده، اما ما شبیه ورود به همه این توافقنامه‌های تجارت ترجیحی و آزاد، بسیار محافظه کارانه عمل کردیم، در حالی که اگر آن زمان تعرفه‌ها را بسیار بیشتر کاهش می‌دادیم، امروز بهره بیشتری می‌بردیم

او درباره اهمیت عضویت ایران در اتحادیه اوراسیا می‌گوید: «ورود به این اتحادیه برای تجارت ایران با اوراسیا تا حدی موثر بوده و آمارها هم نشان‌دهنده تعاملات تجاری فزاینده با این کشورها از آبان ماه ۹۸ است، اما ما مثل ورود به دیگر توافقنامه‌های تجارت ترجیحی و آزاد، بسیار محافظه‌کارانه عمل کردیم، در حالی که اگر آن زمان تعرفه‌ها را بیشتر کاهش می‌دادیم، امروز بیشتر بهره‌مند می‌شدیم، زیرا همان کالاهایی که تعرفه آنها کاهش یافته، کالاهایی هستند که تا پیش از این از کشورهای تحریم‌کننده وارد روسیه می‌شدند که اگر اکنون تعرفه آن کالاها کمتر بود، سهم بیشتری را از بازار نصیب ما می‌کرد.»

در مذمت راهبردهای نادرست

نایب‌رئیس سابق اتاق بازرگانی ایران در پاسخ به این پرسش که با توجه به شواهد و عملکرد فعلی، آیا باید منتظر فرصت‌سوزی مجدد باشیم، می‌گوید: «تا وقتی راهبرد توسعه‌ای و جهانی ما غلط است، اگر باز هم چنین موقعیت‌هایی رخ دهد، دست خالی باقی می‌مانیم، چراکه راهبرد ما بر ستیز با دیگر کشورها در منطقه و غرب قرار گرفته است. ما حتی با همسایگانمان از جمله عراق - که از نظر فرهنگی و مذهبی به ما نزدیک است - روابط ثابت و راهبردی نداریم که به ارتباطات تجاری پایدار امیدوار باشیم؛ چراکه روابط امنیتی ما به مناسبات اقتصادی مان می‌چربد.»

او می‌افزاید: «روابط ما با افغانستان ناپایدار بود و بعد از استقرار طالبان ناپایدارتر شد؛ ارتباطمان با پاکستان هم به دلایل مختلف کجدار و مریز است؛ با اروپا روابط مستحکمی نداریم و با آمریکا هم ۴۳ سال است که قطع رابطه هستیم و به آن افتخار و اصرار می‌کنیم. با بلوک شرق هم ارتباط موثری وجود ندارد، پس چه انتظاری می‌توان از این انفعال دیپلماتیکی داشت؟! تا زمانی که رویکرد ما ایدئولوژیک، شعارگونه و ستیزگونه است کمترین استفاده را می‌توانیم از چنین فرصت‌هایی ببریم. اگر این‌گونه رفتار نکرده بودیم، در همین ۲۰ سال می‌توانستیم صدها میلیارد دلار ذخایر ارزی از محل فروش نفت و گاز داشته باشیم، در حالی که الان ذخایر

ارزی ما به حداقل رسیده است، آن هم در شرایطی که رقبایی مثل عربستان، امارات و حتی قطر، ذخایر ارزی چند صد میلیارد دلاری (حتی افزون بر ۱۰۰۰ میلیارد دلار) دارند. این ذخایر ارزی پشتوانه آنها برای رقابت با ما آن هم با دست‌های خالی در سال‌های آینده است.»

این فعال اقتصادی می‌گوید: «من به استفاده از این موقعیت‌ها و ظرفیت‌ها امید نمی‌دارم، مگر اینکه فقط بخش خصوصی به فراخور قامت، دست روی زانوی خودش بگذارد و به اندازه بنگاهش از این فرصت استفاده کند؛ وگرنه در سطح ملی ما نه ظرفیت و نه توان این کار را داریم و نه درایت و اراده‌ای وجود دارد که این اتفاقات رخ دهد.»

سلطانی یادآور می‌شود: «در همین مدت زمان کوتاه از بحران اوکراین و روسیه، حداقل روزی ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار می‌توانستیم بیشتر نفت بفروشیم، بنابراین بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار عدم‌النفع از فروش نفت داریم. این میزان عدم‌النفع حاصل عملکرد دولتمردانی است که به آزادسازی ۷ میلیارد دلار از منابع خودمان و نه سود بیشتر، سرخوش هستند.»

او با اشاره به اینکه راهکارهای ما توسعه‌ای تنظیم نشده، تصریح می‌کند: «ما کشوری توسعه‌گرا نیستیم، بلکه ایدئولوژی‌گرا هستیم و دنیا را از پشت همین عینک نگاه می‌کنیم. ما به واسطه اتخاذ رویکرد ایدئولوژیک حتی با کشورهای شیعی و مسلمان هم در منطقه نتوانستیم هم‌گرایی ایجاد کنیم. این رویکرد کلان در حکمرانی کشور مانند آشپز به لایه‌های پایین‌تر نیز رسوخ می‌کند و دیپلماسی، توسعه اقتصادی، توسعه اجتماعی و... را تحت تاثیر قرار می‌دهد. این رویکرد، صاحب‌نظران و مدیران حرفه‌ای و توانمند را پس می‌زند و افرادی با توان کمتر و به اصطلاح قدکوتاه را جذب می‌کند؛ آنهایی که موجب تحریم‌ها می‌شوند و نمی‌توانند برنامه‌های درست و موثر را تعریف و اجرایی کنند. این معضل از رده‌های بالای سیاست‌گذاری شروع شده و تا کف سیاست‌گذاری و اجرا خودش را نشان می‌دهد؛ پس تا زمانی که رویکرد حکمرانی در کشور ما چنین است، از هیچ فرصت اقتصادی نمی‌توان بهره‌مند شد.»

کامبیز میرکریمی، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه درباره شرایط فعلی تجارت کلایی کشور پس از شروع جنگ بین روسیه و اوکراین و به تبع آن تحریم روسیه از جانب آمریکا و اتحادیه اروپا می‌گوید: «این بحران همراه با فرصت‌ها و امتیازاتی که برای ایران ایجاد کرده است، تهدیدهایی را هم به همراه دارد.»

او توضیح می‌دهد: «یکی از نکات مثبت این است که اجناسی که تا پیش از این توسط شرکت‌های اروپایی و آمریکایی تامین می‌شد، اکنون می‌تواند توسط ایرانی‌ها تامین شود؛ هرچند مانند گذشته، ترک‌ها و هندی‌ها در این زمینه حضور بیشتری دارند و تلاش کرده‌اند که جای اروپایی‌ها را در روسیه پر کنند. با این حال در حوزه مواد شیمیایی، محصولات کشاورزی و کالاهای مختلف درخواست‌های متعددی برای شرکت‌های ایرانی داشته‌ایم و شرکت‌های ایرانی نیز برای حضور در بازار روسیه انگیزه و علاقه بیشتری پیدا کرده‌اند، اما هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است. به همین منظور، ما در اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه به همراه مسئولان سازمان توسعه تجارت و اتاق‌های بازرگانی کشور به دنبال ایجاد مشوق‌ها و تسهیلاتی برای بنگاه‌ها هستیم تا هزینه‌های بازاریابی آنها کاهش یافته و شرکت‌های جدید بتوانند با مشتریان روس

فرصت‌ها و تهدیدهای بحران روسیه برای تجارت کلایی ایران

شمشیر دولبه

مناقشه نظامی در اوکراین و صف‌آرایی بلوک غرب در مقابل روسیه در قالب تحریم‌ها، تحدید تازه‌ای هم برای این کشور و هم برای دولت‌های تحریم‌کننده بوده و زنجیره تامین را دچار اختلال کرده، اما در عین حال، فرصت‌های بسیاری نیز برای همسایگان روسیه از جمله ایران در حوزه تجارت کلایی و ترانزیتی ایجاد شده است. در بهره‌برداری کشورهای دیگر از این فرصت‌ها شکی وجود ندارد، زیرا نه غل‌وزنجیر تحریم را به پاهای خود دارند و نه اقتصادشان رکودزده و منزوی است؛ اما آیا ایران هم می‌تواند از آب گل‌آلود بحران روسیه برای سفره تجارت و اقتصاد خود ماهی بگیرد؟ در همین زمینه کامبیز میرکریمی، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه، با اذعان به اینکه بزرگ‌ترین نتیجه این جنگ - نه فقط برای ما بلکه برای اغلب کشورها - غیرقابل پیش‌بینی شدن بازارها است، می‌گوید: «تاکنون ترک‌ها و هندی‌ها توانسته‌اند در غیاب شرکت‌های اروپایی در روسیه قراردادهایی با رقم‌های بالا منعقد کنند. این موضوع کار ما را تا حدی سخت می‌کند، زیرا تجارت ایران با روسیه سال‌ها با موانع جدی در زمینه تعرفه‌های بالای صادراتی و نبود زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل مواجه بوده است و این بازار تازه روی کلای ایرانی در حال باز شدن است.»



وارد مذاکره شوند.»

حال باز شدن است. باید بدانیم که تا همین دو دهه پیش حتی کامیون‌ها هم نمی‌توانستند از مرز زمینی به این کشور تردد کنند.»

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه خاطر نشان می‌کند: «علاوه بر این، کشتی‌هایی هم که اکنون در دریای خزر تردد دارند، کشتی‌های مناسبی نیست؛ زیرا اغلب برای حمل الوار، آهن، فولاد و... مورد استفاده قرار می‌گیرند، در صورتی که برای محصولات کشاورزی و صیفی جات که فسادپذیر هستند به کانتینرهای یخچالدار با خطوط منظم کشتیرانی نیاز داریم، بنابراین اگر دولت ایران زمینه توسعه چنین تجهیزاتی را در کنار سایر اقدامات زیرساختی که در حوزه وظایف دولت‌هاست فراهم نکند، نمی‌توانیم جهش صادراتی به روسیه داشته باشیم و در نتیجه، این فرصت نیز مانند دیگر فرصت‌ها به کشورهای دیگر تقدیم می‌شود.»

او هشدار می‌دهد: «اگر به همین منوال حرکت کنیم، بعد از یک سال ارقام صادراتی کشورهایی مانند ترکیه و چین و هند را می‌بینیم که چندبرابر شده، اما صادرات ما به روسیه در بهترین حالت نهایتاً به همان میزانی افزایش یافته است که به‌واسطه توافقنامه تجارت ترجیحی با اوراسیا مورد انتظار بود. البته هنوز فرصت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها وجود دارد و چنانچه سیاست‌های سازمان‌های متولی توسعه تجارت با هم هماهنگ باشد، می‌توان در این زمینه وارد عمل شد.»

او با بیان اینکه آنچه سال گذشته درباره اهمیت توسعه زیرساخت می‌گفتیم اکنون مهم‌تر و واجب‌تر شده؛ زیرا در حال حاضر تعرفه‌ها و هزینه‌های گمرکی کاهش قابل توجه یافته و انگیزه بالای شرکت‌ها برای حضور در روسیه، بستری مساعدتری برای تجارت کالایی با این کشور فراهم کرده است، یادآور می‌شود: «اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه در این مرحله به دنبال اعزام هیئت‌های تجاری ایرانی منتخب و هدفمند به روسیه است تا آنها بتوانند با کمک اتاق‌های بازرگانی کشور مقابل با شرکای تجاری خود دیدار و رایزنی داشته باشند. از طرف دیگر، سازمان‌های متولی توسعه تجارت هم باید وارد عمل شوند و وظایف

نایب‌رئیس اتاق مشترک ایران و روسیه با اشاره به اینکه برخی از شرکت‌های دارویی و دانش‌بنیان نیز مذاکراتی را با طرف روسی به‌صورت جدی‌تر آغاز کرده‌اند، خاطر نشان می‌کند: «البته با توجه به وضعیتی که در کشور روسیه حاکم شده، ممکن است انگیزه و رغبت روس‌ها برای خرید بعضی کالاهای صادراتی سنتی مثل پسته و فرش کمتر شود؛ بنابراین نباید توقع داشته باشیم که در همه زمینه‌های صادراتی شاهد افزایش و جهش صادراتی باشیم. با این حال، در کنار زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری که طی سنوات اخیر برای توسعه روابط تجاری بین دو کشور ایجاد شده، اکنون فرصت دیگری برای شرکت‌های ایرانی فراهم است که همه دستگاه‌های مرتبط با تجارت باید آنها را به سمت بهره‌برداری از این فرصت ترغیب کنند.»

این فعال بازرگانی معتقد است: «نباید از این موضوع غافل شویم که به همان اندازه که فرصت تجاری مهیا شده؛ به همان اندازه هم بازاریابی در این شرایط سخت است، به‌ویژه برای شرکت‌هایی که به‌تازگی و برای نخستین بار می‌خواهند وارد بازار روسیه شوند. در نتیجه همه باید کمک کنیم تا بتوانیم مسیر را برای آنها باز و هموار کنیم.»

فرصت‌ها تهدید می‌شوند؛ اگر ...

میرکریمی با بیان اینکه باید نسبت به گسترش نفوذ ترک‌ها و هندی‌ها در بازار روسیه هوشیار بود، می‌افزاید: «صنایع ترک‌ها صادرات محور است، بنابراین توانسته‌اند به سرعت کالاها و صنایع خود را که قبلاً به بازار روسیه معرفی کرده بودند، با قراردادهایی با رقم‌های بالا جایگزین کالاها و محصولات شرکت‌های اروپایی کنند.»

او با اشاره به اینکه آنها از قبل بازاریابی محصولات خود را انجام دادند، می‌گوید: «این موضوع کار ما را تا حدی سخت می‌کند، زیرا تجارت ایران با روسیه سال‌ها با موانع جدی در زمینه تعرفه‌های بالای صادراتی و نبود زیرساخت‌های تجاری و حمل‌ونقل مواجه بوده و این بازار تازه به‌روی کالای ایرانی در

با توجه به وضعیت حاکم در روسیه، ممکن است انگیزه و رغبت روس‌ها برای خرید برخی کالاهای سنتی ایرانی مثل پسته و فرش کمتر شود؛ پس نباید توقع داشته باشیم که در همه بازارهای کالایی شاهد افزایش صادرات باشیم

به همان اندازه که در این شرایط، فرصت تجاری مهیا شده، به همان اندازه هم بازاریابی سخت‌تر شده است، به‌ویژه برای شرکت‌هایی که به‌تازگی و برای نخستین بار می‌خواهند وارد بازار روسیه شوند

باید نسبت به گسترش نفوذ ترک‌ها و هندی‌ها در بازار روسیه هوشیار باشیم. صنایع ترک‌ها صادرات محور است، بنابراین توانسته‌اند به سرعت کالاها و صنایع خود را که قبلاً به بازار روسیه معرفی کرده‌اند، با قیمت‌های بالا جایگزین کالاها و تولیدات اروپایی کنند



در حوزه مواد شیمیایی یا محصولات کشاورزی، در خواست‌های متعددی برای کالاهای ایرانی داشته‌ایم و شرکت‌های ایرانی نیز برای حضور در بازار روسیه انگیزه و علاقه بیشتری پیدا کرده‌اند، اما هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است

کشتی‌هایی که اکنون در دریای خزر تردد دارند، چندان مناسب نیستند و اغلب برای حمل الوار، آهن، فولاد و... مورد استفاده قرار می‌گیرند، در حالی که ما برای حمل صیفی‌جات و محصولات کشاورزی به کانتینر یخچالدار همراه با خطوط منظم کشتیرانی نیاز داریم

سازمان‌های بهداشتی و دامپزشکی دو طرف و نیز سازمان غذا و دارو در کشور تعامل و همکاری تنگاتنگی با یکدیگر داشته باشند تا شرکت‌ها بتوانند از فرصت ایجادشده استفاده کنند تا دیگر شاهد اتفاقی که برای صادرات محصولات لبنی و صیفی جاتی مانند فلفل رخ داد، نباشیم»
به گفته میرکریمی؛ هنوز مشکلات مادر حوزه فنی و بهداشتی، رفع نشده و می‌تواند تاخیراتی را در کار صادرکنندگان ایجاد کند.

بی‌انگیزگی تاجران

برای استفاده از سیستم بانکی

او در بخش دیگری از سخنان خود به مسائل بانکی و نقل و انتقال پول بین دو کشور اشاره و اظهار می‌کند: «روابط مالی ایران و روسیه سال‌هاست که به سوئیفت متکی نیست؛ اما به دلیل نبود تراز تجاری بین دو کشور و اینکه هیچ‌گاه نسبت واردات به صادرات ما متعادل نبوده است، ایران به‌اندازه کافی در روسیه روبل ندارد. همچنین بسیاری از صادرکنندگان ایرانی اکنون ترجیح می‌دهند که ارزشان را در کشور دیگر یا به‌صورت غیرقانونی و نقدی در روسیه دریافت کنند.»

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه می‌گوید: «به هر صورت روابط بانکی دو کشور برقرار است، اما انگیزه استفاده از این سیستم به دلیل دونرخی بودن ارز در ایران و تا حدی در روسیه کم است. متأسفانه ارزش اسکناس در روسیه چه برای فروش به ریال در بازار ایران و چه برای فروش به روبل در بازار روسیه، بیشتر از ارز بانکی است و همین موضوع موجب شده که برخی تجار مجبور شوند تا حدودی قوانین را دور بزنند و شرکت‌هایی هم که از هر دو طرف در چهارچوب قوانین رفتار می‌کنند در رقابت با این گروه از بازرگانان با سختی‌های بیشتر مواجه شوند.»

میرکریمی معتقد است: «در این حوزه دیگر نمی‌توانیم بگوئیم دو طرف بیایند مشکلاتشان را با هم رفع کنند، بلکه باید موانع مقررات ارزی و تجاری در داخل هر کشور تصحیح شود تا صاحبان کسب‌وکار در هر دو طرف بتوانند از تبادل تجاری ارزان بهره ببرند.»

خود را انجام دهند تا ما بتوانیم تا پایان سال شاهد ارقام صادراتی خوبی باشیم»
نایب‌رئیس اتاق مشترک ایران و روسیه با اشاره به تسهیلاتی که در دو سال اخیر در زمینه تجارت کالایی در این منطقه فراهم شده، می‌افزاید: «یکی از این تسهیلات، امضای توافقنامه تجارت آزاد بین ایران و اتحادیه اوراسیا است که تعرفه‌های صادرات برخی کالاها را صفر کرد و یا ۵۰ تا ۷۵ درصد کاهش داد و روند جهشی افزایش صادرات ایران را به روسیه از اولین سال اجرا رقم زد.»

او با بیان اینکه این جهش با شیب‌های مختلف ادامه دارد، تأکید می‌کند: «از نظر زیرساخت‌های سخت‌افزاری نیز در حوزه حمل‌ونقل (به‌ویژه جاده‌ای) سرمایه‌گذاری‌های خوبی در کریدور موسوم به شمال- جنوب صورت گرفته و جاده‌های مناسبی در آذربایجان و داغستان در جنوب روسیه ساخته شده است تا کامیون‌ها راحت‌تر و ایمن‌تر تردد داشته باشند. علاوه بر آن، پست‌ها و تجهیزات گمرکی بیشتری هم در مرزهای ایران و آذربایجان و آذربایجان و روسیه برای تسریع و تسهیل ترانزیت کالا ایجاد شده که البته باید توسعه بیشتری پیدا کنند تا پاسخگوی جهش صادراتی کشور از مرزهای زمینی باشند.»

جنس موانع صادراتی ما

تغییر کرده است

میرکریمی با اشاره به اینکه با وجود این اقدامات مثبت، همچنان شاهد فشار و ایجاد موانع غیرتعرفه‌ای برای کالاهای صادراتی ایرانی هستیم، تأکید می‌کند: «زمانی موانع و مشکلات صادراتی ما تعرفه‌ای بود، اما اکنون جنس موانع تغییر کرده و غیرتعرفه‌ای شده؛ مثلاً صادرات محصولات لبنی کشور به دلیل مسائل فنی بهداشتی که بخشی از آن نیز به حق هم بوده برای مدت طولانی در سال ۱۴۰۰ از سوی سرویس نظارت بر مراقبت‌های بهداشتی روسیه ممنوع شد و اکنون نیز فقط تولیدکنندگان محدودی توانسته‌اند مجوز این نهاد ناظر بهداشتی را به‌عنوان نهاد متناظر سازمان دامپزشکی کشور برای صادرات به روسیه اخذ کنند، به همین دلیل لازم و ضروری است که

سخت‌گیری روس‌ها

میرکریمی با اشاره به اینکه یکی دیگر از موانع غیرتعرفه‌ای، موانعی از جنس قانون است، می‌گوید: «وقتی تجارت کشورها به سمت صفر شدن تعرفه‌های گمرکی می‌رود، از جانب رقبا یا حتی همان کشور، موانعی ایجاد می‌شود تا با هدف خودکفایی و حمایت از تولیدات داخلی، یالایی رقبا یا هر شیوه دیگر، جلوی نفوذ کالاهای صادراتی کشور دیگر را بگیرند؛ بنابراین اغلب به موانعی از نوع بهداشتی یا فنی و استانداردی روی می‌آوردند و شروع به اعمال سخت‌گیری می‌کنند. نمونه بارز این موانع را در صادرات لبنیات و برخی محصولات کشاورزی و صیفی جات ایران به روسیه شاهد بودیم. این سخت‌گیری‌ها قبلاً که دیوار بلند تعرفه‌ای برای کالاهای ایرانی وجود داشت کمتر دیده می‌شد، ولی اکنون طبیعتاً حساسیت‌های سازمان‌های ذی‌ربط در روسیه در این موارد بیشتر از قبل شده است.»

به گفته نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه؛ برخی صادرکنندگان معتقد هستند که این‌گونه سخت‌گیری‌ها درباره محصولات دیگر کشورهای اوراسیایی دیده نمی‌شود، بنابراین طرف ایرانی از روس‌ها درخواست کرده که با محصولات ایرانی هم مانند محصولات دیگر کشورها برخورد شود.

میرکریمی با بیان اینکه برای رفع چنین مشکلاتی چاره‌ای جز فعالیت بیشتر و بهتر دو جانبه از طرف دستگاه دیپلماسی دو کشور نداریم، خاطرنشان می‌کند: «روابط سازمان استاندارد ایران، سازمان غذا و دارو و سازمان دامپزشکی ایران و روسیه باید نزدیک‌تر و بیشتر شود و در زمینه آفات و سموم کشاورزی هم وزارت بهداشت ایران و وزارت جهاد کشاورزی با هم هماهنگ‌تر باشند تا شاهد چنین محدودیت‌هایی نباشیم.»

چشم‌انداز مبهم ارزی و اقتصادی

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه معتقد است: «یکی دیگر از مشکلاتی که وجود دارد، بحث عدم اطمینان نسبت به سیاست‌ها و ثبات اقتصادی است، صاحبان کسب‌وکار نمی‌دانند تکلیف نرخ ارز تا ۳ ماه

آینده چه می‌شود و بازگشت پولشان در قراردادهای تجاری و صادراتی با چه نرخ صورت می‌گیرد. البته اکنون این مشکل منحصر به ایران و اقتصادش نیست، بلکه در روسیه هم به دلیل وقوع جنگ و اعمال تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا اندکی بی‌ثباتی ایجاد شده، اما اثراتش به آن اندازه که در نشریات غربی ذکر می‌شود نیست. با این حال، به عدم اطمینان تاجران منجر شده است.»

میرکریمی تأکید می‌کند: «در سال جاری بزرگ‌ترین مشکلی که ما در تجارت با روسیه داریم، بحث غیرقابل پیش‌بینی بودن بازار است که باید با ابزاری مانند بیمه و تقویت پوشش‌های بیمه‌ای توسط بیمه صادرات و بیمه نوسانات نرخ ارز حل شود.»

او خاطرنشان می‌کند: «باید بدانیم که اقتصاد جهانی به هم پیوسته است. وقتی یک شوک در منطقه‌ای ایجاد می‌شود، بقیه جهان هم از آن تأثیر می‌گیرند، بنابراین نتایج منفی این جنگ نه فقط برای ما بلکه برای دیگر کشورها، کاهش قدرت پیش‌بینی است. همان‌گونه که شاهد بودیم ارزش هر دلار تا پیش از این، ۷۰ تا ۸۰ روبل بود که بر اثر جنگ روسیه و اوکراین و تحریم روسیه ارزش هر دلار به ۱۳۰

اکنون مشکلات ما ماهیت غیرتعرفه‌ای دارند؛ مثلاً صادرات محصولات لبنی به روسیه به دلیل مسائل بهداشتی که بخشی از آن نیز به حق بوده، برای مدت طولانی در سال ۱۴۰۰ ممنوع شد و اکنون نیز فقط تولیدکنندگان محدودی توانسته‌اند مجوز نهاد ناظر آنها را برای صادرات اخذ کنند

روبل هم رسید و بر همین اساس عده‌ای از واردکنندگان ایرانی با این پیش‌بینی که روبل روسیه بی‌ارزش شده و روند نزولی آن ادامه خواهد داشت تعهداتی را برای واردات کالا از روسیه ایجاد کرده‌اند اما حالا که بر خلاف انتظار ارزش روبل دوباره افزایش یافته در انجام تعهدات خود دچار مشکل خواهند شد، مگر اینکه از همان ابتدا ریسک نوسان نرخ ارز را پوشش داده باشند. علاوه بر این، اگر جنگ به بلندمدت بینجامد و قدرت خرید مردم روسیه به لحاظ تحریم‌ها کاهش یابد، صادرات ما هم به تدریج تحلیل می‌رود.»

میرکریمی در پاسخ به این پرسش که با پایان یافتن جنگ و خروج روسیه از تحریم آیا دوباره صادرات ما کاهش خواهد یافت، می‌گوید: «حتی اگر صلح شود، روند صادراتی ما کاهش نمی‌یابد و همان رشد آرام و پیوسته‌ای که از دو سال پیش تاکنون اتفاق افتاده، ادامه می‌یابد، چراکه زیرساخت‌هایی که با امضای موافقت‌نامه تجارت آزاد با اتحادیه اقتصادی اوراسیا فراهم کرده‌ایم و زیرساخت‌هایی هم که قرار است با سرمایه‌گذاری هر دو کشور در کریدور شمال - جنوب مهیا شود، روند تجارت دو طرف را صعودی می‌کند. با این وجود، اگر رابطه روسیه و اروپا بیش از این تیره‌تر شود و حتی به ایجاد موانع حمل و نقلی بلندمدت هم بینجامد، متأسفانه برای کریدور شمال - جنوب هم زنگ خطر به صدا در خواهد آمد و آن را تضعیف می‌کند. با این حال بعید به نظر می‌رسد که مشکل روسیه با غرب تا آن مرحله ادامه یابد.»

او با بیان اینکه ما در ابتدای راه هستیم و فقط ۰/۲ تا ۰/۳ درصد از نیاز صادراتی روسیه را پوشش می‌دهیم، می‌افزاید: «صادرات ما به روسیه در سال اول اجرای توافقنامه تجارت ترجیحی با اوراسیا یعنی سال ۱۳۹۸ بالغ‌بر ۶۱ درصد افزایش داشت و در سال ۱۳۹۹ هم با وجود این که سال اوج‌گیری کرونا بود، صادرات ما از ۴۵۷ میلیون دلار به ۵۰۴ میلیون دلار رسید. چنین روند افزایشی را در سال ۱۴۰۰ نیز با افزایش ۱۲ درصدی شاهد بودیم، اما باید تلاش کنیم که این روند افزایش صادرات را به جهش صادراتی تبدیل کنیم.»

و اروپا تقریباً منتفی شده است.»

او با بیان اینکه اکنون تنها مسیرهای ریلی باقیمانده برای دسترسی بخش بزرگی از آسیا و شرق دور به اروپا، کریدور میانی و دالان تراسیکا است، یادآور شد: «کریدور میانی (میدل کریدور) از مناطق مختلف چین آغاز می‌شود و از طریق قزاقستان به بندر آکتائو و سپس با عبور از دریای خزر به سویله کشتی، به بندر باکو (جمهوری آذربایجان) می‌رسد و بعد از آن با راه‌آهن به بندر پوتی و باتومی (گرجستان) و در مرحله بعد از طریق دریا به بندر کنستانتزا (رومانی) و وارنا (بلغارستان) منتقل شده یا از طریق راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص وارد ترکیه شده و به سمت بندر مرسین و استانبول می‌رود تا متعاقباً با حمل دریایی، دسترسی به نقاط مختلف اروپا فراهم شود.»

جایگاه ایران در کریدور میانی

این کارشناس و تحلیلگر امور حمل‌ونقل بین‌المللی خاطر نشان کرد: «باید توجه داشت که این مسیر ریلی - دریایی - ریلی (کریدور میانی) فقط یک‌دهم ظرفیت راه‌آهن شرقی - غربی روسیه یعنی کریدور شمالی ظرفیت دارد. به همین دلیل، صاحبان کالا و ترانزیت‌کنندگان انواع محصولات از چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه انتظار دارند که توان عملیاتی کریدور میانی افزایش یابد. به‌تازگی بانک جهانی نیز به باکو و تفلیس پیشنهادهایی ارائه کرده تا به بهبود کارایی بندر باکو، پوتی، باتومی و شبکه ریلی بین جمهوری آذربایجان و گرجستان منجر شود.»

او گفت: «از طرف دیگر، هند، پاکستان و بنگلادش هم به دلیل قطع ارتباط بندرشان با بندر مهم روسیه در حال جایگزین کردن مسیرهای دیگر هستند.» چشم‌جهان با اشاره به اینکه در این شرایط منطقه‌ای، از ایران هم به‌عنوان بخشی از کریدور شمال - جنوب انتظار می‌رود که هم در قامت یک مکمل در امتداد کریدور میانی عمل کند و هم به مبادلات تجاری با روسیه، بلاروس و احیاناً قزاقستان یاری رساند، گفت: «متصل شدن میدل کریدور به ایران از طریق اتصال دریایی بین بندر آکتائو و کوریک (قزاقستان) به

میانبرهای یک راهبندان جنگی

مناقشه نظامی روسیه در منطقه تا چه حد موقعیت ترانزیتی ایران را تغییر می‌دهد؟

این بار طالعی شوریده، برای لجستیک و حمل‌ونقل ایران بخت‌گشایی کرده است؛ بر اثر جنگ، بندر روسیه و اوکراین غیرقابل بهره‌برداری و دریای سیاه ناامن شده؛ راه‌آهن شرقی - غربی روسیه از کار افتاده؛ اتحادیه اروپا و آمریکا تحریم‌های متعددی را بر اقتصاد روسیه اعمال کرده؛ شرکت‌های لجستیکی و حمل‌ونقلی بازار روسیه را ترک کرده؛ بندر چین به دلیل شیوع دوباره کرونا به حال قرنطینه درآمده و زنجیره تامین دچار اختلال شده و حالا در این بحبوحه نظامی و ژئوپلیتیکی، یک بار دیگر ارزش و اهمیت کریدور نوستراک و میانی برجسته شده است، اما آیا ایران می‌تواند از مبادلات تجاری منتقل شده به این مسیر، بهره و سهم بالاتری را به نام خود بزند.

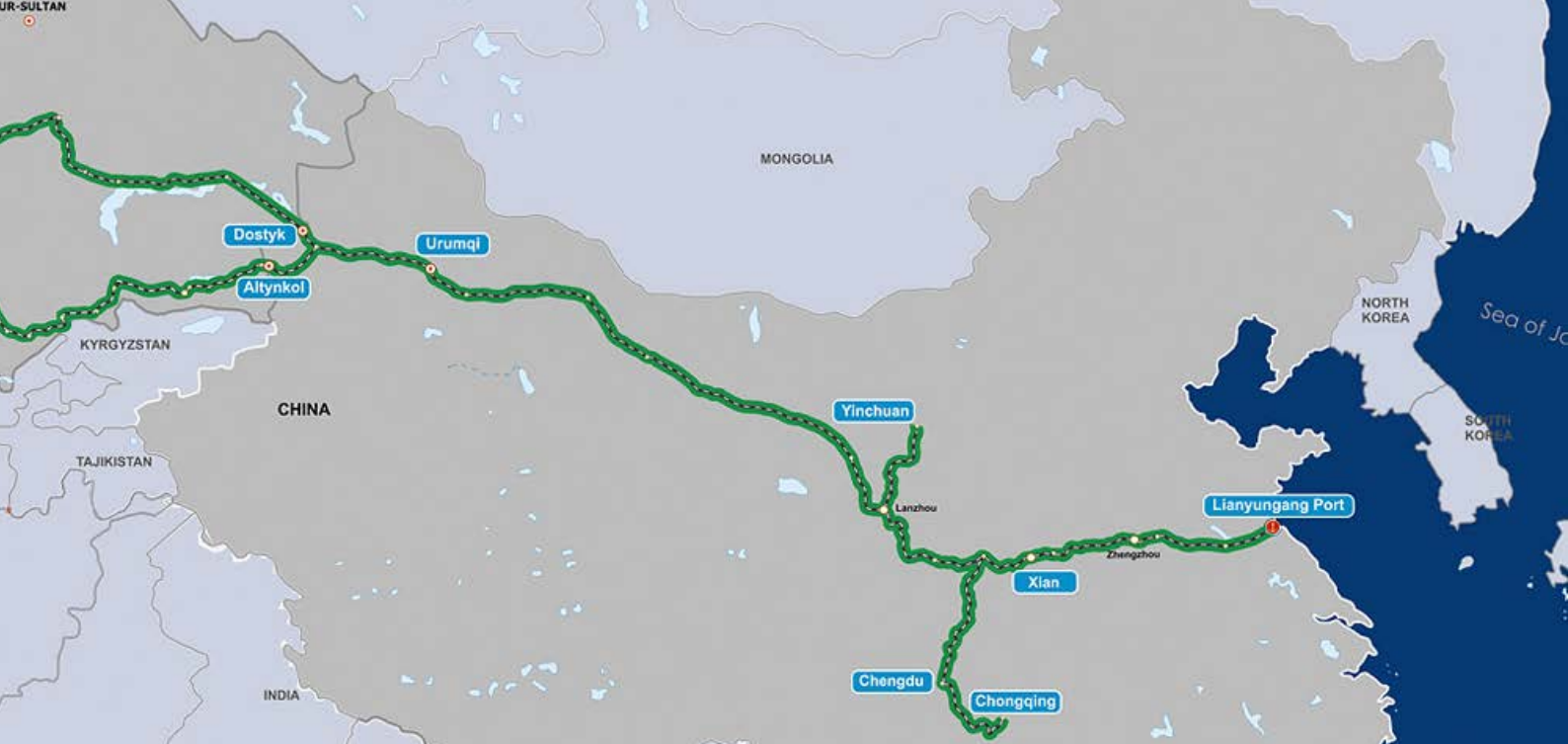
به گفته مهندس علیرضا چشم‌جهان، تحلیلگر امور حمل‌ونقل بین‌المللی؛ برای این کار نقصان‌ها و کمبودهایی داریم که زمان درخشش ستاره بخت را برای ایران به تعویق می‌اندازد، به‌ویژه اگر قرار باشد کریدور شمال - جنوب به شکل بلندمدت در امتداد کریدور میانی فعالیت کند. در نتیجه، طالع اگر مدد کند و دولت همت، شاید بتوان به بهره‌برداری مناسب از این فرصت، امیدوار بود.

او با تأکید بر اینکه در چنین شرایطی، استفاده از حمل‌ونقل دریایی برای برخی صاحبان کالا از مبدا چین علاوه بر دشواری و معطلی‌های طولانی، هزینه‌های هنگفتی را رقم زده، تصریح کرد: «این معضل موجب توجه بیشتر به اهمیت دالان‌های جایگزین که عمدتاً ریلی هستند، شده است.»

چشم‌جهان خاطر نشان کرد: «در حالی که بندر چین با چنین معضلی - هرچند گذرا اما عمیق - روبه‌رو شده‌اند، جنگ در اوکراین و اعمال تحریم‌های بین‌المللی گسترده علیه روسیه، سرویس خطوط کشتیرانی بزرگ بین‌المللی جهان را به بندر ولادی‌وستک، سنت‌پترزبورگ و نوروسیسک قطع کرده و راه‌آهن شرقی - غربی آن کشور (ترانس سبیریا - کریدور شمالی) را از کار انداخته و امکان استفاده از آن را برای مبادلات تجاری ریلی بین شرق دور، آسیا

مهندس علیرضا چشم‌جهان، تحلیلگر امور حمل‌ونقل بین‌المللی به‌منظور ارزیابی موقعیت ترانزیتی ایران با توجه به بحران روسیه سخن را با ارزیابی وضعیت بندر مهم چین که مبدا بسیاری از کالاها به سمت خاورمیانه، اروپا و سایر نقاط جهان است، آغاز کرد.

او با اشاره به اینکه شیوع دوباره سویه جدید بیماری کرونا در شهرهای بندری مهم چین مانند شانگهای و شنزن موجب اعمال دوباره قرنطینه‌های سخت‌گیرانه در این شهرها شده و زنجیره تامین جهانی را برای یک بار دیگر با اختلال مواجه کرده است، توضیح داد: «براساس تصاویر ماهواره‌ای و همچنین اطلاعات مارین ترافیک، تعداد زیادی از کشتی‌های تجاری در لنگرگاه بندر اصلی چین معطل مانده‌اند که این رویداد با این وسعت و تعداد در چین بی‌سابقه بوده است.»



متصل شدن کریدور میانی به ایران از طریق اتصال دریایی بین بنادر آکتائو و کوریک (قزاقستان) به بنادر امیرآباد، فریدون کنار، نوشهر، کاسپین، انزلی و آستارا می تواند فرصتی مناسب برای استفاده از توانایی های بنادر تجاری شمالی کشور باشد که اکنون بیش از ۷۰ درصد از مجموع ظرفیت آنها خالی مانده است

بنادر امیرآباد، فریدون کنار، نوشهر، کاسپین، انزلی و آستارا می تواند یک فرصت مناسب برای استفاده از توانایی های بنادر تجاری شمالی کشور باشد که اکنون بیش از ۷۰ درصد از مجموع ظرفیت آنها خالی مانده است. چشم جهان افروز «بنادر شمالی ایران با امکاناتی که دارند و سرمایه گذاری های گسترده ای که در آنها صورت گرفته، می توانند از فرصت موجود برای فعال ساختن ظرفیت های خود بهره بزرگی ببرند. البته هر یک از بنادر شمالی ایران پسرانه های خاص خود را دارند که زمینه مشارکت موثر در امر صادرات و واردات کشور را نیز برای آنان فراهم می کند.»

افغانستان بی تفاوت بود. چشم جهان توضیح داد: «اینکه پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و به ویژه در ۲۰ سال گذشته (در پی توافقنامه کریدور شمال - جنوب بین هند، ایران و روسیه که بعداً به نوستراک معروف شد) مستمرا از سوی مسئولان گفته شده که ترانزیت کالا از طریق این کریدور صرفه جویی ۳۰ درصدی نسبت به سایر مسیرها برای ترانزیت کنندگان دارد، ولی در عمل کالا و کانتینر زیادی جذب این دالان نشده، حکایت از وجود مجموعه ای از معضلات فرآیندی و موانع زیرساختی دارد که می بایست رفع شوند.»

به تازگی بانک جهانی به آذربایجان و گرجستان پیشنهادهایی به منظور بهبود کارایی بنادر باکو، پوتی، باتومی و شبکه ریلی بین این دو کشور ارائه کرده است

انفصال ریلی به جای اتصال!
این تحلیلگر امور حمل و نقل بین المللی در ادامه، با بیان اینکه در حال حاضر اتصال ریلی کارآمد و به صرفه برای انتقال گسترده کالاها و ترانزیتی بین بنادر جنوبی و شمالی کشور برقرار نیست، گفت: «عبور کالاها و کانتینرهای ترانزیتی از طریق بنادر شمالی و انتقال آنها از طریق جاده به بنادر جنوبی برای ارسال به کشورهای حاشیه خلیج فارس، دریای عمان، آفریقا و شبه قاره هند می تواند فرصت های بی شماری را برای کسب درآمدهای ارزی و همچنین ایجاد اشتغال پایدار در ایران ایجاد کند. ضمن اینکه نباید نسبت به پتانسیل انتقال کالا و کانتینرهای ترانزیتی از طریق بنادر شمالی ایران به ترکیه، کردستان عراق، پاکستان و حتی

کجا کم گذاشته ایم؟
او ادامه داد: «کمبود ظرفیت حمل دریایی، سرعت پایین تردد کشتی های باری و عملکرد سستی خطوط کشتیرانی در محدوده دریای خزر، راننده محور بودن حمل و نقل جاده ای کشور، تکمیل نشدن مسیر ریلی رشت به بنادر کاسپین، انزلی و آستارا، عدم اتصال راه آهن سراسری به بندر شهید بهشتی چابهار، ظرفیت اندک حمل کالا و کانتینر در مسیر ریلی بندرعباس به بندر امیرآباد، گرانی کرایه حمل ریلی محمولات کانتینری ترانزیتی در شبکه راه آهن (که بر مبنای فرانک سوئیس مطالبه می شود) و کندی سیر و حرکت قطارهای باری از نقاط ضعف بزرگی است که باید برای کسب سهم موثر از مبادلات تجاری منطقه ای



از آنجا که ظرفیت مسیر ریلی - دریایی - ریلی کریدور میانی، یک‌دهم ظرفیت راه‌آهن شرقی - غربی روسیه یعنی کریدور شمالی است، بنابراین صاحبان کالا و ترانزیت‌کنندگان انواع کالا از چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه انتظار دارند که بتوان عملیاتی کریدور میانی افزایش یابد

داشته باشند و این هدف مهم را که در طول بیش از دو دهه گذشته مطرح بوده، از مرحله حرف به عمل برساند.»

چشم‌جهان درباره تأثیری که انسداد کانال سوئز بر زنجیره تأمین جهانی و مبادلات منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای کالاها گذاشت، تأکید کرد: «وقتی اوایل فروردین ۱۴۰۰، کانال سوئز برای چند روز بسته شد و زنجیره تأمین منطقه‌ای و جهانی را مدت‌ها مختل کرد، بسیاری از کشورها و بازرگانان به این فکر افتادند که از مسیرهایی که وابسته به عبور از کانال سوئز نیستند، برای نقل و انتقال کالا و کانتینرهایشان استفاده کنند. یکی از این مسیرها برای اتصال تجارت بین هندوستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان و شرق آفریقا با روسیه و ترکیه و اروپا می‌تواند همین کریدور شمال - جنوب باشد که در این صورت باید به‌طور جدی و منسجم برای رفع محدودیت‌های اشاره شده، اقدامات عملی صورت گیرد، وگرنه همه چیز باز هم در حد حرف باقی خواهد ماند.»

او در رابطه با اهمیت برقراری سرویس رو - رو در دریای خزر افزود: «در حال حاضر، در شهر بندری آستارا شاهد صف طولی تریلرهای حاوی محصولات صادراتی ایران هستیم که می‌خواهند از طریق مرز زمینی به آذربایجان و سپس روسیه بروند. اکثر این تریلرها هم پلاک خارجی دارند و به ایران متعلق نیستند. به‌طور طبیعی امکان جذب این تریلرها برای حمل با

برطرف شوند؛ به‌ویژه اگر قرار باشد کریدور شمال - جنوب به شکل بلندمدت در امتداد کریدور میانی فعالیت کند.»

چشم‌جهان گفت: «علاوه بر اهمیت موضوع قرارگیری در امتداد کریدور میانی، باید به موضوع صادرات و ترانزیت کالا و کانتینر به روسیه با توجه به مشکلاتی که اکنون روس‌ها در حوزه حمل و نقل و زنجیره تأمین با آن مواجه شده‌اند، توجه کرد.»

او معتقد است: «در شرایط کنونی امکان دارد که کشورهای قزاقستان و بلاروس هم به دلیل همراهی و هم‌پیمانی با روسیه دچار مشکلات و تحریم‌هایی شوند و بیشتر به سمت بازارهای صادراتی ایران و کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، گرایش پیدا کنند.»

این تحلیل‌گر امور حمل و نقل بین‌المللی در ادامه تصریح کرد: «تکمیل هر چه سریع‌تر زیربنایها، روساخت‌ها، بهبود فرآیندهای گمرکی و نظارتی، پرهیز از بخشی‌نگری در سازمان‌ها، اجتناب از تصویب و اجرای قوانین و بخشنامه‌های خلق‌الساعه و متعارض، بهبود مدل‌های کسب و کار، ارائه خدمات قابل اعتماد به کالاهای ترانزیتی در شبکه‌های بندری، جاده‌ای و ریلی، افزایش تعداد و ظرفیت کشتی‌های باری در دریای خزر، ارتقای جایگاه بخش خصوصی واقعی، رفع مشکل لایروبی بنادر شمالی و راه‌اندازی سرویس‌های رو - رو، می‌تواند نقش پررنگی برای ایران در جهت نقل و انتقال کالا با روسیه، قزاقستان و بلاروس



تصویری از کشتی‌های منتظر نوبت برای پهلوگیری در بندر شانگهای که در اواخر آوریل ۲۰۲۲ منتشر شد

از ایران به‌عنوان بخشی از کریدور شمال - جنوب انتظار می‌رود که هم در قامت یک مکمل در امتداد کریدور میانی عمل کند و هم به مبادلات تجاری با روسیه، بلاروس و اچیانای قزاقستان یاری رساند

کشتی رو - رو از طریق بندر آستارا وجود دارد که منوط به وجود ناوگان و حل مسائل لایروبی جهت تامین عمق کافی و ایمن است و به رفع معضلات محیطی ناشی از صف چند کیلومتری و تبعات اجتماعی و ترافیکی آن می‌انجامد که همه اینها برای کشور عایدی مستقیم و غیرمستقیم دارد.»

دولت ارزش آفرینی کند، نه بازاریابی

چشم‌جهان در پاسخ این پرسش که بازاریابی برای بنادر و دلان ترانزیتی باید توسط دولت انجام شود یا بخش خصوصی گفت: «از نظر من نقش بخش دولتی در مبحث رگولاتوری، توسعه زیرساخت، روساخت و فراهم ساختن زمینه سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی بیشتر قابل تعریف است تا در حوزه بازاریابی. وقتی شرایط مهیا باشد و مسیر برای ارائه خدمات در سطح بین‌المللی هموار شود، گزینه‌های کافی در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد و جذب بازار با شرایط مطلوب رقابتی با چابکی و صرفه اقتصادی نسبت به دلان‌های ترانزیتی هم‌جوار امکان‌پذیر می‌شود.»

این تحلیل‌گر امور حمل و نقل بین‌المللی، در جواب به این پرسش که وقتی هند به‌عنوان

یک هم‌پیمان در کریدور شمال جنوب و توافقنامه چهارهزار مسیر ایران استفاده نمی‌کند، چطور می‌شود انتظار داشت که سایر کشورها مسیر ایران را برای ترانزیت کالاهایشان استفاده کنند، گفت: «یکی از موانع توسعه نقش ایران در مبادلات تجاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، مسائلی است که به رابطه کشورمان با جامعه جهانی و محدودیت در زمینه مسائل بانکی و بیمه‌ای بستگی دارد. طبیعی است که تا وقتی این مشکلات ادامه داشته باشد، کسب سهم موثر و پایدار از جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی که عمدتاً توسط بخش خصوصی کشورهای مختلف انجام می‌شود، کاری دشوار خواهد بود.»

او در پایان افزود: «رفع برخی محدودیت‌ها و مشکلات زیرساختی که به آنها اشاره شد، هم هزینه‌بر و هم زمان‌بر است و به‌نوعی در افق زمانی کوتاه‌مدت غیرممکن به نظر می‌رسند، اما تا زمان تحقق آنها، بسیاری از ظرفیت‌های موجود در کشور می‌تواند با اعمال اصلاحات فرآیندی و حمایت‌های مستقیم، هدفمند و یکپارچه دولت از بخش خصوصی واقعی، به جذب محمولات ترانزیتی بیشتر و تسهیل حمل کالاهای صادراتی به کشورهای مجاور بینجامد؛ اما مسئله اینجاست که با چه اراده و توانی به این موضوعات پرداخته شود.»

نگرانی قزاق‌ها از سایه شوم تحریم

یک متخصص لجستیک و زنجیره تامین در قزاقستان با تاکید بر اینکه این روزها بهتر است تخم‌مرغ‌ها را در سبدهای مختلف قرار دهیم، به همتایان خود در کشورهای دیگر توصیه کرده که از مسیرهای جایگزین یعنی ازبکستان، ترکمنستان و ایران برای مدیریت ریسک استفاده کنند.

به گزارش پایگاه خبری ترابرن، ممکن است قزاقستان به دلیل «همکاری با روسیه» در معرض تحریم قرار گیرد. در حال حاضر محموله‌هایی که نمی‌توانند از روسیه عبور کنند، مسیر قزاقستان را انتخاب می‌کنند و استفاده از این راه رو به افزایش است.

با این حال، نگرانی‌هایی وجود دارد که قزاقستان نیز در فهرست تحریم‌ها قرار گیرد. مارگارت هاج، نماینده پارلمان بریتانیا اخیراً این سوال را مطرح کرده که آیا «کشورهایی مثل قزاقستان و آذربایجان نیز باید مشمول تحریم‌ها شوند، زیرا آنها نیز شریک جرم هستند و از اقدامات پوتین حمایت می‌کنند.» در پاسخ به هاج، لیز تراس، وزیر امور خارجه بریتانیا گفته است که این احتمال را بررسی خواهد کرد.

این بحث واکنش مقامات کشور قزاقستان را در پی داشته است. به صورتی که معاون اول رئیس دفتر رئیس‌جمهور قزاقستان در مصاحبه با Euractiv، بر تمایل خود برای باز ماندن مرزهایش به منظور تجارت با همه کشورها تاکید کرده و گفته است: «اگرچه ما بخشی از اتحادیه اقتصادی با روسیه، بلاروس و سایر کشورها (اوراسیا) هستیم، اما بخشی از جامعه بین‌المللی نیز هستیم؛ بنابراین آخرین چیزی که می‌خواهیم این است که تحریم‌های ثانویه آمریکا و اتحادیه اروپا بر قزاقستان اعمال شود.»

با این حال، نورلان باگیبایف، متخصص لجستیک و زنجیره تامین در قزاقستان به همتایان خود در سراسر جهان توصیه می‌کند از مسیرهای جایگزین برای بخشی از بار خود از طریق ازبکستان، ترکمنستان و ایران برای مدیریت ریسک خوب استفاده کنند.



فارغ از اینکه تحریم اقتصاد روسیه، معادلات و مناسبات سیاسی و اقتصادی جهان را تغییر خواهد داد، آنچه باید بیش از همه توجه ایران را به خود جلب کند و مورد رصد قرار گیرد، تغییر در اولویت‌های تجاری و لجستیکی جهان و رقابت پنهان و آشکار کشورهای منطقه برای نقش آفرینی بیشتر در صحنه جدید ژئوپلیتیکی است.

بی‌شک بحران نظامی اوکراین و روسیه جریان کالا را در کریدور جاده ابریشم نوین کاهش خواهد داد و بنابراین حجم بالایی از محصولات چینی برای رسیدن به بازار اروپا به دنبال معبری جدید خواهند بود. آیا ایران می‌تواند از طریق جاده ابریشم تاریخی، بازیگر اصلی در موقعیت جدید تجاری در منطقه باشد یا با وجود قد علم کردن مسیرهای جایگزین که سال‌هاست در حال برنامه‌ریزی و بازاریابی هستند، در نهایت به خوشه چینی از آنچه باقی مانده است، می‌پردازد؟

راه‌حل چیست؟ تقویت حمل ریلی یا راه‌اندازی خط رو-رو؛ تمرکز روی فرصت‌ها یا احصای محدودیت‌ها؟ به موافقتنامه تجاری ترجیحی نیاز داریم یا در پیش گرفتن راه‌های جدید برای بازاریابی؟ در گزارش پیش رو که برگرفته از جلسه کلاب «شانگهای و اوراسیا» درباره «جایگاه ترانزیتی ایران در راه ابریشم و تحریم روسیه» بر بستر کلاب‌هاوس است، تلاش شده تا جوانب مختلف این موضوع بررسی شود و با در کنار هم چیدن پازل‌های مختلف نقشه راهی برای چگونگی جذب باری که تاکنون از مسیر روسیه و دریای سیاه حمل می‌شد، تعریف شود.

آیا از نظر لجستیکی آماده جذب بارهای ترانزیتی به کریدورهای حمل و نقلی خود هستیم؟

خوشه چینی!

خسرو سرایی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل معتقد است ما اکنون در یک برهه بسیار حساس تاریخی هستیم و بدون شک جنگ اقتصادی بین یونان، روسل و دلار، آینده جهان را نیز تغییر خواهد داد.

او می‌گوید: «اگر از دیدگاه اقتصادی، سیاسی، حقوق بین‌الملل، محیط‌زیستی و... به این بحران بنگریم می‌بینیم که برای رسیدن به مقاصد اقتصادی، مناسبات سیاسی در صدر همه امور قرار می‌گیرد. با این رویکرد اگر به موقعیت کشور خودمان در منطقه توجه کنیم، می‌بینیم که از دیدگاه لجستیک، ترانزیت و حمل و نقل باید تلاش‌های بسیاری در پیش گیریم تا بتوانیم عقب‌ماندگی کشورمان را در این حوزه‌ها جبران کنیم.»

او با اشاره به اینکه بسیاری از کارشناسان معتقدند رقابت‌ها و جنگ‌های آتی بر سر موضوعاتی مانند آب، جلوگیری از مهاجرت و... خواهد بود، خاطر نشان می‌کند: «اما من معتقدم که در دنیای آینده، کشورها و البته شرکت‌ها و نهادهایی که مفهوم لجستیک را به خوبی متوجه و عملیاتی سازند دست بالا را خواهند داشت و در دنیای آتی، لجستیک حمل و نقل نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در حذف رقبا از صحنه رقابت خواهد داشت.»

سرایی می‌گوید: «متاسفانه ما سال‌ها فقط بر سر اسم کربدورها بحث کرده‌ایم و بیش از اندازه درگیر مباحثی شدیم که می‌توانستیم خیلی زودتر آن را پشت سر بگذاریم و به مقوله اصلی یعنی لجستیک بپردازیم. اگر همه دستگاه‌های دخیل در ترانزیت کار خود را دقیق و درست انجام دهند و ترانزیت در کشور ما بدون مانع جریان یابد، دیگر تفاوتی ندارد که کالا در کدام کربدور منتقل می‌شود. وقتی هماهنگی‌های داخلی کشور انجام نمی‌شود، به جای اینکه هم‌وغم خود را برای این بگذاریم که نقش‌ها را تعریف کنیم و کار را جلو ببریم، در داخل برای خودمان یک کار اجرایی رقم می‌زنیم و در حوزه بین‌الملل تعهد ایجاد می‌کنیم.»

این کارشناس بر سخن گفتن به زبان مشترک با دنیا تأکید می‌کند و می‌گوید: «زبان مشترک دنیا شاخص‌های لجستیکی است و در حوزه لجستیک وضعیت شاخص‌های عملکرد

لجستیکی ما است که زیر ذره‌بین قرار دارد و از توقف‌های مرزی و اتلاف زمان در پشت مرزها می‌پرسند. برای تجار چه داخلی و چه خارجی اهمیت به‌سزایی دارد که چند روز پشت مرز اتلاف می‌شود؟ کیفیت خدمات در گمرکات شما چه رتبه‌ای دارد؟ زیرساخت‌های حمل و نقل و زیرساخت‌های دینای شما در چه وضعیتی قرار دارد؟ حمل و نقل بین‌المللی را چگونه مدیریت می‌کنید؟ کیفیت خدمات چگونه ارزیابی می‌شود؟ تعقیب و تراکینگ کالا و محموله را چگونه انجام می‌دهید؟ که ما برای برخی از این پرسش‌ها یا پاسخ نداریم یا در قیاس با کشورهای منطقه و پیشرفته از وضعیت مناسبی برخوردار نیستیم، با این حال در کربدورهای ترانزیتی مختلف برای کشور تعهد ایجاد کرده‌ایم.»

سرایی معتقد است: «قبل از آنکه خود را اسیر نام‌های متفاوت و کربدورهای مختلف ترانزیتی کنیم، باید شاخص‌های لجستیکی تجاری و حمل و نقلی را ارتقا دهیم، اگر زمان اتلاف‌شده پشت مرزها را کاهش دهیم چه تفاوتی دارد که کالا در جهت شرق به غرب حرکت کند یا شمال به جنوب؟»

او تأکید دارد: «زمان آنکه ما بگوییم مسیر ایران

خسرو سرایی: اکنون در کنار هزینه پایین و زمان کوتاه صاحب کالا خواهان شاخص‌ها و امکانات دیگری است؛ برای مثال می‌خواهد روی کالا نظارت و ردگیری داشته باشد، اما ما فعلاً چنین امکانی را به صورت یکپارچه و در طول زنجیره حمل نداریم. علاوه بر این، زمان بندی حمل و موعده تقریبی تحویل مهم است که در اینجا هیچ کس چنین زمان بندی را تعهد نمی‌کند

کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر است، گذشته است؛ سال‌ها این شعارها را داده‌ایم، در حالی که در عمل، طرف خارجی با موانع هزینه‌ای و غیرهزینه‌های زیادی روبه‌رو بوده است. آنها اکنون در کنار هزینه پایین و زمان کوتاه صاحب کالا خواهان شاخص‌ها و امکانات دیگری نیز هستند؛ برای مثال صاحب کالا می‌خواهد روی کالا نظارت و ردگیری داشته باشد که ما فعلاً چنین امکانی را به صورت یکپارچه و در طول زنجیره حمل فراهم نکرده‌ایم. علاوه بر آن، زمان‌بندی حمل و موعده تقریبی تحویل مهم است که هیچ کس چنین زمان‌بندی را تعهد نمی‌کند.»

سرایی می‌افزاید: «حالا دیگر بیش از پیش برایمان مسجل شده که زمان تکیه بر شعارها و اکتفا بر داشتن موقعیت ژئوپلیتیکی منقضی شده است و اگر قرار است که از فرصت‌های پیش‌رو مانند بحران اوکراین و تحریم روسیه بهره ببریم و بتوانیم مقداری از حجم بارهای ترانزیتی از مسیر روسیه را به سمت ایران جذب کنیم و بخشی از جای خالی کالاهای اروپایی را در روسیه پر کنیم، باید بتوانیم بر لجستیک تمرکز کنیم و ضعف‌هایمان را به قوت بدل کرده و جایگاه ترانزیتی کشورمان را این بار به صورت عملی و نه شعاری تعریف کنیم. البته نباید فقط ضعف‌ها و نداشته‌هایمان را بشماریم، بلکه باید نسبت به داشته‌هایمان آگاهی داشته باشیم تا بتوانیم به مدد آنها در راه پیشرفت گام برداریم.»

استفاده از فرصت‌ها را

به محدودیت‌ها گره نزنیم

روزبه مختاری، رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، ترانزیت را مقوله‌ای می‌داند که از زوایای مختلف می‌توان به آن نگاه کرد. او توضیح می‌دهد: «بسیاری از افراد از مشکلات و موانع موجود در این راه سخن می‌گویند، اما به نظر من، حداقل در حوزه حمل و نقل دریایی و بنادر مشکل خاصی برای بار ترانزیتی نداریم و سرعت ورود و خروج کالا در بنادر، مناسب است؛ البته قطعا جای بهبود بیشتر وجود دارد، اما نسبت به دیگر فرایندها، حمل و نقل دریایی سرعت بهینه‌ای دارد، بنابراین در شرایط فعلی من

خسرو سرایی: من معتقدم در دنیای آینده، کشورها و البته شرکتها و نهادهایی که مفهوم لجستیک را به خوبی متوجه شده و عملیاتی سازند دست بالا را خواهند داشت و این مبحث نقش بسیار تعیین کننده‌ای در حذف رقبا از صحنه رقابت خواهد داشت

روزبه مختاری: همزمان با شناسایی امکانات، باید نقصان‌های فراوان را هم شناسایی و برای رفع آنها تلاش کنیم، اما استفاده از فرصت‌ها را به محدودیت‌ها یا کمبودها گره نزنیم تا در حین ابراز گلایه‌ها و انداختن مسئولیت به گردن بقیه، کشورهای همسایه از فرصت استفاده کنند

در این زمینه یکی از کارشناسان حمل و نقل بر اهمیت جمع‌آوری دیتا برای تبدیل ظرفیت‌های بالقوه به بالفعل، تاکید می‌کند.

به گفته رضا موسوی؛ وقتی ما درباره حمل چند صد میلیون تن کالا صحبت می‌کنیم باید اطلاعات درستی از نوع کالا، نوع حمل آنها، زمان حمل و ظرفیت‌های (اسمی و عملی) موجود در بنادر، مرزهای زمینی و هوایی داشته باشیم. باید بدانیم که اگر ظرفیت اسمی یک بندر ۲ میلیون تن است آیا واقعا آن بندر می‌تواند همزمان به دو میلیون تن کالا خدمات ارائه دهد یا خیر؟ فرضا اگر ۱۰ کشتی همزمان در بندرعباس پهلوگیری کنند، آیا امکان تخلیه و بارگیری وجود دارد که ما بتوانیم برای جذب بار جدید آن هم در اندازه چند صد میلیون تن کالا صحبت کنیم یا این ظرفیت وجود ندارد؟ پس باید ابتدا اطلاعات دقیق و کارشناسانه درباره کالا و شیوه حمل داشته باشیم تا بتوانیم درباره نوع استفاده از ظرفیت‌های خودمان برنامه‌ریزی کنیم.

اما جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای معتقد است: «قطعا وقتی فرواردرها یا صاحبان کالا بخواهند با کشوری کار و از ظرفیت آن مسیر استفاده کنند به طرق مختلف از جمله ریزن‌های اقتصادی و یا شرکت‌هایی که طرف قراردادشان هستند، ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های مدنظر را احصاء کرده و براساس امنیت، هزینه و صرفه اقتصادی، از آن مسیر استفاده می‌کنند.»

او می‌افزاید: «اینکه ما مدام به پتانسیل‌های ذاتی سرزمینی خود اتکاء کنیم و بگوییم شما می‌توانید مسیر کشور ایران انتخاب کنید، روش منسوخ‌شده‌ای در دنیا است. بلکه باید بتوانیم منوی متفاوت و مطابق با ذائقه مشتریان آماده کنیم؛ زیرا ظرفیت‌های متنوع و همچنین نیازهای متفاوتی وجود دارد، پس باید با توجه به شرایط مختلف مورد نیاز صاحب کالا یا تاجری که می‌خواهد از قلمرو کشور ما ترانزیت کند، یک منوی کامل با آپشن‌ها و شرایط مختلف فراهم باشد تا بتواند بهترین انتخاب را انجام دهد. باید بتوانیم نیازهای تاجران و فعالان اقتصادی طرف مقابل را شناسایی و بر این اساس، سیستم ارائه خدمات ترانزیتی کشور را تنظیم و مهیا کنیم.»

می‌خواهم از زاویه دیگری به موضوع نگاه کنم، تا بار دیگر به بهانه مشکلات موجود، فرصت فعلی را از دست ندهیم.»

او پیشنهاد می‌کند: «حداقل فعلا به جای بحث بر سر شناسایی موانع و مشکلات، از داشته‌ها و توانایی‌ها و پتانسیل‌های خود یک کتابچه الکترونیکی و کاغذی مناسب و به‌روز برای شرکای تجاری، صاحبان کالای خارجی و فرواردرها تهیه کنیم. در آن کتابچه می‌توان اطلاعاتی درباره برآورد حدودی هزینه‌ها، ترانزیت تایم، قابلیت‌های بنادر و تفاوت آنها با هم، مشخصات مرزهای زمینی و ریلی، شیوه برخورد ما با محموله‌های مختلف، شیوه رفتاری ما با هیئت‌های مختلف و... جمع‌آوری کرد. برای این کار لازم است که گروهی خبره تشکیل شود تا بتواند داریی‌های ما را در این زمینه شناسایی و معرفی کند. البته همزمان با این کار، باید نقصان‌های فراوان را هم شناسایی و برای رفع آنها تلاش کنیم، اما استفاده از فرصت‌ها را به کمبودها و محدودیت‌ها گره نزنیم تا در حین ابراز گلایه‌ها و انداختن مسئولیت به گردن دیگری، کشورهای همسایه از فرصت استفاده کنند.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران معتقد است: «یکی از نقاط ضعف ما تبلیغات و بازاریابی است که موجب شده بسیاری از تجار خارجی نسبت به مسیرهای ایران ناآگاه باشند و از انتخاب این مسیرها ترس و واهمه داشته باشند؛ بنابراین باید در کنار کار اصلی، اطلاعات را جمع‌آوری و وظایف را بین بنادر مبادی ورودی و خروجی کالا تقسیم‌بندی کنیم و این اطلاعات را از طرف وزارت امور خارجه، اتاق‌های بازرگانی سراسر کشور و تشکل‌های صنفی، در دسترس تجار، مشتریان و بلاکچین‌های مختلف قرار دهیم.»

شناسایی نیازهای مشتری؛ شاه‌کلید موفقیت

اگرچه رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی توجه به داشته‌ها و توانایی‌ها را بر تکیه بر محدودیت‌ها ارجح می‌داند و آن را نیروی محرکه ما برای بهره‌برداری از فرصت‌هایی شبیه تحریم روسیه اعلام می‌کند، اما آیا صاحبان کالا به این معرفی اکتفا می‌کنند؟

هدایتی خاطر نشان می‌کند: «همچنین ما یک موافقتنامه تجارت ترجیحی با اتحادیه اوراسیا داریم که روسیه به‌عنوان بیناگذار، نقش و سهم اصلی را در آن دارد. این موافقتنامه، هم می‌تواند تجارت دوطرفه را پوشش دهد و هم بستری برای ترانزیت فراهم کند، اما نکته اینجاست که موافقتنامه اوراسیا فقط به دنبال تخفیفات تعرفه‌ای و تعرفه‌های ترجیحی است و به سایر الزامات شکل‌گیری ساختار تجاری نظیر حمل و نقل و مسائل بانکی و بیمه‌ای آنچنان که باید پرداخته نشده است.»

به موافقتنامه حمل و نقلی با روسیه نیازمندیم

او با بیان اینکه فعالان حمل و نقلی ما تجربه کاری جدی کمی با روس‌ها دارند و علی‌رغم تلاشی که برای معرفی قلمرو روسیه برای بهترین شکل دسترسی به شمال اروپا شده است، متأسفانه به دلایل متعددی این اتفاق رخ نداده، می‌گوید: «بخشی از آن به دلیل سختگیری روس‌ها و اجرای غیرمنعطف آنها در زمینه قوانین و مقررات حمل و نقلی و گمرکی است. به همین دلیل، اکنون ما در حوزه کار با روسیه، باید در کنار موافقتنامه تجاری ترجیحی، موافقتنامه الحاقی یا تکمیلی در حوزه حمل و نقل هم لازم داریم، زیرا تنها کشوری هستیم که با این اتحادیه اقتصادی کار می‌کنیم، اما عضو اتحادیه جماهیر شوروی سابق نیستیم. همه کشورهایی که جزء اتحاد جماهیر شوروی بودند، آبخور قوانین و مقرراتشان یکی است و از شرایط نزدیک به هم تبعیت می‌کنند، اما قوانین ما با آنها متفاوت است، در نتیجه تا زمانی که نتوانیم بستر حمل و نقل و ارتباط را با این حوزه تنظیم کنیم که بخش‌های مختلف را اعم از ریل و جاده و رو- رو شامل شود، نمی‌توانیم به شرایط ایده‌آل، برسیم.»

اهمیت کاهش وابستگی به آذربایجان
 مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری با اشاره به اینکه کشور آذربایجان در خزر بیشترین ظرفیت حمل و نقل دریایی را با ۱۷ کشتی رو- رو در مسیر ترانس کاسپین دارد، بر ضرورت راهاندازی خط کشتیرانی رو- رو در دریای خزر تأکید می‌کند و می‌گوید: «به نظر

من، ما حتماً به کشتی رو- رو نیاز داریم، حتی اگر با کمترین ظرفیت ممکن کار کند، زیرا ما الان برای رسیدن به روسیه به لحاظ زمینی به قلمرو جمهوری آذربایجان وابستگی داریم و چون این مسیر شرایط پرنوسانی از نظر زمان سیر و میزان توقف در مرزها دارد، باید بتوانیم مسیرهای دیگری را نیز به صورت موازی فعال کنیم، بنابراین مهم نیست که چقدر از این طریق کالا جابه‌جا می‌شود، بلکه این مهم است که یک آلترناتیو دیگری آن هم به صورت ارتباط مستقیم با روسیه داشته باشیم.»

او خاطر نشان می‌کند: «درست است که ما باید عوارض تردد نامتعرف و سنگینی را برای تردد از آذربایجان پرداخت کنیم و مشکلاتی که در مرز محرم‌کنده - سامور داریم که عمدتاً به نحوه عملکرد روسیه برمی‌گردد، اما اگر وابستگی صرف به یک مسیر نداشته باشیم بخشی از این مشکلات مرتفع می‌شود. در نتیجه، کشتی رو- رو می‌تواند این موقعیت را برای ما تأمین و تضمین کند.»

هدایتی معتقد است: «بخشی از مسائلی ما از طریق مذاکره بین دولت‌ها قابل حل است، اما بخش عمده آن به عملکرد خودمان در داخل کشور برمی‌گردد، بنابراین باید بتوانیم منوی

جواد هدایتی: ما با اتحادیه اوراسیا موافقتنامه تجارت ترجیحی داریم، اما نکته اینجاست که این موافقتنامه فقط به دنبال تخفیفات تعرفه‌ای و ترجیحی است و در آن به سایر الزامات شکل‌گیری یک ساختار تجاری نظیر حمل و نقل یا مباحث بانکی و بیمه‌ای آنچنان که باید پرداخته نشده است

متنوعی را با توجه به بازار و نیاز طرف مقابل تأمین و عرضه کنیم. بخش خصوصی باید در این زمینه یاری کند تا بتوانیم در بازار روسیه به چنین بسته‌ای برسیم.»

فقدان دیپلماسی تجاری و حمل و نقلی

مصطفی اقدم، مدیر شرکت حمل و نقل ریلی بهینه‌ترابر آژور، بر اهمیت کریدورهای ترانزیتی تأکید دارد. به گفته او: «وقتی از اهمیت کریدورها حرف می‌زنیم بحث احساسی و شخصی نیست، بلکه صحبت از تفاهم‌نامه کشورهای مسیر و تعیین دو آیتم قیمت تعرفه مصوبه بین کشورها و دوم سرعت و زمان است.»

اقدم معتقد است: «کریدور یعنی تعهد، یعنی مانعی بر سر راه آن نباشد، یعنی اینکه نهادهای مسئول در زمینه قرنطینه، گمرک، سیر ریلی و ... موظف باشند ۲۴ ساعته برای به مقصد رسیدن کالاها در این مسیر همکاری کنند. من برعکس آقای سرایی که فکر می‌کنند ما وقت زیادی را بابت چانه‌زنی روی کریدورها تلف کرده‌ایم، معتقدم ما در این زمینه هم هیچ کاری نکردیم، چون اساساً دولت‌مردان ما در زمینه تجارت و ترانزیت آشنایی تخصصی ندارند و این به دولت خاصی هم مربوط نمی‌شود، در گذشته هم همین‌طور بوده است.»

اقدم با بیان اینکه ما همیشه اجازه داده‌ایم که همسایگان شمالی به شکل مستقیم یا غیرمستقیم از ما باج بگیرند. حتی خیلی مواقع روسیه عمداً آذربایجان را علیه ایران تحریک می‌کرد که از ایران باج بگیرد، می‌گوید: «درباره کریدور شمال- جنوب از همان ابتدا روسیه اصرار داشت که وقتی بار وارد ایران می‌شود توسط شرکت‌های حمل و نقلی و یا خطوط کشتیرانی تحریم‌شده (حتی در خاک ایران) حمل نشود. آنها تأکید می‌کردند که بار را کشتیرانی دریای خزر تحویل نگیرند. به این طریق و به بهانه تحریم ما را تحقیر می‌کردند و نمی‌گذاشتند بهره‌برداری مناسبی از این مسیر داشته باشیم. حالا هم که این مسیر به لطف این جنگ بی‌مورد بسته شده است.»

این فعال حمل و نقل با تأکید بر اینکه به هر جا که بخواهند ما را می‌کشاند و ما هم به دلیل نداشتن دیپلماسی فعال و هوشیار تجاری

هدایتی: مشکل ما در زمینه توافق اوراسیا این است که همه کشورهایی که جزء اتحاد جماهیر شوروی بودند، آبشخور قوانین و مقرراتشان یکی است، اما قوانین ما با آنها تفاوت دارد، در نتیجه تا زمانی که نتوانیم بستر حمل و نقل و ارتباط را با این حوزه تنظیم کنیم، نمی توانیم به شرایط ایده آل برسیم

مصطفی اقدم: راهاندازی خط رو-رو خوب است اما باید به حمل ریلی بیشتر توجه کرد. قیمت‌ها در حوزه ریل تعریف شده است و چون در پوشش کردور انجام می شود کشورهای دیگر مانند آذربایجان نمی توانند مانع ایجاد کنند، به ویژه آن که اکنون پتانسیل ریلی در اینچهبرون و سرخس تا بندرعباس وجود دارد

این کار انجام شود، اما اکنون بهترین زمان است که با روس‌ها وارد مذاکره شویم و از آنها بخواهیم که از صنعت ریلی و کشتیرانی ایران پشتیبانی کنند. بنابراین وزارت امور خارجه باید یک کارگروه تشکیل دهد و پشتیبان صنعت لجستیک باشد.»

پرهیز از بزرگنمایی

در بخش دیگری از این جلسه، سیدعلی حسینی، رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران نظرات خود را مطرح کرد. او با اشاره به اینکه همه ما می دانیم ظرفیت کشورمان در زمینه مبادله با روسیه در دریای خزر و مرزهای شمالی و همچنین راه آهن چه میزان است، همه دست‌اندرکاران را به پرهیز از بزرگ‌نمایی دعوت کرد.

بنا بر اعلام حسینی، کارگروهی در وزارت امور خارجه به نام حمل و نقل و لجستیک زیر نظر دکتر صفری، معاون اقتصادی وزارت خارجه ایجاد شده و تاکنون ۷ جلسه هم تشکیل داده است و همه سازمان‌های دولتی در بالاترین سطح خودشان آنجا هستند و راهکار ارائه می دهند. در همان جلسات اعلام شده که ظرفیت بنادر شمالی ما ۳۰ میلیون تن است، اما فقط ۵ میلیون تن از آن استفاده می کنیم. این درست است که دولت آنجا ۳۰ میلیون تن ظرفیت ایجاد کرده است، اما باید بتواند با هر کشوری که ما مشکل داریم موافقت‌نامه‌های دوجانبه تنظیم کند. این نمی شود که ترکمنستان مرزهای خود را به روی ما ببندد و آذربایجان و ارمنستان و ترکیه مشکل ایجاد کنند و ما نتوانیم از هیچکدام از ظرفیت‌هایمان در این مسیر استفاده کنیم.

او معتقد است: «در باره حمل ریلی مشکل کمبود دیزل داریم تا جایی که گاهی واگن‌های بارگیری شده منتظر دیزل می مانند. بنابراین باید دیزل فراهم شود. همچنین درباره خط کشتیرانی رو-رو نیز قرار بود سازمان بنادر و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تا ۸۰ درصد تسهیلات دهند که ما گفتم تسهیلات ۸۰ درصدی چاره کار نیست، بلکه دولت باید تا چند ماه یارانه دهد تا این خط راه افتد و کالا جذب کند. وقتی بتوانیم امکاناتی را فراهم کنیم، دیپلمات‌های ما هم می توانند با دست پر

و حمل و نقلی، باید طبق برنامه آنها حرکت کنیم، یادآور می شود: «امروز می گویند بروید از مسیر ارمنستان استفاده کنید، ما را مجبور کرده‌اند مسیر خود را طولانی کرده و بی جهت ۲۵ کیلومتر وارد آذربایجان شده و بعد وارد ارمنستان شویم. بارها ما با راه آهن ایران و وزارت راه و شهرسازی وارد مذاکره شدیم و تاکید کردیم که آذربایجان نباید برای ریل رشت - آستارا سرمایه‌گذاری کند، بلکه این روسیه است که باید به جای سرمایه‌گذاری ۱/۲ میلیارد دلاری در راه آهن اینچهبرون - گرمسار، باید در این پروژه وارد شود.»

اقدام می‌افزاید: «اکنون همه جذب این پیشنهاد شده‌اند که با اختصاص کشتی، خط کشتیرانی رو-رو راه‌اندازی کنند؛ در حالی که حتی اگر ۸ فروند کشتی رو-رو هم به کار بگیریم که برای هر کدام ۵ میلیون دلار هزینه شده و نهایتاً در هر کدام از آنها ۶۰ ماشین هم بارگیری شود و همیشه هم به صورت منظم حرکت کنند، با احتساب روزهای بارگیری، طی مسیر و تخلیه ۱۸ روز زمان برای هر کشتی صرف می شود تا محموله‌ها به آستاراخان برسد. آن هم در خوشبینانه‌ترین حالت که کانال یخزدگی نداشته و لایروبی شده باشد. در حالی که در اینچهبرون ظرفیت بسیار بالاتری از این با صرف زمان کمتر داریم.»

مدیر شرکت حمل و نقل ریلی بهینه‌تر ابر آژور معتقد است: «راه‌اندازی خط کشتیرانی رو-رو خوب است، اما باید به حمل ریلی هم توجه داشته باشیم. تعصب من روی صنعت ریلی به این خاطر است که قیمت‌ها در حوزه ریل تعریف شده هستند و چون در پوشش کردور انجام می شود، کشورهای دیگر مانند آذربایجان نمی توانند مانع ایجاد کنند. در حال حاضر، پتانسیل ریلی در اینچهبرون و سرخس تا بندرعباس وجود دارد و اگر اراده کنیم و ۵۰۰ دستگاه واگن در رشت یا اینچهبرون بگذاریم می توانیم هزار کامیون را ظرف ۴۸ ساعت به بندرعباس برسانیم.»

اقدام می‌افزاید: «راه آهن قزاقستان و ترکمنستان همیشه به دنبال این بودند که برای حمل محصولات روس از مسیر ایران تردد کنند که تا قبل از جنگ روسیه و اوکراین خود کشور روسیه با شیطنت‌هایی که داشت، نمی گذاشت

اقدام: اکنون همه به دنبال ایجاد خط کشتیرانی رو-رو هستند؛ اما حتی اگر ۸ فروند کشتی رو-رو فراهم کنیم، با احتساب روزهای بارگیری، طی مسیر و تخلیه، ۱۸ روز زمان برای هر کشتی صرف می‌شود تا بار به آستاراخان برسد. آن هم در شرایطی که کانال یخ‌زدگی نداشته و لایروبی شده باشد

علی زنوزی: اکنون به دلیل بسته شدن مسیرهای زمینی روسیه، همه به سمت آذربایجان حرکت کرده‌اند و می‌خواهند از این راه به روسیه برسند. همین مسئله باعث شده که در «محرم‌کندی» ترافیک سنگینی ایجاد شود و برای عبور از آنجا مجبور باشیم در یک صف ۱۵ روزه بایستیم

مذاکره کنند. علاوه بر آن بحث مافیای روسیه بسیار مهم است. آنها اگر نخواهند اصلاً به ما اجازه نمی‌دهند که وارد بازار روسیه شویم. بنابراین همه چیز دست ما نیست.»

اما مصطفی اقدام با سخنان رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران موافق نیست.

اقدام می‌گوید: «به دلیل ناآشنایی مسئولان و مدیران کشور به مسائل ریلی در مذاکرات بین‌المللی مباحث پیگیری می‌شود که اصلاً توجه ندارد. ما واگنی در مسیر ترانزیت نگذاشته‌ایم که بخواهد معطل دیزل بماند. ۹۵ درصد ترانزیت ریلی ما با واگن‌های ترکیه و ترکمنستان انجام می‌شود، زیرا ما دو سال پیش با راه‌آهن ترکیه تفاهم‌نامه‌ای داشتیم که برای مدیریت خطوط ریلی ترکیه به چین خود واگن‌های ترکیه حضور داشته باشند.»

اقدام تأکید می‌کند: «کسانی که در کمیسیون‌ها حضور دارند اطلاعاتشان نسبت به صنعت ریلی نسبتاً کم است، به همین خاطر وقتی به جمع‌بندی می‌رسند به جای استفاده از ریل به سمت رو-رو می‌روند. من مخالف کشتی رو-رو نیستم، باید انجام شود، اما اگر این میزان سرمایه‌گذاری که در صنعت رو-رو می‌شود در حمل و نقل ریلی می‌شد، باز خورد بیشتری داشتیم.»

باید ارزان‌تر و سریع‌تر باشیم

میرفتحعلی سید زنوزی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران نیز به این نکته اشاره می‌کند که هر کدام از کرایدورها با اشکالاتی مواجه هستند: «مثلاً به دلیل بسته شدن مسیرهای زمینی روسیه، همه به سمت آذربایجان رفته‌اند و از آن طریق می‌خواهند به روسیه برسند؛ همین موضوع باعث شده است که در محرم‌کندی ترافیک سنگینی ایجاد شود و برای عبور از آنجا مجبور باشیم در یک صف ۱۵ روزه بایستیم، بنابراین برای اینکه بتوانیم جریان حمل کالا را زنده نگاه داریم باید بتوانیم از همه مسیرها چه ریلی، چه دریایی و چه جاده‌ای بهره‌بریم.»

زنوزی معتقد است: «باید بتوانیم کشتیرانی رو-رو را راه‌اندازی کنیم، ظرفیت ناوگان را افزایش دهیم و همسایگان را به استفاده از این ظرفیت

دعوت کنیم تا ظرفیت کشتی‌های رو-رو در مسیر آستاراخان به امیرآباد و آستاراخان به انزلی تکمیل شود. در ادامه آن نیز باید مسیر ریلی امیرآباد را تکمیل و فعال کنیم تا محمولات با توجه به نوع کالا تفکیک و از مسیرهای مختلف حمل شود. حجم بار در حوزه روسیه بالا است، اما باید تفکیک شود، به‌صورتی که بارهای سریع‌الفساد را به سمت کامیون و حمل جاده‌ای و بارهای ماندگار را به سمت کشتی رو-رو هدایت کنیم.»

او توضیح می‌دهد: «درخواست حمل کالا در مسیرهای هند و چین به ایران و سپس به روسیه، از روسیه به عراق و همچنین از بلاروس و روسیه به اندونزی، مالزی و چین زیاد است که خوشبختانه از طریق ریل انجام می‌شود و مشکلی در این مسیرها وجود ندارد، اما باید بتوانیم مسیرهایی ارزان‌تر و سریع‌تر از گذشته برای کالاها فراهم کنیم.»

دولت کوتاهی می‌کند

محمدبی‌مقدار، عضو اتاق بازرگانی ایران و روسیه بر مشکلات ریشه‌ای زیرساخت‌های صادراتی و ترانزیتی کشورمان به دلیل تحریم‌ها و عدم سرمایه‌گذاری تأکید دارد: «بعد از کرونا کرایه‌ها از چین و جنوب شرق آسیا ۲ تا ۳ برابر افزایش یافت و علاوه بر افزایش قیمت به کمبود کانتینر و تریلی هم دچار شدیم. این برای کشوری با موقعیت جغرافیایی ایران بسیار تأسف‌آور است که زیرساخت‌های حداقلی مانند کامیون و کانتینر برای بارگیری در بنادر وجود نداشته باشد.»

عضو اتاق بازرگانی ایران و روسیه، مقصر اصلی در چنین وضعیتی را دولت می‌داند: «ما قبول داریم که کشور از لحاظ دستیابی به سرمایه دچار مشکل است، اما دولت هم کوتاهی می‌کند. می‌توانستند با تسریع برخی رویه‌ها، دسترسی به سرمایه را آسان‌تر کنند؛ مثلاً سرمایه‌های هنگفتی در قالب ناوگان دست‌دوم در گمرکات کشور خاک خورد و از بین رفت. همچنین امروزه علی‌رغم روابط نسبتاً خوبی که با کشورهای اوراسیا داریم، هنوز دولت نتوانسته تسهیلاتی فراهم کند که حداقل از کامیون‌ها و امکانات حمل و نقلی همسایه‌ها در کشور استفاده شود.»



مقابله با گسترش ناتو به مرزهای روسیه، پروژه‌های بلندمدت روسیه برای احیای عظمت امپراتوری گذشته این کشور، جاه‌طلبی‌های شخصی پوتین برای نشان دادن قدرت‌ش به جهان و یا هر دلیل دیگری، در نهایت باعث شد که پوتین تهدیدهای چند هفته‌ای خود را برای حمله به اوکراین و ضمیمه کردن استان‌های شرقی این کشور به روسیه عملی کند، تهاجمی که البته تا زمان تهیه این گزارش همچنان در جریان است و هنوز سرنوشت آن مشخص نشده، اما آنچه بلافاصله بعد از این حمله روی داد اتفاقی بود که شاید بدبین‌ترین تئوریسین‌های سیاسی در روسیه هم آن را پیش‌بینی نمی‌کردند؛ یک اجماع جهانی بر ضد حاکمان مسکو.

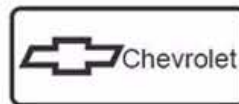
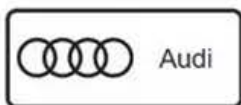
این اجماع جهانی شامل مجموعه گسترده‌ای از تحریم‌های بین‌المللی بر ضد بخش‌های مختلف اقتصاد و صنعت روسیه و شمار زیادی از اطرافیان و الیگارش‌های نزدیک به پوتین بود و عمدتاً چنان سریع اجرا شدند که به نظر می‌رسد غرب از مدت‌ها پیش، برنامه‌ریزی‌های لازم برای این موضوع را انجام داده بود.

در این میان خودروسازان بین‌المللی از جمله شرکت‌هایی بودند که به تهاجم روسیه واکنش نشان دادند و هر یک با عنوانی، فعالیت خود در روسیه را به حالت تعلیق درآوردند و بعضی به‌طور کلی بازار روسیه را ترک کردند. در این مقاله مروری خواهیم کرد بر اقدامات خودروسازان جهانی پس از حمله روسیه به اوکراین و تأثیری که این حمله بر صنعت خودروسازی جهان داشته است.

تأثیر تحریم‌های بین‌المللی بر فعالیت خودروسازان خارجی در روسیه

همه علیه کرملین

بابک وفایی



روسیه یکی از بازارهای بزرگ خودرو در جهان است و با فروش سالانه بیش از ۱/۶ میلیون دستگاه، جایگاهی بالاتر از کشورهای همچون فرانسه و انگلستان دارد. در دو دهه اخیر روس‌ها تلاش زیادی برای بازسازی صنایع خود با کمک شرکت‌های غربی کرده‌اند و توانستند پای بعضی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهانی را برای تولید خودرو به این کشور باز کنند که در میان آنها می‌توان به برندهای معتبری از جمله رنو، پژو و سیتروئن، اوپل، فولکس‌واگن و فورد را دید.

سرمایه‌گذاری و حضور این برندها در روسیه یک انتفاع دوجانبه برای طرفین بود چون از یک‌سو روس‌ها می‌توانستند با پول و دانش خارجی‌ها صنایع خود را توسعه دهند و اشتغال ایجاد کنند و از سوی دیگر شرکای غربی هم دسترسی آسان‌تری به بازار روسیه داشتند و از منافع همچون معافیت‌های مالیاتی و نیروی کار و انرژی ارزان بهره‌مند می‌شدند.

شاید پوتین و همفکرانش در کرملین هم روی همین منافع خودروسازان جهانی از بازار روسیه حساب باز کرده بودند، اما واکنش‌ها از سوی غرب بسیار شدید بود؛ تا آنجا که تقریباً همه شرکای روسیه در صنعت خودروسازی تصمیم به ترک بازار این کشور گرفتند.

خداحافظ روسیه

با آغاز تهاجم روسیه به شرق اوکراین، دولت‌های غربی خیلی زود موضع‌گیری‌های خود را آغاز کردند و خودروسازان هم به دنبال موج جهانی تحریم‌ها و ضدیت با روسیه، سیاست توقف فعالیت خود را در این کشور را در پیش گرفتند. در این میان، بعضی از شرکت‌ها به‌ویژه شرکت‌هایی که سرمایه‌گذاری و یا جوینت‌ونچر در این کشور داشتند مواضع ملایم‌تری اتخاذ کردند و برخی دیگر و به‌ویژه شرکت‌هایی که بازار محدودی در روسیه داشتند آشکارا جنگ را محکوم کرده و خروج کامل خود از بازار را اعلام کردند.

ب.ا.م. و در واکنش به حمله روسیه به اوکراین، فعالیت کارخانه تولیدی خود در کالینینگراد این کشور را که سال گذشته ۱۲ هزار خودرو تولید کرده بود را متوقف کرد و به‌علاوه صادرات محصولات تولید شده ب.ا.م. و در سایر کشورها

به روسیه نیز متوقف شد.

البته این شرکت در پی بحران اوکراین با مشکلاتی در زمینه تامین قطعاتی که از اوکراین به کارخانه‌های این کشور در سراسر جهان ارسال می‌شد، مواجه شد و به‌ناچار فعالیت در بعضی از کارخانه‌های خود از جمله خطوط تولید در انگلستان و آلمان را به حالت تعلیق درآورد، هرچند مدتی بعد اعلام شد که با یافتن تامین‌کننده‌های جدید، فعالیت در این خطوط تولیدی آغاز شده است.

فورد هم از دیگر شرکت‌های بزرگ جهانی است که فعالیت‌های خود در روسیه را به حالت تعلیق درآورده است. این شرکت از طریق یک جوینت‌ونچر با شرکای روس خود، به تولید خودروهای سواری در این کشور مشغول بود و در کنار این، سهام کمی هم در شرکت Sollers (تولیدکننده خودروهای تجاری) دارد.

سال گذشته فورد ۲۱ هزار خودرو سواری در این کشور تولید کرد و Sollers هم حدود ۲۰ هزار خودرو تجاری در بازار روسیه فروخت. فورد طی بیانیه‌ای اعلام کرد: «ما فعالیت مهمی در اوکراین نداریم اما به‌عنوان بخشی از جامعه جهانی، عمیقاً نگران حمله به اوکراین و تهدید صلح و ثبات هستیم.» در بخش دیگری از بیانیه فورد آمده است:

فورد از شرکت‌های بزرگ جهان است که فعالیت‌های خود را در روسیه به حالت تعلیق درآورد. فورد از طریق جوینت‌ونچر با شرکای روس، به تولید خودروهای سواری در این کشور مشغول بود و سهام اندکی هم در شرکت Sollers دارد که خودروهای تجاری تولید می‌کند

«وضعیت پیش آمده باعث شده فعالیت‌های خود در روسیه را مورد ارزیابی مجدد قرار دهیم. در سال‌های اخیر فورد فعالیت‌های خود در بازار روسیه را کاهش داده و اکنون تمرکز ما بر روی تولید خودروهای ون تجاری از طریق جوینت‌ونچر با Sollers است. با توجه به شرایط ما به شرکای خود اعلام کرده‌ایم که بلافاصله فعالیت در روسیه را به حالت تعلیق درمی‌آوریم.»

گروه Stellantis که از اتحاد فیات-کرایسلر و پژو-سیتروئن شکل گرفته از دیگر بازیگران بزرگ جهانی است که در روسیه فعالیت تولیدی دارد. از میان محصولات این گروه بزرگ، خودروهای سیتروئن، اوپل و پژو در کارخانه‌ای در منطقه کالوگا روسیه تولید و بخشی از آنها نیز از همین کارخانه به بازارهای اروپایی صادر می‌شدند، اما استلاتیس نیز تمامی فعالیت‌های خود در روسیه را به حالت تعلیق درآورد و کارلوس تاوارس به‌عنوان مدیر عامل استلاتیس اعلام کرد: «هرگونه تصمیم در زمینه روسیه به‌شدت به تصمیمات سیاسی بستگی دارد. ما به قوانین و مقررات زمان صلح پایبند بودیم و به تحریم‌ها در زمان جنگ احترام می‌گذاریم.»

استلاتیس در کارخانه کالوگا با میتسوبیسی شراکتی در زمینه تولید خودرو دارد و براساس اعلام مدیرعامل استلاتیس قرار بود فعالیت میتسوبیسی تا زمانی که قطعات برای تولید وجود دارد، ادامه یابد، اما مدتی بعد اعلام شد که تولید و فروش خودروهای خود را در روسیه متوقف خواهند کرد، هرچند برنامه مشخصی برای ۱۴۱ نمایندگی میتسوبیسی در روسیه اعلام نشده است.

فولکس‌واگن هم جزء غول‌های خودروساز جهانی است که فعالیت‌های تولیدی در روسیه دارد و البته مجبور به توقف تمام فعالیت‌های خود شده است. این غول آلمانی که علاوه بر محصولات فولکس‌واگن، برندهایی مانند آئودی، پورشه، بنتلی، اشکودا، سئات، لامبورگینی و... را نیز تحت پوشش خود دارد، تا پیش از این، بخشی از محصولات خود را در مشارکت با شرکای روسی در کارخانه‌هایی در کالوگا و نیژنی روسیه تولید می‌کرد.

فولکس‌واگن البته تأثیراتی نیز از مشکلات

BMW در واکنش به حمله نظامی به اوکراین فعالیت کارخانه خود در کالینینگراد روسیه را که سال قبل ۱۲ هزار خودرو تولید کرده بود متوقف کرد، ضمن اینکه صادرات خودروهای تولید شده BMW در سایر کشورها نیز به روسیه متوقف شده است

کارخانه‌های خود در آلمان را تغییر بدهد. شاخه تجاری‌ساز این شرکت فعالیت‌های تولیدی در روسیه دارد و حدود ۱۰ درصد از سهام HGV را که یکی از تجاری‌سازهای روسیه محسوب می‌شود، خریداری کرده است. این شرکت توقف فعالیت‌ها در روسیه را اعلام کرده، اما در عین حال ارسال قطعات برای شرکت کاماز (دیگر تجاری‌ساز بزرگ روسیه) از سوی دایملر ادامه خواهد یافت؛ چراکه این شرکت معتقد است محصولات کاماز کاربری نظامی ندارند. در کنار این‌ها، شرکت‌هایی همچون «استون مارتین» و «فراری» هم فعالیت خود در روسیه را متوقف کردند، اقداماتی که البته بیش از آنکه به روسیه ضربه بزنند جنبه نمادین دارد؛ چراکه به‌عنوان مثال کمتر از ۱ درصد بازار «استون مارتین» در کشور روسیه است.

قمار بزرگ رنو در روسیه

در میان موج خودروسازانی که فعالیت یا فروش خودرو در بازار روسیه را به حالت تعلیق درآوردند، نام رنو دیرتر از همه وارد لیست شد. برای یک ناظر بیرونی شاید این موضوع چندان به چشم نیاید، اما واقعیت آن است که رنو در سرهای بسیار بزرگی برای خروج از بازار روسیه داشته و دارد. وابستگی‌های این شرکت به بازار روسیه و حتی شخص ولادیمیر پوتین آن قدر زیاد است که رنو حتی حاضر شده وجهه خود در بازار جهانی را پای قمار روسیه در اوکراین بگذارد.

وقتی ۱۵ سال پیش، پوتین به دنبال ارائه چهره ناجی روسیه از خود بود، بهبود وضعیت شرکت خودروسازی آفتوواز که احتمالاً بیشتر بالادا شناخته می‌شود و نمادی از خودروسازی روسیه است، در رئوس برنامه‌ها قرار گرفت. روس‌ها هر قدر در هزینه کردن برای پروژه‌های عظیم ساخت‌وساز و البته تولید لیگارش‌های وفادار به پوتین خوب هستند، در خودروسازی هیچ جایگاهی در جهان ندارند و طبیعی است بازسازی وضعیت برند لادا و شرکت آفتوواز چیزی نبود که بتوان از متخصصین روسی انتظار داشت و این گونه بود که پوتین درهای شرکت را برای جذب سرمایه و دانش بین‌المللی و شراکت باز کرد.

تامین قطعات یدکی تولید شده در اوکراین دید و این مسئله بیش از هر چیز بر روی تولید پورشه تاثیر داشت؛ تا جایی که این شرکت مجبور به توقف یا کاهش تولید در دو کارخانه خود در آلمان شد. از سوی دیگر، تولید برخی از خودروهای برقی فولکس‌واگن و همچنین محصولاتی از آئودی و سئات نیز متوقف شد تا در نهایت فولکس‌واگن ناچار شود تامین این قطعات و به‌طور مشخص سیم‌کشی خودروها را به آمریکای جنوبی منتقل کند.

جنرال‌موتورز دیگر غول خودروسازی جهانی است که فعالیت خود در روسیه را متوقف کرده است. این شرکت البته سال‌ها قبل و بیشتر به‌واسطه اوپل که در آن زمان تحت مالکیت غول آمریکایی بود، فعالیت‌های گسترده‌ای در بازار روسیه داشت، اما با خروج اوپل از بازار روسیه در سال ۲۰۱۵ عملاً جنرال‌موتورز فعالیت چندانی در این بازار نداشت؛ به‌طوری که سال گذشته فقط ۳۰۰۰ دستگاه از تولیدات این شرکت در روسیه عرضه شد. جنرال‌موتورز نیز در بیانیه خود به جنبه‌های انسانی و تراژدی مرگ انسان‌ها به‌عنوان دلیل خروج از روسیه اشاره کرده است.

سوزوکی نیز هر چند کارخانه‌ای در روسیه یا اوکراین ندارد، اما از طریق کارخانه خود در مجارستان، سالیانه بیش‌تر از ۱۰ هزار دستگاه خودرو به این دو کشور صادر می‌کند. شاید برای یک خودروساز طراز اول جهانی، ۱۰ هزار دستگاه عدد بزرگی نباشد، اما برای سوزوکی که اکنون نیز با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کند، این عدد می‌تواند دردسرساز باشد و مدیران این شرکت به دنبال یافتن بازاری جایگزین برای محصولات خود هستند.

البته سوزوکی هیچ تامین‌کننده بزرگی در دو کشور درگیر جنگ ندارد و از این نظر مشکلی برای تولید نخواهد داشت، اما تا زمان یافتن بازاری جایگزین، هزینه تولید در کارخانه مجارستان بالا خواهد رفت.

مرسدس بنز از دیگر شرکت‌هایی است که با بحران جنگ در اوکراین دچار مشکل شده است؛ چراکه تامین قطعات و به‌طور مشخص تامین سیم‌کشی خودروهای این شرکت از کارخانه‌هایی در اوکراین انجام می‌شد و به همین دلیل این شرکت ناچار شد برنامه کاری

BMW در پی بحران اوکراین با مشکلاتی در زمینه تامین قطعات از این کشور مواجه و ناچار شد فعالیت در بعضی از کارخانه‌ها را به حالت تعلیق درآورد، هر چند مدتی بعد اعلام شد که با یافتن تامین‌کنندگان جدید، فعالیت در این خطوط تولیدی آغاز شده است

روسیه بازار بزرگی برای خودروسازان جهانی به شمار می‌رود و شرکت‌های زیادی از جنرال‌موتورز تا فیات، برای خرید سهام آفتوواز، سرمایه‌گذاری در آن و البته شراکت در این بازار پرسود به‌صفت شدند، اما در نهایت این رنو بود که توانست موفق شود.

رنو پیش از این هم تجربه‌های مشابه را با داچیا در رومانی داشت و از این نظر می‌توانست گزینه خوبی باشد. فعالیت‌های رنو در بازار روسیه تا جایی پیش رفت که روسیه در سال ۲۰۲۱ دومین بازار بزرگ جهان برای رنو پس از بازار فرانسه بود و بیشتر از ۴۸۰ هزار دستگاه خودرو در روسیه فروخت، بیش از دو برابر تعدادی که در هر بازار دیگری (غیر از فرانسه) فروخته است و البته تنها اندکی کمتر از سرزمین مادری خود فرانسه.

همراهی با تحریم روسیه و از دست دادن بازاری به بزرگی روسیه و از دست دادن فروش بیشتر از ۴۸۰ هزار دستگاه خودرو در دنیای رقابتی خودروسازان جهانی شاید مشکل بزرگی باشد، اما این اصلاً بزرگ‌ترین مشکل رنو در بازار روسیه نیست؛ مشکل اصلی، قمار بزرگی است که رنو برای حضور در بازار این کشور پنهان کرده است، قماری به ارزش ۲/۴ میلیارد دلار برای سرمایه‌گذاری گسترده در روسیه که اکنون با خروج از بازار روسیه در خطر می‌افتد. شرکت رنو در سال‌های اخیر کارخانجات تولیدی زیادی در روسیه بر پا کرده و علاوه بر آن، سرمایه‌گذاری زیادی نیز برای نوسازی آفتوواز انجام داده و اکنون همه این‌ها با خروج از بازار روسیه در خطر خواهند بود؛ به‌خصوص اینکه بخش عمده‌ای از این مبلغ در قالب کارخانه و خطوط تولید و سرمایه‌گذاری در شبکه قطعه‌سازی است و نمی‌توان مانند پول نقد آن را خارج کرد.

البته در ادامه، رنو نیز ناچار شد فعالیت‌های تولیدی خود را متوقف کند، اما به‌طور رسمی اعلام شد که این توقف به دلیل مشکلات زنجیره تامین رخ داده و کارخانه مدتی بعد آغاز به کار کرد. سرانجام تحت فشارهای بین‌المللی، رنو به‌طور موقت فعالیت کارخانه خود در مسکو را متوقف کرد، ولی همچنان خروج خود از بازار روسیه را به‌صورت رسمی اعلام نکرده است. به دنبال این اتفاق، لوکادئو،

مدیر عامل رنو، وضعیت روسیه را «بسیار پیچیده» خواند و البته مستقیماً به خروج شرکت از روسیه اشاره نکرد و توقف فعالیت‌ها را تصمیمی برای حفظ جان پرسنل دانست. البته وضعیت برای رنو قطعاً خوب نخواهد بود تا جایی که این شرکت پیش‌بینی سود عملیاتی خود را برای سال جاری از ۴ درصد به ۳ درصد کاهش داده است.

قطعاً رنو نمی‌تواند به‌راحتی از بازار بزرگ روسیه و مهم‌تر از آن بیش از ۲ میلیارد دلار دارایی‌های خود در روسیه بگذرد؛ به‌ویژه اگر این نکته را در نظر بگیریم که پس از بحران‌های مرتبط با خروج «کارلوس گون» از شرکت و اختلاف‌نظرهای عمیق در مدیریت گروه عظیم رنو-نيسان (که میتسوبیشی و داچیا و آفتوواز را هم در زیرمجموعه خود دارد) رنو اصلاً در وضعیت خوبی نیست و به‌علاوه بازار روسیه آن‌قدر برای رنو مهم است که بعضی از مدل‌های خود را به‌طور ویژه برای این بازار عرضه می‌کند؛ ضمن آنکه روسیه تاکنون به‌تنهایی ۱۰ درصد از درآمد سالانه این شرکت را تامین می‌کرده است.

در عین حال، تولید محصولات لادا تحت مدیریت رنو یک مزیت بزرگ برای این شرکت بود، چراکه رنو می‌توانست از پلتفرم

محصولات ارزان‌قیمت داچیا برای تولید محصولات لادا استفاده کند و این یعنی کاهش محسوس هزینه‌های تحقیق و توسعه برای تولید یک خودرو کاملاً جدید؛ ضمن آنکه نباید فراموش کنیم پلتفرم‌های داچیا هم در اصل پلتفرم محصولات قدیمی‌تر و خارج از رده رنو هستند و به این ترتیب رنو از تولید محصولات ارزان‌قیمت در روسیه و رومانی سود سرشاری به دست می‌آورد.

وزیر صنایع و بازرگانی روسیه پس از توقف فعالیت‌های رنو در این کشور در گفت‌وگویی اعلام کرد که «در حال بررسی وضعیت آینده کارخانه رنو و آفتوواز در مسکو هستیم و برنامه‌هایی برای تولید محصولات لادا بدون وابستگی به واردات قطعات خارجی داریم» و این شاید یکی از اولین تصمیمات مهم در زمینه سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی در خاک روسیه باشد. البته قطعاً در پشت پرده، روس‌ها برای حفظ رنو در بازار، تلاش بسیار خواهند کرد؛ چراکه گروه رنو به‌تنهایی حدود یک‌چهارم از تمام خودروهای فروخته شده در روسیه را تولید می‌کند و به این ترتیب خروج آن (در غیاب دیگر خودروسازان بین‌المللی) می‌تواند تاثیر بسیار سنگینی بر بازار این کشور داشته باشد؛ ضمن اینکه عواقبی هم در زمینه کاهش فرصت‌های شغلی و بیکاری سنگین خواهد داشت؛ چراکه کارخانه رنو ۴۵ هزار نیروی کار در روسیه دارد.

از سوی دیگر نباید فراموش کنیم که دولت فرانسه ۱۵ درصد سهام رنو را در اختیار دارد و به این ترتیب از حق رای مهمی در هیئت مدیره این گروه صنعتی برخوردار است و وارد آمدن هرگونه ضرر و زیان به شرکت می‌تواند برای دولت فرانسه گران تمام شود؛ چراکه زیان سنگین رنو در بازارهای جهانی نهایتاً ممکن است منجر به زیان این گروه و تعدیل نیرو شود، اتفاقی که سه سال قبل نیز رخ داد و جنجال بزرگی در فرانسه به راه انداخت.

به همین دلیل، امانوئل مکرون، رئیس‌جمهور فرانسه تلاش کرده تا در این زمینه موضعی میان‌رو داشته باشد و تا حد امکان با حفظ ظاهر حمایت از اوکراین، خود و دولتش را از بحران دور نگاهدارد.

او مشخصاً تلاش کرد حق رای خود برای

**امانوئل مکرون، در حاشیه
کنفرانس گروه ۷
و ناتو درباره فعالیت‌های
رنو در روسیه گفت که
به تصمیم رنو درباره ادامه
فعالیت در روسیه احترام
می‌گذاریم و اگر فعالیت‌های
این شرکت در روسیه
در بخش‌های تحریم‌شده
ما نباشد، حق دارند
در روسیه باقی بمانند و
به کار خود ادامه دهند**

شاخه تجاری ساز کمپانی
مرسدس بنز که ۱۰ درصد
از سهام HGV (یکی از
تجاری سازهای روسیه)
را در اختیار دارد، توقف
فعالیت‌ها را در روسیه
اعلام کرده، اما ارسال
قطعات برای شرکت
«کاماز» را ادامه خواهد
داد؛ چون می‌گوید
تولیدات این شرکت
کاربری نظامی ندارند

شرکت فولکس‌واگن و
زیرمجموعه‌های پر تعداد
آن مثل آئودی و اشکودا و
سئات، از زمان جنگ در
اوکراین ناچار به توقف
بعضی از خطوط تولید
به دلیل عدم تامین
دسته سیم‌های تولیدی
اوکراین شده‌اند و
BMW هم وضعیت
مشابهی دارد

دردسرهای جنگ اوکراین

برای زنجیره تامین خودروسازان

خودروسازهای جهانی حتی خیلی پیش‌تر از
حمله روسیه به اوکراین هم درگیر انبوهی از
مشکلات در زمینه تولید خودرو بودند، اما این
حمله و توقف فعالیت‌های تولیدی در اوکراین
یک دردسر بزرگ و ناگهانی برای آنها بود که
البته به سرعت هم قابل جایگزینی نیست.

اصلی‌ترین مشکل خودروسازان جهانی در دو
سال اخیر تامین قطعات برای خودروها است.
البته جرقه اول این مشکلات بیشتر از دو سال
پیش و همزمان با شیوع کرونا در چین و بعدا
همه‌گیری آن در جهان آغاز شد. شرکت‌های
چینی بخش مهمی از زنجیره تامین قطعات
خودروسازان جهانی، از آسیا و اروپا تا آمریکای
شمالی هستند و وقتی با شیوع همه‌گیری
کرونا، سخت‌گیری‌ها و سیاست‌های سخت و
سخت قرنطینه در چین آغاز شد، بسیاری از
این تامین‌کنندگان به ناچار فعالیت خود را
متوقف کردند و این یعنی کمبود جهانی قطعات
برای تولید همه‌چیز از جمله خودرو. این
وضعیت البته اندکی بعد و با کاهش شدت
سیاست‌های قرنطینه از سوی دولت چین کمی
بهبود یافت، اما پس از آن دو مشکل بزرگ
گریبان خودروسازان را گرفت؛ شدت یافتن
بحران تامین تراشه و افزایش شدید هزینه‌های
حمل و نقل دریایی از چین.

خودروهای امروزی بسیار بیش از گذشته به
قطعات و مجموعه‌های الکترونیکی وابسته
هستند و همه این‌ها، از سیستم روشنایی و
سرگرمی و صندلی خودرو تا سیستم ترمز و
موتور باید توسط تراشه‌ها کنترل شوند، اما آغاز
پاندمی کرونا و سیاست‌های دورکاری در سطح
بین‌المللی باعث افزایش شدید تراشه برای
تولید محصولات الکترونیکی همچون موبایل و
لپ‌تاپ شد و این مسئله در کنار ناترازی‌های
قبلی در زمینه تامین تراشه، فشار شدیدی به
تامین‌کنندگان تراشه در جهان وارد کرد؛ تا جایی
که خیلی از خودروسازان جهانی ناچار به
کاهش تولید یا توقف خطوط تولید شدند.

علاوه بر این، با کاهش محدودیت‌های کرونایی
در چین، ناگهان حجم زیادی از سفارشات قبلی
برای حمل روانه بنادر چین شدند و این بار
شبکه حمل و نقل دریایی بود که به گلوگاه

تصمیم در مورد وضعیت رنو در روسیه را نادیده
بگیرد و این موضوع را به مدیران رنو واگذار
کند، امری که البته از سوی رییس‌جمهور
اوکراین با انتقاد مواجه شد.

آخرین اخبار منتشر شده درباره این شرکت در
میانه اردیبهشت‌ماه و به گزارش خبرگزاری
تاس روسیه، حاکی از علاقه‌مندی یک شرکت
چینی برای خرید سهام رنو در لادا است. رنو
مالک ۶۸ درصد سهام هلدینگ لادا است،
شرکتی که مالکیت ۱۰۰ درصدی سهام آفتوواز
و برند لادا را در اختیار دارد.

در اخبار منتشر شده، نامی از این برند چینی
ذکر نشده، اما آمارها نشان می‌دهد که در
سال‌های اخیر فعالیت برندهایی چینی در بازار
روسیه به شدت افزایش پیدا کرده است. در
سال ۲۰۲۱ در مجموع بیش از ۱۲۰ هزار خودرو
چینی در روسیه به فروش رسیده و در این میان
چری با بیش از ۴۰ هزار دستگاه در رتبه یک
چینی‌های بازار روسیه قرار دارد و در کنار آن
برندهایی مانند هاوال و جیلی و چانگان و
FAW دیگر بازیگران چینی بازار روسیه هستند
و خریدار احتمالی می‌تواند از بین این برندها
باشد هر چند روند توسعه فعالیت‌های برندهای
چینی در بازارهای خارجی آنقدر سریع است
که شنیدن نامی غیر از این برندها به عنوان
خریدار نهایی، اصلا دور از انتظار نیست.

البته این بازی پیچیده در اینجا به پایان نرسید؛
چراکه چند روز بعد خبری منتشر شد که نشان
می‌داد رنو قصد دارد برای خروج از بازار
روسیه، سهام خود را در لادا به شکل نمادین و
به قیمت یک روپل به شرکتی به نام NAMI
(یک شرکت تحقیق و توسعه در حوزه خودرو
و در مالکیت دولت روسیه) واگذار کند. این
خبر در رسانه‌ها بازتاب زیادی داشت، اما تا
زمان تنظیم این گزارش، پاسخی از جانب
دولت روسیه یا مقامات فرانسوی منتشر
نشده؛ هر چند به نظر می‌رسد این جابه‌جایی
به نوعی قرض دادن سهام شرکت از سوی رنو
به طرف‌های روسی است و احتمالاً با تسهیل
شرایط، رنو بار دیگر می‌تواند به این بازار
بازگردد و سهام خود را باز پس گیرد؛ به ویژه
آنکه روس‌ها می‌دانند که بدون حضور یک
شریک قوی بین‌المللی نمی‌توانند به تولید
خودرو ادامه بدهند.

تبدیل شد. افزایش ناگهانی تقاضا برای حمل کالا از بنادر چینی به سود مقاصد غربی و به‌ویژه اروپای غربی و آمریکای شمالی، این زنجیره از هم گسست و انبوه تقاضا در مقابل محدودیت در تعداد کشتی‌ها، افزایش شدید هزینه‌های حمل و البته افزایش زمان حمل و نقل دریایی را به دنبال داشت؛ تا جایی که افزایش ۳ برابری قیمت‌ها و افزایش ۵ برابری مدت زمان حمل به امری عادی بدل شد و همین مسئله بار دیگر فشاری سنگین را به خطوط تولید خودروسازان وارد کرد.

صنعت خودروسازی همچنان درگیر این مشکلات بود که روسیه تهدیدات چندماهه خود برای حمله به اوکراین را عملی کرد و آغاز بحران در شرق اروپا، ضربه دیگری بر پیکره کارخانجات خودروسازی و به‌ویژه زنجیره تامین خودروسازان اروپایی وارد آورد؛ چراکه به‌عنوان بخشی از سیاست‌های همراهی اوکراین با غرب در دهه قبل، این کشور به دلیل داشتن نیروی کار ارزان و ماهر و زیرساخت‌های صنعتی مناسب باقی‌مانده از زمان شوروی سابق، توانسته بود با ارائه مشوق‌های مالیاتی، نظر شرکت‌های بین‌المللی را برای سرمایه‌گذاری و تولید در این کشور سابقاً بلوک شرق جلب کند. در این میان، زنجیره تامین خودروسازان نیز تلاش می‌کردند از پتانسیل‌های این کشور به‌ویژه در زمینه انرژی و معدن بهره ببرند و به این ترتیب اوکراین به یکی از قطب‌های مهم تولید مجموعه دسته سیم خودرو تبدیل شد و شرکت‌های بزرگ جهانی از جمله Fujikura، Yazaki، K&S و Nexans تولید دسته سیم خودروها را به این کشور منتقل کردند.

شاید در نگاه اول این‌گونه به نظر برسد که تولید سیم‌کشی خودرو موضوع چندان مهمی نیست، اما اگر در نظر بگیریم هر خودرو به حدود ۵ کیلومتر سیم نیاز دارد، این موضوع اهمیت پیدا خواهد کرد و مهم‌تر اینکه متناسب با روند پیشرفت‌های فناوری در صنعت خودروسازی، نه تنها نیاز به سیم‌کشی در خودروها کاهش پیدا نکرده، بلکه این روند در سال‌های اخیر به شدت صعودی نیز بوده و اینجا است که اهمیت اوکراین در زنجیره تامین خودروسازان آشکار می‌شود.

با بروز بحران در اوکراین، بسیاری از قطعه‌سازان

جهانی ناچار به تعطیلی خطوط تولید خودرو شدند و برخی دیگر که تسهیلات تولیدی خود را برای نزدیکی به بازارهای مصرف، در غرب اوکراین بنا کرده بودند، با وجود دورتر بودن از آسیب‌های جنگ در مرزهای شرقی، ناچار به کاهش شدید تولید در خطوط تولیدی خود شدند. هرچند بیشتر تامین‌کنندگان بزرگ فعال به درخواست برای مصاحبه از سوی رسانه‌های معتبر جهانی در این زمینه پاسخ منفی داده‌اند، اما رصد فعالیت‌های آنها نشان می‌دهد تقریباً همگی به دنبال خروج از این کشور و یافتن منابع جایگزین برای تامین دسته سیم‌های خودرو هستند.

برخی از این جایگزین‌های احتمالی همچنان در اروپای شرقی قرار دارند و در این میان شانس رومانی و صربستان به دلیل نیروی کار ارزان قیمت بالاتر از سایرین است، اما برخی مقاصد دورتری از جمله تونس در شمال آفریقا را در نظر دارند. از سوی دیگر توقف یا کاهش شدید تولید در اوکراین باعث شده فشار به خطوط تولید دیگر این قطعه‌سازان در چین و مکزیک افزایش پیدا کند.

اما همه این تغییرات، نه راحت است و نه سریع، چراکه از یک‌سو برپایی تسهیلات تولیدی جدید فرآیندی هزینه‌بر و زمان‌بر

Stellantis دیگر غول

صنعت خودروسازی که

از ادغام فیات-کرایسلر و

پژو-سیتروئن ایجاد شده

نیز خبر از تغییر

تامین‌کنندگان خود به جایی

در شرق اروپا داده، هرچند

سخنگوی این شرکت

از بیان جزئیات بیشتر از جمله

نام تامین‌کنندگان جدید

خودداری کرده است

است و یافتن منابع جایگزین آماده هم برخلاف ظاهر ساده‌اش اصلاً فرآیند سریع و آسانی نیست؛ چراکه باید خطوط تولید منابع جایگزین برای نیازها و استانداردهای هر شرکت، بار دیگر تنظیم شوند و همین مسئله باعث بروز مشکل برای خودروسازان شده است.

در این میان، آسیب اصلی را خودروسازان آلمانی متحمل شدند؛ به‌طوری که کارخانه فولکس‌واگن و زیرمجموعه‌های پرتعدادش از جمله «آئودی» و «اشکودا» و «سئات» از زمان جنگ در اوکراین ناچار به توقف بعضی از خطوط تولیدی خود به دلیل عدم تامین دسته سیم‌های تولیدی اوکراین شده‌اند و بام‌و هم وضعیت مشابهی دارد.

مرسدس‌بنز هم در این مدت ناچار به تغییر شیفت‌های کاری در کارخانه اصلی خود در شهر اشتوتگارت شده است؛ جایی که نسل جدید S کلاس و خودروی برقی جدید EQS تولید می‌شوند. بام‌و هم به دلیل مشکلات تامین دسته سیم‌های تولیدی از سوی شرکت Leoni آلمان که دو کارخانه تولیدی در اوکراین دارد، ناچار به کاهش تولید محصولات خود شده است.

آئودی به‌عنوان برند لوکس گروه فولکس‌واگن در این زمینه اعلام کرده به دنبال یافتن تامین‌کننده‌های بزرگی در دیگر کشورها است تا بتواند کمبود دسته سیم‌های تولید شده در اوکراین را جایگزین کند و در این زمینه جست‌وجو در میان تامین‌کنندگان از اروپای شرقی، شمال آفریقا، مکزیک و حتی چین را در دستور کار دارد. سخنگوی آئودی در این زمینه گفت: «ما در این زمینه فعالیت‌های موفقی با تامین‌کنندگان از این مناطق داشته‌ایم تا بتوانیم نیاز خودروهای خود را برای چندین سال تامین کنیم. البته ممکن است تامین بخش‌های مختلف را بین تامین‌کنندگانی از نواحی مختلف تقسیم کنیم.»

در کنار فولکس‌واگن، Stellantis دیگر غول صنعت خودروسازی که از ادغام فیات-کرایسلر و پژو-سیتروئن ایجاد شده نیز خبر از تغییر تامین‌کنندگان خود به جایی در شرق اروپا داده است هرچند سخنگوی این شرکت از بیان جزئیات بیشتر از جمله نام تامین‌کنندگان جدید خودداری کرد.

بخت‌گشایی طالعی شوریده

مهرداد خواجه‌نوری

از شما چه پنهان که تا وقتی مقالات و مصاحبه‌های گزارش اصلی این شماره را نخوانده بودم، نمی‌دانستم که در هر خودرو حدود ۵ کیلومتر سیم مصرف می‌شود و اوکراین از بزرگترین تولیدکنندگان آن بوده و حالا سرمایه‌گذاران خارجی، حتی به فکر افتاده‌اند که بروند در تونس و کارخانه تولید سیم درست کنند.

اما از شما پنهان نمی‌کنم که بعد از هجمه رهبر (تزار) روسیه به اوکراین، به یاد نویسنده انگلیسی رمان‌های جاسوسی مرحوم «جان لوکاره» افتادم و ماجراهای دوران جنگ سرد و احتمال وقوع جنگ سوم جهانی!

ترابران در گزارشی خبر داده که فورد و میتسوبیshi فعالیت‌های خودروسازی خود را در روسیه یا تعلیق کرده‌اند و یا متوقف خواهند کرد. در این میان مدیرعامل زبل شرکت رنو (که بیشتر از ۴۸۰ هزار خودرو) در سال ۲۰۲۱ در روسیه فروخته، وضعیت این کشور را «بسیار پیچیده» خوانده، اما مستقیماً به خروج شرکتش از روسیه اشاره نکرده است. معلوم نیست شرکت‌های ب.ام.و و فولکس‌واگن و مرسدس‌بنز چه خواهند کرد که دولتشان نیازمند گاز روسیه است.

کارشناسان و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت هم در گفت‌وگویی دیگر، درباره امکان «خوشه‌چینی» از این «جاه‌طلبی جدید پوتین» می‌گویند و نسبت به اینکه اکنون صاحبان کالا در کشورهای اروپایی، بارهای ترانزیتی خود را از مسیر ایران ببرند (آن هم در شرایط قرنطینه بنادر چین، به دلیل اشاعه جدید کرونا) چندان خوش‌بین به نظر نمی‌رسند و به «شمشیر دولبه» فکر می‌کنند؛ آن هم در شرایط کمبود امکانات ریلی و نبودن امکان سهل روابط مالی و بانکی با روسیه.

و البته در همین حال، روس‌ها به سرعت مشغول خرید خانه و راه‌انداختن شرکت در دویب هستند. با حرمان خود، چه کنیم؟!

خرداد ۱۴۰۱





جایگاه‌داری سی‌ان‌جی صرفه اقتصادی ندارد

وقتی گاز دادن دیگر نمی‌صرفد

اکرم امینی

درست لحظاتی قبل از اینکه نوشتن این گزارش را شروع کنم، یک خودروی دیگر هم منفجر شد. اینجا میدان نبرد نیست و من هم خبرنگار اعزامی به مناطق جنگی نیستم. قصه، قصه خودروهای دوگانه‌سوز غیراستاندارد است که انفجار آنها تبدیل به یکی از روزمرگی‌های جایگاه‌های CNG شده است، البته از آنجا که هیچ خودرویی، زمان دقیق انفجار خود را اعلام نمی‌کند، هر انفجار، مثل یک غافلگیری عمل می‌کند، غافلگیری که نتیجه آن، کشته یا زخمی شدن آدم‌هاست.

البته بحث انفجار مخازن غیراستاندارد خودروهای گازسوز، فقط یکی از مصائب جایگاه‌داران CNG در ایران است؛ چرا که آنها با چالش‌های مختلف دیگری نیز دست‌وپنجه نرم می‌کنند. با رئیس پیشین هیئت‌مدیره انجمن CNG کشور، درباره مجموعه عواملی گفت‌وگو کرده‌ایم که باعث شده درآمد جایگاه‌داری در مقایسه با مشاغل دیگر، به‌صرفه نباشد و بخش خصوصی، تمایل چندانی برای ورود به این حوزه و سرمایه‌گذاری در آن نداشته باشد



جایگاه‌داران به ازای هر مترمکعب CNG، مبلغ بسیار کمی به عنوان کارمزد دریافت می‌کنند. تعیین این کارمزد پایین، در شرایطی است که تجهیزات جایگاه‌های CNG دارای فناوری پیشرفته و اغلب وارداتی است، بنابراین هزینه تعمیر و نگهداری آنها بسیار بالاست

کمبود جایگاه CNG و عدم اختصاص زمین جدید برای ساخت این جایگاه‌ها، به درآمد پایین جایگاه‌ها مرتبط است چراکه شهرداری‌ها هم - مانند هر سرمایه‌گذار دیگری - به دنبال درآمد بیشتری هستند

بنابراین هزینه تعمیر و نگهداری آنها بسیار بالاست. این مساله نیز باعث شده درآمد جایگاه‌داری در مقایسه با مشاغل دیگر، به صرفه نباشد و به همین دلیل بخش خصوصی، تمایل چندانی برای ورود به این حوزه و سرمایه‌گذاری در آن نداشته باشد.»

کمبود جایگاه در کلان‌شهرها، ظرفیت خالی در شهرها

کمبود جایگاه CNG و عدم اختصاص زمین جدید برای ساخت جایگاه CNG نیز از جمله مسائلی است که برخی فعالان این حوزه نسبت به آن هشدار می‌دهند.

رئیس پیشین هیئت‌مدیره انجمن CNG کشور این مساله را نیز با درآمد پایین جایگاه‌ها مرتبط دانسته و می‌گوید عدم اختصاص زمین از سوی شهرداری برای ساخت جایگاه، عجیب نیست، زیرا آنها هم مانند هر سرمایه‌گذار دیگری، به دنبال درآمد بیشتر هستند.

جوهری با بیان اینکه در کلان‌شهرها با کمبود جایگاه سوخت CNG مواجهیم، اما در شهرها و جاده‌های شهری، همه جایگاه‌ها ظرفیت خالی حدود ۵۰ درصدی دارند، تاکید کرد: «در بسیاری مناطق تهران، میزان انتظار مردم در صف جایگاه‌ها، بیش از یک ساعت است، در حالی که در شهرها اصلا صف نداریم.»

این کارشناس حوزه CNG افزود: «عرضه سوخت به‌عنوان یکی از خدمات شهری در حوزه وظایف شهرداری‌هاست و آنها هم براساس میزان درآمدی که می‌توانند از زمین‌های در اختیار خود داشته باشند، در این زمینه تصمیم می‌گیرند، بنابراین وقتی می‌توانند با طرح‌های دارای صرفه اقتصادی، از زمین‌های شهری، درآمد بیشتری کسب کنند، چرا جایگاه CNG ایجاد کنند که شاید بازدهی فقط ۵ درصدی برای آنها داشته باشد؟!»

به گفته جوهری، مساحت استاندارد یک جایگاه سوخت، حدود ۱۲۰۰ مترمربع است و حتما باید دارای ۲۵ متر بر اصلی خیابان هم باشد. همچنین کم بودن فاصله زمین تا خط لوله اصلی گاز بسیار مهم است، زیرا اگر فاصله تا لوله گاز اصلی زیاد باشد، ساخت جایگاه دیگر به صرفه نخواهد بود.

وجود بیش از ۴/۵ میلیون خودرو دوگانه‌سوز، ایران را صاحب یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های دوگانه‌سوز جهان کرده است، با این حال، ضروری‌ترین زیرساخت مورد نیاز برای این حجم بالای خودرو، یعنی جایگاه سوخت، به اندازه کافی وجود ندارد. بر اساس آمار ارائه شده از سوی برخی مسئولان حوزه CNG در بخش خصوصی، در حال حاضر ۲۵۰۰ جایگاه CNG در کشور فعال است، در حالی که این رقم باید حداقل ۴۵۰۰ باشد. از سوی دیگر همین ۲۵۰۰ جایگاه نیز وضعیت خوبی نداشته و برای سرپا ماندن و رهایی از ورشکستگی، راه سختی پیش رو دارند.

بر اساس گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس، صنعت CNG کشور، گرفتار چرخه معیوب اقتصادی بوده و مجال توسعه نیافته است. طبق این مطالعه، کاهش فاصله قیمتی CNG با بنزین، استفاده از آن را از صرفه انداخته است، ضمن اینکه، افزایش قیمت خودرو گازسوز متناسب با هزینه تولید آن نبوده و افزایش هزینه‌های جایگاه‌داری نیز مانع افزایش تعداد جایگاه‌های CNG شده و دسترسی به این سوخت را دشوار کرده است.

مشکل اصلی؛ عدم صرفه اقتصادی

رئیس پیشین هیئت‌مدیره انجمن CNG کشور نیز هزینه‌های بالا و درآمد پایین را مهم‌ترین گرفتاری و مانع توسعه صنعت CNG می‌داند و معتقد است نبود جذابیت اقتصادی، انگیزه سرمایه‌گذاران جدید را برای ورود به این حوزه، از بین برده است.

محسن جوهری در گفت‌وگو با تریبون اشاره به مساله کارمزد به عنوان یکی از دغدغه‌های اصلی جایگاه‌داران CNG اظهار کرد: «جایگاه‌داران به ازای فروش هر مترمکعب CNG، مبلغ بسیار کمی را به عنوان کارمزد دریافت می‌کنند. این کارمزد پایین از مشکلاتی است که جایگاه‌داران همواره در سال‌های گذشته با آن دست به گریبان بوده و همچنان هم درگیر آن هستند.»

او ادامه داد: «از سوی دیگر با توجه به اینکه تجهیزات جایگاه‌های CNG دارای فناوری پیشرفته و در بیشتر موارد، وارداتی است،

عرضه سوخت به عنوان یکی از خدمات شهری جزء وظایف شهرداری‌ها است و آنها هم براساس میزان درآمدی که می‌توانند از زمین‌های در اختیار خود داشته باشند، در این باره تصمیم می‌گیرند. وقتی می‌شود بابت این زمین‌ها درآمد بیشتری کسب کرد چرا جایگاه CNG ایجاد کنند که شاید فقط ۵ درصد بازدهی دارد؟!

تا پیش از سال ۱۳۹۹ مالیات بر ارزش افزوده کارمزد CNG از سوی شرکت گاز به جایگاه‌ها پرداخت می‌شد، اما در آن سال با برداشت غلط آن گروه تعیین حق العمل نسبت به این موضوع، بخشی از حق العمل جایگاه‌ها به این مالیات اختصاص پیدا کرد و بر مشکلات ما افزود

کمبود زمین نداریم

محسن جوهری با یادآوری اینکه برای ایجاد جایگاه‌های CNG کمبود زمین وجود ندارد و مشکل اصلی، نبود صرفه اقتصادی در زمینه جایگاه‌داری است، افزود: «مساله، عدم بازدهی اقتصادی این کار است و اگر مشکل کارمزد ناچیز و غیرمنطقی در این صنف برطرف شود، راه‌اندازی جایگاه‌ها هم برای شهرداری‌ها و هم بخش خصوصی، به صرفه خواهد شد.»

رئیس پیشین هیئت مدیره انجمن CNG کشور با بیان اینکه اگر قرار است شغلی در کشور ما ایجاد شود، باید درآمد آن، برای سرمایه‌گذار صرفه اقتصادی داشته باشد، ادامه داد: «طبیعی است که برای شهرداری‌ها هم صرفه اقتصادی مهم است. سیاست شهرداری‌ها برای پیشبرد بیشتر پروژه‌ها، استفاده از سرمایه‌گذار است و در زمینه ساخت جایگاه‌های سوخت نیز تمایل شهرداری‌ها، استفاده از سرمایه‌گذار با روش BOT یا BOLT است؛ به عنوان مثال، چند سال قبل، مسئولان شهرداری تهران برای ایجاد جایگاه‌های کوچک مقیاس بنزین، مزایده برگزار کردند که مورد استقبال قرار گرفت و چند سرمایه‌گذار برنده شدند. پس تا وقتی ساخت جایگاه CNG صرفه اقتصادی نداشته باشد، سرمایه‌گذاری هم پیدا نخواهد شد.»

تاوان سنگین

یک تصمیم دولتی اشتباه

حق العمل تصویب شده با احتساب مالیات بر ارزش افزوده، از دیگر دغدغه‌ها و زمینه‌ساز نارضایتی جایگاه‌داران CNG است. در اثر این مساله آنان ناچار شده‌اند بخشی از حق العمل خود را - که معتقدند کم است - برای مالیات ارزش افزوده اختصاص دهند.

جوهری در این زمینه چنین توضیح داد: «تا پیش از سال ۹۹ که قرار بود رقم حق العمل جایگاه‌ها تصویب شود، مالیات ارزش افزوده کارمزد CNG از سوی شرکت گاز به جایگاه‌ها پرداخت می‌شد، اما در آن سال، کارگروه تعیین حق العمل با برداشت اشتباه نسبت به این موضوع، حق العمل جایگاه‌ها را با احتساب ارزش افزوده به هیات وزیران پیشنهاد داد و متأسفانه بخشی از حق العمل جایگاه‌ها به

ارزش افزوده اختصاص پیدا کرد. این تصمیم کاملاً اشتباهه که حتی با نظر سازمان حمایت هم مغایر بود، باعث شد مشکلات جایگاه‌ها بیشتر شود.»

او با بیان اینکه بر این اساس ۹ درصد کارمزد جایگاه‌داران به این مساله اختصاص پیدا کرده، یادآور شد: «در این زمینه پیگیری‌های زیادی کردیم، اما متأسفانه - شاید به خاطر مشکلات بودجه‌ای - اتفاق خاصی نیفتاده و این مشکل در سال جدید نیز همچنان ادامه دارد.»

رئیس پیشین هیئت مدیره انجمن CNG کشور اضافه کرد: «امیدوار بودیم که دولت این اشتباه را در کارمزد ۱۴۰۰ جبران و سازمان حمایت دوباره کارمزد جایگاه‌ها را محاسبه کند. این پیشنهاد را هم به کارگروه حق العمل که متشکل از سازمان برنامه و بودجه، وزارت نفت و سازمان حمایت است، ارائه کردیم، اما در حالی که جلسات سازمان حمایت در این زمینه در حال برگزاری بود، متوجه شدیم که دولت، کارمزد جایگاه‌داران را با افزایش ۲۵ درصدی تصویب کرده است. یعنی قبل از اینکه کار کارشناسی انجام شود، سازمان برنامه و بودجه در این زمینه تصمیم‌گیری کرد، حتی بدون هماهنگی با سازمان حمایت که مسئول قیمت‌گذاری دولتی است و بدون نظرخواهی از بخش خصوصی و وزارت نفت.»

هوشمندسازی اجرا نشد

هوشمندسازی جایگاه‌های سوخت، از جمله تکالیفی است که براساس مصوبه هیات وزیران در تاریخ ۲۵ اسفند سال ۱۳۹۷، بر عهده وزارت نفت قرار داده شده است. بر این اساس، قرار بوده وزارت نفت تا ابتدای دی ماه سال ۱۳۹۸ در راستای ارتقای سطح ایمنی تردد خودروهای دوگانه‌سوز، جایگاه‌های عرضه سوخت CNG را هوشمند کرده و بدین ترتیب، دوربین متصل به سامانه سیمفا (سامانه یکپارچه معاینه فنی کشور) روی سکوها جایگاه‌های سوخت نصب شود تا وقتی خودروها وارد جایگاه‌های سوخت‌رسانی می‌شود، وضعیت مخزن او براساس شماره پلاک خودرو، مشخص شود و اگر احیاناً این خودرو غیراستاندارد است، امکان سوختگیری وجود نداشته باشد.

وزارت نفت اهدافی را به طرح هوشمندسازی جایگاه‌ها اضافه کرده که در حیطه وظایف ما نیست و بنابراین با آن مخالفت کردیم؛ مثلاً انتظار دارند به خودروی بدون معاینه فنی، اجازه سوختگیری ندهیم که این مسئله به درگیری میان مردم و کارکنان جایگاه‌ها منجر می‌شود

برآوردها حاکی از وجود حدود ۲ میلیون خودروی دوگانه‌سوز تبدیلی است که بیرون از کارخانه، گازسوز شده‌اند و چون مراکز معاینه فنی به مخازن CNG خودروها کاری ندارند، به راحتی معاینه فنی می‌گیرند، در حالی که مخازن همه آنها فرسوده و همچنین غیراستاندارد بوده و در واقع بمب متحرکند

تردد ۲ میلیون دستگاه

گازسوز غیراستاندارد در کشور

با توجه به تردد تعداد زیادی خودروی گازسوز غیراستاندارد در کشور که مخازن آنها در کارخانه نصب نشده، رئیس پیشین انجمن CNG کشور معتقد است هوشمندسازی جایگاه‌ها، امری ضروری و لازمه ساماندهی این بخش است، اما نه به شکلی که قبلاً قرار بود اجرا شود.

به گفته این کارشناس حوزه CNG، براساس بند ۴ مصوبه ۲۵ اسفند سال ۹۷ هیات وزیران باید ۳۹۹ ریال به ازای هر مترمکعب به قیمت فروش CNG با هدف هوشمندسازی و برخی خدمات دیگر اضافه و از مردم دریافت شود، اما هوشمندسازی اجرا نشده است.

جوهری با بیان اینکه نزدیک ۲۰ سال است خودروهای دوگانه‌سوز در کشور ما تردد و در جایگاه‌ها، سوخت‌گیری می‌کنند، یادآور شد: «تا وقتی هوشمندسازی در جایگاه‌های سوخت اجرا نشود، شاهد ساماندهی خودروهای دوگانه‌سوز نخواهیم بود. آمار دقیقی وجود ندارد، اما می‌توان گفت حدود ۲ میلیون یا بیشتر خودرو دوگانه‌سوز تبدیلی داریم که در خارج از کارخانه‌های تولیدی، گازسوز شده‌اند. این خودروها به مراکز معاینه فنی مراجعه می‌کنند و چون مراکز معاینه فنی به مخزن CNG آنها کاری ندارند، به راحتی معاینه فنی خود را دریافت و سوخت‌گیری می‌کنند، در حالی که مخازن همه این خودروها فرسوده و غیراستاندارد بوده و در واقع بمب متحرکند، به طوری که تقریباً ماهانه شاهد یک انفجار در جایگاه‌های سوخت CNG هستیم. یکی از آخرین انفجارها پاییز پارسال در نسیم شهر بود که متأسفانه یک نفر هم کشته شد. ششم اردیبهشت امسال هم انفجار یک وانت رادر یکی از جایگاه‌های CNG یزد داشتیم که خوشبختانه تلفات انسانی نداشت.»

او در پایان توضیح داد: «آمار دقیقی از انفجارهای رخ داده در سال‌هایی که از تردد خودروهای گازسوز در کشور می‌گذرد، نداریم، اما در مجموع تاکنون بیش از ۱۰۰ انفجار داشته‌ایم که بخشی به دلیل فرسودگی مخازن و بخشی به دلیل دستکاری مخازن با هدف جاسازی مواد مخدر بوده است.»

رئیس پیشین هیئت مدیره انجمن CNG کشور با اشاره به اینکه هدف از اجرای هوشمندسازی جایگاه‌ها، ارتقای سطح ایمنی خودروها بود، توضیح داد: «قرار بود در قالب سامانه هوشمند، وضعیت همه خودروهایی که برای سوخت‌گیری مراجعه می‌کنند، مشخص شود که دوگانه‌سوز کارخانه‌ای هستند یا تبدیلی، معاینه فنی دارند یا نه، مخزن آنها چه زمانی تولید شده است و...»

جوهری افزود: «از آنجا که وزارت نفت علاوه بر این هدف که دولت بر عهده او گذاشته بود، اهداف دیگری نیز به این طرح اضافه کرد که باعث شد طرح هوشمندسازی، خیلی گسترده‌تر شود، بنابراین این طرح با مخالفت جایگاه‌داران روبه‌رو شد؛ به عنوان مثال، بر اساس این طرح، برخی اقدامات قرار بود انجام شود که در حیطه وظیفه جایگاه‌داران نبود، از جمله اینکه اگر خودرویی به جایگاه آمد و معاینه فنی نداشت، اجازه سوختگیری نداشتند باشد که این مسئله باعث درگیری مردم و کارکنان جایگاه‌ها می‌شد. جایگاه‌داران مخالف این کار بودند و می‌گفتند اگر خودرویی معاینه فنی دوگانه‌سوز ندارد، باید جریمه شود؛ نه اینکه از سوخت‌گیری خودرو مذکور ممانعت شود، زیرا این کار فقط موجب ایجاد درگیری بین جایگاه‌داران و مردم می‌شود.»

به گفته جوهری، در این طرح مسائل دیگری نیز گنجانده شده بود، از جمله ایجاد راهبند در جایگاه که اجرایی شدن آن اصلاً امکان‌پذیر نبوده و هدر دادن بیت‌المال بود.

او با بیان اینکه در این زمینه نامه‌هایی به مسئولان امر نوشتیم و اعتراض خود را اعلام کردیم، افزود: «با وجود مشکلات فراوان کشور در زمینه استفاده از خودروهای دوگانه‌سوز، هنوز هوشمندسازی جایگاه‌ها اجرایی نشده است، هرچند این طرح در دولت سیزدهم ردیف بودجه پیدا کرده و همچنان به نظر می‌رسد که برنامه‌های وزارت نفت، در حال پیگیری است. متأسفانه همه این تصمیمات پشت درهای بسته گرفته می‌شود و بخش خصوصی و حدود ۲۵۰۰ جایگاه‌دار CNG در تصمیمات مشارکت داده نمی‌شوند و مشخص نیست در نهایت چه اتفاقی می‌افتد.»

اولین تولیدکننده لاستیک در ایران چرا تعطیل شد؟

وقتی چرخ تولید پنجر است!

سیما ذکایی

زمانی که کلنگ اولین کارخانه تایرسازی خاورمیانه زده شد، هرگز گمان نمی‌رفت که روزی تعطیلی همین اولین و برترین کارخانه تایرسازی به دلیل ناتوانی در تامین مواد اولیه و تجمع کارگران آن در مقابل نهاد ریاست جمهوری، به تیرت یک اخبار تبدیل و مشخص شود که این مجموعه از سال ۱۳۹۹ به اداره تصفیه و امور ورشکستگی دادگستری استان واگذار شده و تا به حال نیز مدیریت آن برعهده یک شخص حقیقی با همکاری تعدادی از کارکنان و شورای اسلامی کارگری بوده است.

اگرچه داستان کیان تایر اکنون به کلاف پیچیده‌ای تبدیل شده، اما شاید بتوان سرنخ همه مشکلات دو دهه اخیر آن را به دلیل رویه‌های نادرست خصوصی‌سازی و انتقال مالکیت به اشخاص فاقد صلاحیت اما دارای رانت دانست؛ سیاستی که تا پیش از این، در بخش حمل‌ونقل مجموعه‌های بزرگی همچون هفت‌تپه، آذرب، روغن نباتی جهان، صنایع نساجی، هیکو و تراورس را به زمین زد و اکنون باعث شده که از قدیمی‌ترین و اولین کارخانه تایرسازی خاورمیانه، تنها مشتی خاطره، ۹۴۰ کارگر و خانواده مستاصل و انبوهی بدهی باقی بماند.

راه حل مسئولان چیست؟ خیلی ساده! بنا به گفته استاندار تهران، مذاکره با شرکت‌های اقتصادی وابسته به دولت برای تحویل گرفتن این مجموعه! به عبارت بهتر، دولت شرکت موفق را واگذار می‌کند و بعد از ورشکستگی، تحویل می‌گیرد!

کارخانه لاستیک‌سازی کیان تایر در خرداد سال ۱۳۳۷ با سرمایه‌گذاری مشترک ایران و شرکت بی.اف.گودریچ آمریکا تاسیس و در اسفند ۱۳۳۹ به بهره‌برداری رسید. این شرکت برای تولید انواع تایر و تیوپ سواری، وانتی، باری و کشاورزی، با ظرفیت اسمی ۸ هزار تن در سال و ۶۰۰ پرسنل شروع به کار کرد که با طرح توسعه آن در سال ۱۳۴۸، ظرفیت اسمی به ۱۴ هزار تن در سال رسید.

در سال ۱۳۵۴ با واگذاری سهام بی.اف.گودریچ، این شرکت به صورت خصوصی درآمد و در دی‌ماه سال ۱۳۵۵ با تغییر نام به شرکت تولیدی کیان‌تایر، فعالیت خود را از سرگرفت؛ هرچند که مدیریت شرکت تا زمان وقوع انقلاب همچنان برعهده آمریکایی‌ها باقی ماند.

پس از انقلاب، این شرکت مصادره شد و تحت پوشش سازمان صنایع ملی ایران درآمد و در سال ۱۳۶۵ برای اولین بار در ایران، ساخت انواع قالب تایر و نوسازی



در سال ۸۲ و در قالب خصوصی سازی، سهام کیان تایر با ظرفیت تولید حدود ۲۲ هزار تن تایر در سال، به فردی با نام «داوود شرفی» واگذار شد که بنا بر شنیده‌ها به طمع اراضی ارزشمند این مجموعه که در محدوده شهری واقع شده، تصمیم به خرید کارخانه گرفت

به گفته استاندار تهران، برای پیشگیری از اجرای ماده ۱۴۱ یا همان قانون ورشکستگی، طی دو مقطع در سال‌های ۸۷ و ۹۲، مدیریت شرکت به هیئت حمایت از صنایع وزارت صمت واگذار شد، اما میزان بدهی و زیان انباشته، سرانجام کارخانه را به ورشکستگی رساند

رساند و نهایتاً در سال ۱۳۹۹ ادامه فعالیت این شرکت به اداره تصفیه و امور ورشکستگی دادگستری استان واگذار شد. با این حال، تا فروردین ماه سال جاری، کیان تایر توسط یک شخص حقیقی و همکاری تعدادی از کارکنان و شورای اسلامی کارگری شرکت همچنان مدیریت می‌شد، تا اینکه روز بیستم فروردین ماه اطلاعیه‌ای روی برد شرکت با این مضمون نصب شد: «علی‌رغم پیگیری‌های صورت گرفته در خصوص تامین نقدینگی و مواد اولیه و عدم حصول نتیجه مناسب، کارخانه تا اطلاع ثانوی تعطیل است.»

سرنوشت کیان تایر؛

نتیجه نگاه غیرصنعتی است

برای اطلاع از جزئیات بیشتر، تریبران به سراغ جمال میرزایی، سرپرست سابق کیان تایر (۱۳۹۱-۱۳۹۶) رفت.

او در گفت‌وگو با خبرنگار ما گفت: «متأسفانه آنچه حق کیان تایر بود به درستی ادا نشد و با اقدامات نادرست ناشی از سوءمدیریت و با برنامه‌های غیرکارشناسی، قصه پردرد این کارخانه تاکنون تلخ رقم خورده است.»

میرزایی با اشاره به واگذاری این کارخانه به مجموعه شستا در سال ۱۳۷۹ گفت: «در سال ۱۳۸۲ به‌صرف سیاست‌های خصوصی سازی، شستا این کارخانه را به شخصی به نام داوود شرفی واگذار کرد که متأسفانه هیچ شناخت و اشرافی روی صنعت تایر نداشت.»

این فعال صنفی افزود: «با شروع مدیریت آقای شرفی، حجم تولیدات با شیب زیادی کاهش یافت؛ به طوری که با تولید ۳ هزار تن تایر در سال، کیان تایر کمترین میزان تولید را در سال ۱۳۸۹ ثبت کرد و تنش‌های کارگری به اوج خود رسید؛ تا آنجا که حتی برخی از کارگران در تجمعات بازداشت شدند؛ اما سرانجام با فشار جامعه کارگری، مدیریت از کارفرمای خصوصی سلب و سپس به هیئت حمایت از صنایع واگذار شد و از آن پس، سهامدار اجازه ورود به کارخانه را نیافت.»

با این وجود، حل نشدن مشکلات، باعث شد فعالیت کارخانه به مدت ۱۰ ماه متوقف شود؛ تا اینکه محسن هاشمی، رئیس هیئت اجرایی وقت کیان تایر، در خرداد ۱۳۸۸ در گفت‌وگو با

ماشین‌آلات را در دستور کار قرار داد؛ تا اینکه در سال ۱۳۳۸ موفق به دریافت پروانه کاربرد علامت استاندارد از سازمان استاندارد برای انواع تولیدات خود شد.

فعالیت کیان تایر از سال‌های ابتدایی تا اواخر دهه ۷۰ بدون مشکل ادامه داشت؛ به طوری که دریافت یازدهمین جایزه بین‌المللی کیفیت اروپا، کسب رتبه اول صنایع تولیدی استان تهران، اخذ استاندارد کیفیت اروپا CE و مجوز صادرات به اروپا و همچنین دریافت گواهینامه ISO/TS16949:2002 از شرکت DQS آلمان بخشی از موفقیت‌های شرکت در آن سال‌ها محسوب می‌شوند. ضمن اینکه علی‌رغم ورود سایر کارخانه‌های تایر سازی به بازار تولید، تا سال ۷۰، بیش از ۳۰ درصد سهم بازار در اختیار کیان تایر بود.

در سال ۱۳۷۵ با واگذاری بخشی از سهام به بخش خصوصی و تغییر قالب‌های تایر، سهامداران وقت نام شرکت را در مهرماه ۱۳۸۰ به لاستیک البرز تغییر دادند، در ادامه، در سال ۱۳۸۲ تصمیم بر آن شد تا سهام کیان تایر به‌طور کامل به بخش خصوصی واگذار شود و همین تصمیم در واقع آغاز دوران افول شرکت بود. در این سال مجموعه با ۱۶۰۰ نیرو و ظرفیت حدود ۲۲ هزار تن در سال، به شخصی به‌نام داوود شرفی واگذار شد؛ شخصی که خبرگزاری ایرنا به نقل از یک مقام آگاه، او را فردی معرفی کرده است که «به طمع اراضی ارزشمند، این مجموعه را که در محدوده شهری واقع شده بود، در اختیار گرفت.»

بدین ترتیب، سیر مشکلات آغاز شد و حتی شرکت نتوانست در سال ۸۳ اعتبار گواهی نامه بین‌المللی کیفیت اروپا را که در سال ۷۶ کسب کرده بود، تمدید کند. سرانجام سوءمدیریت، مشکلات مالی و انباشت بدهی‌ها باعث شد که در سال ۸۷ با ناتوانی در بازپرداخت تسهیلات به بانک‌های سپه و کشاورزی، از مالک خصوصی خلع ید شود.

پس از آن، برای پیشگیری از اعمال ماده ۱۴۱ (قانون ورشکستگی) طی ۲ مقطع در سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۲ مدیریت شرکت در اختیار هیئت حمایت از صنایع وزارت صمت قرار گرفت، اما به گفته استاندار تهران، میزان بدهی و زیان انباشته در نهایت کارخانه را به ورشکستگی

در اسفند سال ۱۳۹۶ حدود ۵ میلیارد وام و در اوایل سال ۹۷ نیز ۱۷ میلیارد نقدینگی به مجموعه تزریق شد، اما علی‌رغم افزایش ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصدی قیمت تایر در آن سال و نیز سیاست حمایتی دولت وقت از صنعت تایر و اختصاص ارز دولتی، مدیریت مجموعه از فرصت ایجاد شده بهره‌ای نبرد

سرپرست سابق کیان تایر در اوایل دهه ۹۰: از سال ۹۷ تاکنون هیچ نوآوری و تغییری در سبک تولیدی کیان تایر ایجاد نشده و به نظر می‌رسد ارزشهای دولتی تزریق شده به مجموعه در سال‌های ۹۷ و ۹۹ نیز به جای استفاده در صنعت، صرف منافع شخصی شده است

رسانه‌ها اعلام کرد: «کارخانه کیان تایر که به دلیل مشکلات اقتصادی به مدت ده ماه تعطیل شده بود، به همت وزارت صنایع و معادن مجدداً راه‌اندازی شد.»

اما تلاش‌های صورت گرفته طی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ و تغییر پی‌درپی مدیریت کارخانه در مقاطع کوتاه نیز گره از کار فرو بسته این شرکت نمی‌گشاید؛ چراکه به‌جز سوءمدیریت، کیان تایر نیز همچون دیگر کارخانجات بزرگ و تاریخ‌ساز کشور، با مشکلاتی از جمله روزآمد نشدن تکنولوژی در صنایع ایران و کاهش قدرت رقابت‌پذیری، دولتی بودن اقتصاد و فشار قیمت‌گذاری دستوری و هزینه بالای تامین سرمایه دست به گریبان بوده است.

میرزایی در این باره گفت: «در سال ۱۳۹۰، مبلغی به ارزش ۲۷ میلیارد تومان به مجموعه تزریق شد، اما به دلیل نبود برنامه‌ریزی صحیح، در پایان سال، همه منابع به پایان رسید و بدهی‌ها همچنان پابرجا ماند، تا اینکه در سال ۱۳۹۱، دولت تصمیم به اعلام ورشکستگی گرفت، اما با تلاش‌های فراوان و طی چند مرحله مذاکره، این تصمیم اجرایی نشد و سپس من از طرف معاون وزیر وقت و رئیس هیئت حمایت از صنایع، طی ماموریتی سه‌ماهه به‌عنوان سرپرست مجموعه انتخاب شدم که این ماموریت از اردیبهشت سال ۱۳۹۱ تا اواخر سال ۱۳۹۶ ادامه یافت.»

او افزود: «توسعه محصول، اضافه شدن سایزهای جدید برای تایر ماشین‌آلات راهسازی، تغییر برخی ترکیبات و سبک محصولات از جمله اقدامات موثر در دوران مدیریت بنده بود و توانستیم معوقات و بدهی تامین‌کننده، کارگران و نماینده‌ها را پرداخت کنیم، اما در این مدت فاصله، بدهی‌های مربوط به تامین اجتماعی و دارایی بیشتر شد و با توجه به اینکه طی این مدت مطالبات بانکی پرداخت نمی‌شد، بدهی بانک سپه رو به افزایش رفت.»

به‌گفته میرزایی، در اسفند سال ۹۶، بالغ بر ۵ میلیارد وام و در ماه‌های ابتدایی سال ۹۷ هم ۱۷ میلیارد نقدینگی به مجموعه تزریق شد و همزمان کرمان احمدی به‌عنوان رئیس هیئت اجرایی انتخاب شد، اما علی‌رغم تحولات صنعت تایر در سال ۹۷ اعم از افزایش ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصدی قیمت و سیاست حمایتی دولت

وقت از صنعت تایر و اختصاص ارز دولتی، مدیریت مجموعه از فرصت ایجاد شده بهره‌ای نبرد و طرح‌های توسعه‌ای هم متوقف شد. میرزایی گفت: «از سال ۹۷ تاکنون هیچ نوآوری در سبک تولیدی کیان‌تایر وجود نداشته و به نظر می‌رسد ارزشهای دولتی تزریق شده به مجموعه در سال‌های ۹۷ تا ۹۹ نیز صرف منافع شخصی شده است. البته این روند با دستگیری احمدی (به دلیل تخلفات انجام شده) متوقف شد، اما مدیریت بعدی هم شناختی از این صنعت نداشت و نتوانست گام مثبتی در روند بهبود شرایط بردارد.»

در تجمع کارگران کیان‌تایر، یکی از آنها مدعی شد که بدهی امروز کیان‌تایر کاملاً شخصی بوده و ربطی به کارخانه ندارد، وقتی از میرزایی در این باره سوال کردیم، چنین پاسخ داد: «سهامدار اصلی مجموعه (شرفی) در سال ۸۹ برای تسویه بدهی شخصی خود به بانک کشاورزی، از اعتبار چک لاستیک البرز استفاده کرده و به تاریخ ۱۷ فروردین سال ۹۱ چک صادر کرده که در این سررسید، چک برگشت خورده، اما بانک کشاورزی در سال ۹۹ به دلیل مطالباتی که از سهامدار داشته، درخواست ورشکستگی کرده، هرچند در پرونده شرکت، موعد ورشکستگی از همان سررسید چک یعنی فروردین ۹۱ ثبت شده است.»

او با بیان اینکه مالکیت کارخانه همچنان با ۷۶ درصد سهام در اختیار شرفی است، افزود: «در حال حاضر، تعیین تکلیف کارخانه برعهده هیئت تصفیه است که متأسفانه به‌دلیل نبود نظارت کافی به‌ویژه از سال ۹۹ که اعلام ورشکستگی شده، مجموعه با شیب تندی روند نزولی گرفته و زمین خورده است.» سرپرست اسبق کیان‌تایر خاطر نشان کرد: «در حال حاضر زمین کارخانه بیش از بدهی‌های آن ارزش دارد و بسیاری افراد که متقاضی مالکیت این مجموعه هستند نه برای احیای این صنعت، بلکه به طمع سودجویی از زمین آن وارد میدان شده‌اند.»

او با تأکید بر اهمیت توجه قوه قضائیه برای واگذاری مجموعه می‌گوید: «اگر حفظ تولید کیان‌تایر برای مسئولین در اولویت باشد، باید مالکیت آن به فرد یا نهادی واگذار شود که نگاه تولیدی و صنعتی داشته باشد؛ در غیر این

**سرپرست اسبق شرکت
کیان تایر: به نظر می‌رسد
هیئت تسویه قوه قضائیه
هم نگاه صنعتی به این
مجموعه ندارد؛ چراکه
ارائه پیشنهاد ۳ هزار
میلیارد تومانی به عنوان
قیمت پایه برای واگذاری
مالکیت، قطعاً منجر به
تعطیلی آن می‌شود.
در حال حاضر فقط
زمین کارخانه بیش از
بدهی‌هایش ارزش دارد**

اعلام کرده است: «با مجموعه‌های بخش خصوصی، سازمان‌ها و شرکت‌های اقتصادی وابسته به دولت، مذاکراتی انجام شده تا با توجه به بررسی و تحلیل‌های اقتصادی، مدیریت این مجموعه را تحویل بگیرند: در حال حاضر منتظر پاسخ مراجع هستیم تا مشکلات این کارخانه در آینده‌ای نزدیک رفع و به چرخه تولید بازگردانده شود»

این در حالی است که مدیر اجرایی کارخانه می‌گوید: «در جلسه با اداره کل تصفیه و ورشکستگی، مقرر شد تا قرارداد کارگران مانند سال‌های قبل تمدید و هیچ کارگری اخراج نشود.» بنابر اعلام مسئول کانون شوراهای جنوب غرب استان تهران، کارخانه کیان تایر ۹۴۰ کارگر دارد که سررسید قرارداد ۷۰۰ نفر از آنها به اتمام رسیده است.

با وجود این وعده‌ها، بعید است که سرنوشت کیان تایر چیزی متفاوت‌تر از کارخانه ارج، نساجی مازندران، آزمایش، پارس الکتریک، تولی پرس و کفش ملی و کفش بلا باشد که اکنون جز نام و خاطره‌ای از آنها باقی نمانده است؛ سناریوی پیش‌رو نیز تکراری است؛ یک شرکت سودآور دولتی، به اسم خصوصی سازی در اختیار اشخاص مجهول‌الحال قرار گرفته و حالا پس از خالی شدن از منابع مالی، دوباره به دامان دولت بازگشته است؛ دولتی که برای سرمایه‌گذاری مجدد، چیزی ته جیب خود ندارد؛ مگر فهرستی طولانی از شرکت‌های ورشکسته دولتی.

صورت نابودی این کارخانه و توقف تولیدی آن حتمی خواهد بود.»

این فعال صنفی معتقد است: «در مذاکراتی که انجام شده، به نظر می‌رسد حتی هیئت تصفیه قوه قضائیه نیز هنوز نگاه صنعتی به مجموعه ندارد؛ چراکه ارائه پیشنهاد ۳ هزار میلیارد تومانی به عنوان قیمت پایه برای واگذاری مالکیت، قطعاً منجر به تعطیلی آن می‌شود.»

سرپرست اسبق کیان تایر، به تلاش نماینده‌های کارگری برای واگذاری مالکیت کارخانه به یکی از مجموعه‌های شستا، بنیاد مستضعفان یا شرکت سرمایه‌گذاری امید اشاره کرد و افزود: «تا قبل از سال ۷۰ سهم کیان تایر از بازار ۳۰ درصد بود، اما این سهم در ۱۵ سال گذشته فقط ۴ درصد بوده که البته در برخی مقاطع به ۸ درصد هم رسیده؛ اما همین سهم کم، نقش موثری در تولید تایرهای راهسازی، نظامی و حتی تایرهای با اندازه‌های بزرگ و خاص داشت که اکنون با تعطیلی آن فرصت مناسبی برای واردکنندگان ایجاد می‌شود.»

تا اطلاع ثانوی، بلا تکلیف

آخرین خبرها حاکی از دستور رئیس قوه قضائیه به رئیس کل دادگستری استان تهران، با فوریت پیگیری ویژه برای رفع مشکلات این واحد تولیدی و بازگشت به کار کارگران است و استاندار تهران هم از آمادگی برای واگذاری آن به سازمان‌ها و شرکت‌های اقتصادی وابسته به دولت خبر داده است. محسن منصوری

در سال ۱۴۰۰ چند تن تایر تولید شد؟

جمع کل تولیدات تایر سازان (تایر خودرو، تایر دوچرخه، موتور و تیوب) در سال ۱۴۰۰ با رشد یک درصدی از نظر تعدادی، به ۴۷ میلیون و ۶۲۴ هزار و ۴۲۶ حلقه رسید.

میزان تولید تایر در سال ۱۴۰۰، مشتمل بر ۲۸۸ هزار و ۱۴۹ تن تولید انواع تایر خودرو، دوچرخه، موتورسیکلت و تیوب بود که از نظر وزنی، افت ۴ درصدی نشان می‌دهد. در بخش تایر خودرو، تلاش تایر سازان منجر به تولید ۲۵۹ هزار و ۹۶ تن انواع تایر شد که مشتمل بر ۲۴ میلیون و ۱۷۹ هزار و ۷۰۸ حلقه تایر است که از نظر وزنی، کاهش ۵ درصدی و از نظر تعداد حلقه، افت ۴ درصدی در مقایسه با سال ۹۹ داشته است. در سالی که گذشت ۱۵۲ هزار و ۲۵۱ تن تایر سواری (افت پنج درصدی در قیاس با سال ۱۳۹۹) تولید شد. تولید تایر خودروهای سواری ۵۸/۷ درصد کل تولیدات تایر سازان را به خود اختصاص داد.

در سال ۱۴۰۰، کارخانجات داخلی در بخش تایرهای باری و اتوبوسی افت ۶ درصدی ثبت کردند و به تولیدی بهتر از ۵۴ هزار و ۹۲۸ تن دست نیافتند. همچنین در بخش تایرهای کشاورزی سبک، تولید سه هزار و ۲۵۶ تن (افت ۲۴ درصدی)، کشاورزی سنگین تولید ۱۶ هزار و ۶۲۰ تن (کاهش ۸ درصدی) و تایرهای راهسازی و صنعتی، تولید چهار هزار و ۳۸۱ تن محصول (افت ۲۸ درصدی) به ثبت رسید.

انحصارگرایی یا حمایت از تولید باکیفیت داخلی؟

معامله ملی روی ریل بی میلی

ذوب آهن از مدعیان گرانفروشی ریل ملی
خواست که مدرک ارائه کنند

گرانفروشی ریل، گلایه‌ای است که برخی فعالان بخش خصوصی در پروژه‌های ریلی از ذوب آهن، به عنوان تولیدکننده انحصاری ریل در ایران دارند و شرکت ذوب آهن اصفهان - چنان که قابل پیش‌بینی است - آن را نمی‌پذیرد. این گلایه، به‌ویژه به دلیل ممنوعیت واردات ریل خارجی، قابل تامل است. منتقدان، قیمت ریل ایرانی را در مقایسه با ریل تولید شده در ترکیه، چین و هند گران می‌دانند، اما شرکت ذوب آهن با تاکید بر کیفیت بالای محصول خود، تاکید می‌کند که ریل‌های ایرانی را باید با ریل اروپایی مقایسه کرد؛ چراکه محصول این شرکت، از صافی استانداردهای اروپایی عبور می‌کند و بعد، اجازه خروج از کارخانه می‌یابد.

با گذشت حدود ۳ دهه از ایده‌پردازی و برنامه‌ریزی اولیه در زمینه تولید ریل در ایران، چند سالی است شرکت ذوب آهن اصفهان، اقدام به تولید ریل در ایران کرده و در به دنبال آن، با هدف حمایت از این اقدام، واردات ریل ممنوع شده؛ به‌ویژه آنکه شرکت ذوب آهن اصفهان برای تامین همه ریل سالانه مورد نیاز کشور، اعلام آمادگی کرده؛ این در حالی است که ممنوعیت مذکور با واکنش برخی فعالان بخش خصوصی در حوزه پیمانکاری پروژه‌های ریلی مواجه شده و انتقاداتی را به دنبال داشته است. در این خصوص، یکی از فعالان صنعت ریلی با انتقاد از گران بودن قیمت خرید ریل داخلی در مقایسه با نمونه خارجی، معتقد است با توجه به اختصاص یارانه‌های دولتی به هزینه انرژی در ایران، قیمت ریل تولید شده در ذوب آهن باید از محصول خارجی، پایین‌تر باشد. جاوید شیرکوند در گفت‌وگو با تراسپان در توضیح اختلاف قیمت ریل داخلی با ریل وارداتی اظهار کرد: «قیمت خرید ریل داخلی بر اساس



جاوید شیرکوند: قیمت ریل داخلی طبق اعلام از ذوب آهن اصفهان در سال ۱۴۰۰ به ازای هر تن ۳۲۰ تا ۳۴۰ میلیون ریال و قیمت ریل خارجی براساس اعلام از واردکنندگان به ازای هر تن ۸۳۰ تا ۸۵۰ یورو (تحویل در بندرعباس) بود که با احتساب نرخ برابری ارز برای هر یورو بین ۲۴۹ تا ۲۵۵ میلیون ریال خواهد بود

نباید فراموش کرد که یارانه‌های اعطایی دولت در زمینه برق، آب، هزینه سایر خدمات و نیروی انسانی و عدم جبران هزینه‌های محیط زیستی در کشور، به اندازه‌ای است که باید فرآیند تولید شمش به ریل را نسبت به تولیدکنندگان خارجی ارزان تر کند

عنوان مثال ممکن است راه آهن به طور مستقیم، خرید ریل نداشته باشد، اما پیمانکاران در طرح‌های مختلف مربوط به نگهداری و توسعه خطوط ریلی به کارفرمایی راه آهن، هزینه خرید ریل را از راه آهن دریافت می‌کنند که هزینه‌های بالاسری پیمانکاران نیز به این موضوع افزوده شده و در نهایت، ضرر اصلی ناشی از انحصار، به دولت وارد می‌شود.

این کارشناس ریلی معتقد است ممنوعیت واردات، صرفاً در شرایط اضطرار به سود کشور است که چنین شرایطی در حال حاضر برقرار نیست. او توضیح داد: «صنعت خودروی ایران، نمونه بارز ناموفق بودن طرح ممنوعیت واردات به بهانه حمایت از تولید داخلی است. حمایت بیش از حد دولت از صنایع خودروسازی، نه فقط به افزایش کیفیت تولیدات خودروسازان کمکی نکرده، بلکه این صنعت را تبدیل به طفل لوس صنعت کرده که تولیداتش حتی در قیاس با رقبای منطقه‌ای حرفی برای گفتن ندارد، چه رسد به رقبای جهانی. در واقع مقایسه خودروسازان داخلی و خودروسازان برتر دنیا به برگزاری مسابقه دو میان لاک‌پشت و خرگوش می‌ماند!»

شیرکوند افزود: «از سوی دیگر، با توجه به اینکه در تولید محصولات فولادی اعم از ریل، به آب فراوانی نیاز داریم، سیاست تولید داخلی در زمینه محصولات آب‌بر، منجر به نابودی منابع آبی کشور شده و در درازمدت، چالش‌های فراوان اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای کشور ایجاد می‌کند.»

استعلام شفاهی به عمل آمده از ذوب آهن اصفهان در سال ۱۴۰۰ به ازای هر تن ۳۲۰ تا ۳۴۰ میلیون ریال و قیمت ریل خارجی بر اساس اعلام مشابه انجام شده از واردکنندگان به ازای هر تن ۸۳۰ تا ۸۵۰ یورو (تحویل در بندرعباس) بود که با احتساب نرخ برابری ارز برای هر یورو ۳۰۰ هزار ریال بین ۲۴۹ تا ۲۵۵ میلیون ریال است. این در حالی است که قیمت پیشنهادی سازمان برنامه و بودجه در فهرست بهای سال ۱۴۰۰ به عنوان قیمت مناسب انجام کار با احتساب کلیه ضرایب پیش‌بینی شده (شامل بالاسری) ۲۸۰ میلیون ریال به ازای هر تن است که با قیمت پیشنهادی ذوب آهن به ازای هر تن ۱۸ درصد اختلاف دارد. این اختلاف برای ریل چینی حدود ۲۸ درصد و برای ریل تولیدی ترکیه ۳۱ درصد در هر تن است.»

او با بیان اینکه این تفاوت قیمت با توجه به هزینه‌های بالاسری پایین‌تر تولید در مقایسه با کشورهایمانند چین و ترکیه قابل توجیه نیست، تاکید کرد: «این نکته نیز نباید فراموش شود که یارانه‌های اعطایی دولت در زمینه برق، آب و هزینه‌های سایر خدمات و نیروی انسانی و عدم جبران هزینه‌های محیط‌زیستی در کشورمان به اندازه‌ای است که باید پس از اضافه شدن این قیمت‌ها به قیمت‌های اولیه خرید سنگ آهن و خدمات لازم در فرآیند تولید شمش به ریل (نورد ریل) تا ریل تولیدی، قیمت پایین‌تری نسبت به سایر تولیدکنندگان خارجی داشته باشد.»

آیا راه‌اندازی خط تولید ریل به صرفه بود؟

شیرکوند معتقد است حمایت از تولید داخلی باید در قالب یک بسته کامل بررسی شود تا همه شرایط لازم، مدنظر قرار گیرد. به باور او، سیاست‌های اقتصادی، توسعه‌ای و نگاه به هزینه‌های دوره‌ای می‌تواند راهگشای این تصمیم‌گیری مهم باشد.

این فعال صنعت ریلی با بیان اینکه نگاهی به شرایط توسعه راه آهن و میزان مصرف ریل نیز می‌تواند کمک زیادی به این امر کند، افزود: «از ابتدای انقلاب تاکنون حدود ۹ هزار و ۷۰۰

حمایت از تولید داخل؛ به چه قیمت؟

براساس آنچه این فعال صنعت ریلی در تشریح بازار ریل ملی می‌گوید، خریدار عمده ریل در ایران، بخش دولتی است و بنابراین شرکت‌هایی مانند راه آهن جمهوری اسلامی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، متروها و سازمان بنادر و دریانوردی، باید هزینه نهایی را پرداخت کنند.

شیرکوند با بیان اینکه منظور از هزینه نهایی، بهایی است که در نهایت به پیمانکاران مختلف پرداخت خواهد شد تا زیرساخت مربوطه، قابلیت بهره‌برداری داشته باشد، افزود: «به

با توجه به اینکه تولید محصولات فولادی مانند ریل، به آب فراوانی نیاز دارد، سیاست حمایت از تولید داخل در زمینه محصولات آب‌بر، منجر به نابودی منابع آبی کشور می‌شود که در درازمدت، به چالش‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی فراوان منجر خواهد شد

مدیر بازاریابی و فروش ذوب‌آهن: کسانی که ادعای گرانی ریل ملی را دارند، مستندات خرید خارجی خود را ارائه کنند. در خرید ریل، مسائل مهمی روی قیمت اثر می‌گذارد، به عنوان مثال زمان تحویل و نحوه پرداخت در قراردادهای خرید ریل، از اهمیت زیادی برخوردار است

کیلومتر خط شامل خطوط جدید، خطوط دوم و خطوط آنتنی به شبکه ریلی کشور اضافه شده که با در نظر گرفتن ۴۳ سال گذشته، سالانه ۲۲۵ کیلومتر خط به شبکه اضافه شده است. این میزان معادل ۲۷ هزار تن ریل است، بنابراین با احتساب ۱۰ درصد تعمیر سالانه و خرید دیگر صاحبان صنایع، می‌توان این عدد را به طور کلی ۳۰ هزار تن در نظر گرفت.»

او ادامه داد: «این رقم تولید با توجه به در نظر گرفتن ظرفیت اعلامی اولیه شرکت ذوب آهن (بیش از هزار تن در روز) برابر با تولید یک ماه این کارخانه خواهد بود. به طور قطع راه‌اندازی یک خط تولید، باید متناسب با نیازهای کشور باشد، ولی اعداد بالا نشان می‌دهد که این امر در هدف‌گذاری‌ها رعایت نشده است.»

این کارشناس ریلی معتقد است برای حمایت از تولیدات داخلی (در شرایط رقابتی مشابه) کارفرمایان می‌توانند ضمن ارائه بسته‌های تخفیفی و تهاوت با هزینه‌های جاری از جمله هزینه بیمه تامین اجتماعی و مالیات سالانه، خریداران را تشویق به خرید کالا از ذوب آهن اصفهان کنند. با این کار، هم بحث حمایت از تولیدات داخلی امکان‌پذیر شده، هم رقابت کیفی بین تولیدکنندگان رعایت می‌شود.

پیش‌فاکتور تان کو؟!

پیگیری ترابران از برخی پیمانکاران ریلی دیگر درباره تفاوت قیمت ریل ایرانی در مقایسه با نمونه خارجی، موید سخنان جاوید شیرکوند بود. در همین زمینه، از مسئولان ذوب‌آهن اصفهان خواستیم تا درباره چرایی این تفاوت قیمت توضیح دهند. در پاسخ به این درخواست، مدیر بازاریابی و فروش داخلی ذوب‌آهن با تاکید بر کیفیت بالای ریل تولید شده در این شرکت، از منتقدان خواست با سند و مدرک و ارائه پیش‌فاکتور خرید خارجی، صحبت کنند، درخواستی که با توجه به ممنوعیت واردات ریل، چندان عملی به نظر نمی‌رسد.

محمدرضا کجباف در گفت‌وگو با ترابران با بیان اینکه کسانی که ادعای گرانی ریل ملی را دارند، مستندات خرید خارجی خود را ارائه کنند، افزود: «در خرید ریل، مسائل مهمی روی قیمت اثر می‌گذارد، به عنوان مثال زمان

تحویل و نحوه پرداخت در قرارداد خرید ریل، اهمیت زیادی دارد. فروشندگان خارجی ریل برخی اوقات در زمان پرداخت، قیمت را تا ۲۰ درصد تغییر می‌دهند. همچنین مسائلی مانند خرید نقدی یا اقساطی، تعداد ماه‌های پرداخت اقساط و... در هزینه نهایی محصول که خریدار باید پرداخت کند، موثر است.»

کجباف با یادآوری اینکه تحویل فوری و تحویل درب کارخانه، از مزیت‌های ریل ملی است، ادامه داد: «در مقایسه بین قیمت ریل خارجی و داخلی، نوع ریل هم باید در نظر گرفته شود، از جمله اینکه ریل U33 باشد یا UIC60. همه این جزئیات روی قیمت تاثیر خواهد داشت؛ ضمن اینکه تحویل ریل ملی مانند سفارش خارجی نیست که چند ماه طول بکشد و به محض اینکه کسی ریل سفارش بدهد، به او تحویل داده می‌شود.»

او با بیان اینکه ریل ملی وارد بورس شده و عرضه آن، شفاف است، افزود: «قیمتی که در بورس عرضه شده و در سال ۱۴۰۰ چندین نوبت با آن ریل ملی را معامله کردیم، بین کیلویی ۲۶ هزار تا ۳۱ هزار تومان بود. در عین حال، بر اساس اعلام سازمان برنامه و بودجه، در سال ۱۴۰۱ ریل ملی کیلویی ۳۱ هزار تومان قیمت‌گذاری شده که با هزینه تعدیل بین ۳۵ تا ۳۶ هزار تومان می‌شود.»

کجباف با بیان اینکه کیفیت ریل تولید شده در ذوب‌آهن، برابر با کیفیت ریل اروپایی است، ادامه داد: «ما کارخانه تولید ریل را از آلمان خریده و وارد کرده‌ایم و استاندارد محصول ما، اروپایی است. کسانی که می‌گویند ریل خارجی ارزان‌تر از ریل داخلی است، ممکن است ریل هندی، چینی، پاکستانی و ترکیه مدنظرشان باشد، در صورتی که ریل ملی را باید با ریل اروپایی مقایسه کنند.»

مدیر بازاریابی و فروش داخلی ذوب‌آهن یادآور شد: «حدود ۶ سال پیش که ما ریل ملی را کلید زدیم، قیمت ریل اروپایی با ریل ترکی و چینی حدود ۲۰ درصد تفاوت قیمت داشت و گران‌تر بود.»

او در بیان مزیت‌های ریل ملی گفت: «هیچ جای دنیا ریل را شاخه به شاخه تست نمی‌کنند، در حالی که ما این کار را انجام

مدیر بازاریابی ذوب آهن: در مقایسه بین قیمت ریل های خارجی و داخلی نوع ریل هم باید در نظر گرفته شود، از جمله اینکه ریل های U33 هستند یا UIC60؛ ضمن اینکه تحویل ریل ملی مانند سفارش خارجی نیست، که چند ماه طول بکشد، بلکه به محض سفارش تحویل داده می شود

ما کارخانه تولید ریل را از آلمان خریدیم و وارد کرده ایم و استاندارد محصولات ما، اروپایی است. کسانی که ادعا می کنند ریل های خارجی ارزان تر از ریل داخلی هستند، ممکن است منظورشان تولیدات هندی، پاکستانی و چینی باشد

تایید نکند، محصول نهایی از کارخانه خارج نمی شود. دستگاه تست سنتر را از اروپا وارد کرده ایم و در کل خاورمیانه وجود ندارد. هر شاخه ریل در این دستگاه، رصد و اسکن می شود و تا زمانی که نتیجه این اسکن، مطلوب و مطابق استاندارد نباشد، دستگاه های نظارتی تایید نمی کنند.»

ریل ایرانی را باید با اروپایی مقایسه کرد؛ نه هندی و چینی

مدیر بازاریابی و فروش داخلی ذوب آهن اصفهان، در پاسخ به این پرسش که با وجود رعایت استانداردهای اروپایی، معتقدید ریل ملی از نمونه اروپایی خود ارزان تر است؟ گفت: «مساله این است که ما ریل تولید خود را با استاندارد اروپایی و ریل تولید اروپا مقایسه می کنیم، نه با محصول ترکیه و چین.»

او یادآور شد: «اواخر سال ۹۹ قیمتی که از ریل اروپایی شنیدم، کیلویی ۹۰۰ یورو بود که با در نظر گرفتن قیمت یورو در آن زمان که ۳۳ هزار تومان بود، ریل اروپایی در آن زمان تقریباً کیلویی ۳۰ هزار تومان می شد؛ در حالی که ما ریل ملی را کیلویی ۲۶ هزار تومان می فروختیم، البته به تدریج هزینه های تولید افزایش یافت و ریل، گران تر شد. در بهمن ۱۴۰۰ ریل را کیلویی ۳۰ هزار تومان فروختیم، قیمت امسال را هم هنوز اعلام نکرده ایم.»

کجباف با بیان اینکه در سال ۱۴۰۰ حدود ۷۰ هزار تن ریل تولید کردیم، افزود: «برای تولید حدود ۱۰۰ هزار تن ریل، با قرارگاه خاتم الانبیا و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل قرارداد داریم. تقریباً برنامه امسال ما پر است، با این حال اگر سفارش دیگری هم از سوی پروژه های بخش خصوصی داشته باشیم، می توانیم تحویل دهیم، چون ریل تولید شده و آماده در انبار داریم.»

او با تأکید بر لزوم نگاه حمایتی همه افراد به تولید ملی و ایجاد اشتغال در کشور گفت: «نگاه به ریل ملی باید این باشد که ما ریل را از واردات انحصاری خارج کردیم و به داخل کشور آوردیم. به جز ما کسی در خاورمیانه ریل تولید نمی کند و کشورهای دیگر باورشان نمی شود که ما داریم ریل تولید می کنیم.»

می دهیم. بازرسان شرکت ساخت و توسعه زیرساخت های حمل و نقل بر این مساله نظارت دارند و می توانند در زمینه کیفیت ریل ملی صحبت کنند.»

... حمایت می شود که باید بشود!

کجباف در پاسخ به ادعای بخش خصوصی مبنی بر انحصار در ریل ملی، با وجود ممنوعیت واردات اظهار کرد: «این حمایت را تکذیب نمی کنیم، حمایت از تولیدات داخلی جزو سیاست های کلان نظام و مقام رهبری است. البته در این شرایط نباید عملکردها به گونه ای باشد که خود رهبری هم از آن محصول انتقاد کنند، مانند صنعت خودروسازی داخلی.» او یادآور شد: «در مدیریت مفهومی وجود دارد، تحت عنوان تبدیل رانت غیرمولد به رانت مولد؛ به عنوان مثال، ممکن است کارفرمایی به دنبال نیروی کار خبره ای باشد و شخص مناسبی به او معرفی شود. در این شرایط، شخص سفارش شده، از رانت استفاده کرده و به آن فرصت شغلی رسیده، اما آن رانت، مولد بوده است. داستان ریل ملی هم همین گونه است. اگر دولت از ریل ملی حمایت می کند - که براساس سیاست های نظام باید بکند - منتقدان فقط این حمایت را نبینند و یک بار هم روی کیفیت کار ما صحبت کنند.»

نظارت نهادهای بین المللی

بر تولید ریل ملی

کجباف با بیان اینکه کیفیت بالای ریل ملی، مورد تایید نهادهای بازرسی خارجی مانند IBI و SGS است، افزود: «نمایندگان این نهادها در کارخانه ما مستقرند و کیفیت را شاخه به شاخه بررسی می کنند. شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل، شرط تحویل ریل را تایید این ناظران تعیین کرده و تا وقتی این بررسی های کیفی انجام نشود، ریل از کارخانه خارج نمی شود.»

او اضافه کرد: «حدود ۳ سالی است در حال فروش ریل هستیم، هم مشاور بر روند تولید نظارت داشته و هم نهاد ناظر بین المللی. ریل ها شاخه به شاخه از تست سنتر عبور می کنند و تا وقتی تست سنتر، کل آنالیز آن را

آیا گردشگران داخلی می‌توانند از این پس
از امکانات کشتی‌های تفریحی در کشور استفاده کنند؟

پایان خواب کروز!

در روزهای نخست فروردین ماه، عزت‌الله ضرغامی، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در جلسه ستاد هماهنگی خدمات سفر، وعده داد که اولین شناور کروز ایران همزمان با عید فطر راه‌اندازی می‌شود و از این پس گردشگران داخلی می‌توانند از امکانات کشتی‌های تفریحی در کشور استفاده کنند.

این اظهارات وزیر گردشگری در حالی عنوان شد که سال‌هاست فعالان حوزه گردشگری دریایی از رویکرد تنگ‌نظرانه مسئولان این بخش گلایه دارند، رویکردی که باعث شده تاکنون علی‌رغم ظرفیت‌های بیشمار در سواحل شمالی و جنوبی کشور، گردشگری دریایی به‌معنای واقعی آن شکل نگیرد؛ نمونه بارز این ناکامی، کشتی میرزا کوچک خان به‌عنوان اولین شناور تفریحی لوکس در دریای خزر است که بیش از ۵ سال است به دلایل نامعلوم فعالیت آن متوقف شده است.

با این توضیح که تا زمان انتشار این گزارش، همچنان خبری از راه‌اندازی مجدد کشتی‌های کروز نبوده است، نظر خوانندگان را به گفت‌وگو با مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره جزئیات از سرگیری فعالیت شناورهای تفریحی در آب‌های کشور و چالش‌های پیش روی آن جلب می‌کنیم.





اگر بخواهیم گردشگری با کشتی کروزر را راه‌اندازی کنیم، باید برنامه سفر داشته باشیم؛ ولی تاکنون در ایران گردشگری به این شیوه نداشته‌ایم. در ایران مسافران برای گردش مثلا به بندرعباس می‌روند، بعد می‌بینند که آنجا کشتی هم هست، پس سوار می‌شوند و با آن دوری می‌زنند

در مورد تفریحات ساحلی هم غیر از کیش و تا حدی قشم که شرایط بهتری دارند، در بنادر دیگر فقط تعدادی قایق تفریحی و پاراسل و ... وجود دارد که چون نظارت درستی هم روی آنها اعمال نمی‌شود و هر سال باعث غرق شدن و مرگ تعدادی از مسافران می‌شوند

می‌بیند که آنجا کشتی هم هست، سوار می‌شود و با کشتی هم دوری می‌زند، یعنی پیش از شروع سفر، برنامه‌ای برای سوار کشتی شدن ندارد.»

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: «در مورد تفریحات ساحلی هم غیر از کیش و تا حدی قشم که شرایط بهتری دارند، در بنادر دیگر، صرفا تعدادی قایق‌های تفریحی و پاراسل و ... وجود دارد که متأسفانه چون نظارت درستی هم روی آنها اعمال نمی‌شود، هر سال باعث غرق شدن و مرگ تعدادی از مسافران می‌شوند.»

اگر دستگاه‌ها هماهنگ بودند ...

او افزود: «وزارت ورزش متولی کلوپ‌های ورزشی، وزارت گردشگری متولی پسرکانه‌های گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی متولی بخش شناورها و قایق‌رانان است، اما به علت نبود توافقنامه‌های عملی میان این دستگاه‌ها از ظرفیت‌های موجود در این صنعت درآمدا و اشتغال‌زا به درستی استفاده نشده است؛ به‌طور مثال تاکنون در ایران کلوپ‌هایی ایجاد نشده که تفریحات گردشگری در کلوپ‌های تحت نظارت و ایمن، با پسرکانه‌های مناسب و کافی شاپ و رستوران‌های با کیفیت مدیریت شوند. حتی با آژانس‌های مسافرتی و تورگردانان هم هماهنگی منسجم وجود ندارد تا در پکیج‌های گردشگری خود بتوانند تورهای کروزر را معرفی کنند.»

او تاکید کرد: «اگر تاکنون گردشگری دریایی در ایران آن‌طور که باید رونقی نداشته، به دلیل سوءمدیریت و عدم هماهنگی دستگاه‌های مرتبط است و گرنه گردشگران تمایل بسیاری برای استفاده از ظرفیت‌های موجود در این حوزه دارند.»

عباس‌نژاد با اشاره به اینکه ما اکنون دو شناور بزرگ شبه‌کروزر داریم، گفت: «این دو شناور برای سفر روزانه و شبانه کاملاً مجهز هستند و انواع امکانات رفاهی و تفریحی را در خود دارند، اما ما چندین سال بود که به دلایل مختلف (که مهم‌ترین آن بالا بودن هزینه‌های مربوط به فعالیت چنین شناورهایی است) نمی‌توانستیم از این کشتی‌ها استفاده کنیم، چون این کشتی‌ها از سوخت گازوئیل استفاده می‌کنند که گران

حسین عباس‌نژاد، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه گردشگری دریایی با سفر دریایی تفاوت دارد، گفت: «در گردشگری دریایی، گردشگر در یک اسکله سوار شناور می‌شود و پس از گشت و تفریح در دریا مجدداً در همان اسکله پیاده می‌شود، اما در سفر دریایی، مسافر برای جابه‌جایی در اسکله مبدا سوار شناور می‌شود و در اسکله دیگری از شناور پیاده می‌شود. اگر این مفهوم را مبنا قرار دهیم، استقبال از فعالیت‌های گردشگری دریایی به‌شدت زیاد است؛ به‌طوری که در ایام نوروز امسال میزان فعالیت گردشگری دریایی با تعداد سفر دریایی در کشور تقریباً یکسان بود.»

او ادامه داد: «در زمینه مدیریت سفرهای دریایی، خوشبختانه موضوعات شفاف‌تر و مدون‌تر است و بنابراین یکسری شناور استاندارد و منطبق با الزامات کنوانسیون‌های دریایی در این بخش فعالیت دارند، ولی در مورد گردشگری دریایی باید برای حمایت از سرمایه‌گذاران این حوزه و تردد شناورهای گردشگری استاندارد و ایمن، اقدامات اساسی و بنیادین با مدیریت منسجم و تعامل شایسته سازمان‌های ذی‌ربط از جمله وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، سازمان بنادر، وزارت ورزش و جوانان و سازمان محیط‌زیست و حتی نیروهای نظامی، انتظامی و امنیتی به‌عمل آید.»

عباس‌نژاد درباره الزامات ایجاد تورهای گردشگری کروزر توضیح داد: «اگر بخواهیم گردشگری با کشتی کروزر را راه‌اندازی کنیم، باید برنامه سفر داشته باشیم؛ یعنی مثلا بگوییم کشتی کروزر سفر خود را از بندر چابهار شروع می‌کند، یک روز به بندرعباس، یک روز به قشم، یک روز به کیش، یک روز بندر بوشهر و ... می‌رود؛ ضمن اینکه چنین سفرهایی نیاز به هماهنگی با تورهای حمل‌ونقل چندوجهی نیز دارد تا مردم از اقصی نقاط کشور جمع شده و براساس برنامه‌ریزی‌های انجام گرفته، سوار کروزر شوند. به این ترتیب، هم می‌توانند از تفریحات و جاذبه‌های گردشگری ساحلی استفاده کنند و هم از امکانات خود کشتی بهره‌مند شوند. این مدل تورهای کروزر در همه کشورهای مرسوم است، ولی تاکنون در ایران گردشگری به این شیوه نداشته‌ایم. در ایران مثلا مسافر برای گردش به بندرعباس می‌رود، بعد



وزارت ورزش متولی
کلوپ‌های ورزشی،
وزارت گردشگری متولی
پسکرانه‌های گردشگری
و سازمان بنادر متولی
شناورها و قایقرانان
است، اما به علت نبود
توافقنامه‌های اجرایی
میان این دستگاه‌ها،
از ظرفیت‌ها موجود در
این بخش به درستی
استفاده نمی‌شود

اسرع وقت بتوانیم بخشی از این برنامه‌ها را
اجرای کنیم.»

توسعه گردشگری دریایی الزام است، نه انتخاب

عباس نژاد در پاسخ به برخی انتقادات بخش
خصوصی نسبت به نگاه بدبینانه مسئولان دولتی
در باره گردشگری دریایی تصریح کرد: «در
بحث توسعه دریامحور، گردشگری دریایی از
نظر اشتغالزایی و رشد اقتصادی اهمیت بسیار
دارد. سال‌هاست که گردشگری دریایی در
قوانین ما دیده شده و براساس نظر مقام معظم
رهبری درباره توسعه دریا پایه یا توسعه پایدار،
گردشگری دریایی در احکام دائمی دولت
پیش‌بینی شده و آیین‌نامه اجرایی آن یکی از
مصوبات دائم پنجم توسعه است. دو
کشتی کروز فعلی را هم بخش خصوصی وارد
کرده و سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت
گردشگری وظیفه دارند مقررات لازم و
تسهیلاتی را ایجاد کنند تا این فعالیت اقتصادی
شده و امکانات لازم برای ارائه خدمات بخش
خصوصی در این زمینه فراهم شود.»

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
یادآور شد: «سازمان‌هایی که درگیر این موضوع
هستند باید با همکاری تنگاتنگ خود زمینه‌های
توسعه گردشگری دریایی را فراهم کنند تا این
نوع از گردشگری نیز جایگاه مناسب خود را در
اقتصاد کشور پیدا کند و سرمایه‌گذاران بخش
خصوصی برای فعالیت در این عرصه جلب
شوند. تمام ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های

است و مصرف این کشتی‌ها هم بالاست، پس
با سوخت غیرایرانه‌ای فعالیتشان به صرفه نیست
(حدود ۴۰ درصد هزینه این شناورها مربوط به
سوختشان است) اما خوشبختانه با پیگیری‌های
دکتر ضرغامی و عوامل وزارت میراث فرهنگی
و گردشگری، در آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰۰
قانون برنامه ششم توسعه، سازوکار مربوط به
اختصاص سوخت یرانه‌ای به این کشتی‌ها
پیش‌بینی شده است.»

او افزود: «بخش دیگری از مشکلات هم مربوط
به تعرفه‌های بندری بود که چند سالی است
سازمان بنادر با هدف حمایت از گردشگری
دریایی، تعرفه‌های بندری این شناورها را تا
حدود ۹۰ درصد کاهش داده تا کشتی‌های
کروز بتوانند فعالیت کنند.»

او ادامه داد: «اکنون ما زیرساخت‌هایی را در
همین زمینه در جزیره کیش و در بندر بوشهر
داریم که در حال بهره‌برداری است یا در حال
آماده‌سازی است، اما چون این کشتی‌ها چند
سالی است که فعالیت نداشته‌اند، لازم است که
استانداردهای فنی آنها بازبینی شود و تعمیراتی
روی آنها انجام شود تا از نظر ایمنی و رفاهی
به‌روزرسانی شوند. علاوه بر این، به کمک
وزارت گردشگری درصدد هستیم تا با جلب
همکاری تورگردان‌ها و آژانس‌های مسافرتی،
تورهای گردشگری دریایی برگزار شود.
درصدد هستیم که خط مسافری قطر را از
بوشهر یا کیش ایجاد کنیم تا از طریق دریا
تماشاچیان جام جهانی قطر را به مناطق
گردشگری خود انتقال دهیم و امیدواریم در

ما اکنون دو شناور بزرگ
شبه کروز داریم که در
سال‌های گذشته به دلایل
مختلف از جمله بالا بودن
هزینه سوخت این گونه
شناورها، نمی‌توانستیم از
آنها استفاده کنیم، اما
اخیرا سازوکارهای مربوط
به اختصاص سوخت
یرانه‌ای به این کشتی‌ها
پیش‌بینی شده است

درصدد هستیم که
خط مسافری قطر را
از بوشهر یا کیش ایجاد
کنیم تا از طریق دریا
تماشاچیان جام جهانی
را به مناطق گردشگری
خود انتقال دهیم

وقتی تورهای گردشگری دریایی در کشور، از تور ده روزه به کشور ترکیه گران تر تمام می شود طبعاً گردشگران هم به سفرهایی روی می آورند که ارزان تر است، پس مهم ترین مسئله در این بخش، کاهش هزینه های مترتب بر گردشگری دریایی است

دریایی کشور استفاده کنند تا بعد در فرصت مناسب به مشکلات مربوط به تحریم ها رفع شد، بتوانیم گردشگران خارجی را هم برای استفاده از مواهب و جاذبه های دریایی کشور جذب کنیم.

امکانات موجود کامل تر هم می شود. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «برنامه سازمان بنادر این است که از همان دو فروند کروز ذکر شده، در زمینه جابه جایی تماشاچیان جام جهانی استفاده کند، از این رو با برگزاری جلسات متعدد با دست اندرکاران فعالیت این شناورها و همچنین اتحادیه آژانس های مسافرتی در صدد هستیم اقدامات مربوط به از سرگیری فعالیت مجدد شناورها را تسهیل کنیم.» عباس نژاد درباره وضعیت کشتی میرزا کوچک خان در دریای خزر به عنوان نخستین کشتی کروز بخش خصوصی در ایران خاطر نشان کرد: «به دلیل عدم استقبال از فعالیت گردشگری دریایی، این شناور سالهاست بدون فعالیت در یکی از اسکله های بندر انزلی پهلو گرفته است. امیدوارم با رونق صنعت گردشگری در کشور خصوصاً در دریای خزر، مالک این شناور نیز از حمایت دستگاه های مرتبط برخوردار شود و شاهد فعالیت مجدد این شناور باشیم.» او تاکید کرد: «تمام تلاش ما بر این است که بهترین امکانات را برای هموطنان فراهم کنیم تا اول گردشگران داخلی از جاذبه های گردشگری

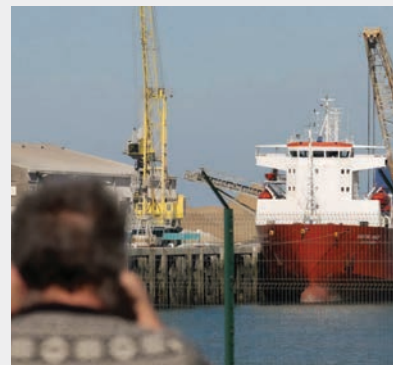
قانونی درباره انواع تفریحات گردشگری دریایی نیز قابل حل است و ما می توانیم بسته های جایگزینی را آماده و ارائه کنیم. اگر ساختار منظمی تدوین شود و گردشگری دریایی در بین گردشگران شناخته شود، طبیعتاً انتظارات مردم هم بیشتر شده و باید خطوط، شناورها و بنادر، خدمات بهتری ارائه کنند.» عباس نژاد با اشاره به هزینه بالای گردشگری دریایی در کشور گفت: «در حال حاضر، وقتی تور گردشگری دریایی در کشور از تور ده روزه به ترکیه گران تر تمام می شود، طبعاً گردشگران به سمت سفری روی می آورند که ارزان تر است، پس مهم ترین مسئله کاهش هزینه های مترتب بر گردشگری دریایی است.» او در مورد برنامه ریزی های دولت برای دعوت از تماشاچیان جام جهانی قطر برای حضور در ایران گفت: «کار اصلی در این زمینه برعهده وزارت گردشگری و وزارت امور خارجه است تا از طریق مذاکره و تبلیغات بتوانند گردشگران خارجی جام جهانی قطر را برای استفاده از امکانات گردشگری دریایی ایران ترغیب کنند. سازمان بنادر از نظر زیرساختی و تسهیلات مشکلی ندارد و تا زمان شروع مسابقات،

سازمان بنادر دریایی اروپا (ESPO) خواستار اعمال یکپارچه و شفاف اقدامات اخیر اتحادیه اروپا درباره کشتی های تحت پرچم روسیه است.

به گزارش مجله Railway Supply، سازمان بنادر دریایی اروپا در بیانیه خود از رهبران اروپایی می خواهد که اطمینان حاصل کنند که تحریم ها توسط همه کشورهای اتحادیه اروپا به طور یکسان اعمال می شوند و اجرای آن ها را برای حفظ زمین بازی برابر بین بنادر رقیب هماهنگ می کنند. این تصمیم به عنوان بخشی از مجموعه پنجگانه تحریم های اتحادیه اروپا علیه فدراسیون روسیه به تصویب رسیده است.

این نهاد همچنین از آژانس ایمنی دریایی اروپا خواست تا همانطور که انجمن بنادر بریتانیا (BPA) که پیشنهاد تهیه فهرست رسمی دولتی از همه کشتی های مشمول تحریم را ارائه کرده است، آنها هم فهرست واحدی از کشتی های «ممنوع» روسیه تهیه کنند. با این کار اطمینان حاصل می شود که همه بنادر، تردد همه کشتی های مشابه را ممنوع می کنند. علاوه بر آن، سازمان بنادر دریایی اروپا خاطر نشان کرد که این فهرست باید شامل همه کشتی هایی باشد که از زمان آغاز تهاجم نظامی روسیه به اوکراین در ۲۴ فوریه، بدون پرچم یا ثبت مجدد ثبت شده اند. این سازمان برای اطمینان از اینکه روند تحریم ها به خوبی اجرا می شود، از مقامات اتحادیه اروپا خواست تا پرسنل و منابع کافی را برای این کار اختصاص دهند. با این کار، محموله ها و کشتی های مسدود شده ازدحام بیشتری در بنادر و پایانه هایی ایجاد می کنند که در حال حاضر با چالش های زنجیره تامین مواجه هستند. به دلیل تحریم ها، همه کشورهای اتحادیه اروپا بنادر خود را به روی کشتی های روسیه بسته اند.

تهیه فهرستی از کشتی های «ممنوع» روسیه در اروپا





گفت‌وگو با موسس یکی از شرکت‌های قدیمی راهسازی در ایران

خود راه بگویدت که چون باید رفت

من در یازدهم بهمن ۱۳۱۵ در یک خانواده هنرمند و جواهرساز متولد شدم. خانواده‌ام سوابق زیادی در صنعت جواهرسازی داشتند. بسیاری از آثاری که خانواده من ساخته‌اند در حال حاضر در موزه‌ها نگهداری می‌شوند؛ به عنوان نمونه، گوی جواهری که در موزه ملی وجود دارد و بسیار معروف است توسط جد من ساخته شده است.

پدر من میرزا حبیب‌الله عطاردیان هم جواهرساز بود، اما علاقه و آشنایی زیادی با ادبیات کلاسیک ایران به‌خصوص اشعار مولوی، سعدی و ... داشت، به همین دلیل من از همان کودکی به شعر و ادبیات علاقه‌مند شدم. پدرم در عین حال، به تحصیل فرزندان خود هم اهمیت می‌داد، بنابراین اصرار داشت که ما

آشنایی ما با مهندس محمد عطاردیان با دیدن فیلم مستند «عبور از توفان» آغاز شد که به مروری بر اقدامات شاخص شرکت عطاردیان می‌پردازد. او که از ۶۰ سال پیش تاکنون مدیرعامل و رئیس هیئت‌مدیره شرکت تضامنی محمد عطاردیان و همکاران (توفان سابق) به‌عنوان یکی از شرکت‌های ایرانی پیشگام در حوزه راهسازی بوده، علاوه بر بیش از ۶ دهه سابقه فعالیت مهندسی در ساخت زیربنای حیاتی در ایران از جمله ساخت هزاران کیلومتر بزرگراه، راه اصلی و فرعی، راه آهن و ... تجربه طولانی نیز در زمینه راهبری و سیاست‌گذاری در فعالیت‌های اجتماعی و مدنی دارد. عضو هیئت موسس و رییس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارفرمایی ایران، عضو جانشین شورای حکام سازمان بین‌المللی کار و عضو کنفدراسیون کارفرمایان آسیا و اقیانوسیه، فقط گوشه‌ای از فعالیت‌های مدنی مهندس عطاردیان است. بهاره بوذری، در مطلب حاضر، روایتگر برش‌هایی کوتاه از زندگی پر فراز و نشیب این کارآفرین پیشکسوت است.

پدرم جواهرساز بود، اما علاقه و آشنایی زیادی با ادبیات کلاسیک ایران داشت، به همین دلیل از کودکی به ادبیات و شعر علاقه مند شدم. او به تحصیلات هم اهمیت می داد و اصرار داشت که فرزندانش حرفه موروثی خانواده را ادامه ندهند

هیچ وقت به تحصیل و آموزش، با هدف کسب درآمد نگاه نکردم و همیشه با عشق درس خواندم و حتی هنوز هم با وجود تمام گرفتاری ها در حال مطالعه و آموختن بیشتر هستم

من از دوره دکتر مصدق تا امروز شاهد تغییر و تحولات سیاسی زیادی بودم. این همه مدیر و مسئول تغییر کردند ولی من هنوز پشت میزم نشسته ام. همین نکته، نشان دهنده ثبات بخش خصوصی در مقابل دولت است

به هر حال، سال ۱۳۳۸ مدرک فوق لیسانس (دانشنامه) در رشته راه و ساختمان گرفتم و سال ۱۳۳۹ ازدواج کردم. دخترم شبنم متولد ۱۳۳۹ و پسرم توفان متولد ۱۳۴۰ است.

تاسیس شرکت توفان

از تیرماه سال ۱۳۳۸ با استادم مهندس ابوطالب گوهریان شروع به کار کردم و در ابتدا به عنوان مهندس کارگر، سپس به عنوان رئیس کارگاه های ساختمانی و راهسازی فعالیت داشتم. این همکاری به مدت ۴ سال ادامه داشت، اما در مهر ۱۳۴۲ از شرکت راپل جدا شدم و در اول آبان همان سال شرکت خودم را تشکیل دادم. قصد داشتم اسم شبنم را برای شرکت انتخاب کنم ولی اداره ثبت شرکت ها اعلام کرد که این اسم قبلاً به نام شرکت دیگری ثبت شده، بنابراین اسم شرکت را توفان (نام پسر) گذاشتم.

در همان سال تصمیم گرفتم که برای ادامه تحصیل به خارج از کشور بروم، ولی آن زمان گرفتن پاسپورت ۵ تا ۶ ماه طول می کشید، در این بین یکی از دوستانم به من پیشنهاد داد که تا زمان آماده شدن پاسپورت و پذیرش دانشگاه، در ساخت اتوبان تهران-کرج که تازه شروع شده بود مشارکت کنم. من هم پذیرفتم و ساخت بخشی از این اتوبان را که بخش مشکل کار به طول ۱/۵ کیلومتر بود، به ما سپردند. ما هم با موفقیت در عرض ۶ ماه این پروژه را انجام دادیم. این اتوبان به عنوان اولین نمونه آذراه در کشور ساخت شد که از سال ۶۲ تاکنون هم کار کرده است.

وقتی کار تمام شد، سود ما از اجرای پروژه ۳۵۰ هزار تومان بود که چون یک نفر شریک داشتم، نفری ۱۷۵ هزار تومان سهم هر یک از ما شد. در آن زمان حقوق دولتی یک مهندس حدود ۷۰۰ تومان و حقوق یک مهندس عالی مقام حدود ۵ هزار تومان بود، بنابراین با خودم فکر کردم اگر به خارج از کشور بروم و درس بخوانم تا استاد دانشگاه شوم نهایتاً ۸۰۰ تومان حقوق می گیرم. از طرف دیگر، شغل ما ساختن است و ما می خواهیم مملکتمان را آباد کنیم پس همین کارها را ادامه می دهیم.

با این ایده فکر خارج رفتن را رها کردم و شرکت توفان را در اردیبهشت ۱۳۴۳ به ثبت

تحصیلات خود را جدی بگیریم و حرفه آباء و اجدادی خود را ادامه ندهیم.

خانواده من از تهرانی های قدیم هستند و ما در محله گمرک تهران (میدان رازی) زندگی می کردیم. در مهر ۱۳۳۲ به دبستان رفتیم و تا سال ششم دبستان در دبستان غزالی که در خیابان «مخصوص» و حوالی میدان قزوین تهران قرار داشت تحصیل کردم و در بیشتر دوران تحصیل شاگرد اول بودم. البته پیش از دبستان از سن ۴ یا ۵ سالگی به مکتب خانه رفته بودم و این برایم خیلی مفید بود.

در سال ۱۳۳۸ به دبیرستان شرف رفتیم. آن سالها مصادف با سال های پرتلهاب سیاسی در ایران و فعالیت حداکثری حزب توده و جبهه ملی بود. طبیعی است که آن همایش ها و میتینگ های مختلف حزبی، تاثیر زیادی روی نوجوانان و جوانان داشت، اما من ترجیح می دادم که میانه رو باشم و نسبت به هیچکدام جبهه گیری نکنم، هر چند اغلب نشریات و مجلات احزاب مختلف را مطالعه می کردم و سعی می کردم با علوم و فلسفه های جدید مانند فلسفه مارکس و طرز اداره کشور در حکومت های سوسیالیستی آشنا شوم.

این مطالعات برای این بود که دید درستی درباره مسائل مختلف پیدا کنم؛ ولی همچنان اولویت اولم درس و تحصیل بود. از همان ابتدا هم متوجه شدم که تمایل زیادی به ریاضیات دارم، زیرا همه علوم دیگر و هنرها پایه ریاضی دارند و کسی که علم ریاضی بلداند می تواند در علوم دیگر نیز موفق باشد.

در سال ۱۳۳۴ نفر چهارم آزمون ورودی به دانشگاه شدم و تحصیلات عالی خود را در دانشکده فنی دانشگاه تهران ادامه دادم. تصمیم داشتم که رشته مکانیک را انتخاب کنم ولی در آن زمان، رشته راه و ساختمان درآمد بیشتری داشت. در همین اثنا، در کلاس زبان انگلیسی به خانمی علاقه مند شدم و وقتی با او درباره این تردید بین دو رشته صحبت کردم، آن خانم که بعداً همسرم شد، مرا تشویق به انتخاب رشته راه و ساختمان کرد. با این وجود هیچ وقت به تحصیل و آموزش، با هدف کسب درآمد نگاه نکردم و همیشه با عشق درس خواندم و حتی هنوز هم با همه گرفتاری ها در حال مطالعه و آموختن هستم.

در سال ۱۳۴۲ ساخت یکی از بخش‌های دشوار اتوبان تهران کرج را به شرکت ما سپردند که در عرض ۶ ماه این پروژه را انجام دادیم. سود ما از اجرای این پروژه ۳۵۰ هزار تومان بود. در آن زمان حقوق دولتی یک مهندس حدود ۷۰۰ تومان و حقوق یک مهندس عالی‌مقام حدود ۵ هزار تومان بود

ما ساخت حدود ۴۸ کیلومتر از راه‌آهن بافق به بندرعباس (قطعه ۱۴) را بر عهده گرفتیم و در ابتدای سال ۶۶ و زودتر از شرکت‌های دیگر، کار خود را به پایان رساندیم البته از نظر مالی، ضرر کردیم، اما مهندسان ناظر پروژه می‌گفتند که در تمام مسیر راه‌آهن بافق به بندرعباس، بهترین سازه‌ها متعلق به شرکت ماست

رساندیم. پس از چندین سال هم رتبه‌بندی سازمان برنامه را دریافت، در مناقصات شرکت کردیم و کارهای بزرگی انجام دادیم که تعدادی از آنها را برایتان شرح می‌دهم.

راه‌آهن بافق - بندرعباس: یکی از پروژه‌های ملی و مهمی که روی آن کار کردیم، راه‌آهن بافق - بندرعباس بود. در سال ۶۰ این مسیر فاقد راه‌آهن بود و به راه‌آهن سراسری کشور متصل نبود؛ به عبارت دیگر، راه‌آهن از تهران به بافق و بعد به کرمان امتداد می‌یافت، اما بین کرمان تا زاهدان و بافق تا بندرعباس ساخته نشده بود. کل مسیر بافق - بندرعباس ۶۳۱ کیلومتر بود و ما ساخت حدود ۴۸ کیلومتر آن از بافق به طرف بندرعباس (قطعه ۱۴) را تا زیر بالاست بر عهده گرفتیم و در ابتدای سال ۶۶ و زودتر از شرکت‌های دیگر، کار خود را به پایان رساندیم، اما ضرر کردیم. اساساً همه کارهایی که بعد از کار اولیه در اتوبان تهران - کرج انجام دادیم با زیان همراه بود، هرچند مهندسان ناظر و مقامات دولتی در مورد این پروژه گفته‌اند در تمام مسیر راه‌آهن بافق بندرعباس بهترین سازه‌های ساخته شده متعلق به شرکت شماست.

به هر حال، به دلیل ضرر هنگفتی که در اجرای این پروژه متحمل شدیم، شرکای من تصمیم گرفتند که دیگر به این کار ادامه ندهند و سراغ کار دیگری بروند. من همه کارمندان را در سالن کنفرانس جمع کردم و گفتم از فردا شما فقط کارمند من هستید. البته ممکن است ۵-۶ ماه نتوانم به‌موقع حقوق‌ها را پرداخت کنم. با این حال همه کارمندان ادامه همکاری با من را پذیرفتند.

تاسیس شرکت عطاردیان

از ابتدای اردیبهشت ۶۶ شرکتی به نام عطاردیان تاسیس کردم که در واقع در ادامه فعالیت همان شرکت توفان است. این نام را انتخاب کردم برای اینکه بتوانم از اعتبار این اسم که دیگر شناخته شده بود استفاده کنم و راحت‌تر پروژه‌های جدید به شرکت ما محول شود، چون هیچ پولی نداشتیم و بدهی‌های زیادی روی دستمان مانده بود.

در همان زمان یکی از دوستان که دایی یکی از شرکایم و سرهنگ شهرداری بازنشسته بود به

من گفتم من یک میلیون تومان به شما می‌دهم و شما هر ماه پولی به عنوان مضاربه به من بدهید. با همان یک میلیون تومان به عنوان سرمایه اولیه، شرکت را تاسیس کردم و بلافاصله چند پروژه گرفتم و با درآمدی که به دست آوردم، ضرر و زیان متحمل شده بابت پروژه‌های قبلی را جبران کردم.

اخیراً شرکت دیگری به نام «شرکت صنعت احداث عطاردیان» تاسیس کردیم که در آن شرکت، من ۵۲ درصد و همکارانم ۴۸ درصد سهام دارند و همگی جزو مهندسانی هستند که در شرکت عطاردیان تربیت شده‌اند.

باید در اینجا تأکید کنم که همیشه سعی من و همکارانم بر این بوده که پروژه‌های ملی انجام دهیم و ماندگاری و ذی‌نفع بودن عامه مردم از شروط اصلی ما برای انتخاب پروژه‌ها بود، به همین دلیل در بسیاری از فعالیت‌های بخش خصوصی مثل ساخت آپارتمان و مجتمع‌های تجاری شرکت نکردیم و همواره تلاش داشتیم کارهای بنیادین و زیرساختی انجام دهیم.

بازسازی پایه‌های بتنی آسیب‌دیده پل قطور: یکی از کارهای شاخص شرکت تعمیر پل قطور - بزرگ‌ترین پل قوسی در منطقه خاورمیانه - در آذربایجان غربی (حوالی خوی) در اسفند ۶۶ بود که در آن زمان، ارتباط با راه‌آهن سراسری کشور با اروپا را برقرار می‌کرد. می‌دانید که در زمان جنگ همه مرزهای کشور بسته شده بود و تمام بنادر را بمباران کرده بودند و ایران هیچ‌گونه ارتباطی با خارج از کشور جز پل قطور نداشت و به دلیل همین موقعیت سوق‌الجیشی خاص، نیروهای عراقی بارها پایه‌های این پل را هدف موشک قرار دادند و به آن آسیب رساندند، بنابراین راه‌آهن ایران به ما ماموریت داد که این پل را بازسازی کنیم و این کار به مدت ۲۴ ماه در حین موشک‌باران دشمن با زحمت و هزینه زیادی اجرا شد.

برآورد شرکت‌های خارجی برای تعمیر این پل رقم سرسام‌آوری بود، ولی ما با همکاری یک مهندس مشاور ایرانی، طوری این پل را تعمیر کردیم که حتی یک روز هم ارتباط ایران با اروپا قطع نشد و توانستند کالاهای استراتژیک و ملزومات اساسی را به کشور وارد کنند.

ترمیم اسکله‌های بتنی بندر امام خمینی (ره):

یکی از کارهای شاخص شرکت ما تعمیر پل قطور یعنی بزرگ‌ترین پل قوسی در منطقه خاورمیانه، در اسفند سال ۶۶ بود که در آن زمان، ارتباط راه‌آهن سراسری کشور با اروپا را برقرار می‌کرد. این کار به مدت ۲۴ ماه و زیر موشک‌باران دشمن، با زحمت و هزینه زیادی اجرا شد

از سال ۱۳۹۸ تاکنون یکی از مشکل‌ترین پروژه‌های کشور یعنی ساخت قطعه منجیل به رودبار در آزادراه قزوین - رشت به ما محول شده است. این پروژه تا به حال حدود ۷۰ درصد پیشرفت داشته، ولی مشکلات زیادی از جمله کمبود منابع مالی دولتی دارد که باعث شده کار با کندی پیش برود

زندگی می‌کنند و اگر ریزش داشته باشد فاجعه ملی ایجاد می‌شود. این پروژه تاکنون حدود ۷۰ درصد پیشرفت داشته است، ولی مشکلات زیادی دارد و چون دولت منابع مالی لازم را ندارد، کار با کندی پیش می‌رود.

حرفی با جوانان

شاید ما حاصل تجربه این سال‌ها را بتوانیم در دو نکته اصلی خلاصه کنیم: اولاً من از دوره دکتر مصدق تا امروز همه تغییر و تحولات کشور را به چشم خود دیدم؛ در دوره چند نخست‌وزیر در دوره شاه و چند نخست‌وزیر و رئیس‌جمهور در دوران پس از انقلاب فعالیت داشتم. این همه مدیر و مسئول تغییر کردند، ولی من هنوز پشت میزم نشسته‌ام. همین نکته، نشان‌دهنده ثبات بخش خصوصی است. من معتقدم اگر اقتصاد کشور در اختیار بخش خصوصی باشد بر یک روال درست جلو می‌رود، نه اینکه با هر قانون و دستور جدیدی مسیرش عوض شود و در آخر هم به نتیجه نرسد و همه تقصیرها را به گردن مدیر قبلی بیندازند.

نکته دوم خطاب به جوانان است. به قول حافظ شیرازی: «شکر خدا که هر چه طلب کردم از خدا... بر منتهای همت خود کامران شدم» اما این کامروایی به آسانی به دست نیامده؛ می‌خواهم بدانند که من طی سال‌های فعالیتیم سه بار به خاک سیاه نشستم، یکی در سال ۱۳۴۶، یک بار دیگر در سال ۱۳۶۰ و یک بار هم در سال ۱۳۶۶. بعد هم دچار بحران‌های مالی شدید شدیم که یکی از آنها در سال ۱۳۸۰ بود، ولی هر بار دست روی زانو گذاشتم و بلند شدم و همه این بحران‌ها را پشت سر گذاشتم، چرا که همیشه شعار زندگی من این شعر عطار بوده است:

گر مرد رهی میان خون رفت

از پای فتاده سرنگون باید رفت

تو پای به راه در نه و هیچ مپرس

خود راه بگویدت که چون باید رفت جوان‌ها باید بدانند که زندگی سراسر چالش است. گویی همه عوامل دست به دست هم می‌دهند که کاری که می‌خواهند انجام نشود، ولی باید از همان دردها و چالش‌ها، فرصت بسازند و فراموش نکنند که هرگز رسیدن به اهداف بزرگ سهل‌الوصول نبوده است.

کار دیگر بی‌سابقه‌ای که تا آن تاریخ به این شیوه در ایران انجام نشده بود، تعمیر اسکله‌های بندر امام بود که برای اولین بار توسط یک شرکت ایرانی انجام شد.

روند ترمیم اسکله‌ها از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۰ به مدت ۵ سال طول کشید. سازه‌های بتنی بندر امام خمینی (ره) دچار خوردگی و خرابی غیرقابل‌تصور شده بود که با ماموریتی که از طرف سازمان بنادر و دریانوردی به ما محول شد، طرح‌های ابداعی خود را برای ترمیم خرابی‌ها و آب‌بند کردن بخش‌هایی از این سازه برای جلوگیری از تماس مستقیم آب دریا با بخش در حال ترمیم اجرا کردیم و همچنین برای اولین بار در ایران از روش بتن‌پاشی (شاتکریت) با بتن تر برای ترمیم سازه‌های بتنی استفاده کردیم.

پل ورودی فرودگاه ماهشهر: به طور معمول ساخت پروژه‌های عمرانی در کشور ما بسیار بیشتر از زمان پیش‌بینی شده به طول می‌انجامد، در حالی که ما در شرکت عطاردیان بخش عمده کارهای خود را به‌موقع تحویل دادیم و بعضی از آنها حتی سریع‌تر از برنامه پیش‌بینی شده به پایان رسیدند. یکی از این پروژه‌ها ساخت پل ورودی فرودگاه بندر ماهشهر در سال ۱۳۸۵ بود که ۹ ماه زودتر از مدت پیش‌بینی شده عملیات اجرایی آن پایان یافت و علاوه بر جنبه‌های اقتصادی آن، ضامن سلامت عده زیادی از هموطنانی بود که در این محور تردد می‌کردند.

قطعه رودبار - منجیل از آزادراه تهران - رشت: از سال ۱۳۹۸ تاکنون نیز یکی از مشکل‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های کشور یعنی ساخت آزادراه قطعه رودبار - منجیل در اختیار شرکت ماست. در حال حاضر، از کل آزادراه تهران تا رشت بخش رودبار - منجیل باقی مانده که در آن منطقه همیشه گره ترافیکی ایجاد می‌شود. اتوانی که باید ساخته شود ۸ کیلومتر مسافت دارد و ۴/۹ کیلومتر آن سهم شرکت ماست و برآورد هزینه آن حدود ۵۰۰ میلیارد تومان است. در همه این مسیر پل‌های بزرگ، تونل و پل‌های شاریو (shario) وجود دارد که تا به حال در ایران به این شکل ساخته نشده است. ساخت تونل‌ها هم بسیار مهم و خطرناک است، چون بالای این تونل مردم رودبار

جزئیات ساخت اولین اتوبوس برقی ایرانی در گفت‌وگو با تولیدکنندگان آن

«زیما» در مصاف با رقبای چینی

ترابران: لطفا در ابتدا درباره سابقه فعالیت شرکت شتاب توضیح دهید.

■ کامبیز مرادی: شرکت شتاب، حاصل سرمایه‌گذاری مشترک بین گروه مپنا و شرکت عقاب‌افشان (سهم ۵۰ درصدی) با مأموریت تولید وسایط حمل‌ونقل عمومی و تجاری است که در سال ۱۳۹۹ تأسیس شد و کارهای عملیاتی را از زمستان سال ۹۹ آغاز کرد، اما یک سال قبل از تأسیس شرکت، یکسری اقدامات اولیه در مجموعه گروه مپنا و گروه تولیدی - صنعتی عقاب‌افشان که نام آن به «گروه خودروسازی عقاب‌افشان» تغییر خواهد کرد، انجام شده بود. گروه مپنا از سال ۹۶ وارد

شاید در روزهای گذشته اتوبوس برقی آبی‌رنگی را در خیابان‌های تهران دیده باشید. این اتوبوس که «زیما» نام دارد، اولین اتوبوس تمام برقی ایرانی و حاصل همکاری مهندسان گروه مپنا و شرکت عقاب‌افشان است که اکنون مراحل آزمایشی خود را طی می‌کند تا پس از دریافت استانداردهای لازم فعالیت خود را در شهرهای بزرگ کشور آغاز کند. شرکت عقاب‌افشان، سازه و شاسی این اتوبوس برقی را تولید کرده و امتیاز مهندسی تولید آن به نام شرکت شتاب ثبت شده است. کامبیز مرادی، مدیرعامل شرکت تولید اتوبوس برقی پارسان (شتاب) و عبدالله اکبری‌راد، رئیس هیئت‌مدیره شرکت شتاب و عقاب‌افشان در گفت‌وگو با ترابران، ضمن برشمردن مشخصات فنی زیما، درباره مشکلات تولید اتوبوس برقی در کشور با وجود تمایل برخی دستگاه‌ها به واردات اینگونه از وسائل نقلیه توضیح می‌دهند.





مرادی: ایده اولیه در مینا این بود که اتوبوس‌های کار کرده را تبدیل به اتوبوس‌های برقی کند، ولی بعد معلوم شد که این کار مقرون به صرفه نیست، زیرا می‌بایست تجهیزات را که قیمت آنها دو برابر تجهیزات اتوبوس دیزلی است روی بدنه بی‌ارزش یک اتوبوس فرسوده سوار کرد که طبعاً هزینه‌اش بیشتر است، در نتیجه قرار شد اتوبوس از پایه طراحی شود؛ بنابراین یک تیم نخه گردآوری شد تا روی سیستم پیشرانه اتوبوس کار کنند، در همان زمان دپارتمان R&D تیم عقاب هم روی توسعه بدنه و شاسی اتوبوس کار می‌کرد که نتیجه کار این دو تیم، تبدیل به اتوبوس زیما شد.

اکبری‌راد: شرکت عقاب‌افشان با توجه به تجارب ارزنده‌ای که در طراحی و ساخت اتاق انواع اتوبوس داشت مأموریت طراحی اتاق مخصوص اتوبوس برقی را به مرکز تحقیق و توسعه خود موسوم به شرکت مهندسی «افرا» داد که یک شرکت دانش‌بنیان در این حوزه است. آنها سازه اتاق را طبق استانداردهای اروپایی و الزامات بارگذاری باتری و ماژول‌های اتوبوس برقی طراحی و نمونه‌سازی کردند.

شرکت مکو هم با استفاده از مهندسان نخه خود ماژول‌های برقی شامل درایولاین، پک باتری، سیستم‌های خنک‌کننده و ناوبری را طراحی و تامین‌کنندگان مناسب را شناسایی و برخی از قطعات مهم را تولید کرد.

مرادی: بد نیست بدانید این کار در کشور کم‌نظیر نیست، بی‌نظیر است؛ تا پیش از این همیشه نمونه‌ای را از کشور دیگر وارد می‌کردیم و داخلی‌سازی کرده‌ایم، اما طراحی اتوبوس زیما ۱۰۰ درصد در داخل کشور انجام شده و همان‌طور که گفتم، بخش بدنه و شاسی در گروه عقاب و سیستم پیشرانه در گروه مینا طراحی و پیاده‌سازی شده است.

اکبری‌راد: نکته بارز در طراحی این اتوبوس استفاده از سیستم نرم افزار مدیریت چرخه

ساخت از طرف چه نهادی بود و از چه زمانی تولید آن شروع شد و الان در چه مرحله‌ای هستید؟

مرادی: در سال ۹۶ و پیش از تشکیل شرکت شتاب، ایده اولیه در مجموعه مینا این بود که اتوبوس‌های کار کرده را تبدیل به اتوبوس‌های برقی کنند. ضمن شروع این کار، مذاکراتی با یکسری از شهرداری‌ها انجام شد، ولی در حین کار، متوجه شدیم که این کار مقرون به صرفه نیست، زیرا در چنین شرایطی باید تجهیزاتی را که قیمت آن دو برابر تجهیزات اتوبوس دیزلی است، روی بدنه بی‌ارزش یک اتوبوس فرسوده سوار کرد که طبعاً هزینه‌اش بیشتر است، در نتیجه قرار شد اتوبوس از پایه طراحی شود؛ بنابراین یک تیم نخه گردآوری شد تا روی سیستم پیشرانه اتوبوس کار کنند، در همان زمان دپارتمان R&D تیم عقاب هم روی توسعه بدنه و شاسی اتوبوس کار می‌کرد که نتیجه کار این دو تیم، تبدیل به اتوبوس زیما شد.

حوزه Electrocification شده و استراتژی شرکت بر این قرار گرفته که در زمینه پیشرانه خودروهای برقی نیز فعالیت کند. شرکت عقاب‌افشان هم به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده اتوبوس در کشور، از همان سال‌ها درصدد تولید اتوبوس برقی بود، بنابراین مذاکراتی در سال ۹۸ انجام شد که خوشبختانه در شهریور ماه سال ۱۳۹۹ به ثمر نشست.

عبدالله اکبری‌راد: می‌دانید اتوبوس‌های برقی و هیدروژنی نسبت به اتوبوس‌های دیزلی و گازسوز که از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند، آلاینده‌گی نزدیک به صفر دارند؛ به‌ویژه اگر بتوان برای تولید برق از منابع تجدیدپذیر مانند باد و یا انرژی خورشیدی و حتی راکتورهای هسته‌ای بهره گرفت. در دنیا و به‌ویژه در کشورهای توسعه‌یافته اتحادیه اروپا، امریکا و چین یک روند پرشتاب برای توسعه زیرساخت‌ها و استفاده از خودروهای برقی (BEV) شکل گرفته، به نحوی که شرکت‌های بزرگ خودروسازی اکنون سهم قابل توجهی از تولیدات خود را به محصولات برقی اختصاص می‌دهند. حتی در اتحادیه اروپا و چین، فروش اتوبوس شهری دیزل و گازسوز ممنوع شده و فقط اتوبوس‌های برقی و هیدروژنی قابلیت عرضه به بازار را دارند؛ مثلاً شرکت یوتانگ چین در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۷ هزار اتوبوس برقی تولید کرده که بیانگر روند روبه‌رشد توسعه اتوبوس‌های برقی در جهان است.

کشور ما هم دیر یا زود به این سمت خواهد رفت، اما عمده مشکل ایران، مصرف غیربهینه برق در کل شبکه و همچنین سهم بسیار زیاد نیروگاه‌های حرارتی از تامین برق است که هدف‌گذاری برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌گی‌های محیط‌زیستی را با چالش مواجه کرده و اتفاقاً یکی از مواردی که منتقدان در مورد توسعه اتوبوس برقی در ایران عنوان می‌کنند همین کمبود برق در کشور است، ولی نکته حائز اهمیت اینجاست که اتوبوس‌های برقی در شب و زمانی که مصرف برق در شبکه به حداقل رسیده، شارژ می‌شوند و در طول روز که مصرف برق بیشتر است، از باتری‌های شارژ شده استفاده می‌کنند.

ترابران: به اتوبوس زیما پردازیم. پیشنهاد

مرادی: دولت تعرفه واردات خودروهای برقی را صفر کرده تا کمکی برای توسعه استفاده از این خودروها باشد، اما حالا این موضوع به ضرر ما تمام می شود، چون به راحتی اتوبوس چینی را بدون اینکه تعرفه‌ای بابت آن پرداخت شده باشد، در رقابت با ما قرار می دهند

در این پروژه از سیستم PLM استفاده کردیم این ابزار مهندسی اجازه می دهد که افراد یا سازمان های مختلف از لوکیشن های مختلف به آن متصل شوند. استفاده از این ابزار در کشورهای توسعه یافته امری عادی است، اما در ایران برای اولین بار مورد استفاده قرار گرفت

عمر محصول موسوم به PLM یا Product Life Management است که این توانایی را به تیم های طراحی می دهد تا به صورت همزمان کار طراحی بر روی مدل را از نقاط مختلف جغرافیایی پیگیری کنند. این روش مدیریت پروژه طراحی برای اولین بار در صنعت خودرو کشور مورد استفاده قرار گرفت و دو تیم طراحی کاملا مجزا (یکی از کرج و دیگری از سمنان) روی این سیستم کار کردند و کار مهندسی را به اتمام رساندند؛ ضمنا کل کار طراحی و نمونه سازی این محصول تا عملیاتی شدن آن کمتر از یک سال به طول انجامید که در نوع خود کم نظیر است.

ترابران: درباره ویژگی های فنی این اتوبوس و نحوه تامین برق آن توضیح دهید.

■ **مرادی:** اتوبوس زیما یک اتوبوس مبتنی بر باتری است. باتری هایی که در این اتوبوس استفاده می شود، باتری های لیتیومی از نوع لیتیوم فسفات است که احتمال آتش سوزی و انفجار ندارد و بنابراین حداقل خطر یا خطر تقریبا صفر را برای مسافران دارد. در دنیا سه تکنیک عمومی برای خودروهای برقی استفاده می شود، در تکنیک اول، یک موتور الکتریکی روی خودرو نصب و به گیربکس متصل می شود (مانند موتور احتراقی) که به این تکنیک central engine یا موتور مرکزی می گویند. تکنیک دوم، سیستم engine in wheel نام دارد که در آن، موتورهای برقی داخل کاسه چرخ قرار می گیرند و نیروی محرکه مستقیما به چرخ منتقل می شود.

نام تکنیک سوم engine near the wheel است که در آن، موتورهای الکتریکی نزدیک به چرخ قرار گرفته و پس از موتورهای الکتریکی عموما گیربکس قرار دارد.

ما برای «زیما» با توجه به مطالعاتی که انجام دادیم از تکنیک engine near the wheel استفاده کردیم البته هر یک از این تکنیک ها نسبت به نوع کاربری یکسری مزایا و معایب دارند، اما واقعیت این است که در حمل و نقل عمومی راندمان «چاه تا چرخ» یعنی از استحصال نفت تا جایی که مسافر یا بار جابه جا می شود، بین ۸ تا ۱۲ درصد است که

البته در کشور ما حتی ممکن است به خاطر نوع موتورهای قدیمی که استفاده می کنیم به زیر ۸ درصد هم برسد، اما در حالت ایده آل، یعنی موتورهای یورو ۶ و بهینه سازی شده نزدیک ۱۲ درصد خواهد بود؛ اما در سیستم یا وسائط حمل و نقل برقی این راندمان بین ۲۰ تا ۲۴ درصد خواهد بود. تکنیک in wheel که بیشتر در خودروهای سواری مورد استفاده قرار می گیرد، بالاترین راندمان را دارد که حدود ۲۴ درصد است.

■ **اکبری راد:** اضافه کنیم که بخش شاسی این اتوبوس کاملا مونوکوک است که در ایران مورد مشابه دیگری ندارد. اتوبوس های مونوکوک دارای تکنولوژی پیشرفته ای در طراحی سازه هستند؛ به نحوی که شاسی و اتاق یکپارچه شده و شاسی به شکل ستی خود در این نوع اتوبوس وجود ندارد.

ترابران لطفا بیشتر توضیح دهید.

■ **مرادی:** مونوکوک یعنی یک کیچ یکپارچه. تا به حال اتوبوس سازان دیزلی یک شاسی را خریداری کرده یا می ساختند و سپس اتاق روی این شاسی سوار می شد، اما اتاق اتوبوس زیما یک کیچ مستقل است و لازم نیست که روی شاسی قرار گیرد.

این اتوبوس اولین اتوبوس Low floor کشور هم هست، یعنی مانند اتوبوس های فرودگاهی، تخت (Flat) است، در حالی که الان وقتی سوار اتوبوس های مسافربری داخل شهری می شوید، صندلی های ردیف عقب معمولا ۲ یا ۳ پله بالاتر از سطح اولیه قرار گرفته اند.

ترابران: سیستم شارژ به چه صورت است؟

■ **مرادی:** شارژ اتوبوس ها هم می تواند به طرق مختلف انجام شود. با توجه به اینکه حل و فصل مسائل مربوط به زیرساخت و شارژ توسط گروه مینا انجام می شود، پورتفولیو آن تقریبا کامل است.

بد نیست بدانید که چند پروتکل در حوزه شارژ وجود دارد، مثلا آسیایی ها یا ژاپنی ها و کره ای ها از پروتکلی به اسم chademo استفاده می کنند. چینی ها پروتکلی به اسم GB دارند و اروپایی ها از پروتکلی به اسم CCS استفاده می کنند. شرکت تسلا هم سیستم شارژ خودش را دارد که انحصاری است و بقیه



اکبری راد: پیمایش ۲۴۲ کیلومتری اعلام شده برای این اتوبوس، براساس ظرفیت کامل مسافر و بدون کولر است، اما در تابستان و با استفاده از کولر با ظرفیت کامل خنک‌کنندگی و مسافر در مسیرهای هموار و ترافیک معمولی، این پیمایش به ۱۹۰ کیلومتر می‌رسد که برای تردد روزانه در شهری مانند تهران، مناسب است

تکنولوژی به کار رفته در سیستم شارژ و باتری این اتوبوس به صورت شارژ سریع است که این امکان را برای راننده فراهم می‌کند که در مدت ۲۰ دقیقه به ۷۰ درصد شارژ برسد

کاملاً کافی است.

ترابران: شرکت شتاب تاکنون چند اتوبوس برقی تولید کرده و چه تعداد سفارش از طرف چه نهادهایی دارید؟

■ **مرادی:** ما یک دستگاه اتوبوس کامل داریم که اکنون در تهران در حال حرکت است. سه دستگاه اتوبوس دیگر هم آماده شده که هنوز حرکت نکرده‌اند و منتظر اخذ بازخوردهای بازار هستیم. قراردادی با شهرداری مشهد برای ۱۰ دستگاه اتوبوس و موافقت‌نامه‌ای برای ۹۰ دستگاه دیگر داریم.

یک موافقت‌نامه و تفاهم‌نامه هم با شهرداری اصفهان برای ۲۰۰ دستگاه اتوبوس امضا شده و قرار است با شهرداری شیراز هم برای تولید ۲۵۰ دستگاه موافقت‌نامه بنویسیم.

البته بیشترین پتانسیل در تهران و در خط جمهوری - بهارستان وجود دارد، اما به نظر می‌آید که شهرداری تمایل به واردات دارد و قرار است ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وارداتی در خط جمهوری - بهارستان به کار گرفته شود.

ترابران: اتوبوس‌های برقی خارجی از کشور چین وارد می‌شود؟

■ **مرادی:** بله. البته پشت آن ادعای داخلی‌سازی است، اما همه می‌دانند که برای ۵۰ دستگاه، هرگز داخلی‌سازی اتفاق نمی‌افتد و مقرون به صرفه هم نیست.

ترابران: از عملکرد اتوبوسی که به صورت تستی در تهران فعالیت می‌کند چه بازخوردی دریافت کرده‌اید؟

■ **مرادی:** عملکردش عالی بوده است، البته عیب و ایراداتی هم وجود داشته، اما تقریباً تمام تست‌های عملکردی یعنی تست‌هایی را که برای شماره‌گذاری به اداره ملی استاندارد برای شماره‌گذاری ارائه می‌شود، پاس شده است. یکی، دو مورد باقی مانده که در این موارد هم مشکل از اتوبوس ما نیست، بلکه آزمایشگاهی در داخل کشور وجود ندارد که این تست‌ها را انجام دهد.

یک راه‌حل این است که ما خودمان اتوبوس را به یک کشوری اروپایی بفرستیم (چون در کشورهای همسایه نیز کسی این آزمایشگاه را ندارد)، اما میلیاردها تومان هزینه ارسال و اعزام یک اتوبوس خواهد بود. فعلاً اداره استاندارد

نمی‌تواند از آن استفاده کنند. شارژ کند هم که معروف به شارژ AC برای همه خودروها الزامی است.

خوشبختانه به‌غیر از پروتکل تسلا، تمامی پروتکل‌های موجود در دنیا با حفظ استاندارد و همکاری با نهادهایی که استانداردها را پشتیبانی می‌کنند، داخلی‌سازی شده و موجود است و بسته به نیاز مشتری، می‌توانیم روش‌های شارژ مختلف را برایشان پیاده کنیم.

در مورد ایستگاه‌های شارژ هم بسته به سفارش کارفرمای بهره‌بردار، جدا از این که چه پروتکلی برای وسیله نقلیه‌اش نیاز دارد، می‌توانیم در محل دپو وسایل نقلیه در ابتدا یا انتهای خط، ایستگاه شارژ ایجاد کنیم یا حتی از شارژ پانتوگراف (شارژهایی که بالای اتوبوس قرار می‌گیرند) یا شارژرهای فلش و اولترا استفاده شود که قادر هستند ظرف ۳۰ ثانیه، درصد قابل قبولی به اتوبوس شارژ بدهند.

تمام روش‌های شارژ از قبیل ایستگاه‌های شارژ کند، ایستگاه‌های شارژ سریع (از نیم ساعت تا ۳ ساعت) و شارژر پانتوگراف در مجموعه ما توسعه پیدا کرده و آمادگی داریم که با توجه به طراحی خط در اختیار مشتریان قرار دهیم. اتوبوس ما به این شکل طراحی شده که از صبح تا عصر کارش را انجام بدهد و شبانه در محل دپو یا نگهداری اتوبوس‌ها شارژ شود. علاوه بر این، خودمان ایستگاه‌های شارژ اضطراری در ابتدا و انتهای خط و همین‌طور شارژرهای پانتوگراف را مستقر می‌کنیم تا اطمینان‌خاطر داشته باشیم هیچ مشکلی برای تردد مسافر به وجود نمی‌آید.

■ **اکبری راد:** پیمایش اعلام شده ۲۴۲ کیلومتر برای این اتوبوس براساس ظرفیت کامل مسافر کامل و بدون کولر است. در فصل تابستان و با استفاده از کولر با ظرفیت کامل خنک‌کنندگی و مسافر در مسیرهای هموار و ترافیک معمولی، این پیمایش به ۱۹۰ کیلومتر می‌رسد که برای سرویس روزانه در شهری مثل تهران، پیمایش مناسبی است؛ ضمن اینکه تکنولوژی به‌کار رفته در سیستم شارژ و باتری این اتوبوس به صورت شارژ سریع است که این امکان را به راننده می‌دهد ظرف مدت ۲۰ دقیقه به ۷۰ درصد شارژ برسد که برای عملیات روزانه اتوبوس

مرادی: بیشترین امکان برای استفاده از اتوبوس برقی در تهران و در خط جمهوری - بهارستان وجود دارد، اما به نظر می‌رسد که شهرداری تمایل به واردات دارد و قرار است ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی وارداتی در این خط به کار گرفته شود

مدعی هستیم که در میانگین قیمت رقابتی حرکت می‌کنیم، اما اینکه بتوانیم زیر قیمت چینی‌ها تولید کنیم تقریباً محال است. شاید به دلیل ارزان‌تر بودن نیروی کار بتوانیم زیر قیمت اروپایی‌ها تولید کنیم اما به لحاظ مواد اولیه، تمام هزینه‌ها یمان یکسان است

قول داده که با مسئولیت خودش این مسئله را برای ما حل کند و در واقع آزمایشگاهی به این منظور تجهیز شود.

اکبری‌راد: خوب است بدانید که هنوز در کشور استاندارد اجباری برای اتوبوس برقی تدوین نشده و به همین دلیل معیار ما و سازمان ملی استاندارد آخرین ویرایش استانداردهای اتحادیه اروپا برای این محصول است که در حال نهایی شدن است.

ترابران: از لحاظ هزینه تمام‌شده، واردات اتوبوس برقی به‌صرفه‌تر است یا تولید آن در داخل کشور؟

مرادی: ببینید! در حال حاضر در بازارهای جهانی کسی نمی‌تواند مانند گذشته ادعا کند که داخلی‌سازی کرده و حالا قیمت تمام‌شده نصف شده است. میانگین قیمت‌ها در کل دنیا یکسان است و اگر می‌بینید که چینی‌ها مثلاً یک قندان را ارزان‌تر تولید می‌کنند، به دلیل سیاست‌های صادراتی آنهاست، وگرنه از نظر مواد اولیه و نیروی کار، قیمت ساخت (اگر از روش استاندارد استفاده شود) در همه‌جای دنیا یکی است. موضوع خودرو هم از این قضیه تبعیت می‌کند، بنابراین ما مدعی هستیم که در میانگین قیمت رقابتی حرکت می‌کنیم، اما اینکه بتوانیم زیر قیمت چینی‌ها تولید کنیم، تقریباً محال است. ممکن است بتوانیم زیر قیمت اروپایی‌ها به دلیل ارزان‌تر بودن نیروی کارمان تولید کنیم، اما به لحاظ مواد اولیه، تمام هزینه‌ها یمان یکسان است.

اکبری‌راد: براساس IPI محاسبه‌شده برای اتوبوس، سطح داخلی‌سازی به بیش از ۶۰ درصد رسیده که با توجه به قیمت قطعات وارداتی سطح بسیار خوبی است؛ هرچند در تولید انبوه، سطح داخلی‌سازی به ۸۰ درصد خواهد رسید. ضمن اینکه سیاست شرکت شتاب به عنوان تولیدکننده اتوبوس برقی این است که کیفیت قطعات مهم‌تر از داخلی یا خارجی بودن آن است و بنابراین هر قطعه‌ای که داخلی‌سازی شده، مسلماً دارای کیفیت مشابه و یا بالاتر از نمونه وارداتی است.

مرادی: باتری‌های استفاده شده در «زیما» از باتری‌های تراز اول دنیاست و از شرکتی می‌گیریم که به خودروسازان برتر دنیا هم

باتری می‌دهد، هرچند قرار است که آن هم از سال آینده داخلی‌سازی شود و کارخانه آن را مینا راه‌اندازی خواهد کرد.

ترابران: میزان سرمایه‌گذاری انجام شده برای تولید این اتوبوس‌ها چقدر بوده است؟

مرادی: نمی‌توانم عدد خیلی دقیقی بابت میزان سرمایه‌گذاری عنوان کنم، زیرا هم‌زمان روی چند پروژه ترکیبی دیگر هم کار شده است، مثلاً کار در زمینه ساخت درایو، VCU، سیستم‌های شارژ و توسعه پروتکل‌های شارژ که در این اتوبوس مورد استفاده قرار گرفته، فقط مختص پروژه ما نبوده است، به همین دلیل نمی‌توانم عدد دقیقی به شما اعلام کنم، ولی می‌توانم بگویم که شاید حدود ۵۰ میلیارد تومان فقط برای ساخت یک اتوبوس نمونه هزینه شده باشد.

ترابران: اتوبوس برقی زیما با چه قیمت به بازار عرضه خواهد شد؟

مرادی: قیمت اتوبوس‌های الکتریکی در دنیا از ۱۴۰ یا ۱۵۰ هزار یورو تا ۶۵۰ هزار یورو است که این قیمت بستگی به کیفیت بدنه، تریم، صندلی، شیشه‌ها، چرخ، لاستیک و... دارد، نکته مهم دیگر آن است که چه قدرتی دارند، چقدر می‌توانند مسافر جابه‌جا کنند و دارای چه ابعادی هستند.

در عین حال، مهم‌ترین فاکتور سایز و نوع باتری است که در آن استفاده می‌شود. من گفتم که باتری زیما LFP لیتیوم فسفات است. همین یک باتری که در این اتوبوس استفاده شده، اگر به باتری لیتیوم معمولی که اشتغال‌زاست تغییر کند، قیمت یک باتری ۳۵ درصد کاهش پیدا می‌کند. بنابراین پارامترهایی که در قیمت موثر است متفاوتند، اما اتوبوسی با مشخصات اتوبوس زیما به عنوان اولین اتوبوس برقی ایران، حدود ۳۲۰ هزار یورو قیمت دارد.

البته ما اعلام آمادگی کرده‌ایم که این اتوبوس را با قیمت زیر ۳۲۰ هزار یورو وارد بازار کنیم، آن هم با توجه به سایز باتری و باقی مشخصاتی که خدمت شما عرض کردم.

قیمت ریالی اتوبوس حدود ۱۰ میلیارد تومان می‌شود، البته بسته به قیمت ارز و اینکه مشتری چه آپشن‌هایی بخواهد مانند میزان پیمایش،

اکبری‌راد: هنوز در کشور استاندارد اجباری برای اتوبوس برقی تدوین نشده است و به همین دلیل معیار ما و سازمان ملی استاندارد، آخرین ویرایش استانداردهای اتحادیه اروپا برای این محصول است

این طرز نگاه باید تغییر کند، زیرا هزینه‌های کشور را زیاد می‌کند. در شهری مانند شیراز که کاملاً هموار است، اصلاً نیازی نیست که از اتوبوسی با توان بالا استفاده کنید، اما مثلاً برای خط راه‌آهن - تجریش، که خطی پر مسافر است و شیب برخی نقاط آن تا ۲۲ درصد هم می‌رسد، از اتوبوس دوقلو با ۱۲۰ مسافر استفاده می‌شود که بسیار سنگین است.

آیا به نظر شما منطقی است که اتوبوسی را که در مسیر تجریش کار می‌کند، برای همه ایران خریداری شود؟ مسلماً خیر زیرا هزینه‌های کشور را افزایش می‌دهد، اما متأسفانه این اتفاق می‌افتد. الان ۹۰ درصد اتوبوس‌های کشور، مشخصات فنی یکسان دارند، اما این تفکر باید تغییر کند. ما می‌توانیم اتوبوسی به اردبیل بدهیم که قیمت آن ۲۵ درصد پایین‌تر از اتوبوسی باشد که می‌خواهیم به اهواز بدهیم، زیرا مثلاً در اردبیل، دمای هوا اغلب پایین است و نهایتاً فقط ۳ ماه در سال به کولر نیاز دارد، یا شیب‌روی ندارد و هزاران تفاوت فنی دیگر. بنابراین یکسان کردن مشخصات فنی اتوبوس‌ها یکی از چالش‌هایی است که اتوبوس‌سازان

باتری، تریم و توان‌های مختلف موتور این قیمت می‌تواند کمی بالاتر یا پایین‌تر باشد. این تغییرات خیلی هم زمان‌بر نیست؛ یعنی از وقتی که مشتری سفارش قرارداد ببندد، در کمتر از ۱۰ ماه آنچه که سفارش داده به او تحویل می‌دهیم.

این نکته را هم اضافه کنم که دولت تعرفه واردات و سوانظ نقلیه برقی را صفر کرده تا کمکی باشد برای توسعه خودروهای برقی، اما حالا و با وجود فعالیت سازندگان داخلی، این موضوع به ضرر ما تمام خواهد شد، چون به راحتی اتوبوس چینی را بدون اینکه تعرفه‌ای بابت آن پرداخت شده باشد، در رقابت با ما قرار می‌دهند؛ آن هم در شرایطی که به‌طور معمول واردکنندگان ما بهترین تولیدات خارجی را وارد نمی‌کنند.

توجه داشته باشید که طراحی و ساخت این اتوبوس توسط متخصصین ایرانی انجام شده و زنجیره تامین قطعات آن شرکت‌های داخلی هستند، پس اگر بخواهیم پس از ۱۰ سال اتوبوس زیما را اورهال کنیم، از الان گارانتی می‌کنیم که پیمایش آن را از ۲۵۰ به ۴۵۰ کیلومتر

برسانیم؛ چون می‌دانیم که ترند و دانسیته باتری در حال افزایش است؛ بنابراین باید پیمایش بیشتری ایجاد کنند.

ما می‌توانیم این کار را روی اتوبوس خودمان انجام بدهیم، اما آیا می‌شود روی اتوبوس‌های وارداتی هم این امکان را تضمین کرد؟

توابران: شما طی مدت فعالیت شرکت شتاب، با چه مشکلاتی در زمینه اتوبوس‌سازی در ایران برخورد کرده‌اید؟

■ **مرادی:** اولاً باور عمده‌ای این است که می‌توانند یک اتوبوس بخرند و بعد اگر خواستند آن را به اهواز ببرند و اگر نخواستند به خط راه‌آهن - تجریش یا اردبیل یا جای دیگر منتقل کنند، در واقع می‌خواهند از یک تیپ اتوبوس، در جغرافیاهای مختلف از آن استفاده می‌کنند که از نظر من جواب نمی‌دهد.

در ایران با آن مواجه هستند. مشکل بعدی ما در زمینه منابع مالی مورد نیاز برای خرید اتوبوس است؛ در حال حاضر دولت با مشکلات مالی زیادی روبه‌روست و اتوبوس هم چیزی است که صرفاً باید توسط دولت خریداری شود.

یکی از چالش‌های دیگر، فقدان آزمایشگاه‌های معتبر برای تست و آزمایش‌های لازم روی خودروهای برقی است. اگر چنین آزمایشگاهی را در اختیار داشتیم، حدود ۶ ماه پیش اتوبوس‌های ما در مشهد به حرکت درآمده بود. البته تاخیر به وجود آمده، به دلیل نبود زیرساخت لازم برای شماره‌گذاری ماشین‌های برقی در داخل کشور است، نه فقط اتوبوس‌های برقی.

این هم یکی از چالش‌های بزرگی است که باید به صورت حاکمیتی حل شود، چون موضوع استاندارد، یک بحث حاکمیتی است و باید هم حاکمیتی بماند.

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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



کمک کنین تا قد قلك محك به هزينه دارو برسه

این روزها قلك محك برای رسیدن به هزينه دارو خیلی تلاش می‌کنه تا برای نجات کودکان مبتلا به سرطان با اتکا به عشق شما کاری کنه کودکان و خانواده‌هاشون جز دغدغه بیماری نگرانی دیگه‌ای نداشته باشن. با همراهی شماست که قد این قلك می‌تونه به تأمین هزينه‌های سنگین دارو برسه.

دریافت رایگان قلك درب منزل



۰۲۱ - ۲۳۵۴۰



خدمات IT و فناوری اطلاعات

تجهیز، نصب و پشتیبانی شبکه‌های رایانه‌ای
امنیت انواع شبکه و سرور
طراحی و توسعه انواع وب سایت و اپلیکیشن
مدیریت و اجرای سیستم VOIP
نرم افزارهای یکپارچه سازمانی

خدمات سازمانی

مدیریت امور مالی و حسابداری
مدیریت امور استخدامی
مدیریت ارزیابی و توسعه منابع انسانی
اجرای سیستم‌های ارزیابی عملکرد سازمانی
مدیریت جلسات و رویدادها

خدمات لجستیک

مدیریت لجستیک و زنجیره تامین
خدمات 3PL و 4PL
خدمات حمل و نقل بین المللی کالا
خدمات تخلیه و بارگیری، مدیریت انبار و موجودی
ترانزیت و حمل داخلی کالا

خدمات بازرگانی بین المللی

مدیریت تامین مواد اولیه و کالا
مدیریت و خدمات فروش بین المللی
خدمات تدارکات بازرگانی
تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
مدیریت و نظارت بر بازرسی کالا و بیمه

فرآیندهای پیچیده در یک راهکار ساده



نسیم اطلس تجارت
بازرگانی بین المللی



نسیم اطلس تامین (سهامی خاص)
مدیریت لجستیک و زنجیره تامین



نسیم اطلس کالا (سهامی خاص)
حق العمل کاری گمرکی



نسیم اطلس اقیانوس
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی



نسیم اطلس راهکار (سهامی خاص)
فناوری اطلاعات و خدمات رایانه‌ای



نسیم اطلس جاده
حمل و نقل بین المللی کالا



بیمه پاسارگاد

تقدیر بیمه پاسارگاد از ۴۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی

این گردهمایی از سوی شرکت بیمه پاسارگاد، در شهر مشهد و با حضور مقامات دولتی و قضایی کشور برگزار شد.

مسئولان وزارت راه و شهرسازی و گمرک جمهوری اسلامی ایران، به بررسی برخی چالش‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای ترانزیت کالا در کشور به‌عنوان بخش مهم پیشران اقتصادی پرداخته شد. سعید عمرانی، معاون قضایی دادستان کل کشور، شهریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی از جمله میهمانان ویژه این مراسم نیز در سخنانی کوتاه به شرح وضعیت جابه‌جایی بین‌المللی کالا و تشریح چشم‌انداز حکومتی و دولتی نسبت به این زمینه مهم اقتصادی پرداختند. مهرداد تقی‌زاده بهجتی، معاون سابق وزیر راه و شهرسازی،

گردهمایی تخصصی و ضیافت افطار شرکت‌های حمل‌ونقل فعال در حوزه ترانزیت کالا با حضور برخی مقامات دولتی و قضایی کشور، همچنین مدیران تشکل‌های صنفی صنعت حمل‌ونقل و شرکت‌های حمل‌ونقل فعال در حوزه ترانزیت کالا، توسط شرکت بیمه پاسارگاد و با هدف تقدیر از فعالان حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی با مدیریت ریسک مناسب در رویه ترانزیت کالا در شهر مشهد مقدس برگزار شد. در این همایش ضمن قدردانی از ۴۰ شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی برتر فعال در ترانزیت کالا و حضور مقامات مرتبط از جمله



مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، وحید حایری، مدیر پروژه بیمه رویه‌های گمرکی بیمه پاسارگاد و احمد زمانیان یزدی رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان نیز از دیگر سخنرانان این برنامه بودند که در محور برنامه‌ها، ضرورت‌های حوزه حمل‌ونقل و دغدغه فعالان صنعت ترانزیت صحبت کردند.



معاون قضایی دادستان کل کشور در این گردهمایی با تشبیه رانندگان به گلبول‌های سفید و قرمز خون در شریان‌های حیاتی تبادل بین‌المللی کالا در کشور گفت: «رانندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، انجمن‌ها، تشکل‌های وابسته در این عرصه و شرکت‌هایی مانند بیمه پاسارگاد که این روند را تسهیل و تسریع می‌کنند؛ سربازان اقتصادی کشور هستند که در خط مقدم جنگ اقتصادی امروز علیه کشور مبارزه می‌کنند.»



سعید عمرانی ادامه داد: توسعه صنعت حمل و نقل و توجه به آن، با صرف کمترین اعتبارات دولتی نه فقط اشتغال‌زایی گسترده‌ای ایجاد می‌کند بلکه می‌تواند تا حدود زیادی در کاهش هزینه‌های دولتی در بخش اقتصاد نیز موثر باشد. معاون حمل و نقل وزارت راه‌وشهرسازی نیز با اشاره به رقابت بالا در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی در کشورهای همسایه گفت: زمینه حمل و نقل بین‌المللی یکی از بحث‌های مهم اقتصادی است که همه کشورها و دولت‌ها سعی می‌کنند سهم قابل توجهی از آن را به خود اختصاص دهند چرا که انتفاع اقتصادی زیادی به همراه دارد.



ضرورت تعامل بین بخش دولتی و بخش خصوصی
شه‌ریار افندی‌زاده، همکاری دولت و بخش خصوصی را در ایجاد روابط موثر و پایدار با کشورهای منطقه، یکی از ضرورت‌های توسعه صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی عنوان کرد و توضیح داد: «بی‌شک این مقوله جز با برنامه‌ریزی دقیق میان‌مدت و بلندمدت میسر نخواهد شد. نوسان افزایشی-کاهشی میزان حمل‌ونقل بین‌المللی ما در ۱۰ سال گذشته مویذ این موضوع است که سیاست‌گذاری در روابط منطقه‌ای و بین‌المللی ما در این زمینه تاثیر مستقیم دارد.»

او اضافه کرد: «در سال‌های ۱۳۹۱، ۹۲ و ۹۳ ما شاهد روند افزایشی ترانزیت کالا تا عدد ۱۳ و نیم میلیون تن در سال بودیم اما این عدد در پایان این دوره سه ساله تا ۵ و نیم میلیون تن کاهش

پیدا کرد. پس از آن تا پایان سال ۱۴۰۰ ما یک بار دیگر شاهد روند افزایشی تا ۱۱ و نیم میلیون تن بودیم اما همچنان به میزان اوایل دهه نود نرسیده‌ایم.»

افندی‌زاده فعالسازی کارگروه بررسی چالش‌ها، شناسایی موانع در گلوگاه‌های ترانزیتی کشور براساس تجربه بخش خصوصی، ایجاد هماهنگی میان سازمان‌های مختلف مرتبط با حوزه ترانزیت و متعادل‌سازی عرضه و تقاضا را به‌عنوان برنامه‌های آتی وزارت راه‌وشهرسازی اعلام کرد.

از کشورهای همسایه جا مانده‌ایم

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در این همایش، به نقد ساختاری برنامه‌های دولت طی چند دهه اخیر در حوزه ترانزیت پرداخت و گفت: برای موفقیت در حوزه ترانزیت باید ابعاد این زمینه را به‌صورت واقعی با همه فرصت‌هایی که از دست داده‌ایم و فرصت‌های پیش‌رو بررسی کرد.

مسعود پل‌مه ادامه داد: «تعامل‌های کلان کشور در ایجاد زیرساخت‌های لازم برای حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، امروز ما را در شرایطی قرار داده است که کشور افغانستان و کشورهای حوزه CIS مانند سابق به مرزهای ما وابسته نیستند. حتی کشور عراق هم دیگر به بنادر ما وابسته نیست.»

به‌عنوان یک مثال بسیار گویا کشوری مانند پاکستان می‌تواند برای ترانزیت گندم به افغانستان با دشمن سیاسی خود یعنی هندوستان توافق کند و توجیه هندوستان هم برای این توافق منافع اقتصادی ملت خود است.

او اضافه کرد: «در چنین شرایطی که کشورهای همسایه ما درحال پیشی گرفتن از ما هستند و از محدودیت‌های بین‌المللی ایران به نفع خود استفاده می‌کنند ما موضوع ترانزیت را به‌جای مدیریت واحد به حدود ۲۰ سازمان سپرده‌ایم که مسئولیت ذاتی آن‌ها، تسهیل روند ترانزیت نیست. کمبودها در زمینه توسعه ترانزیت در کشور تنها مربوط به سیاست‌گذاری‌ها نیست، بلکه ساختارها و زیرساخت‌های لازم و کافی در کشور وجود ندارد. یکی از این چالش‌ها نبود امکان حمل‌ونقل چندوجهی در گلوگاه‌های ترانزیتی کشور به نفع ایجاد جذابیت اقتصادی برای مشتریان است. بخش خصوصی تلاش روزافزونی در زمینه ترانزیت انجام می‌دهد اما ناهماهنگی در دستگاه‌های





داخلی، سیاست‌گذاری‌های اشتباه و نبود ساختارهای لازم رشد این صنعت را با مشکلات جدی روبه‌رو کرده است.»

مانع جدیدی برای ترانزیت کشور

احمد زمانیان یزدی رییس هیات مدیره انجمن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی خراسان در سخنان خود در این همایش به نقد اصلاح جدید قانون قاچاق کالا و ارز و تاثیر آن بر فعالان صنعت ترانزیت پرداخت. وی با اشاره به این که بر اساس اصلاح جدید قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز بیشتر محمولات کانتینرهای ترانزیتی قاچاق محسوب خواهند شد، گفت: «طبق قانون جدید اکثر شرکتهای حمل و نقل ترانزیت‌کننده درگیر مسائل قاچاق می‌شوند و این امر به موقعیت ترانزیتی کشور لطمه خواهد زد.» مدیر پروژه بیمه رویه‌های گمرکی بیمه پاسارگاد نیز در بخشی از این همایش به ارائه گزارش عملکرد ۸ ساله بیمه پاسارگاد در طرح بیمه ترانزیت و برنامه‌های این مجموعه در سال ۱۴۰۱ پرداخت.

وحید حایری گفت: مهم‌ترین برنامه‌های امسال بیمه پاسارگاد شامل همکاری با گمرک ایران در راه‌اندازی مکانیزم فعال اقتصادی مجاز (AEO) برای فعالان صنعت ترانزیت و همچنین توسعه باشگاه مشتریان حمل‌ونقل بیمه پاسارگاد با تمرکز بر ترویج آموزش در میان فعالان صنعت حمل‌ونقل است.

مانند دوره‌های گذشته در برگزاری این ضیافت افطار، شرکت بیمه پاسارگاد با ارزیابی کیفی و کمی از شرکتهای حمل‌ونقل و براساس شاخص‌های تعداد پروانه ترانزیتی حمل‌شده و جمع تضامین اسناد ترانزیتی شرکت حمل‌ونقل، تعداد پرونده‌های خسارت و رقم خسارت، تعداد پرونده‌های ترانزیت اعلام وصول شده در سامانه گمرک، اقدامات کنترلی خاص شرکتهای به‌منظور صیانت از کالای ترانزیتی، درصد رشد تعداد پروانه ترانزیتی و جمع تضامین پروانه‌های ترانزیتی نسبت به سال قبل، در دو سطح شرکتهای دارای سطح مدیریت ریسک بسیار مطلوب و شرکتهای دارای سطح مدیریت ریسک مطلوب تقدیرکرد. از نکات قابل توجه در میان تقدیرشدگان تعداد قابل توجه بانوان به‌عنوان مدیران شرکتهای حمل‌ونقل بین‌المللی بود.

این گردهمایی پس از دو سال وقفه در برگزاری به دلیل شیوع ویروس کرونا، برای ششمین دوره با حضور ۳۰۰ نفر از مدیران، کارشناسان و فعالان این حوزه در مجموعه کوهسار مشهد برگزار شد.



کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)



خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارترینگ، تدارکات کشتی، بار شماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

WWW.SEPIDBANDAR.COM

۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹

INFO@SEPIDBANDAR.COM

۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
- انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم
- تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ (۵ خط)
- فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
- info@atiehtransport.com



شهاب ترابار آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - 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 taşimacilik A.Ş
K.bakkalkoy mah.Dudullu Bostanci yolu cad.Brandium residans,R1-Block,Kat.19.No:220
Atasehir/Istanbul/Turkey
Tel: (+90216)4699990 Fax: (+90216)4699059

CHINA AGENT

U-ELITE LOGISTICS CO.,LTD
room#2302, guidu building, no. 3007
chunfeng road, luohu district, shenzhen city
Postcode: 518000 Tel: +86-755-25889867

EUROPE OFFICE

HANI TRANS GmbH
In DenSchützenstraße11,D-66953 Pirmasens
Tel.: +49 6331 2281010-11
Fax: +49 6331 2281012
www.hanitrans.de info@hanitrans.de

تهران- خیابان احمد قصبیر (بخارست)،
کوچه چهارم (شهید مقدس)، پلاک ۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۳۳۷۷۵، فکس: ۸۸۳۳۷۷۵
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

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

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



نامداران
حمل نقل بین المللی و لجستیکی

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار

تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱
نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com
sales@namdaranlogistic.com



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

www.pishtazan.net
E-mail: info@pishtazan.net



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

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



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - 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

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۳۳۳۴

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

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

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری
دورس در امارات متحده عربی

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون
نماینده خط کشتیرانی سان استار
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل
بین المللی دی اند دی سون
نماینده 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 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

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

تلفن: ۵ - ۸۸۷۱۵۷۹۴
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

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

تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)

۸۸۸۲۰۱۶۲

فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳

www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱

تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ (خط ۱۰) ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۲۰۰۷

۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳

فکس: ۸۸۹۶ ۶۷۶۹ ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۴۵۴۹

Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،

ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،

واحد شماره ۵

تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵

۷۷۶۱۲۵۴۱

تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸

sinasadr@neda.net.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

الیت آریا جم

حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
خدمات بار هوایی
ترانزیت - ترخیص

تهران، خیابان آیتاله کاشانی،

جنب پارک یاران، پلاک ۲۲۰،

برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۰۸

تلفن: ۵۸۷۴۱

دفتر فرودگاه: ۲-۵۱۰۵۲۷۱-۰۲۱

دفتر بندر عباس: ۷-۳۳۸۶۴۰۶-۰۷۶

info@elitearia.com

www.elitearia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهیاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا

به ایران و آسیای میانه و بالعکس

♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و

امور گمرکی در کلیه گمرکات

تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان

خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



شرکت میهن ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR

International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی،

کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳

طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲

فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳

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)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،

برج اداری یاران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲

فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷

www.mojdehtarabar.com

info@mojdehtarabar.com



Amin Tarabar

International Transport Co. Ltd.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

امین ترابار

همراهی امین و امن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

(دریایی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹-۵ (خط ۳۰)

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com

amintarabar



SHAHAB SAGHEB

INTERNATIONAL TRANSPORT CO.LTD.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

شهاب ناقد

همراهی تارسیین

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

(دریایی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹-۵ (خط ۳۰)

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com

shahabsaghebintl

♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی

♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا

♦ مدیریت پروژه های خاص ♦ خدمات امور نمایشگاهی

♦ انبارداری و توزیع ♦ مشاوره لجستیک

♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین

♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

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

تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰ فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲ بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

info@niktak.com

www.niktak.com



NIK TAK Co. Ltd

حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی



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، کره جنوبی و تایوان

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه

گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵

طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۹۸۹۸۷۵-۷۶

۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۹

www.arsambarco.com



Safe Cargo Logistics

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

- 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

Address: No.119, bul.Iliyantsi, 1220

Sofia, Bulgaria

Tel: +359 - 877443900

+359-879207970

www.safecargo-co.com

info@safecargo-co.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شرکت
کالابر**

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALA BAR
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

تلفن: ۹-۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۰۲۱

نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸ - ۰۲۱

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

info@kalabar.net

www.kalabar.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های راهیان

حمل و نقل بین المللی و
صاحب خط کانتینری RDS
دارای سرویس مستقیم از:

- ♦ اروپا، آسیا، جنوب شرق آسیا، کانادا، استرالیا، آمریکای جنوبی و بالعکس
- ♦ کشورهای حوزه خلیج فارس به بنادر ایران و بالعکس ♦ ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای CIS
- ♦ حمل محمولات فله و پروژه ای
- ♦ حمل هوایی ♦ حمل زمینی از اروپا
- ♦ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران
- ♦ شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران
- ♦ دارای دفتر اصلی در کشور امارات، کانادا، انگلستان و چین

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۰۲۱ (۱۵ خط)
نمابر: ۸۸۹۱۳۵۶۸ - ۰۲۱

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com

Wireman
International
Transport Co.Ltd.



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

هوایی، زمینی و دریایی

- * ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی به ایران و بالعکس
- * حمل بارهای مسافری (فریت) بایسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه شرکت (Door To Door)
- * انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد
- * حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای

خاص، حمل های پروژه ای

تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰

فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:

۷۰-۵۱۰۵۱۶۹

www.wiseman-cargo.org

wiseman@wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

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

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

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۳۴۰۰-۵۱-۸۸۴۹۴۰۰

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
کریر - فورواردر

- 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
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
- نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
- تلفن: ۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۰۳۳۳۹۰۳۳۹۰
- فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷
- info@iransarie.com



نمایندگی آلمان
info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BOROUDAT BAR
INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

نمابر: ۸۸۹۵۵۰۰۴ - ۰۲۱

تلفن: ۸۸۹۵۵۰۰۳ - ۰۲۱

www.ibbitc.com

info@ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &
Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی
(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۶۰۳۷۱۴۱ / ۸۸۸۹۵۱۰۹

نمابر: ۸۸۹۱۲۷۱۱

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هویار ترابار
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

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

نماینده انحصاری گرانده مولتی
موال لجستیک (چین و تایوان)

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱

info@huyartarabar.com

مدیریت: احمدرضا ره آورد ۰۹۱۲۲۲۷۴۹۳۲

تلفن مدیریت: ۸۶۰۳۶۳۲۸

تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان
شهید کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه اول، واحد ۹

تلفن: ۸۶۰۳۶۳۱۷ - ۸۶۰۳۶۳۱۴
فاکس: ۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabarco.com
www.shahamtarabarco.com

شاهام ترابار
(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



Shaham Tarabar
International Transport Co. (PJS)
Reg. No.: 128336



رهزاد ترابار

Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

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

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

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



بارفربری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



سپهران تمابم

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 افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۰۲۰۲۸۷۸۱-۵

نمابر: ۰۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.com

ATLAS

Atlas Breeze Logistic Group
گروه لجستیک نسیم اطلس

Supply Chain
&
Logistic Management

مدیریت لجستیک و زنجیره تامین

Tel: +982143068

www.atlas-group.com

Fax: +982142498498

info@atlas-group.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

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

تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

LARA
FREIGHT
ULUSLARARASI TASIMACILIK A.Ş

Management by Ms. Ahu OZTURK

University Lecturer of Airfreight

Expert on Airfreight for Iran

From Anywhere to IKA ...



- Office tel
- Wapp
- Telegram
- Mail

: +90 212 267 5272 (09:00-18:00 / MON-FRI)

: +90 532 5731914

: +98 936 276 0202 (Only for Farsi Speakers)

: cargo@larafreight.com.tr

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریز - 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
نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
info@iranturkeman.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به تام ترابز

ارائه خدمات فورواردرینگ بین المللی و ترخیص کالا
دارای دفتر اختصاصی در فرودگاه امام (ره)
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۴۲۷۵۱۰۰۰
تلفن دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰

info@behtam.net h.miri@behtam.net
www.behtam.net



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری
و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه
اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،
طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰۷۲
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



حمل و نقل بین المللی
تهران رخس

حمل و نقل زمینی، هوایی، دریایی، ریلی
کریز، فورواردر
آژانس هواپیمایی
تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور
شمالی (توانیر)، کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶
info@trclco.com
www.trcl.ir



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی
و 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
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابز
کریز - فورواردر
تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،
کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiasepidtarabar.com
www.persiasepidtarabar.com



کالا تجیر

شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport Co.Ltd
فورواردر - کریز
آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی
(تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۸۱۱۷۸-۹ و ۸۸۸۳۴۶۳۶
فاکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷
e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



پول
حمل و نقل بین المللی و نمایندگی
خطوط کشتیرانی
کریز - فورواردر
تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه
شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹
info@pol-co.com
www.pol-co.com



سی بن ترابز

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 کفرنگ طبقه ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲
نمابر: ۸۸۸۴۷۶۶۴۲
www.seabonefarabar.com info@seabonefarabar.com



حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فاکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com

NAVID RASA AZAR

Export & Import

شرکت نوید راسا آذر

- ♦ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ♦ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ♦ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع جنب گمرک شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ / ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶
مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی) mobile: (+98) 9122077929
Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
 نامبر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
 sales2@kamyaran.com
 manager@kamyaran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
راه گستر فارس (سهامی خاص)
 کریر - فورواردر

♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء 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
 تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
 www.rgfc.net info@rgfc.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا

(تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)
 تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از
 میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
 پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۵ و ۶
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۲۵۵۸۵
 نامبر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
 E-mail: info@parsgita.com
 www.parsgita.com



ماکو سیر
 حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
 تهران: خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،
 پلاک ۱۹، برج زرین، طبقه ۶، واحد ۲
 کدپستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۲۷
 تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
 فاکس: ۸۸۷۴۷۷۸۳ / ۸۸۷۴۸۱۰۲
 ms_makuseir@yahoo.com



Unit 23, F 2, No. 42, Saba Blv.,
 Africa Blv., Tehran, Iran

Tel: +9821-220 20 108
 Fax: +9821-220 20 136
 +98 9128866844

info@hbdc.net



مرسا ترابری پیشرو

زمینی / هوایی / دریایی
 سوئیچ بار هوایی از اروپا
 لاین هوایی اختصاصی از چین
 تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۵۰۵۵۷
 ۰۲۱-۸۷۴۳۳۲۲۹۱۲

WWW.MORSA-GROUP.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)
 زمینی، دریایی، هوایی
 تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
 طبقه دوم، واحد ۸
 کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۳۳
 تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
 info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آریا مسیر

کریر - فورواردر
 تهران: خیابان ولیعصر، روبروی
 پارک ملت، بن بست آق بانو،
 ساختمان ۱۱۰، ط ۴، واحد ۷ شرقی
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۹۹۶۶ / ۲۲۰۳۸۸۴۷
 نامبر: ۲۲۰۵۵۸۲۸
 info@aryamsir.com

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
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۲۲۱۹ / ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱

www.mehantondar.com pricing@mehantondar.com



حمل و نقل بین المللی
ایران دهر

کریر - فورواردر
 صادرات - واردات - ترانزیت
 تهران: خیابان استاد نجات الهی، کوچه
 برادران شاداب، پلاک ۵۸، طبقه ۳
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۷۰۸۵ (خط ۸)
 فاکس: ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲
 info@irandahr.com



حمل و نقل روسیه تخصصی ماست

"شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۲۰ سال سابقه در مسیر روسیه"

🏠 خیابان مطهری، خیابان کوه نور، بن بست دوم، پلاک ۸، طبقه اول، واحد دوم
 📞 ۰۲۱-۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱
 🌐 www.frjtrans.com 📧 info@frjtrans.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هاگبار
LOGISTIC & INTERNATIONAL TRANSPORT SHIPPING AGENCY CO. (P.L.C.)

کریر - فورواردر
حمل و نقل بین المللی
داخلی توانمند، سراسری بزرگ مقیاس
هوشمند، نمایندگی کشتیرانی

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

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص کرج،
خیابان سپاه اسلام، خیابان شهید
عباس شفیعی (جلال)
تلفن: ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰
فکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
info@hbtc.biz
www.hagbarco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل کالا و خرده بار
به ارمنستان و اوراسیا
کامیونت، کامیون، تریلر، یخچالدار.

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
۶۶۷۲۵۹۹۲
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



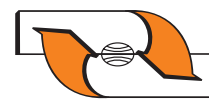
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸
www.zomorrodtarabar.com
info@zomorrodtarabar.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،
خیابان شهید کلاتری، پلاک ۷۸،
طبقه ۳، واحد جنوبی
تلفن: ۴۰۸۸۱۱۱۲
نمابر: ۴۰۸۸۱۵۷۰

www.silk-roadco.com
info@silk-roadco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

گروه الماس ترابر پارس

- ♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه
- ♦ دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق
- ♦ دارای نمایندگی فعال در دوبی، چین، 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 شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

تلفن: ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ / نمابر: ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

www.almastpgroup.com

info@almastpgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آلتون راه تندر

Altun Rah Tondar

فورواردر

تهران، یوسف آباد،
خیابان سید جمال الدین اسد آبادی،
خیابان شهید امیر جهانبخش (سوم)
پلاک ۶ طبقه دوم واحد ۵

تلفن: ۸۸۹۶۲۱۷۸ / ۲۱ ۹۸
نمابر: ۸۸۹۸۸۵۴۲ / ۲۱ ۹۸

info@altunrahtondar.com



شیب Shib

شرکت حمل و نقل بین المللی

شیب

(سهامی خاص)

دریایی - زمینی - ریلی - هوایی
فورواردر - کریر - لجستیک و ترخیص کالا
واردات و صادرات و ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا
حمل ترکیبی، حمل محمولات ترافیکی و
فوق سنگین و پروژه ای

تهران، خیابان طالقانی، تقاطع سپهبد قرنی، ساختمان ۲۹۲، طبقه پنجم
تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / همراه: ۰۹۱۲۹۶۸۰۲۹۵ / نمابر: ۸۸۸۰۷۳۹۷

www.shib.ws

info@shib.ws



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

جهان یخیال بار

(با مسؤولیت محدود)

تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹
کدپستی: ۱۵۷۸۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پارس گاز پرسیا

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

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱
فکس: 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

تلفکس: ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶
ایمیل: info@silkroadfarabar.com
وبسایت: www.silkroadfarabar.com



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرودریا 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 ۵۰۲ اداری
تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲
فکس: ۸۸۷۸۶۴۴۳

info@pars-pishro.com



حمل و نقل بین المللی وفاراه

کریو - فورواردر
• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵
تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۳-۵-۴۶۰۹۲۳۰۶
دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱
۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
www.vafarah.com
vafarah_co@yahoo.com



SAEEI TARABAR ARSHAM SHIPPING AGENCY CO. LTD

- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- ارائه خدمات فورواردری
- نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانپار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۸۸۱۰۶۹۷۱-۲
تلفن: ۸۸۷۱۲۷۵۸
تلفن: ۰۳۳۵۶۳۷۱۹-۷۶
Add : Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran
Tel : (+9821) 88106921-2 Fax : 88712758
www.Sta-transport.com Info@sta-transport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

• سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
• نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
• بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت راک
• 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 نیوران، مجتمع اطلس مال
طبقه پنجم، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱-۲۶۳۷۸۵۷۱ / ۲۶۳۷۸۵۷۲

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



شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر

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

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قرنی، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



دنیگارد
شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

با ۴۱ سال سابقه فعالیت
کریر - فورواردر
زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

* خدمات گمرکی - ترخیص کالا
* صادرات، واردات، ترانزیت
تهران، جنت آباد جنوبی،
نیش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰ - ۵۹
www.Donyagard.co
Azad@Donyagard.ir
azaddonyagard@yahoo.com



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه ای
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

DIRECT TO EVERY DIRECTION

آدرس: تهران بلوار نلسون ماندلا بلوار گلشهر پلاک ۴ واحد ۹
تلفن: ۲۲۰۵۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
بارفرابری آراز
International Carriage Company

* حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب
به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان
* حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط
بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست
* حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای
بوسیله کامیون های ویژه * حمل محمولات سنگین
و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی
تهران: خیابان سپهرودی شمالی، بالاتر از بهشتی،
خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۸۶۰۲۱۵۷۸ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۸۷۲۷۸۷۲
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵

arya.forward@gmail.com



شرکت ابتکار ترابری پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- * 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 جعبه های چوبی و بسته بندی 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 عباس آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶
تلفن: ۰۲۱-۴۵۵۱۳۰۲۱ - ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ شماره همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

www.etpcargo.com

info@etpcargo.com



دی ترانس سبا
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
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱ - ۵۰۷
فکس: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳
esmaeili@daytranssaba.com
Daytranssaba@gmail.com



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 کانتینر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat Rack & Open Top

Tel: +98 21 86047425 Fax: +98 21 86043379
Mob: +98 912 246 0188

www.roshandarya.com office@roshandarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کهکشان سیر آسیا

کریر - فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا
دارای نمایندگی فعال در گمرکات
بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و
اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر،
طبقه سوم، واحد ۴۰۶
تلفکس: ۶۶۹۰۴۹۵۵ - ۶۶۴۳۲۵۴۲
۶۶۵۸۳۸۱۵ - ۶۶۵۸۳۸۰۷

kahkeshanseireasia@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، خیابان دستگردی غربی، پلاک ۳۵۲، طبقه ۶

تلفن: ۸۶۰۸۷۸۱۷

۸۶۰۸۷۲۵۸ / ۸۶۰۸۷۲۱۹

فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵

www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه‌ای

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

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳ | نامبر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

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



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(مبشر 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 احمدقصر، خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

نامبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

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



ایران - تهران
sales1@nasr-alfedain.com



+98-2188921210



عراق - بغداد
+964 - 7721033931



International logistics



www.nasr-alfedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه نیک ترابر

کریر-فورواردر

- * حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های خرده بار، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی، فله و محمولات فاسد شدنی
- * حمل ترکیبی پروژه
- * خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- * دارای دفاتر فعال در کشورهای ترکیه، هلند، امارات و کلیه گمرکات مرزی

تهران، بخ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۶

تلفن: ۴۵۴۲۹ - ۰۲۱

همراه: ۰۹۳۰۷۶۵۶۲۶۴

info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تتیس

• 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 اقصى نقاط دنیا

• صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸
ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸

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



دنیا بار

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

تهران: خیابان مطهری، خیابان سنائی، پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۵۷ - ۸۸۸۴۱۹۵۶ - ۰۲۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com



Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

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

تهران: خیابان نجات اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- صادرات پروژه های سوختی با بیش از ۲۰۰ دستگاه تانکر تحت پوشش
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپایی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ - ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



ARMAN SEA LAND
آرمان دریازمین
(با مسئولیت محدود)

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

- ◀ ارائه خدمات بارفربری 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 اقصى 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

تلفن: ۴-۸۸۵۰۷۱۰۱ ، ۸۸۵۴۶۲۹۸ ، ۸۸۱۷۶۹۳۵

فکس: ۸۸۱۷۴۲۹۵ همراه: ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com

info@aslline.com

- ◆ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ◆ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ◆ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، آفریقا و استرالیا

◆ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی

(بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)

◆ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱

تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ شماره: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



International Transport.Co (LTD)

کالا سپید ترابر

(با مسئولیت محدود)

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

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش،

پلاک ۲، طبقه ۲ تلفن: ۸۸۹۴۱۹۶۷ - ۰۲۱ - ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷

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

تلفن: ۰۳-۳۶۰۳۹۸۹۰ - ۰۵۱ - ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴ شماره:

kalasepid@gmail.com



PARS TARABAR
International Shipping & Forwarding Agency

پارس ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

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

تلفن: ۲-۸۸۱۹۴۴۶۱ (۴۰ خط) ۵۴۵۱۳ شماره: ۸۸۱۹۴۴۶۵

info@parstarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

TIRAN
INT'L 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
تلفن: ۵-۸۸۲۴۱۰۳۴ و ۲۸-۸۶۰۱۶۷۲۶
www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com



مدیرعامل: احد زمانی (کریر و فورواردر)
شرکت حمل و نقل بین المللی
ایلیا لجستیک
Elya Logistics Intl Transport co.ltd

دفتر مرکزی تهران: سه‌رودی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه
یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
تلفن: ۲۱-۸۸۴۷۵۲۹۸-۸۶۰۲۶۵۰۴-۸۶۰۲۴۸۷۷
همراه: ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰



شرکت حمل و نقل بین المللی

ره انجام

(کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
- ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون‌های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
- ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
- ♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
- ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
- ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهرافاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۳
تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www. rahanjam.ir

info@ rahanjam.ir



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 ۲۳۰۷
ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲ / کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵
تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰
نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
تات فرابر ایرانیان

(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی
تهران: خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نیش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴
فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲
همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵
tatarfarabar@yahoo.com ghasemi@tatarfarabar.com
Alipour@tatarfarabar.com S: trans_shams

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

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

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری اول نواب ساختمان شهاب ۱ طبقه ۷ واحد ۱۷۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷ / ۰۲۱-۶۶۳۸۷۰۲۴ / ۰۲۱-۶۶۳۸۷۰۲۴

www.almasrahepayam.com info@almasrahepayam.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتا پارسا سیر

مدیران مجرب فورواردر و کریر

حمل کالاهای وارداتی و صادراتی گروپاژ و چادری و یخچالدار

زمینی و هوایی و دریایی

تهران، بلوار کشاورز روبروی بیمارستان ساسان، پلاک ۱۰۰، طبقه ۸

تلفن: ۸۸۹۸۰۸۶۶ / ۸۸۹۸۰۸۶۷ (خط ویژه) / ۵۴۹۲۱ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۹۷۷۳۶۴

ATAPARSASEIR.COM MANAGER@ATAPARSASEIR.COM



ماهان ترانس

(با مسوولیت محدود)

حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده ای کالا

(کریر و فورواردر)

حمل انواع کالای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت،

مجهز به ناوگان یخچالدار

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲ طبقه ۲، واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱ / ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ / ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

ترمینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / تلفن: ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴ / ۱۵-۴۴۸۰۴۴۱۴

بندرعباس: جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ / ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶



شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans Co. Ltd.
SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans Co.

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

موبایل: ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / تلفن: ۰۲۱-۵۷۶۴۳

www.samatrans.ir sales@samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

کریر - فورواردر

ایران - اروپا

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت

info@baristatrans.com www.baristatrans.com



تهران - خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرست) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳ - کد پستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ - تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای 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 لجستیک ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

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

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



جوانه کارگو بار

حمل و نقل بین المللی (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 ،
نیش خیابان دهم ، ساختمان امیر ، طبقه ششم ، واحد ۶۰۳

تلفکس : ۳۰ - ۸۸۰۱۴۵۲۹ - ۰۲۱

نمبر : ۸۸۳۳۶۶۶۸ همراه : ۰۹۱۲۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com

info@javahehcargo.com



شرکت

راگا ترابار پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
 - ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
 - ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ
- و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی **Door To Door**

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵
تلفن: ۲۲۵۵۱۴۸۸ - ۰۲۱ - ۲۲۵۵۱۴۸۷ نمابر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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

تلفن: ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۲۲۳ فاکس: ۶۶۳۹۵۲۷۵

همراه مدیر عامل: ۰۹۱۲۲۲۵۴۴۳۱

Info@ sadrahjam.ir

A.hosseinzadeh@sadrakhjam.ir



شرکت یونپاک

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

- ♦ بسته بندی لوازم منزل و مبلمان
- ♦ بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- ♦ ساخت صندوق های چوبی ♦ 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 سفارخانه ها و دفاتر روزنامه
- ♦ عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، پلاک ۸ ، ترینال یونپاک
تلفن: (۷خط) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵ نمابر: ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

www.unipack.ir

info@unipack.ir

Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
- دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بندر و مرزهای خروجی و ورودی ایران

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵
تلفن: ۸۸۹۸۹۸۰۱ - ۸۸۹۵۳۰۳۶ - ۰۲۱ / نمابر: ۸۸۹۷۷۹۴۰

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir

AXON

Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

حمل و نقل بین المللی
اکسون ترابار ابریشم

فورواردر - ترانزیت



شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابری

- ♦ 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

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲ / تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶ / شماره: ۸۸۹۲۶۵۲۴

www.ritco.co

info@ritco.co



شرکت

سام ران لجستیک

- * 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 افریقا، بالاتر از پل میرداماد، برج اناهتا، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴
تلفن: ۱۷ - ۸۸۶۶۰۸۱۵ - ۰۲۱

www.samrun.co

info@samrun.co



شرکت حمل و نقل بین‌المللی دالاهو ترابری شایان

- کریب - فورواردر - ترانزیت
- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
- حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
- مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴
تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ / شماره: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی و داخلی

همکاران شیلات

- متخصص در حمل کالای گروپاژ
- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به صورت دربست و گروپاژ - خرده بار
- به کلیه کشورهای اروپایی از ایران و بالعکس

تهران، تقاطع خیابان سمیه و موسوی، پلاک ۶۸، ساختمان سعید،
طبقه ۴، واحد ۵۵ همراه: ۰۹۱۲۲۴۱۸۹۸
تلفن: ۷-۸۸۸۴۵۳۴۶ / ۰۲-۸۸۸۳۷۷۰۲ / ۸۸۸۳۷۸۶۵ / فکس: ۸۸۸۴۷۶۳۲
hamkaran.shilat55@gmail.com

shahram_ghahremanzadeh@yahoo.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

هژیر راه

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

تلفن: ۲۲۱۲۳۹۳۱ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹

بندر عباس: بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی
تلفن: ۳۲۰۹ - ۰۷۶ / شماره: ۰۷۶-۳۳۴۴۲۰۳ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

www.hazhirrah.com

info@hazhirrah.com

- انجام ثبت سفارش، خرید، حمل، ترخیص و تحویل کالا از اروپا و آسیا
- انجام کلیه خدمات حمل و نقل از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- حمل تخصصی محموله های ترکیبی و چند وجهی
- دارای نماینده ترخیص در ترکیه و امارات
- دارای نماینده رسمی در گمرکات اصلی کشور (بازرگان، شهید رجایی، شهریار و ...)

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۵۳۹۱۱ / ۰۹-۸۸۰۵۹۳۴۸

همراه: ۰۹۹۱۴۴۶۶۹۷۲

تهران، خیابان یوسف آباد (اسد آبادی)، نیش خیابان شصتم، ساختمان تابان، طبقه ۴، واحد ۴۰۲



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ماهور تجارت آرام

info@mta-co.net



شرکت خدمات ساملی تیام 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

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱ / ۲۶۴۰۵۹۲۵ - ۲۶۴۲۲۴۱۶ شماره: ۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی آبنوس خارگ

مدیر عامل: هادی بخشی

• نمایندگی خطوط (NVOCC) کشتیرانی فعال در ایران، و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین المللی به صورت کانتینری (انواع کانتینر) به کلیه نقاط دنیا، کالای فله، تانکر و...

• شعبات: بنادر و پایانه های جزیره خارگ، بندر بوشهر، بندر عباس، بندر عسلویه، بندر امام خمینی

تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

تلفن: ۷۷۵۲۲۱۹۵ شماره: ۷۷۶۷۱۳۰۶

همراه: ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

www.abnouskharg.com

info@abnouskharg.com



International Freight Forwarding

Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا بالاتر از ظفر پلاک ۱۳۴ واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۱۰۳ - ۸۸۱۹۰۱۰۸

فکس: ۸۸۷۷۸۶۵۲

www.amadrah.com

info@amadrah.com



شرکت کشتیرانی

دریا سفیر هرمز

✚ حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران

✚ بارج و یکدکش 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

بندر عباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ - همراه: ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



کشتیرانی داتام دریای ارون

(سهامی خاص)

تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

تلفن: ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

www.datamsea.com

info@datamsea.com



DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.

شرکت کشتیرانی

دریا پرتوی گیتا

» Feeder operator

» Port services

» Stack provider

» Ship agency

» Regular port calling schedule at

AEJEJA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴ - ۹

www.dpgshippinglines.com

info@dpgsl.com



B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۷*۵۷۸۰۶۰۰۰



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 ایزو تانک کانتینر
 • خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
 تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

administration@seawaves.net
 www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی
فرتاک دریای آرام

- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فوروردری و استعلام آنلاین

Farahdel@fta-co.net
 fartak_darya
 WWW.FTA-CO.NET

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذر شهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴
 تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۲۱
 شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۲۱

www.fta-co.net farahdel@fta-co.net

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: ۸۸۷۹۸۸۰۰-۲۱ شماره: ۸۸۷۹۸۴۸۳-۲۱

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
 www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت
آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی
 نماینده خط کشتیرانی AAA هند
 حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۶۵۶۵-۶۴۶۴-۳۳۴۴ ۶۳۶۳-۰۷۶

Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفرابری 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 (بهرروز)،

ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲
 تلفن: ۲۶۴۲۱۲۸۰-۲۱ فکس: ۲۶۴۲۱۲۳۷-۲۱

ops@seapersia.com



شرکت کشتیرانی
ستاره دریای آرام

- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت (زمینی، دریایی، هوایی)
- سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر
- دارای انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی
- حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی، فرآورده های شیمیایی و کالاهای خطرناک
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- دارای نماینده در کلیه بنادر

تهران، میدان ونک، گاندی جنوبی، کوچه پنجم، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۳۰۳
 فکس: ۸۸۷۹۱۹۶۶-۲۱ تلفن: ۷-۸۸۷۹۸۸۹۶-۲۱

www.pss-ir.com

info@pss-ir.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
راهیان تجارت مارین

* 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 تلفن: (۳۰ خط) ۸۷۷۰۰۲۶۹

www.rtmmarine.co

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

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



تاجران دریا کالا
نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO
سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:
• سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین
خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
• حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
• حمل کالا به صورت EX Work
• سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ / شماره: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
اوسولیت محدود، 468726 Reg No.:

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



نماینده خط کشتیرانی

سیمای دریای گناوه

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

تهران: تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷
طبقه دوم شماره: ۸۶۰۴۵۲۷۰
تلفن: ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

info@sdgshipping.com
www.sdgshipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

توزال تکرو آسیا

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳
طبقه دوم شماره: ۸۶۰۴۵۲۷۰
تلفن: ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

info@toojaltakro.com
www.toojaltakro.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

گراش دریا

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

تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰ / شماره: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۲ / شماره: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ / شماره: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

info@grash.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی سلین دینیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴
۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

شرکت
نیک آریا سیمای ایرانیان قشم
(سهامی خاص)



نماینده انحصاری خط کشتیرانی
FREESEAS در ایران



نماینده انحصاری خط کشتیرانی
INTERWORLD در ایران



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه سوم غربی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۴۰۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۷۱۱۵۳
دفتر بندرعباس: بلوار پاسداران، روبروی دانشگاه پیام نور، دلاوران ۲۸، پلاک ۸، طبقه دوم
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۲۰۸ / شماره: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۲۴۱

info@nsirco.com

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، کدپستی: ۷۵۱۱۸۴۴۸۶۶

ksh.co.asl@gmail.com

تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی



شرکت کشتیرانی
خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

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 Switch B/L و Cross Stuffing

تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸ www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر 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
تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۶-۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳
saleh@pashamarine.com.



نماینده کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

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

تلفن: ۸۳۵۶۰ شماره: ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۲ شماره: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ شماره: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

info@hilaldarya.com



شرکت کشتیرانی
دریایپمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،

پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۰۲۱-۷۵۲۶۴ فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴ ۳۲۲۵۳۶۷۱
es@daryapeymayaminpars.com



نماینده کشتیرانی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

هماهنگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ شماره: ۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahanghdaryaypars.com
info@hamahanghdaryaypars.com



Azarpad Qeshm Co.

تامین کنندگان بزرگ کالا و خدمات فنی کشتی با
استانداردهای کشتیرانی بین المللی

شرکت آذرپاد

- تامین کننده کلیه اقلام مصرفی و تجهیزات عرشه، کابین و موتورخانه
- تامین کننده قطعات یدکی اصلی موتورهای کشتی، کلیه ماشین آلات موتورخانه و عرشه
- نماینده انحصاری شرکت BORGED MARTIN در تهیه نقشه و کتب دریایی
- تامین کننده تجهیزات ناوبری و کمک ناوبری، لوازم برقی و الکترونیکی، ارادار، اکدیس و غیره
- تعمیرات تخصصی انواع موتورهای دیزل دریایی پمپها و ماشین آلات موتورخانه و عرشه و خدمات فنی
- تمیزکاری عرشه، بدنه کشتی و خدمات تمیزکاری زیر آب کشتیها و مخازن

• دفتر مرکزی قشم شعبه • بوشهر • بندر عباس • خارک تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از اسفندیار، کوچه عاطفی غربی، پلاک ۱۰۱

تلفن: ۰۲۱-۷۲۳۸۱۴۰۰ شماره: ۲۲۰۵۴۸۶۷ apco-proc@ptsoc.com www.apmarineco.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



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، خیابان احمد قصیر، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه ۶
تلفن: ۰۱۰-۸۶۱۲۴۸۰۸ نمابر: ۸۶۱۲۴۴۷۶



Good Hope Shipping & Trading (p.j.s)

Ship's Agency in all Iranian Southern Ports.
Dry & Liquid Cargoes
Ship Broking, Ship Chartering, Ship Operation, Port
Operation (Loading/ Discharging Dry Bulk Cargoes)
35 years experience in the Iranian & International
Shipping Markets

Unit # 8, No. 16, Navak Str., Africa Blvrd, Tehran- 1518633747-Iran
Tel: +98 21 8820 5065/
Fax: +98 21 4581 2320
Email: info@goodhopeco.com

www.goodhopeco.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- ◀ فوروآردری
- ◀ 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



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدر اپراتورهای مطرح خلیج فارس

دفتر گناوه: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰
دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴
دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱
دفتر دبی: ۰۰۹۷۱۵-۰۱۷۱۳۰۲۴



www.pasargadline.com

Mail: com@pasargadline.com

ceo@slotmaster.ae



Torang Darya Shipping Line

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

OCEAN POLE STAR

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی
خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، ساختمان ملکه آسمانها، طبقه ۹، واحد ۹۱۰
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۳۲۱-۴

INFO@OCEAN-POLESTAR.COM

پردیس اقیانوس سیراف

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ◀ سرویس فیدری منظم و هفتگی از بندر عباس به جبل علی و بلعکس
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و NVOCC
- (Oceanic Ally, MNJ, Box Park, YSL, SCL, V Birds, SATT& Elite Shipping Line)
- ◀ سرویس حمل محصولات کانتینری به کلیه بنادر حوزه خلیج فارس / هند / آسیای جنوب شرقی / چین / اروپا و بالعکس
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی در بندر عباس و بندر جبل علی
- ◀ ارائه سرویس کراس استافینگ در بندر جبل علی
- ◀ ارائه سرویس تخصصی کانتینرهای یخچالی از / به بنادر هند / چین / اروپا به بندر عباس و بالعکس



شرکت کشتیرانی پاس

تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا،

بن بست صدر پلاک ۶، واحد ۳

تلفن: ۸۸۶۶۴۳۷۶

www.pas-shipping.com

شرکت کشتیرانی لتکا آبی کیش



تهران، خیابان ولی عصر بالاتراز خیابان شهید بهشتی کوچه ۱۸ پلاک ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ / شماره: (داخلی ۱۸۱) ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱

info@ltkshipping.com



کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارترینگ، تدارکات کشتی، بارشماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک
۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹
۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳

WWW.SEPIDBANDAR.COM INFO@SEPIDBANDAR.COM



شرکت نمایندگی کشتیرانی سلام دریا Hi Sea Shipping Company (Nvoc Services)

ارائه سرویس کانتینری دریایی
دارای مالکیت کانتینر خشک و یخچالی

سرویس Cross stuff واردات و صادرات حمل تخصصی محمولات هوایی و زمینی
دارای دفاتر نمایندگی در امارات، چین و ترکیه

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ و ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵ - ۷
تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱

info@hiseashipping.net



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: گراب، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
رضایتمندی کامل کشتیرانی ها 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)
تلفکس: ۰۶۱۵۲۲۳۷۲۲۴ همراه: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹-۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com

www.blueSPG.com



شرکت امیدان سامل پارسیان

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

تهران: پاسداران، خیابان گل نسی، خیابان ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰
شماره: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

info@ospico.com www.ospico.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی،
فرآورده های نفتی و...

تلفن: ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

www.afsmarine.com

info@afsmarine.com

دفاتر شرکت در امارات و چین

حمل دریایی کانتینری و فله، حمل هوایی، زمینی
عملیات جابه جایی محمولات وارداتی و صادراتی از بندر جبل علی و صدور
اسناد جدید (Cross stuff/Switch BL)

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ و ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵ - ۷
تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱



دریای متحد

United Sea Shipping and Int'l Transport Co.

INFO2@UNITEDSEA.NET



* حمل کالاهای سنگین و پروژه ای صادراتی ، وارداتی و ترانزیتی از اقصی نقاط دنیا * مجهز به ناوگان کامیونهای چادری، یخچالدار و تانکر تحت مالکیت و تحت پوشش * دفاتر و نمایندگی های فعال در کلیه کشورهای اروپایی ، اسکانديناوی (آمریکا - کانادا) شرق آسیا و کلیه بنادر چین

تهران، میدان فاطمی، نرسیده به خیابان ولیعصر، ساختمان شماره ۱۸، پلاک ۱۴، طبقه دوم، واحد سوم
 خط ویژه: ۴۵۶۷۴۰۰۰ فاکس: ۸۸۹۳۰۲۴۴

www.ganjbar.com

info@ganjbar.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، جردن، خیابان سپهر، پلاک ۲۲ (ساختمان سپهر)، طبقه ۵، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۱۲۴۱-۴

www.arkcotrans.com

تخصصی ترین مجموعه حمل محمولات یخچالی
 دارای کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Open top, Flat rack
 حمل مواد پتروشیمی با استفاده از Flexi tank و Iso Tank
 حمل کالا بصورت EX Work
 ارائه خدمات فورواردی و استعلام آنلاین
 سرویس Cross Stuffing از/به تمام نقاط دنیا (همراه با محوطه اختصاصی)
 ترانزیت داخلی و خارجی از/به کشورهای CLS
 حمل هوایی از/به تمام نقاط دنیا
 حمل زمینی از/به اروپا
 دارای نمایندگی و شعب در تمام بنادر ایران

کشتیرانی رابین مارین

تهران، خیابان شریعتی
 پایین تر از پل رومی، شماره ۱۷۸۸، واحد چهار

021 2229 5669

rabinmarine.com

نمایندگی خطوط کانتینری با سرویس های منظم هفتگی

از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور

RABINMARINE

سراسر اروپا، استرالیا و امریکا



IRSA MARINE SHIPPING Co.

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

چارتترینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

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

Email: info@irsa-marine.com



SSTRADE

دریا تجارت سامیار (سهامی خاص)

Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،

ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ - فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

www.sstrade.ir

Comm2@sstrade-ir.com



شرکت اسپندان ترابری آتیه

Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۸۸۷۶۹۶۰۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com

m.bahrami@sta-co.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

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

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹

نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی،
پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵

دفتر بندر عباس:

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱

نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه:

تلفکس: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از

اقصى نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس

• دارای نمایندگی مشهورترین خطوط

کشتیرانی جهان و فوروارد های 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 قصر،

کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ نمابر: 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.cargobooking.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

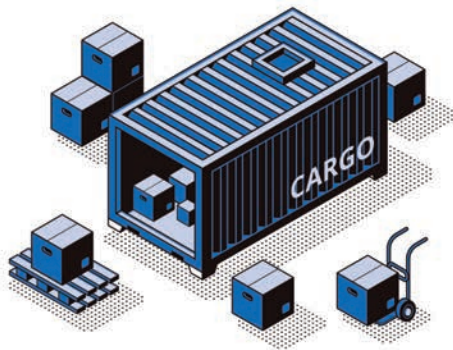


www.tcisrnsn.com

خط ۳۰ ۰۲۱-۷۹۳۴۳

www.ariantrans.com

info@ariantrans.com



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 منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندر عباس به

جزیره قشم و بالعکس

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

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان نریا، طبقه ۳ واحد ۳۱۳

تلفکس: ۲۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵ - ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵ همراه: ۰۹۱۳۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHSSD.COM



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش
خیابان ۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا،
پلاک ۶۲

تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴

نمابر: ۸۸۷۷۴۶۵۱

www.raikaseatrade.com

management@raikaseatrade.com



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، بندر عباس

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: ۱۵۸۶۶۴۴۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

توشه بر

Tushehbar

shipping &

international freight

forwarders co.

(Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی

و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی،

خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲،

ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



کشتیرانی بین المللی آریا بندر سپتا

دریایی، زمینی، هوایی
 • نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL
 • ترانزیت از مبادی ورودی
 • به گمرکات داخل و خارج کشور
 • دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی
 تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
 ۸۹۷۷۵۳۳۸ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
 www.absshipping.com
 info@absshipping.com



شرکت کشتیرانی فرشته اقیانوس آبی

نماینده ۵ خط کشتیرانی در حوزه های جغرافیایی مختلف
 * دارای سرویس های حمل کالاهای صادراتی و وارداتی دریایی به / از چین، کره، سنگاپور، مالزی، هند، ویتنام، سریلانکا و بنادر اروپایی
 * مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت راک و اپن تاپ
 تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
 تلفن: ۸ - ۸۸۵۰۸۳۵۱
 همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷

Info@fereshtehlineragency.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

کوله بار

* حمل محمولات صادراتی - وارداتی
 به صورت دربست و خرده بار
 * زمینی، دریایی، هوایی
 * دارای نمایندگی در کشور ترکیه (Door to Door)

تهران، خ آزادی، بعد از نواب، تقاطع اسکندری، ساختمان اداری پاتامال، طبقه ۴، واحد ۴۱۰

مدیر داخلی (امینی): ۰۹۱۳۲۹۸۹۵۳۹
 تلفن: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۱۵
 فکس: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۱۳

info@koolebar.co

گروه شرکت های حمل و نقل

نیلگون



گسترش

حمل و نقل بین المللی
 فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابری

حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آبی ایرانیان

ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی
 « سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه
 « سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیایی میانه و بالعکس
 « انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)
 « حمل محموله های (نفتی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)
 « حمل کلیه کالاها بادر اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، قیرکش، کارکریر، کفی)
 « حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه بر اختصاصی

تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم، پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲

همراه: ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹

www.nilgongroup.com / info@nilgongroup.com



شرکت کشتیرانی ونوس دریا

• حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
 • ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی)
 • ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
 • ارائه خدمات فورواردری
 • انجام امور لجستیکی و چارترینگ
 تهران، میدان آرژانتین، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۲، ساختمان سهبا، طبقه ۱، واحد ۱
 ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۹۰۰۳ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | ۰۹۱۲۷۷۶۶۲۷۲

www.venusdarya.com info@venusdarya.com



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱

دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
 تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
 نمایر: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

E-mail: info@pejanguulf.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
 Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (خط ۱۲)

فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
 www.sevenseasir.com



خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd Shipping Services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی، شماره ۲۶۵، برج ۳، طبقه ۱۱، واحد ۳
 تلفن: (۱۰ خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳
 فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵
 شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار
 E-mail: info@mojmadd.org

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

♦ عضویت در گروه نمایندگی های
**Cooperative &
Pacific Power Logistic**
در کلیه کشورهای جهان

♦ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

♦ انجام خدمات حمل Door to Door

♦ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و
حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس

♦ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های
فلهبر و تانکری

♦ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage

♦ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

♦ خدمات حمل DOOR TO DOOR

♦ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از
/ به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

♦ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴
تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶
Sarah.tn@psp-shipping.com
gmr@psp-shipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰، ساختمان دورقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

نمابر: (۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶)

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار
و مراکز شهرستان ها
douraghi@douraghi.com

South Sea Anchor Co Ltd

sea&port Service Customs Clearance
Export / Import



شرکت لنگر دریا جنوب

- ♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا،
- ♦ نمایندگی حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
- ♦ صادرات، واردات
- ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از بنادر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

خوزستان، بندر امام خمینی (سر بندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳
تلفن مستقیم: ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲ تلفن: ۰۶۱-۳۹-۵۲۲۳۵۵۳۱ نمابر: ۰۶۱-۸۹۷۷۹۶۰۹-۰۲۱
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵ ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

info@langardarya.com



مدیریت بار و دپا

نمایندگی:
**Sun Logistics,
St. John Lines, ANC
Expressway**

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 دریا بندری، پ ۶۶، ط ۳ و ۳
تلفن: ۰۲۰۲۸۷۷۷-۸
نمابر: ۰۲۰۲۸۷۷۹



شرکت دنیز دریا نورد متحد (با مسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی

♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

♦ ارائه سرویس های Cross Stuffing و Switch BL

♦ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبداي مختلف به ایران و بالعکس

♦ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیا، پلاک ۲،
برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸
کدپستی: ۱۵۱۱۳۳۴۹۹۹ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines
Agents L.L.C.
Suite No.4108, 41 Floor,
Churchill Tower,
Business Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:
Deniz Seafarer Pakistan
Suite #108, 1st Floor
Progressive Center, P.E.C.H.S
Block 6
Karachi, Pakistan

www.denizseafarer.com info@denizseafarer.com



نمایندگی کشتیرانی شرکت فانوس ساحل

(ثبت ۶۴۲ تاسیس ۱۳۶۱)
مدیر عامل: خدابخش امینی

♦ عضو بیمه کو

♦ عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

♦ ارائه کلیه خدمات مربوط به نمایندگی

♦ نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ
(کالای عمومی، فله و نفتی)

♦ خدمات کانتینری

♦ دارای شعب در تمامی بنادر جنوبی کشور

تهران، میدان فاطمی، ساختمان لئون، طبقه ۲، واحد ۵
تلفن: ۸۸۹۶۳۰۴۹ - ۸۸۹۶۹۸۱۴
فکس: ۸۸۹۶۵۴۱۹
amini@fanussahel.com
Fanus@fanussahel.com
operation@fanussahel.com

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی



دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

بندر عباس، خیابان امام خمینی،
روبروی میدان یادبود، پاساژ نصر
ساختمان ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۱۲۵۵۳ - ۴
همراه: ۰۹۱۳۳۷۸۲۷۰۶

Doc1@dnsship.com

daryaynilgoonsh@gmail.com



توسعه تجارت روبینا

شرکت

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ◀ سرویس حمل مستقیم کانترینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export)
- ◀ سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp
- ◀ سرویس حمل Break Bulk و Part Cargo (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 (تأمین فلکسی، استافینگ، بارگیری در محل ریفری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نقط سابق)،

خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵

تلفن: ۲۶۴۰۱۲۳۷

www.robina-shipping.com info@robina-shipping.com



شرکت کشتیرانی امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا،
نبش خیابان بیست و سوم،
پلاک ۱۳۹، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱

info@sgwshipping.com

www.sgwshipping.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 بارفرابری 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@hansanav.com



خدمات بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک
International Freight and Logistics Services

www.hansanav.com



شرکت خدمات کشتیرانی پارسی دریا سریع

« چارترینگ و حمل و نقل بین‌المللی
به صورت فورواردر و کریر
حمل دریایی کالاهای فله، عمومی،
تانکر و کانترینری با نرخ های رقابتی
« حمل کالا به صورت گروپاژ و
Door to Door

بندرعباس، سه راه جهانبار، نبش بلوار
دانشمند، ساختمان نیا، طبقه ۴
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۱۶-۱۹
همراه: ۰۹۱۳۳۳۳۹۰۹
۰۹۱۷۱۶۱۲۸۶۴

WWW.PSS-SHIP.COM



شرکت خدمات کشتیرانی آراد راه دریا ARAD SEA WAY ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نمایندگی کشتیرانی

• حمل و نقل بین‌المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

تهران، مطهری، مفتاح شمالی، برج مرجان، پلاک ۲۷۲، طبقه ۹، واحد ۹۰۲
تلفن: ۸۸۸۶۷۰۵۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶ / ۸۸۳۰۳۴۴۲

L.mahabadi@asw-shipping.com / S.kashani@asw-shipping.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:
◀ حمل و نقل دریایی (کانترینر، فله، تانکر)
◀ نمایندگی کشتیرانی (فورواردرینگ،
خدمات Door-to-Door)
◀ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
◀ ترانزیت و حمل کالاهای
صادراتی، وارداتی
از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
پوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک،
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

info@sdllogistics.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



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

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷
md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری
- استریپ و استافینگ کانترینر
- 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 دو بیست هکتاری،
دارای دو پایانه اختصاصی A و B

دفتر تهران: میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴ واحد ۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۳ تلفکس: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۱۲۵ مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamabnd.ir

sahelnamayanbnd@gmail.com



خط کانترینری فرمد

حمل دریایی
کانترینرهای یخچالی و خشک
از بندر اصلی کشور به بنادر
قزاقستان - روسیه - هند - دوبی

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵

info@farmad.co
www.farmad.co



AGENCIES



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000

Fax +98 21 75301999



شرکت نمایندگی کشتیرانی

مروارید دریای آرام

امکان ارسال در خواست نرخ
به صورت آنلاین از طریق
وبسایت شرکت

یوسف آباد، خیابان سیدجمال الدین
اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان
صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۶۰۹۹۲۶ - ۸۸۰۶۷۱۳۸

۸۸۶۱۵۳۴۰

فکس: ۸۸۰۶۷۱۲۶

www.csp-shpg.com

info@esp-shpg.com



شرکت پترو آسیا نمایندگی کشتیرانی

PETROASIA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

- انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
- حمل محصولات سنگین و ترافیکی
- حمل محصولات فله خشک، مایعات و میعانات گازی
- نماینده رسمی خطوط برتر کانترینری
- انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
- دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و لیتوانی



تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بهارست، پلاک پنج طبقه دوم، واحد ۲۰۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۵۸۹۰
info@petroasia.net



ABTIN WAY MIDDLE EAST INTL SHIPPING AGENCY CO LTD

شرکت آبتین راه خاورمیانه

(نمایندگی خطوط کشتیرانی)

۱. نمایندگی خطوط کشتیرانی
۲. ارائه خدمات حمل و نقل دریایی کالای فله و جنرال کارگو از بنادر مختلف
۳. حمل کالای عمومی و پروژه ای از کلیه بنادر دنیا به ایران و بالعکس با در اختیار داشتن شبکه نمایندگیهای کار آمد .
۴. قابلیت انجام حمل های (فورواردری زمینی و دریایی)
 - (کانترینر در بست) FCL، (خرده بار کانترینری) LCL
 - (کامیون در بست) FTL، (خرده بار کامیونی) LTL
 - (حمل بار هوایی) Air Shipment
 - انجام امور چارترینگ و نمایندگی کشتی HANDYMAX و PANAMAX
 - ترانزیت کالاهای وارداتی و صادراتی

آدرس: ایران - تهران خیابان خالد اسلامبولی خیابان بیست و سوم پلاک ۹ طبقه چهارم واحد ۲
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۵۵۹۸۹۸ +
فکس: ۰۲۱ ۸۸۷۸۴۲۵ +

Email : info@abtinway.com

Website: www.abtinway.com

شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و کشتیرانی



شرکت کشتیرانی

کارا افق گیشان

خدمات کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی

بندرعباس، سه راه سازمان، ساختمان ثریا

۰۷۶ - ۳۳۳۸۶۴۰۰ - ۴۰۱

دفتر تهران: تهرانپارس، ۱۹۲ غربی

۰۲۱ - ۷۶۷۰۶۹۴۸

دفتر مشهد: فرامرز عباسی، ۱ مجتمع بهارستان

۰۵۱ - ۳۶۰۲۲۹۵۷

همراه: ۰۹۱۲۸۹۲۶۳۲۳

LCL-FCL-TRANSIT
BULK HANDLING

CROSS STUFFING IN DUBAI
www.kogshipping.com

INFO@KOGSHIPPING.COM



ستاره تدارک دریا
نمایندگی کشتیرانی

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷

+۹۸۲۱ ۸۸۷۷۷۱۲۱ +۹۸۲۱ ۸۸۸۷۸۵۰۱-۴



نیکان ترابزر
International Forwarding &
Transportation Company Ltd.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی نیکان ترابزر (با مسئولیت محدود)

با بیش از ۲۸ سال سابقه فعالیت

(کریر - فورواردر)

حمل زمینی و دریایی

به اقصای نقاط جهان

ترانزیت و ترخیص کالا

تهران: جردن، خیابان دیدار شمالی

نبش کوچه کیش، پلاک ۳، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۴۰۷۶

۸۸۷۸۴۰۷۸ / ۸۸۷۸۴۰۷۹

Info@nikangroup.ir

www.nikangroup.ir



ترابری ایران فن (تراف)

حمل و نقل بین‌المللی

شماره ثبت: ۲۰۰۴۷

تهران، خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی

خیابان خواجه نصیرالدین طوسی،

شماره ۲۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱ - ۷۷۶۲۴۹۷۲

۷۷۶۲۴۹۷۳

فکس: ۷۷۵۲۳۶۶۹

www.traftransport.ir

info@traftransport.ir



شرکت تاساجل اروند



حمل و نقل و خدمات
هوایی، دریایی، زمینی

به صورت
Direct LCL
services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه‌ای

تهران / خیابان وزراء / خیابان ۳۹، پلاک ۲۱ ۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی
کریر - فرواردر

تلفن: ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱ - ۲

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر

جنوبی پلاک ۱۲۴ مجتمع میلاد

طبقه ۲ واحد ۴

afrabar2@gmail.com

RAHYAB LOGISTICS

World class Freight Consultants

نگاهی متفاوت با ارائه خدمات تخصصی حمل در واردات و صادرات کالا از/به اقصای نقاط جهان

« زنجیره تامین لجستیک

« خدمات نوین حمل و نقل بین‌المللی

« بازرگانی، بازرسی، بسته بندی، انبارداری

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی مسجد بلال، نبش کوچه شهناز، پلاک ۲۷۶۱، احد ۷۳

تلفن: ۰۲۱-۵۱۵۶۶۲۲۰ - ۲۲۰۵۳۰۸۷ - ۲۲۰۴۷۵۵۶ - ۲۲۰۴۳۵۵۶ - ۲۲۰۵۴۷۷۹۰ - ۲۲۰۵۴۷۷۹۰

www.rahyablogistics.com

info@rahyablogistics.com

Choose the best, We will do the rest



رهیاب لجستیک



مارال ترانس آذر

خدمات کریری و فورواردری حمل‌ونقل بین‌المللی



شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار آسیا

- * با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای 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
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ شماره: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
 ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
 Contact us : 021-88609173
 021-88605083
 051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی
 اترک بار خراسان

کریر-فورواردر

- 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)
 - حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
- مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع تجاری اداری آرمیناز گلشن، طبقه ۵، واحد ۵۰۱
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ فکس: ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

شماره تلگرام: ۰۹۰۱۸۲۹۶۲۹۴
 www.atrakharkhorasan.com
 traffic@atrakharkhorasan.com



کریر، فورواردر سوخت و کالا
 (صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
 جاده ای، ریلی، دریایی

- * حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- * حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- * حمل فرآورده های غیر نفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- * حمل محموله های کانتینری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ شماره: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳
 خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۶۳۰۰۰۶۹

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



شرکت حمل و نقل بین المللی
 همراهان شب توس
 HAMRAHAN SHAB TOOS

- ◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده ای دریایی ریلی و هوایی
- ◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی
- ◀ دارای انبار جاده ای مسقف واقع در جاده آسیایی
- ◀ دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل
- ◀ ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز
 عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱
 همراه: ۰۹۱۵۵۲۵۲۲۵۷ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵
 تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۷۷ شماره: ۰۵۱-۳۶۰۹۳۲۱۹

hamrahan_toos@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه توس



کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون 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
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

bidel@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com
 www.abanrahtoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت توس

(کریر-فورواردر)



- ◆ مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- ◆ دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- ◆ حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- ◆ سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- ◆ انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- ◆ دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

Add: 14, 5th, floor of Marmar Complex,
 Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.
 Mobile: +98915 3141875

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴ همراه: ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸-۳۸۱۱۴۳۷۹ شماره: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷

info@abtlogistics.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان



حمل و نقل بین المللی آساترابر 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 و عراق
 - 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 شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir

info@asatarabar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی ابرترابر توس

INTERNATIONAL TRANSPORT COMPANY

زمینی - دریایی - ریلی

کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی به کلیه نقاط جهان
 - دارای دفاتر فعال در کشورهای امارات - ترکیه - قرقیزستان و آلمان
 - دارای ناوگان ایرانی و خارجی جهت حمل کالا
 - ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران به همراه انبار نگهداری
 - مشاوره رایگان در امور حمل و نقل بین الملل
- آقای سجادی (مدیر آسیای میانه - مسلط به زبان روسی) ۰۹۱۵۷۱۵۵۰۳۴-۰۹۱۵۷۱۵۵-۰۹۱۲۱۱۲۶۷۱۶
تلفن: ۰۹۳۸۳۰۶۶۱۷۴ / ۰۹۱۵۵۰۰۴۵۶۴ / دفتر آلمان: ۰۰۴۹۱۶۰۷۷۰۳۹۳۶

www.abartarabartoos.com/



سدنا آسیا بار فرایر (مستولیت محدود)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بلعکس
- تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder
International Transportation Co., Ltd
No 30, Unit 6, 4th Gelayoi Street, 10th
South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran

سدنا آسیا بار فرایر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار خلیج فارس، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۶
نیش گلایل ۲
تلفن: +98-51-37666958-59
+98-51-37650426
info@sednaasiaforwarder.com
www.sednaasiaforwarder.com



شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص
- تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس
- حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS
- نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com



سر آمد یاران زمین



ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۲۱
نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱
yaranzamin_star@yahoo.com Saramadyaranzamin@yahoo.com

ATA TARABAR ATLAS
INTERNATIONAL TRANSPORT CO



WWW.ATATARABAR.COM
EMAIL:INFO@ATATARABAR.COM
Tel: +98 513 8550305-9 | Fax: +98 513 8545669
Address: Zist-e-Khavar Building Shariati Sq, Mashhad, Iran



حمل و نقل بین المللی دریایی، جاده ای و ریلی
درای ۲۰۰۰۰ متر انبار و باسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران

فورواردر - کریر

- دارای دفاتر نمایندگی در تمام مرزهای ایران و آسیای میانه، افغانستان، عراق و ترکیه
- مشاوره و انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ و مرکب)
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه، افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل بار زمینی به صورت دربیست (FTL) گروپاژ (LTL)
- حمل کالا با کامیون و کانتینر از مبادی ایران به تمام نقاط اروپا و آسیا
- خدمات زمینی، دریایی، ریلی، ترانزیت

مشهد، چهارراه مجد، ابتدای بلوار کریمی، ساختمان ضامن آهو، طبقه ۵، واحد ۵۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ / فاکس: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

www.btktransco.com

btktransco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابریکیان

مجتبی بهاروند

موسس و رئیس هیئت مدیره



شرکت حمل و نقل بین‌المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

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

تلفکس: ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳ / ۳۷۱۲۶۲۸۴

۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰ / ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

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

WWW.TANIABARBOD.COM
TANIA.BARBOD@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زاد راه

مشهد، بلوار خیام، خیام جنوبی ۱۰
پلاک ۱۷، ساختمان بهزاد، طبقه ۴
واحد ۱۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۰۳۲۳۲
۳۷۶۰۳۱۳۱

نمبر: ۰۵۱-۳۷۶۰۰۴۵۰

info@zadrah.com

www.zadrah.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

پیش‌تاز ترابر

عصر خاوران

فورواردر - کریر

■ حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های

نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه

■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین‌المللی

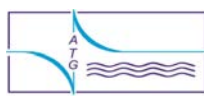
■ حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

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

پیش‌تاز ترابر: ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۳۳۸۲۳۴۶۷ - ۰۵۱

نمبر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰ همراه: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰

pishtaztarabar@yahoo.com



دریای آبی متحد

شرکت نمایندگی کشتیرانی

آباتمیم گیتی

شرکت حمل و نقل و لجستیک بین‌المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی، LCL و پروژه ای از اقصی نقاط

جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل از مبدا تا مقصد DOOR TO DOOR SERVICES

« حمل چندوجهی بین‌المللی Multimodal Transport

« ترخیص کالا

Head Office:

Tell: (+98) 513 705 4062

Whatsapp: (+98) 915 442 2267 , 901 396 9304

Email : abatamim@yahoo.com

Bandar Abbas branch:

Whatsapp: 0098 912 047 2267 ، 0098 993 211 2907

E-mail: ublueslogistics@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کیامهر ترابر

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

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

نمبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷

kiamehr@mail.ru
www: kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

آتی ران

صادرات کالا به ترکمنستان
افغانستان (آسیای میانه)

مشهد، بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷

پلاک ۳۳۱ واحد ۱۱

تلفن: ۰۵۱۳۸۴۵۴۷۷۸

۰۵۱۳۸۴۵۴۷۷۹

نمبر: ۰۵۱۳۸۴۲۹۳۲۵

کریر آقای عفتی: ۰۹۱۵۵۰۲۱۱۴۲

Atiran@ymail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زهره شب

کریر - فورواردر - ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان

« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان

« حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS

« نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی

« اجاره ژنست (دستگاه مولد برق) در دیوی بندرعباس جهت

کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴

تلفن: ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۸۵ - ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۳۲ - ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۱۶

فکس: ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ / موبایل: ۰۵۱۳۸۵۹۶۵۲۸

واتساپ و تلگرام: ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

www.zohreshab.com

info@zohreshab.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

جواهر نگار توس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ره تاش توس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۲

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com



خدمات حمل و لجستیک مواد سوختی و گاز مایع (LPG)

« فورواردر - کریر « جاده ای - ریلی



« حمل و نقل جاده ای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای میانه، عراق، آذربایجان و قزاقستان



مشهد، خیابان احمد آباد، احمد آباد ۱۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳
 تلفن: ۰۶۴-۳۸۴۷۹۰۶۱ / ۳۸۴۷۹۹۹۹ / ۰۵۱-۳۸۴۳۹۹۹۹ / فکس: ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵
 salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی
سلمان ترابر توس



تابران ترابر شرق

حمل و نقل بین‌المللی

ریلی - زمینی - دریایی

* ارسال محمولات صادراتی - ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه، افغانستان و ترکیه از طریق ایران
 * انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در سایر مبادی و گمرکات کشور

تلفن: ۰۵۱۳۷۶۶۸۹۷۹-۳۷۶۶۸۹۶۰
 همراه: ۰۹۱۵۵۵۰۱۵۴۸

Info@tabrantarabar.com



مدیریت
 آقای مهاجری



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
صبا ماهان مشهد
 شرکت بازرگانی
مروارید تجارت توانا مکران

کریر - فورواردر - ترخیص کالا
 ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶
 تلفن: ۰۵۴۳۳۲۲۳۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ / ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵ / شماره: ۰۵۱-۳۳۲۲۶۴۰۵
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

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



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

توکا ترابر

کریر - فورواردر

(جاده ای - دریایی - ریلی)

« حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
 « ارائه خدمات کانتینری منظم از بندر اروپا
 « انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات، عضو فیاتا

مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۰
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵ / فکس: ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

info@tookatarabar.com



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۳۰۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
 فاکس: ۰۳۳۷۴۲۹۲۸
 تلفن غرفه پایانه: ۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل سراسری

عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
 ■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳
 عدل ترابران: ۰۵۰-۳۳۸۲۲۴۴۹ / شماره: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)
 شماره ویژه: ۰۳۱۳۴۷-۰۵۱ / همراه: ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

حنان ترابر شرق

کریر - فورواردر
 حمل کالاهای ترانزیت - صادرات - واردات

سیستان و بلوچستان، زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲
 تلفن: ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰
 ۰۵۴۳۳۲۲۸۲۹۳
 فکس: ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸
 ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

Hannantarabarshargh@gmail.com



روان تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کریر - فورواردر

* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
 * واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
 * واردات از کلیه بندر اروپایی و آسیایی
 * حمل زمینی از اروپا
 * خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
 تلفن: ۰۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ / ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۵۲

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین‌المللی نیکسان کالا تجارت
 Niksan Kala Tejarat

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

نیکسان کالا تجارت

* ترانزیت، صادرات، واردات

* ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

بندر عباس، بین میدان بلوکی و یادبود، کوچه شهید حسن پور، ساختمان آسمان، طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۲۲۳۳۸۹۲ / ۰۲۲۲۳۳۹۳۷۵ / ۰۷۶-۳۲۲۳۳۸۹۲
 همراه: ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱ / فکس: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹

www.nkt-co.com

info@nkt-co.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان



شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری

حامد بار

(بزرگ مقیاس هوشمند)

شرکت برتر در حمل و نقل کشور
در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

« دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل و نقل
www.hamedbar.ir

« صدور بارنامه های دولتی در سراسر کشور

« ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر کشور در سریع ترین زمان توسط تریلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون ها

« دارای ترمنال اختصاصی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آزادی،
روبروی مسجد دانشگاه شریف،
شماره ۴۶۰، ساختمان مصطفی

تلفن: ۹-۰۹۶۰۴۹۰۶۶

فاکس: ۰۸۶-۰۱۰۶۶۰۰۱

info@hamedbar.ir

www.hamedbar.ir



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 یا کامیون های کفی و کانترینر به کشورهای همجوار

اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان تره بار
نرسیده به ترمنال مسافری،
ساختمان STC طبقه چهارم

تلفن: ۸-۰۷-۲۳۸۲۲۲۰۴۵

نمابر: ۰۴۵-۲۳۸۲۰۷۷۳

badpa_ardabil@yahoo.com



نیک بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر و فورواردر

NIKBAR Co

Int'l transport

URMIA IRAN

Tel: 04432759351-4

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب تیر آریا

کریر و فورواردر

« دارای کسنددهای ملکی

« فعال در مسیرهای اقلیم کردستان، عراق و ترکیه

« دارای مجوز حمل یکسره و سرویس منظم به اقلیم کردستان

دفتر مرکزی: ارومیه، بلوار آزادی نرسیده به گمرک، ساختمان شهاب تیر آریا، طبقه همکف

۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳ / ۰۴۴-۲۲۷۵۶۱۴۶-۷ فرهاد حاتمی



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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶

Sun.logistic

Sunlogistic.net

info@Sunlogistic.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

آریا فرین جام

ARIA FARIN JAAM INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING CO.

Aria Farin Jaam Freight Forwarding Co.

- سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون در دست یا به صورت خورده بار، با استفاده از ناوگان ایرانی و خارجی.
- حمل محمولات هوایی به صورت یخچالی و غیر یخچالی از کلیه نقاط جهان به مقصد ایران و بالعکس.
- حمل دریایی با استفاده از انواع مختلف کانترینر به صورت خورده بار یا در دست از کلیه بنادر جهان به بندر ایران، و به صورت در دست از بندر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیر مستقیم.
- انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط و قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا.



تهران، خیابان بهشتی، قبل از اتوبان مدرس، پلاک ۳۴۰، ۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰

www.ariafarin.com

info@ariafarin.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پروا ترابر

کریر فورواردر

نمایندگی یاشا لجستیک در ترکیه با بیش از ۳۵ سال سابقه فعالیت

زمینی ریلی هوایی دریایی

خدمات گمرکی ترخیص کالا و واردات

وارد کننده کامیون های نسل جدید رنو- داف - ولوو

تهران، میدان ولیعصر، خیابان صفشکن، خیابان طالقانی، پلاک ۳۰۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۸۸۸۰۰۷۷۴ / ۸۸۸۰۷۲۷۸ / ۸۸۹۲۷۴۸۸ نمابر: ۸۸۸۰۸۱۳۰

Parvatarabar

۰۹۳۹۲۱۴۷۵۳۱

www.parvatarabar.info / Info@parvatarabar.info



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

- ◀ 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 آیرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد DY
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳
- فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
- E mail: info@taranomtabriz.ir



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- ◀ 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
- ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵
- دفتر خوی: خوی، بلوار ولیعصر، روبروی بانک ملی، کوچه سمندری، پلاک ۱، طبقه ۲ تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴
- همراه: ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ (تنومند)
- latifbeiramy@yahoo.com
- www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
- فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
- دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد
- جنب گاراژ مدرن
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
- فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

- تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
- تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱
- نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
- www.sarafraztarabar.com ferdousi7005@hotmail.com
- info@sarafraztarabar.com ferdousialireza@gmail.com



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

کالجار (سهامی خاص)
International Transport &
Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

نمایندگی کلیه ایرلاینها

- تبریز: چهارراه راه آهن جنب پمپ بنزین، آذر پترول، پلاک ۶
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
- فکس: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲
- فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری
- تلفن: ۰۴۱-۳۲۶۱۳۱۳
- مدیر عامل: ایوب ساعی ۰۹۱۴۱۱۴۶۹۷۶
- www.kaljar.ir
- www.kaljar.net



آرتا لجستیک

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- ◀ دارای ۲۵۰ کامیون چادری، یخچالی، جامبو و تانکر عضو و غیر عضو
- ◀ حمل و نقل زمینی کالا های عادی به صورت خرده بار یا در بست، محموله های ترافیکی، مواد سوختی و محموله های شیمیایی خطرناک، کالاهای پروژه های
- ◀ سرویس های منظم از ایران به ترکیه، گرجستان، ارمنستان و اتحادیه اروپا و بالعکس
- تبریز، محله نصف راه، خیابان شهید آیت اله محلاتی، بلوار ۲۲ بهمن
- پاساژ ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰ همراه: ۰۹۱۲۲۳۵۸۵۶۵
- www.artalogistic.com info@artalogistic.com



شهاب سحر آذر

حمل و نقل بین المللی کالا

(فورواردر - کریر)

- 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
- تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸
- ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷
- نمابر: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸
- shahabsaharazar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهور کیان سبلان

به 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 نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶
- تهران، خیابان سوم وزرا، پلاک ۲۶، طبقه سوم، واحد ۹
- ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۳۹۱۶۹۲۸
- info@mahourkiyan.ir



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

مروارید ماکو

(سهامی خاص)

Road&airway&
Shipping& packing
custom clearance&
services

morvaridmaku_transport@yahoo.com

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

- بازرگان: جنب درب گمرک بازرگان، مجتمع امیرحسین، طبقه ۳، واحد ۵
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ / نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴
- Add: Next to the bazargan customs door, Amir Hussein Complex, floor3, Unit5
- Tel: (+9844) 34375084/ 6 Fax: +984434372740

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژه - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین (داخلی - آسیای میانه)

تهران، اتوبان تهران-ساوه، کیلومتر ۱۲ پایانه بار تهران غرفه ۲۲۶

تلفن: ۹ - ۵۵۲۹۵۹۳۶

۸۸۷۰۵۶۵۶ / ۴ - ۸۸۷۰۷۶۷۱

نمابر: ۵۵۲۹۶۱۳۷

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



ستی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین‌المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار خصوصی کاوه

تلفن: ۳۳۱۱۳۰۰۴ / ۳۳۱۱۳۰۰۲ / ۳۳۱۱۳۰۰۱ - ۰۶۶ - ۳۳۱۱۳۰۱۳ / ۳۳۱۱۳۰۱۳ - ۰۶۶

همراه: ۰۹۱۶۸۸۸۷۵۳۵ / ۰۹۱۶۳۶۰۶۸۸۰



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

- 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
تلفن: ۳۲۰۹ - ۰۷۶ - ۳۳۴۴۲۰۳ / ۰۷۶ - همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
میدان تره بار: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه ۴
دفتر تهران: سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com

شرکت حمل و نقل

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

تلفن: ۳۶ - ۳۴۳۵۶۳۳۵ / ۰۳۴ - ۳۴۳۵۶۳۳۷ / ۳۴۳۵۶۳۳۷ - ۰۳۴

همراه: ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲ / واتساپ: ۰۹۱۳۰۳۲۹۸۴۷

aligholamhoseyni537@gmail.com



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

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

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۲۲۴۷۶۸۲۴ - ۰۳۴ - ۲۲۴۷۶۸۵ / ۰۳۴ - ۲۲۴۷۶۸۵ / ۰۳۴ - ۲۲۴۷۷۰۵

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۹ - ۳۴۳۴۳۶۱۷۵ - ۰۳۴
saadat_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس
- از طریق ریل و جاده • حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ / ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ / نامبر: ۶۶۹۱۵۱۸۷

info@tarkibtrans.ir www.tarkibtrans.ir



خدمات حمل و نقل ریلی و ترکیبی کالا

دارای ناوگان بالغ بر ۱۲۰۰ دستگاه واگن باری از نوع لبه کوتاه و مسطح
مخزن‌دار - لبه بلند و کمر شکن

۶۰ دستگاه کانتینر ۲۰ فوتی و ۴۰۰ دستگاه باکت مخصوص حمل مواد معدنی
دارای دفاتر نمایندگی در طول خطوط ریلی در سراسر کشور

تهران، خیابان گاندی شمالی، خیابان برادران شریفی، پلاک ۱۰ واحد ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳ - ۸۸۶۶۰۰۹۴ / فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

www.parto-bf.com

info@patro-bf.com

شرکت حمل و نقل داخلی **ساحل ترابر پارس**

گروه حمل‌ونقل پارس **S.T.P**

شرکت حمل و نقل داخلی **ساسان ترابر پارس**

◀ حمل تخصصی کود شیمیایی ◀ حمل محمولات سبک و سنگین ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
 ◀ حمل محمولات تانکری و مایعات ◀ انجام پروژه‌های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا
 تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵
 دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی‌راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳
 تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com

شرکت حمل و نقل پیمانکاری **آذر ظریف**

حمل جامدات، مایعات، گاز

دفتر مرکزی: تبریز، انتهای خیابان رسالت، روبروی مجتمع خدماتی کوثر، پلاک ۱۸
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۸۶۴۹ / ۳۴۴۵۴۵۹۵ / ۰۴۱-۳۴۴۶۴۰۴۰ - ۰۴۱-۳۴۴۵۱۴۹۱
 مدیر عامل (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۵۷۰۵۳ - مدیر داخلی (ظریفی): ۰۹۱۴۱۱۴۱۵۰۳
 شعبه ۱: دفتر پایانه بار تلفن: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۷۰
 شعبه ۲: کارگاه نگهداری و تعمیرات: جنب درب غربی پتروشیمی تبریز
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۳۱۱۰۱۰۲ - ۰۴۱-۳۴۳۱۱۰۱۰۲ - ۰۴۱-۳۴۳۱۱۰۱۰۲
 شعبه ۳: مراغه تلفن: ۰۴۱-۳۷۲۷۳۵۵۵ - همراه: ۰۹۱۴۱۲۰۷۰۷۵
 شعبه ۴: کلیبر تلفن: ۰۴۱-۴۴۴۳۳۶۹۱ - همراه: ۰۹۱۴۸۳۱۷۵۷۰
 www.azarzarif.com azarzarif.co@gmail.com

شرکت حمل و نقل **صنایع روغن بار گلزا**

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربری‌ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به ویژه از مبادی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)
 حمل کننده تخصصی روغن خوراکی
 تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱ - ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷ / فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷
 بندرعباس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸ / بندرامام: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۷۵۳
 تهران: ۰۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹
 www.bargolza.com bargolzatrn@yahoo.com

شرکت حمل و نقل **دز فول مهر**

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت ۷۱۱

مدیریت: سید محمد حسن غفوری
 تلفن: ۰۶۱-۴۲۴۴۶۲۰۰ - همراه: ۰۹۱۶۱۴۱۴۹۰۸
 دزفول: جنب میدان بار مهدیه، خیابان پاییز نبش خیابان دوم
 D.Z.FOOL COMPANY

شرکت حمل و نقل داخلی **تکران سرعت سیراف**

تخصصی ترین شرکت در جنوب کشور
 جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو
 ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر
 مدیرعامل: علیرضا شاه نشین
 بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۲۲
 تلفن: ۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۲۳۷۱۲۲۶۴

PSF EXPRESS
 پست سریع بین المللی

وبسایت: www.pspexpress.com
 ایمیل: info@pspexpress.com
 نشانی: تهران، میرعماد، خیابان سیزدهم،
 کوچه نیریزی، پلاک ۵
 تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۱

خدمات بار هوایی **شاهین آسان سیر**

ارسال بار هوایی داخلی و خارجی
 انجام تشریفات گمرکی و اخذ مجوزات لازم
 بسته بندی تخصصی بار هوایی
 مشهد، بلوار جمهوری، جمهوری ۱۹، نبش مهرزاد ۲
 خدمات بار هوایی شاهین آسان سیر.
 تلفن: ۰۸۸۶۱۰۴۵۲ / ۲۱-۸۶۰۵۳۹۷۵ - همراه: ۰۹۱۵۴۵۵۵۵۱۹
 باقی: ۰۵۱-۳۳۴۹۲۱۱۲ / ۳۳۴۹۲۱۱۳ / ۳۳۴۹۲۱۱۴ / ۳۳۴۹۲۱۱۵
 Info@asanseir.ir



حمل و نقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچ

iranvichco@yahoo.com

دفتر مرکزی: سنندج خیابان طالقانی
کوچه مولوی کرد پلاک ۸
تلفن: ۳۳۱۷۷۷۷۸ - ۰۸۷
فکس: ۳۳۱۷۰۱۰۱
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
۸۸۸۹۷۴۹۷
واتس‌آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳



شرکت حمل‌ونقل داخلی کالا

جاده ترابر طوس

حمل کلیه کالاها از مبدا
مشهد به تمام نقاط کشور

مدیرعامل: علی فخار
مشهد، پایانه بار خیبری، ساختمان
مرکزی، طبقه سوم، غرفه ۳۱۰

تلفن: ۰۵۱-۳۳۹۲۱۲۵۲-۳
نمابر: ۰۵۱-۳۳۹۲۰۱۶۱
همراه: ۰۹۱۵۲۲۲۲۷۷۳



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل‌ونقل

شباهنگ بروجن (متحدہ)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی

دانشگاه آزاد
تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰
۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰
همراه: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰
۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت حمل و نقل

نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور

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

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۲۹
۳۳۴۴۶۱۴۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸
همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸
۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰ / ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴
nasimtarabarco@yahoo.com



آتیه گستر همکاران

شرکت حمل‌ونقل داخلی
حمل انواع کالا از بندرعباس به
سراسر کشور

دفتر مرکزی:
۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵
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 جاده ای داخلی

سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استرپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندرعباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای

رشید بار بندر

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

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس به
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت
کالا به خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده کشتی‌سازی،
شهرک حمل‌ونقل، غرفه شماره ۲۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۳۲۲۵-۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۲۳۲۲۱
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

Info@doo Stanhormozgan.com

کمرشکن داران خوزستان

(سهامی خاص)

* همکاری با شرکت‌های
توزیع و پخش در استان خوزستان
* صدور بارنامه و بیمه

خوزستان، اهواز، میدان چهاراسب
(سه راهی تپه)، کوی ولایت، اول بلوار
مدرس، جنب پایانه سابق، مجتمع
المهدی، طبقه همکف

همراه:
۰۹۱۶۹۲۵۸۶۸
۰۹۳۷۲۷۱۳۸۰۴



شرکت حمل و نقل جاده‌ای

احسان هرمزگان

• دارای کمرشکن ۱۱،۷۰۴ محور جهت حمل محمولات

سیبک 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 انبار داری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، ترسیده به سه راه جهانبار، ساختمان ایران خودرو، طبقه ۱

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳

دفتر عملیات: شهرک نگین ترابران

میدان تره‌بار تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷

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



شرکت حمل و نقل
سنگین و فوق سنگین

DENIZ TARABAR
Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیرعامل: مهدی سرخاب

بندرعباس، بلوار پاسداران،

روبه‌روی دخانیات، پلاک ۵،

طبقه ۵، واحد ۱۳

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۳۴۵-۴۸
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

deniz.tarabar@yahoo.com

شرکت‌های کشتیرانی و بازرگانی

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
فکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت‌ها و موسسات
تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی
های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و

بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

تهران: میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر،
طبقه ۵، واحد ۶۰۶ تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱

www.ghasemitradeco.com info@ghasemitradeco.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص
کالا از تمامی گمرکات کشور
ثبت سفارش، دریافت کلیه
مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،
کوچه ایازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com



شرکت پارس آلامتو خلیج فارس

بازرگانی ارائه دهنده خدمات بندری

دفتر هرمزگان: بندرعباس، خیابان دانشگاه، ۱۳/۱ ساختمان تورینو، طبقه دوم
تلفن ۰۷۶-۳۳۶۶۳۰۸۲ / ۰۷۶-۳۳۶۶۳۰۸۱ / فکس: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸

دفتر تهران، ونک، خیابان سنول، کوچه ۱۲ متری اول، پلاک ۱، واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۱۹۱۵۴



شرکت بازرگانی تجارت مبین دریا

- 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، سه راه سازمان، بلوار موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۲، واحد ۲۱۴
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۳-۴
با مدیریت افشین ابراهیمی رهبر / تلفن همراه: ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir

خدمات بیمه ای بوبه رهژ (سهامی خاص)

کد: ۵۱۰۶۹

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، ترسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



شرکت کشتیرانی الماس مارین جنوب کیش ALMAS MARINE SOUTH KISH

* نمایندگی کشتیرانی

* حمل و نقل دریایی * ترخیص کالا

* ارائه خدمات به سکویهای نفتی و حفاری

هرمزگان، جزیره کیش، بلوار ایران، روبروی بازار پادنا، ساختمان ایران، ط اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۲۵۷۵۵ / همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۱۸۴۲

almasmarine.kish@gmail.com



شرکت کشتیرانی

سوها رسا مانا

ترخیص گمرکی محمولات صادراتی، وارداتی،
ترانزیت، انجام کامل امور عملیات بندری،
تخلیه و بارگیری، انبارداری، تامین کانتینر،
استافینگ، حمل دریایی از بندر انزلی به بنادر
روسیه و قزاقستان و بالعکس

بندر انزلی، خیابان رضانی، کوچه معید سبیری،
پلاک ۴۴، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۶

تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۶۰۲

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۱۰۳۴

info@soharasamana.com

ترخیص فوق العاده کلیه کالاهای وارداتی مجاز

- قدیمی ترین شرکت ترخیص با ۳۸ سال سابقه و تجربه
- دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک
- اخذ ثبت سفارش، حمل کالا از مبدا و تحویل درب انبار مقصد

نمایندگی ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان
نمایندگی های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی

دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۲۳،
پلاک ۱۹، واحد ۳۰۳، طبقه سوم فکس: ۸۸۷۸۳۱۵۰
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۲۲۷۷ - ۸۸۲۰۷۲۶۰
همراه: ۰۹۱۲۱۰۲۵۳۵۹



S.C.C GROUP
South Customs Clearancers Group

گروه ترخیص کاران جنوب

شماره ثبت: ۵۶۵۵۹۰

کالای خود را با اطمینان در مبدا به ما بسپارید و در مقصد با بهترین شرایط بصورت فیکس شده و قانونی تحویل بگیرید.

www.gtjonoub.com

gtjonoub@gmail.com

www.tarkhiskar.co



Pars Maral Tejarat Arad

شرکت بازرگانی

پارس مارال تجارت آراد

واردات - صادرات - ترخیص کالا

دفتر نمایندگی واقع در ترکیه - استانبول / آلمان - هامبورگ

تبریز، میدان شهید بهشتی، برج ابریشم، طبقه ۱۱، واحد A3

تلفن: ۸۵ - ۳۳۳۳۷۵۸۰ - ۴۱

همراه: ۰۹۱۰۱۸۲۳۸۸۹

maraltejaratarad@gmail.com

بازرگانی

علی جعفری منفرد

واردات و صادرات

ثبت سفارش و ترخیص کالا / خرید کالا از مبدا

انجام صفر تا صد امور گمرکی و بازرگانی از
تمامی گمرکات جنوب کشور

بوشهر، خیابان دهقان، روبروی درب خروج گمرک
ساختمان گرمسیری ۲، واحد ۷

علی جعفری منفرد: ۰۹۱۷۳۱۲۲۵۶۳ / محمد جعفری منفرد: ۰۹۱۷۱۰۶۱۱۶۷

Jafari.monfared.trading

Alius60@gmail.com

شرکت بازرگانی

کوثر

از سال ۱۳۵۵ طبق اساسنامه های موجود

دارای مجوز از سازمان بنادرو دریانوردی و دارای کارت بازرگانی

- تخلیه و بارگیری و بارشماری کشتی ها / حمل و نقل جاده ای داخلی و ترانزیت کالا
- ترخیص کالا / خدمات تعمیرات کشتی
- خدمات آبرسانی و سوخت رسانی و آذوقه رسانی کشتی ها (شیب چندل)
- ثبت سفارش و خرید اجناس از حوزه خلیج فارس
- واردات، صادرات / انبارداری واستریپ
- دفاتر: قشم، بندرعباس، کیش

صاحب امتیاز مهدی دستا: ۰۹۳۶۰۲۵۷۵۷۸ / ۰۹۱۷۹۵۴۴۶۳۰

با مدیریت: فتحعلی درویش

با بیش از ۳۰ سال سابقه

دارای پروانه کارگزاری گمرکی ۱۵۲۰ سال ۱۳۵۷

شرکت کارگزار گمرکی

شی بن کو

- ترخیص کلیه کالاهای تولیدی و تجاری از گمرکات کشور
- مشاور امور گمرکی و بازرگانی
- عضو اتحادیه کارگزاران گمرکی ایران

تهران: خیابان بهشتی، شماره ۲۳۷، طبقه ۳

تلفن: ۸۲-۸۸۵۱۲۶۷۸ - ۸۸۷۳۵۰۲۳ - ۸۸۷۳۷۷۳۶

فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com

• ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

• ترخیص کالا از کلیه بازارچه های رسمی کشور

• انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه روی متروی شریعتی، خیابان زیبا،

پلاک ۴۶، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ و ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶

واتساپ: ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶ و ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com

www.s-clearance.com



بازرگانی وفا

شرکت رادان سحاب فرامرزی
(سهامی خاص)
شماره ثبت: ۴۸۶۳

مجری پروژه های بازرگانی
واردات، صادرات
خدمات ارزی
اخذ مجوزهای مربوطه
ترخیص کالا از گمرکات کشور
مشهد، میدان پنج راه، مجتمع تجاری مجلل
واحد ۲۴۷، بازرگانی وفا
همراه: ۰۹۱۵۲۱۷۱۱۲۱
Info@tradingradan.com
www.tradingradan.com



All Freight Cargo Operator
آفکو سامانه حمل و نقل بین المللی



صادرات و واردات
به آسانی یک سفارش آنلاین

پشتیبانی آنلاین 24 ساعته 09102004562
88481438-40 09356668021
09357778021 AFco-CO.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
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵
تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶
همراه: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

خدمات بازرگانی

باقری

واردات
صادرات
ثبت سفارش
مشاوره در انجام کلیه
امور واردات و صادرات

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۹۷۳۲۹
۸۶۰۹۷۴۲۱
همراه: ۰۹۱۲۳۰۰۶۳۳۱

حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل بین المللی

فارا تیر ترابر



شرکت

عرفان تجارت آستارا

(قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه)
صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا
ریلی - زمینی - دریایی

آستارا، روبروی هلال احمر
تلفکس: ۰۱۳۴۴۸۱۱۷۷۵ / همراه: ۰۹۱۱۷۰۷۸۷۵۰ / ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷

erfantejarat.astara@gmail.com
faratirtarabarastara@gmail.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
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸
rahimabshi@yahoo.com

بازرگانی لاله رخسار
LALEHROKHSAR TRADING

پاک تجارت هیرون گستران (۱۲۶۳۴)

ترخیص کالا، صادرات، واردات

« مشاوره بازرگانی، خرید کالا، ثبت سفارش کالا

« لجستیک در امارات، استاندارد کالا، امور بانکی و ارزی

تهران: بلوار میرداماد، روبروی بانک مرکزی، برج رز، طبقه ۷، واحد ۷۰۸
بوشهر: خیابان دهقان (گمرک)، روبروی برج اداره بندر، ساختمان عیسوندی، طبقه ۱، واحد ۲
دبی: خیابان القوز، روبروی الخیل مال، خیابان ۲۴، نزدیک مستر گپ، انبار شماره ۶

۰۲۱-۴۵۹۹۴۳
۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰
lrtrading.co

www.LRTrading.co

info@LRTrading.co

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک



- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت 3PL
 - مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
 - دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانتینر در کشور
 - ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی 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 ، کانتینر ، انواع ورق آهن، انواع لوله ، خودرو و ...)
- تلفن: ۰۲۱ - ۴۴۷۹۴۲۷۶
نمبر: ۰۲۱ - ۴۸۲۷۹۳۲۹

www.samandrail.ir

info@samandrail.ir



شرکت راه آهن کشش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

آدرس: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳
تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۹۰۳۴۳۳ - ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸

www.rak.co.ir

info@rak.co.ir



شرکت آهن ریل کاران

« حمل و جابجایی کلیه محموله‌ها در تمام خطوط ریلی کشور توسط واگن‌های ۴ محوره با ظرفیت ۵۵ تن و ۶ محوره با ظرفیت ۸۸ تن
« حمل و جابجایی محموله توسط تریلر و جرثقیل

اهواز، ناحیه صنعتی کارون، شرکت لوله سازی اهواز شرکت آهن ریل کاران
تلفن: ۰۶۱ - ۳۲۲۷۴۵۱۵ / ۳۲۲۷۴۵۱۵

ark84.co@gmail.com

حمل‌ونقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل‌ونقل ریلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، کلینکر و...
- حمل‌ونقل ریلی فرآورده‌های نفتی و انواع روغن‌های صنعتی و خوراکی
- حمل‌ونقل ریلی مواد شیمیایی (سود و اسید)
- حمل‌ونقل چندوجهی محمولات معدنی و شیمیایی
- حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و فرورادری حمل محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

سینا ریل پارس
SINA RAIL PARS



مدیرعامل: حامد نوروزی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری شمال، نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰، ساختمان سینا، طبقه ۳
تلفکس: ۹ - ۴۶۱۰۰۹۸۰

www.srpt.ir

info@srpt.ir



(سهامی خاص)

شرکت پیستاز راه و شهر

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

Pishtaz Rah & Shahr Trading Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فرورادری، 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

تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه تهران، ساختمان شهید صبری،

طبقه همکف، پلاک ۱۰۴ کدپستی: ۱۱۸۹۶۱۴۵۳۳

تلفن: ۵۵۶۶۸۶۳۶ و ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲۱ / نامبر: ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰

www.ghatarbar.ir

info@ghatarbar.ir

شرکت راه آهن حمل و نقل (سهامی عام)



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 بین‌المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فرورادری از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن‌دار 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 مهندسی
نیرو صنعت روزبه

- ◀ تعمیر و نگهداری و بازسازی و بهره برداری جرثقیل های ریلی، چرخ لاستیکی و سقفی
- ◀ تامین قطعات و لوازم مصرفی
- ◀ تعمیر و نگهداری بالابرها از قبیل لیفتراک ها، هایسترها و کلیه وسائط نقلیه سبک و سنگین
- ◀ ساخت و تامین قطعات ریلی و مهندس مشاور
- ◀ اجرای کلیه امور خدماتی شستشو و نظافت
- ◀ تعمیرات انواع سالن‌های مسافری و واگن های باری و لوکوموتیو
- ◀ راهبری واگن‌های مسافری و خدمات پشتیبانی

تهران، نارمک، میدان نبوت، کوچه فاطمه الزهرا، پلاک ۷، طبقه ۴، واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۷۷۹۷۷۲۸۹ / فکس: ۰۲۱-۷۷۹۴۵۱۸۳

niroosanat.r@gmail.com



شرکت حمل و نقل کالای
سروش کار آفرینان کویر



- ◀ خدمات حمل و نقل جاده ای و ریلی
- ◀ خدمات ایاب و ذهاب پرسنل
- ◀ انجام پروژه های حمل سرباره ذوب
- ◀ انجام پروژه های عمرانی

آران و بیدگل، خیابان عباس آباد، بعد از پادگان شهید کبریایی،
جنب مجتمع فولاد کویر
تلفن: ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۰۵ / ۰۳۱۵۴۷۲۱۹۷۳

sorooshkarafarinan@gmail.com



www.networkservice.ir info@networkservice.ir



- ◀ تامین کشنده، 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، تیر آهن، 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
تلفن: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶ / فکس: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹
همراه: ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۲۳۲۱۱۶۰۳

www.tareghtrans.com info@tareghtrans.com

وارد کننده کامیون های نو و کار کرده اروپائی

- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون‌های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده‌های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک

تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳

همراه: ۰۹۱۴۱۴۱۰۴۱۱ / ۰۹۱۴۴۴۱۷۰۴۱ / ۰۹۱۲۰۲۵۹۰۶۰

Sabooran.saboورانan_truck

saboورانan_transportco@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

صبوران ترابر و صبورانان

(کریر و فورواردر)



شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و لجستیک



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
داربسس ترابر پاسارگاد

نماینده انحصاری خط کشتیرانی
MSM SHIPPING LINE

* ارائه دهنده خدمات بارفرابری
جاده‌ای، دریایی، هوایی
* حمل انواع کالاهای صادراتی،
وارداتی، ترانزیت

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر،
نبش خیابان دشتک، پلاک ۴۰، طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۲- ۸۸۵۳۹۴۶۱ / ۳- ۸۸۷۶۹۰۶۲

Info@daristp.com

www.daristp.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

دریا کالاران

(با مسئولیت محدود)

Darya Kala Ran
International Transport Co.Ltd

کریر - فورواردر

(دریایی - زمینی - هوایی - ریلی)

متخصص بسته‌بندی و حمل اثاث منزل به کانادا، استرالیا و آمریکا

تهران، خیابان مطهری، بعد از خیابان ترکمنستان، نرسیده به
خیابان شریعتی، کوچه صبا، پلاک ۱، واحد ۲

تلفن: ۸۸۴۲۸۵۷۶ / ۸۸۴۲۸۷۶۶ - ۰۲۱

همراه: ۰۹۱۲۷۲۳۹۰۰۶

www.daryakalaran.com

info@daryakalaran.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹

نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۲۰۴۰۷۷۰۹۶۴۷۷۰(+)

fafarsouri@yahoo.com

Faravahar Darva Pars



شرکت فروهر دریای پارس

◆ نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

◆ ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی (کانتینری و غیرکانتینری)

◆ ارائه خدمات فورواردری (هوایی - دریایی - زمینی) ◆ خدمات حمل زمینی (ترانزیت)

تهران، میدان فاطمی، کوچه بهرام مصیری، ساختمان فروهر دریای پارس پلاک ۱۷

تلفن: ۸۸۲۱۲۱۰۰ - ۵۹۱۳۶ - ۰۲۱ / ۰۹۰۲۷۲۱۲۱۰۰ / ۰۲۱-۸۸۸۵۳۵۱۴

www.fdp-ag.com

ceo@fdp-ag.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN - E - JAHAN

کریر - فورواردر

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سمیه، بعد از

مفتح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۸۸۸۴۷۳۸۷ - ۰۲۱

۸۸۳۱۳۰۷۶

نمابر: ۸۸۲۲۸۶۰۹ - ۰۲۱

دفتر بازرگان: بازرگان، پشت بانک ملت،

ساختمان جاده پویان جهان

تلفن: ۳۴۳۷۵۰۵۸ - ۰۴۴

نمابر: ۳۴۳۷۵۰۵۶ - ۰۴۴

mysam.bazargan@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی



ستاره سیستان زمین یکتا

* کریر، فورواردر، ترخیص کالا

* ترانزیت کالا به هندوستان، افغانستان، پاکستان و بلعکس

* دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی

زاهدان، خیابان شهید بهشتی ۲۰، ساختمان مهران، طبقه همکف، واحد ۱

تلفن: ۰۵۴۳۳۲۱۹۲۷۵ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۲۷۶

setarehsistan@yahoo.com / setarehsistan@gmail.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

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

تلفن: ۲۳۲۶۴۲۹۶ / ۲۳۲۶۲۱۵۹ - ۰۵۴

ostadtarabar@gmail.com

شرکت‌های مسافری و ریلی و خدمات رایانه‌ای

<p>شرکت حمل و نقل کالا و مسافر</p> <h3>گلشن بار ابهر</h3> <h3>آرام گرد ابهر</h3> <p>به مدیریت محمد رضا همتی</p> <p>آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵ آدرس مسافری ابهر: پایانه مسافری شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰ ۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳</p> <p>شماره تماس مسافری دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳ دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳ خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳ مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱</p>	<p>شرکت تعاونی مسافری</p> <h3>ترمینال تهران</h3> <p>شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ا.م.تی)</p>  <p>شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)</p> <p>مدیر عامل: منصور ملاصالحی</p> <p>تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶</p> <p>پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱ ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱</p> <p>pmt.t2co@gmail.com www.pmtco.ir</p>	<p>شرکت تعاونی مسافری</p>  <h3>میهن نور آریا زاهدان</h3> <p>شماره ثبت: ۲۱۵۹۰</p> <p>مدیر عامل: حبیب الله جمشید نیا</p> <p>همراه: ۰۹۱۵۸۳۷۰۰۳۴ زاهدان، خیابان امام خمینی غربی، پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳</p> <p>تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳ تلفن دفتر دانشگاه: ۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸ mihannoorarya2015@gmail.com</p>	<h3>ایران پیمان</h3> <h3>پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری</h3> <p>تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸ تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳ تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴-۵ تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۸۰۸۰-۷۷۸۶۵۵۳۰ تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱ www.iranpeyma.info</p>
--	---	--	---

<h3>راه اندازی و نگهداری سیستم‌های حفاظتی و نظارتی:</h3> <ul style="list-style-type: none"> دوربین های مدار بسته راه بند، کنترل تردد و پلاک خوان حضور و غیاب <h3>راه اندازی و نگهداری فایروال و سامانه های امنیتی:</h3> <ul style="list-style-type: none"> داخل شبکه برون سازمانی آنتی ویروس محلی و تحت شبکه <h3>شرکت پارس فراخن</h3> <p>۰۲۱-۸۸۷۳۱۳۷۲-۲۱-۹۸ ۰۲۱-۹۱۳۰۱۳۷۲-۲۱-۹۸ info@parshitech.com http://www.parshitech.com</p>	 <h3>پارس فراخن</h3> <p>ارائه دهنده خدمات کامپیوتری، شبکه، مخابرات سازمانی و بین سازمانی</p> <p>آماده عقد قرار داد پشتیبانی و نگهداری سیستم های کامپیوتری و شبکه با سازمانها و موسسات</p>	<h3>راه اندازی، نگهداری و پشتیبانی:</h3> <ul style="list-style-type: none"> شبکه های کامپیوتری شبکه های بیسیم بین ساختمانی / بین شهری ارتباطات بین شعبات تجهیزات شبکه اعم از مودم، روتر، سوئیچ، سرور و فایروال <h3>راه اندازی و نگهداری سیستم های مخابراتی:</h3> <ul style="list-style-type: none"> مبتنی بر شبکه VoIP تلفن های ساتنرال تحت شبکه Asterisk / Elastix / GrandStream تلفن های ساتنرال پاناسونیک
--	---	---

<h3>فعال در حوزه حمل و نقل مسافری</h3> <h3>گستره ی ارائه خدمات در مسیرهای:</h3> <ul style="list-style-type: none"> تهران-مشهد و بالعکس (دو رام) اصفهان-مشهد و بالعکس (یک رام) تهران-اهواز و بالعکس (یک رام) تهران-یزد و بالعکس (یک رام) تهران-شیراز و بالعکس (یک رام) تهران-میانه و بالعکس (دو رام) <p>تلفن: ۷-۸۸۴۲۰۰۰۴ /</p> <p>sabatrains.ir</p>	 <h3>ریل ترابار سابا</h3> <h3>ظرفیت ها:</h3> <ul style="list-style-type: none"> دارای ۹۰ دستگاه واگن مسافری در ناوگان حمل و نقل ریلی ج.ا.ا. ظرفیت ایجاد ۱,۴۰۰,۰۰۰ صندلی جهت جابجایی مسافر در سال داشتن ۸ قطار در ۶ مسیر اصلی و مهم کشور قطار ۴ ستاره طلائی، قطار ۴ ستاره غدیر، قطار اتوبوسی نگین، قطار ویژه نگین <p>تهران، میرزای شیرازی - بالاتر از مطهری - کوچه عرفان پلاک ۲۲</p> <p>support@sabatrains.ir</p>
--	--

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



Safe Cargo Logistics

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

Address: No.119, bul.lliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

Tel: +359 - 877443900

+359-879207970

www.safecargo-co.com info@safecargo-co.com



Tel: +98 21 420 34 000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



www.Ariomarine.com

Tel: 021 - 8872 02 02



www.bslshipping.com

Tel : 021- 42278 * 57806000

Address :Unit2, First Floor, No.161. Motahari Ave, Tehran



Website: www.pspexpress.com

Email: info@pspepress.com

Address: Building no.5, Neyrizi st., Shahid
beheshti Ave, Tehran, Iran

Tel: 02142281

Abdis Marine
Shipping Co



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Khatte saba international transport . co ltd
 شرکت حمل و نقل بین المللی و توانمند داخلی (با مسئولیت محدود)



زیر مجموعه گروه
 سرمایه گذاری توسعه ترابری ایران

خط صبا



- خدمات حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا با استفاده از ۳۵۰ کشنده ملکی و تمت پوشش
- مالک بیش از ۳۹۰ دستگاه یدک و فعالیت در حوزه اماره یدک (مادری، کانکر و ...)
- دارای پایانه ۱۳ هکتاری مجهز به تصمیرگاه و پارکینگ خودرویی در تهران
- دارای سه شعبه فعال در اکبرآباد تهران- بندرعباس- بندر امام خمینی
- خدمات کرایه و خودروادری
- حمل کربهاژ و پروژه ای

پایانه : تهران، کیلومتر ۹ آزاد راه تهران-قم، رو به (وی مجتمع فانوس، شرکت خط صبا

☎ ۰۹۳۸-۴۰۱۷۵۲

دفتر مرکزی : تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، تقاطع هرمان، برج طوبی، طبقه ۱۲، واحد ۱۲۴

☎ ۰۲۱-۹۶۶۶۷۱۹۹

khatte_saba@yahoo.com

www.khsco.com

شماره حساب: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۱۳۴۲۴-۹۹۶۷-۱۵۵ | بانک گردشگری

شماره شبیا: ۹۰۰۶۴۰۰۱۵۵۹۹۶۷۰۷۱۳۴۲۴۰۰۱

شماره کارت: ۵۴۹۱-۵۴۹۱-۰۰۱۴-۰۰۱۶۷۰-۰۰۵۴

به نام موسسه فرهنگی هنری ترابران اندیشه فردا واریز نمایید.

۰۲۱-۸۸۹۲۵۹۳۷-۳۸



پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
تهران	شهرستان	اشتراک
۳/۶۰۰/۰۰۰	۳/۸۰۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۷/۲۰۰/۰۰۰	۷/۶۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک فروشی ۵۰۰/۰۰۰ ریال



شرکت حمل و نقل

برهان ترابر بندر چابهار

www.borhaantarabar.com

« حمل کالا تحت پوشش بیمه مسئولیت مدنی به تمام نقاط کشور

« ترخیص کالا، مدیریت و مشاوره در امور حمل و نقل

« با سابقه ۲۷ ساله و کامیونهای ملکی و تحت پوشش

تلفن: ۰۵۴-۳۵۳۳۳۱۸۳

چابهار

۰۹۱۴۷۶۴۰۰۹۸

فریدون برهانزئی

فکس: ۰۵۴-۳۵۳۳۳۱۸۴

پایانه بار، کیلومتر ۵، غرفه ۱۸

۰۹۱۵۱۴۵۰۰۹۸

مدیرعامل و عضو هیئت مدیره



شرکت حمل و نقل داخلی

آتیه گستر همکاران



حمل انواع کالا از بندر عباس به سراسر کشور

دفتر پایانه:

۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹

دفتر مرکزی:

۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام موسی صدر

ساختمان مدیا، طبقه اول واحد ۱۰۲

@agh_transport

www.aghtrans.com



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامين
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



SAOI

International
Maritime
Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS



KARAPOST
Express



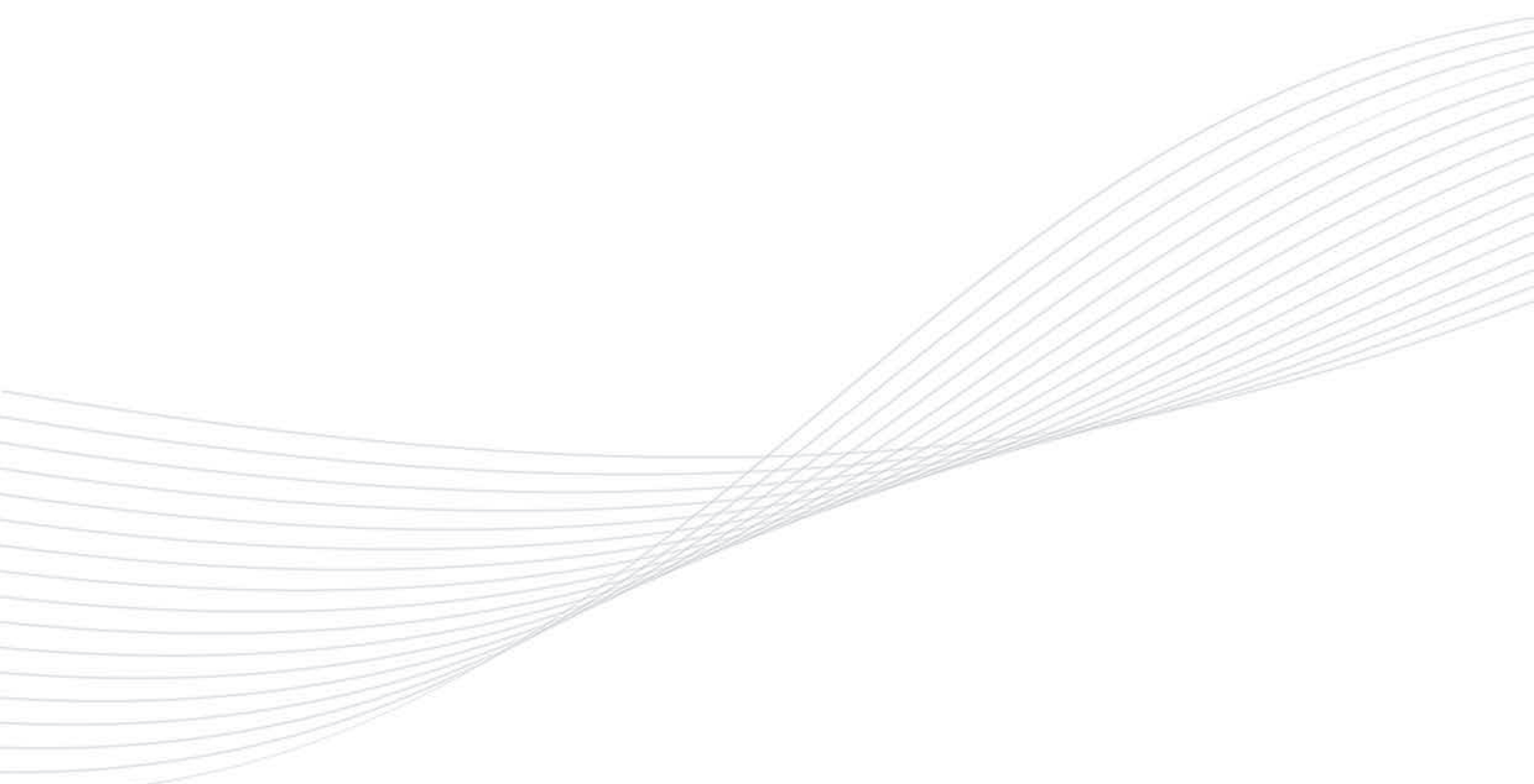
Add: No.13, 7thSt. Sarafraz St.
Dr.Beheshti Ave.,Tehran - Iran
Tel: +98 (21) 89322
E-mail: sales@karapost.com
Web: karapost.com

WORLDWIDE



EXPRESS

Always One Day Faster!



مژده ترابر

حمل و نقل بين لمللى



info@mojdehtarabar.com

+98 21 45842



با ما راه را طی کنید، رهیاب

RAHYAB LOGISTICS

World Class Freight Consultant

- Foreign-to-Foreign Shipping
- Logistics Design
- Ocean FCL and LCL
- Land FTL and LTL
- Air Cargo Services
- Cargo Insurance
- Purchasing
- Door-to-Door Services
- Cross-Border Shipping
- Consolidation and Deconsolidation
- Multimodal Transportation
- Project Cargo



آماده اید؟ ✓ انجام شد




Choose the best, we will do the rest

Unit73, 7th Floor, No. 2761,
corner of Shahnavaaz St., Valiasr St.,
Tehran, Iran

Phone: +98 21 22051566 – 22047556
info@rahyablogistics.com
www.rahyablogistics.com

 rahyab.logistics

 rahyab-logistics

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



PSF

EXPRESS

حمل سریع بین المللی

واردات آسان و بی واسطه

قطعات الکترونیکی خودرویی و کامپیوتری

- واردات کالا بدون نیاز به کارت بازرگانی
- ترخیص یک روزه از گمرک فرودگاه امام خمینی (ره)
- استعلام قیمت نهایی پیش از ثبت سفارش
- ثبت سفارشی آسان از طریق اپلیکیشن اختصاصی



پی اس پی راهکاری نوین برای تجارتی موفق



تهران - خیابان شهید بهشتی، خیابان نیریزی - پلاک ۵ ☎ ۰۲۱ - ۴۲۲۸۱



www.torangdarya.com

☎ **420 34 000**

info@torangdarya.com